

## **Decizie de indexare a faptei de plagiat la poziția 00463 / 31.05.2021 și pentru admitere la publicare în volum tipărit**

**care se bazează pe:**

- A. Nota de constatare și confirmare a indicilor de plagiat prin fișa suspiciunii inclusă în decizie.**

<b>Fișa suspiciunii de plagiat / Sheet of plagiarism's suspicion</b>		
	<b>Opera suspicionată (OS)</b> <b>Suspicious work</b>	<b>Opera autentică (OA)</b> <b>Authentic work</b>
OS	DAVID, Nicoleta. Tara Zărandului. Studiu de geografie regională. Referenți șt: Prof.univ.dr.Pompei Cocean, Conf.univ.dr.Wilfried Schreiber. Cluj-Napoca: Presa universitară Clujană. 2010.	
OA	RUSU, Raulian. Organizarea spațiului geografic în Banat. Timișoara: Mirton. 2007.	
<b>Incidența minimă a suspiciunii / Minimum incidence of suspicion</b>		
P.01	p.28	p.161
P.02	p.30	p.203
P.03	p.44	p.128
P.04	p.46	p.133
P.05	p.27	p.160
P.06	p.46	p.132
P.07	p.52	p.201
P.08	p.114	p.28-29
P.09	p.166-168	p.66-67
P.10	p.253	p.494
P.11	p.253	p.507-508
P.12	p.256-257	p.530
P.13	p.332	p.543-544
Fișa întocmită pentru includerea suspiciunii în Indexul Operelor Plagiate în România de la Sheet drawn up for including the suspicion in the Index of Plagiarized Works in Romania at <a href="http://www.plagiate.ro">www.plagiate.ro</a>		

**Notă:** Prin „p.72:00” se înțelege paragraful care se termină la finele pag.72. Notația „p.00:00” semnifică până la ultima pagină a capitolului curent, în întregime de la punctul inițial al preluării.

**Note:** By „p.72:00” one understands the text ending with the end of the page 72. By „p.00:00” one understands the taking over from the initial point till the last page of the current chapter, entirely.

- B. Fișa de argumentare a calificării de plagiat alăturată, fișă care la rândul său este parte a deciziei.**

Echipa Indexului Operelor Plagiate în România

## Fișa de argumentare a calificării

Nr. crt.	Descrierea situației care este încadrată drept plagiat	Se confirmă
1.	Preluarea identică a unor fragmente (piese de creație de tip text) dintr-o operă autentică publicată, fără precizarea întinderii și menționarea provenienței și înșușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	✓
2.	Preluarea unor fragmente (piese de creație de tip text) dintr-o operă autentică publicată, care sunt rezumate ale unor opere anterioare operei autentice, fără precizarea întinderii și menționarea provenienței și înșușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
3.	Preluarea identică a unor figuri (piese de creație de tip grafic) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței și înșușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
4.	Preluarea identică a unor tabele (piese de creație de tip structură de informație) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței și înșușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
5.	Republicarea unei opere anterioare publicate, prin includerea unui nou autor sau de noi autori fără contribuție explicită în lista de autori	
6.	Republicarea unei opere anterioare publicate, prin excluderea unui autor sau a unor autori din lista inițială de autori.	
7.	Preluarea identică de pasaje (piese de creație) dintr-o operă autentică publicată, fără precizarea întinderii și menționarea provenienței, fără nici o intervenție personală care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și înșușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	✓
8.	Preluarea identică de figuri sau reprezentări grafice (piese de creație de tip grafic) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței, fără nici o intervenție care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și înșușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
9.	Preluarea identică de tabele (piese de creație de tip structură de informație) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței, fără nici o intervenție care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și înșușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
10.	Preluarea identică a unor fragmente de demonstrație sau de deducere a unor relații matematice care nu se justifică în regăsirea unei relații matematice finale necesare aplicării efective dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței, fără nici o intervenție care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și înșușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice.	
11.	Preluarea identică a textului (piese de creație de tip text) unei lucrări publicate anterior sau simultan, cu același titlu sau cu titlu similar, de un același autor / un același grup de autori în publicații sau edituri diferite.	
12.	Preluarea identică de pasaje (piese de creație de tip text) ale unui cuvânt înainte sau ale unei prefete care se referă la două opere, diferite, publicate în două momente diferite de timp.	

**Alte argumente particolare:** a) Preluările de poze nu indică sursa, locul unde se află, autorul real sau posibil.

**Notă:**

a) Prin „proveniență” se înțelege informația din care se pot identifica cel puțin numele autorului / autorilor, titlul operei, anul apariției.

b) Plagiul este definit prin textul legii<sup>1</sup>.

„...plagiul – expunerea într-o operă scrisă sau o comunicare orală, inclusiv în format electronic, a unor texte, idei, demonstrații, date, ipoteze, teorii, rezultate ori metode științifice extrase din opere scrise, inclusiv în format electronic, ale altor autori, fără a menționa acest lucru și fără a face trimitere la operele originale...”

Tehnic, plagiul are la bază conceptul de **piesă de creație** care<sup>2</sup>:

„...este un element de comunicare prezentat în formă scrisă, ca text, imagine sau combinat, care posedă un subiect, o organizare sau o construcție logică și de argumentare care presupune niște premise, un raționament și o concluzie. Piesa de creație presupune în mod necesar o formă de exprimare specifică unei persoane. Piesa de creație se poate asocia cu întreaga operă autentică sau cu o parte a acesteia...”

cu care se poate face identificarea operei plagiate sau suspionate de plagiul<sup>3</sup>:

„...O operă de creație se găsește în poziția de operă plagiată sau operă suspionată de plagiul în raport cu o altă operă considerată autentică dacă:  
 i) Cele două opere tratează același subiect sau subiecte înrudite.  
 ii) Opera autentică a fost făcută publică anterior operei suspionate.  
 iii) Cele două opere conțin piese de creație identificabile comune care posedă, fiecare în parte, un subiect și o formă de prezentare bine definite.  
 iv) Pentru piesele de creație comune, adică prezente în opera autentică și în opera suspionată, nu există o menționare explicită a provenienței. Menționarea provenienței se face printr-o citare care permite identificarea piesei de creație preluate din opera autentică.  
 v) Simpla menționare a titlului unei opere autentice într-un capitol de bibliografie sau similar acestuia fără delimitarea întinderii prelui.  
 vi) Piese de creație preluate din opera autentică se utilizează la construcții realizate prin juxtapunere fără ca acestea să fie tratate de autorul operei suspionate prin poziția sa explicită.  
 vii) În opera suspionată se identifică un fir sau mai multe fire logice de argumentare și tratare care leagă aceleasi premise cu aceleasi concluzii ca în opera autentică...”

<sup>1</sup> Legea nr. 206/2004 privind buna conduită în cercetarea științifică, dezvoltarea tehnologică și inovare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 505 din 4 iunie 2004

<sup>2</sup> ISOC, D. Ghid de acțiune împotriva plagiului: bună-conduță, prevenire, combatere. Cluj-Napoca: Ecou Transilvan, 2012.

<sup>3</sup> ISOC, D. Prevenitor de plagiul. Cluj-Napoca: Ecou Transilvan, 2014.

RAULARIAN RUSU

ORGANIZAREA SPAȚIULUI  
GEOGRAFIC ÎN BANAT



Timișoara, 2007

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României  
**RUSU, RAULARIAN**

Organizarea spațiului geografic în Banat / Raularian Rusu. –  
Timișoara: Mirton, 2007

Bibliogr.

ISBN 978-973-52-0201-9

913(498.5)

*P 11.4 2010*

**Munții Codru-Moma**, parte a Munților Crișurilor, reprezintă un horst clar individualizat, orientat pe direcția nord-vest – sud-est (*Geografia României*, III, 1987). Cu excepția sectorului sud-estic, unde intră în contact cu Munții Bihorului prin intermediul înșeuării de la Groși-Criștior, limitele cu regiunile înconjurătoare (Depresiunile Beiușului și Zărandului, Câmpia Cermeiului) sunt „îndulcite” de prezența formațiunilor piemontane. Munții prezintă o asimetrie destul de pronunțată, versantul vestic fiind mai înclinat decât cel estic. Culmea principală dă limita între județele Arad și Bihor, astfel încât teritoriul studiat îi aparține doar versantul sudic și parțial cel vestic, drenat de afluenți ai Crișului Alb și ai Teuzului.

Fundamentul geologic al acestor munți este alcătuit din șisturi cristaline, străbătute de granitoide de Codru, acoperite parțial de formațiuni vulcanice și sedimentare permiene, cărora le urmează dolomite, calcare, șisturi negre, gresii, marne mezozoice și roci vulcanice neogene. Amprenta litologiei se poate urmări la nivel de detaliu în relief: rocile dure paleozoice și triasic inferioare au generat un relief masiv, care caracterizează culmile înalte.

Relieful este dispus în trepte, reprezentând resturi ale suprafețelor de nivelare: Pleșu-Izoi (950-1000 m), Dealu Mare-Doida (650-900 m), Moneasa-Finiș (500-550 m) și nivelul umerilor de vale (350-450 m). Încadrarea acestor suprafețe policiclice în ansamblul montan se poate urmări în cele trei culmi principale (Codru, Dievii și Moma), din care se desprind numeroase culmi secundare, orientate preponderent est-vest (*op.cit.*).

Hipsometric, Munții Codru-Moma ating 1112 m în vf. Pleșu, cota de 1000 m fiind depășită în alte patru vârfuri: Izoi (1098 m), Dealul Vârfului (1064 m), Osoiu Mare (1063 m) și vf. Dievii (1044 m). Aceste înălțimi se înscriu în general în aria rocilor dure, riolite permiene sau curațite triasic inferioare (*op.cit.*).

Mozaicarea destul de accentuată a litologiei a determinat existența unor resurse ale subsolului,exploataate intens încă din epoca medievală, între care mineralizațiile de fier, mangan și alte metale neferoase din zona Moneasa-Dezna, piritele cuprifere și bauxita de la Rănușa, calcarele marmoreene (de diferite culori) de la Moneasa, precum și andezitele, exploataate cu precădere în defileul Crișului Alb, la Vârfurile, Pleșcuța, Aciuța, dar și la Dieci, Crocna etc. (Gr. P. Pop, 2000).

Munții nu sunt străbătuți decât la extremități de căi de comunicație modernizate cu caracter transversal, dar se află în proiect (destul de avansat) modernizarea drumului care face legătura dintre stațiunea Moneasa și Vașcău, care traversează principala înșeuare a Munților Codru-Moma. Stațiunea Moneasa s-a dezvoltat pe baza numeroaselor resurse atractive ale

RM 5 20-10

zonei, între care apele termale și numeroasele peșteri din carstul din împrejurimi, fiind amenajată și o parte de schi pentru iubitorii sporturilor de iarnă.

**Masivul (Muntele) Găina** reprezintă sectorul sudic al Munților Bihorului, unitatea centrală a Munților Apuseni. În cazul acestui masiv, culmea principală reprezintă o limită administrativă, astfel încât județului Arad îi revine versantul sud-vestic, înspre Depresiunea Hălmagiului, drenat de afluenți ai Crișului Alb.

Culmea principală are o altitudine ce variază în jurul valorii de 1400 m, atingând 1486 m în vf. Găina. Culmea este masivă, dar destul de netedă, ca urmare a apartenenței sale la cea de-a doua treaptă a pediplenei Fărcaș-Cârligatele și a modelării în formațiuni senoniene cu caracter de fliș (conglomerate, gresii cuarțoase, marne cu intercalații de calcare) peste care este dispusă o serie de molasă cu gresii micacee în alternanță cu argilite și stisoase. Pe alocuri, aceste formațiuni sunt străbătute de dyke-uri de porfire granodioritice, andezite, dacite, riolite, care dau proeminențele care intrerup monotonia culmii muntoase (*Geografia României*, III, 1987).

Din culmea principală se desprind radiar o serie de culmi prelungi, aparținând suprafeței de nivelare Măguri-Mărișel (1100 – 1200 m). Următoarea treaptă apare în jurul altitudinii de 900 m, integrând o serie de măguri situate între văile afluențe ale Crișului Alb, pentru a se prelungi în unele resturi ale suprafeței de nivelare Feneș-Deva, la 700 m.

Așezările s-au dezvoltat la periferia muntelui, cu gospodării răsfirate de-a lungul văilor și risipite pe versanți. Un imbold al dezvoltării acestora a fost mineritul, practicat la Brusturi, Luncșoara și Bodești, dar acum aflat în recesiune.

Muntele Găina este faimos la nivel național pentru „Târgul de fete”, ce are loc anual pe platoul de lângă vârf, în duminica cea mai apropiată de data de 20 iulie.

**Depresiunea Hălmagiu** reprezintă sectorul vestic al Depresiunii Brad-Hălmagiu, cu caracter intramontan, situată pe cursul superior al Crișului Alb. Spațiul depresionar este clar delimitat înspre nord și vest de Masivul Găina, iar înspre sud de cumile Munților Metaliferi. Legătura cu Depresiunea Beiușului se face prin intermediul înșeuării de la Groși (Dealu Mare), iar cea cu depresiunea Zărandului (mai exact, Depresiunea Gurahonț), prin defileul Crișului Alb dintre Vârfurile și Gurahonț. Depresiunea corespunde unui braț marin miopliocen, format în urma scufundării acestui areal în Badenian, apele invadând dinspre Depresiunile Beiușului (curmătura amintită) și Zărandului (prin înșeuarea Poiana-Zimbru). În depresiune se remarcă prezența unui nivel al interfluviilor (350 – 500 m) și

Depresiunea este străbătută de șoseaua națională Oradea-Deva și de calea ferată Arad-Brad, centrul său polarizator fiind localitatea rurală Hălmagiu.

Defileul Vârfurile-Gurahonț este cel mai sălbatic și mai tipic de pe valea Crișului Alb. Defileul este dezvoltat est-vest, cu meandre încătușate, și demonstrează existența unei puternice încrustări la nivelul de 400 m. În sectoarele de lărgire din defileu apar aşezări rurale, de dimensiuni mijlocii sau mici.

**Munții Zărandului**, parte constituentă a Munților Mureșului, formează cumpăna de ape dintre Crișul Alb și Mureș, alcătuită dintr-o suprafață cvasi-continuă de la vest la est, din care se desprind spre nord și sud culmi prelungi, etajate la diferite nivele (Valeria Velcea, I. Velcea, O. Mândruț, 1979). Dacă limitele spre nord (Depresiunea Zărandului), sud (Culoarul Mureșului) și vest (Câmpia Aradului, prin intermediul unui glacis piemontan) sunt cât se poate de evidente, limita estică a suscită unele discuții, aceasta fiind localizată, de diversi autori, pe aliniamentele Căpruța-Gurahonț, Petriș-Vața de Jos sau chiar Deva-Brad. Majoritatea opiniei converg înspre stabilirea limitei acestor munți pe aliniamentul Căpruța-Slatina de Mureș-Mădrigești-Gurahonț, unde apare o fâșie de calcar cretacice, care desparte șisturile cristaline cu intruziuni granitice, caracteristice Munților Zărandului, în vest, de ofiolitele și rocile eruptive neogene, care caracterizează Munții Metaliferi, în est.

**P08** Altitudinile Munților Zărandului sunt reduse (Highiș 799 m, Drocea 836 m) și cresc în general de la vest spre est. Asimetria tipică a culmii principale (5-8 km flancul sudic, 10-12 km flancul nordic) pare a fi legată de prăbușirea mai accentuată a horstului cristalin spre axul tectonic al Crișului Alb. Astfel, versantul sudic este fragmentat de un număr destul de mare de afluenți scurți ai Mureșului, între care Bârzava, Conop, Milova, Șoimoș sau Cladova. Versantul nordic, mai prelung, este drenat de afluenți ai Cigherului.

Suprafețele de nivelare sunt slab reprezentate, fiind conservate fragmentar la nivelul culmii principale și al culmilor interfluviale secundare. Munții sunt bine împăduriti și, în acest sens, ei reprezintă o discontinuitate între valea Mureșului și Țara Zărandului, la aceasta contribuind și slaba dezvoltare a rețelei de drumuri transversale. Accesul auto se poate face pe un drum nemodernizat, care leagă Bârzava de Tauț peste înșeuarea dintre masivele Highiș și Drocea, respectiv pe drumul care urmărește flișul cretic pe limita dintre Drocea și Husu-Măgura Ciunganilor, de la Căpruța la Gurahonț prin Slatina de Mureș, Mădrigești și Brazii. Pe jos ar fi necesară o zi lumină pentru traversarea munților, deși există și o excepție - satul

Nadăș, de pe cursul superior al Cigherului, din bazinul Crișului, dispune de o hârtă pe calea ferată de pe valea Mureșului, la care sătenii pot ajunge pe jos în câteva ore, pe potecă sau pe drum forestier. Iarna însă accesul se face cu dificultate.

Prezența granitelor și apropierea de calea ferată magistrală de pe valea Mureșului au favorizat exploatarea rocilor de construcții, în carierele de la Bârzava, Conop, Radna și Păuliș.

Pentru toată partea de vest a Munților Zărandului este caracteristică descompunerea granitului, care s-a realizat în condițiile unui climat mai umed, ceea ce a condus la formarea unei cuverturi groase de depozite care fossilizează roca din fundament. I. Mac și P. Tudoran (1971) semnalează, pentru această arie, că modelarea s-a făcut printr-un proces de pedimentație, unde, în cadrul versanților, a fost sculptată o treaptă de 150-200 m. Astfel, între munte și Câmpia Aradului se interpune o fâșie îngustă de glacis piemontan, cu utilizare predominant viticolă (Podgoria Aradului).

**Munții Metaliferi** sunt reprezentați prin subunitatea lor vestică, situată între aliniamentul Căpruța-Gurahonț și cel dintre Petriș și Vața de Jos, ambele urmate de șosele parțial modernizate. Această subunitate a fost denumită Husu sau Măgura (Ciunganilor), însă recent s-a adoptat denumirea de Munții Săvârșinului (*Geografia României*, III, 1987, D. Gureanu, 2003), pe care o considerăm ca fiind oportună, în raport cu localitatea cea mai importantă din apropiere.

Pe formațiunile dominant ofiolitice s-a dezvoltat un relief etajat (700 – 800 m, 400 – 600 m și 350 - 375 m). Complexul ofiolitic este străbătut de câteva corpuri intrusive, aparținând magmatitelor laramice, în lungul unor falii, ca și de magmatite eruptive (andezite, dacite, riolite), la care se adaugă peticul de sedimentar pliocen de la Lupești-Pârnești. Altitudinile acestor munți depășesc pe alocuri 800 m (Văratec 881 m, Husu 804 m), linia marilor înălțimi fiind considerabil mutată spre nord, înspre valea Crișului Alb, în contrast cu Munții Zărandului. Partea nord-estică (Măgura Ciunganilor) reprezintă un aparat vulcanic tipic, cu o dispoziție radiară a rețelei hidrografice. Afluenții Mureșului sunt considerabil mai lunghi, pe unii dintre aceștia - Roșia, Troaș, Julița etc – formându-se mici bazinete depresionare, care adăpostesc sate de munte, cu funcții pastoral-forestiere (Roșia Nouă, Corbești, Pârnești, Lupești, Slatina de Mureș, Troaș).

**Munții Poiana Rusă** au fost inclusi, de unii geografi, la Apusenii sudici sau la Munții Banatului. Ei reprezintă totuși un masiv bine conturat, cu trăsături distincte și cu limite destul de clare: Culorul Mureșului la nord, Dealurile Hunedoarei în est, Depresiunea Hațegului în sud-est, Culorul Bistrei în sud, Dealurile de Vest la vest și nord-vest. Legătura cu Apusenii

După retragerea aureliană (cândva între 270 și 275), populația dacoromană și-a continuat existența și în părțile bănățene, având însă de suferit de pe urma migrațiilor diverselor popoare care s-au succedat, între care goții, avarii, iar în jurul anului 602, slavii. Aceștia din urmă s-au așezat și în părțile Dunării, îndeosebi la sud de fluviu, și au contribuit la o ușoară creștere a populației într-o perioadă caracterizată prin instabilitate.

Triburile maghiare și-au făcut apariția în Panonia în secolul IX (896 este data tradițională) și au lansat diverse atacuri de cucerire înspre vest și înspre est, intrând în contact și cu populația românească și slavă așezată în acel moment în Banat. Astfel, în secolele X-XI, Regatul Ungariei își extinde granițele și în aceste părți, mai mult în zona de câmpie, ca o consecință a victoriilor militare obținute de maghiari în fața conducătorilor locali, Menu-morut (între Crișuri), Glad, și apoi a urmașului acestuia, Ahtum (în jurul anului 1000). Informații despre aceste lupte ne oferă atât *Gesta Hungarorum* a notarului anonim a regelui Bela, cât și o serie de scrieri hagiografice despre viața Sfântului Gerard (Gellért), care a întemeiat episcopia romano-catolică de la Cenad, pe locul vechii capitale bănățene.

O dată cu instaurarea treptată a dominației maghiare în Banat în decursul evului mediu, apar și documente scrise, tot mai numeroase, în care sunt consemnate și așezările din regiune. Pe baza acestora, Șt. Pascu (1980) sugerează că populația totală a Voievodatului Transilvaniei ar fi fost de cca. 400 000 de locuitori în secolul al XII-lea, în medie 20 000 pe comitat; ceea ce înseamnă că în Banat se poate estima, cu multă prudență, o cifră de 80 000 de locuitori. Un oarecare spor de populație se înregistrează în primele decenii ale secolului al XIII-lea, până la marea invazie tătară din 1241-1242. În același mod, autorul citat mai sus ia în considerare o populație de circa 550 000 de locuitori pentru toată Transilvania; pentru Banat, în această situație se poate aprecia, cu foarte mare aproximație, o cifră de 100 000 de locuitori.

**P09** Invazia tătară a constituit un moment demografic de răscruce, întrucât o bună parte a populației bănățene – și cu deosebire în jumătatea nordică – a fost ucisă sau dusă în robie. Șt. Pascu (*op.cit.*) crede că a fost nevoie de șase decenii pentru ca populația să se redreseze din punct de vedere demografic, atingând la 1300 aceeași cifră ca în 1241.

După o scurtă perioadă de creștere demografică, urmează, și în secolul al XIV-lea, momente în care populația este decimată, de această dată de marile epidemii, între care s-a evidențiat marea epidemie de ciumă din 1348-1349. Alte epidemii, de virulență mai mică, au avut loc și în a doua jumătate a secolului al XIV-lea. Vitalitatea populației a depășit, treptat, nu fără greutate, anii de criză, și a început să sporească, dovedă în acest sens

P 166 2010

fiind numărul mare de sate consemnate pentru prima dată în documente, în acest secol al XIV-lea, și în secolul al XV-lea. De exemplu, în comitatul Arad, 75% din numărul total de sate medievale sunt menționate în perioada 1351-1551.

Se crede de altfel că această epocă, în special prima sa jumătate, a fost și una de creștere demografică, populația totală a Voievodatului Transilvaniei atingând probabil o cifră de 1 200 000 de locuitori pe la mijlocul secolului al XV-lea (Şt. Pascu, 1979). Pe baza acestei cifre și a datelor oferite de autorul mai sus citat pentru comitat, se poate estima că populația teritoriului analizat se ridică la circa 300 000 de locuitori, ceea ce înseamnă un spor demografic remarcabil.

Din acest moment însă, sporul demografic înregistrează o anumită stagnare și chiar scăderi, ca urmare a deselor invaziilor turcești, și a situației de instabilitate instaurată în Regatul Ungariei în secolul al XVI-lea.

Perioada următoare, cea a cuceririi turcești, este și mai vitregită din punct de vedere al izvoarelor demografice. Totuși, se apreciază o scădere semnificativă a acesteia, însă nicidcum nu are loc o „golire” demografică, aşa cum susțin unii autori maghiari. Este caracteristic pentru această perioadă procesul de săliștire a satelor, în special în câmpie, multe dintre acestea fiind părăsite de locuitori, stabiliți în așezări mai mari și mai bine apărate, sau retrași în aria montană.

Izvoarele demografice se înmulțesc semnificativ odată cu intrarea spațiului bănățean în cadrul Imperiului Habsburgic.

### 3.1.2. Perioada statistică

Deși au existat recensăminte și anterior anului 1869 – cel iosefin de la 1785 (N.M. Popp, 1942, 1947) și cele din 1850 și 1857 – fie realizarea acestora nu a fost compatibilă cu cerințele unui recensământ modern (ca și cazul recensământului de la 1785), fie datele publicate până la acest moment ne împiedică să facem aprecieri, altele decât globale. Astfel, recensămintele de la 1850 și 1857 nu cuprind populația pe localități decât în cazul Principatului Transilvaniei, nu însă și pentru Banat și Crișana.

Astfel, pentru a face aprecieri asupra dinamicii populației la nivel de comună (și de sat, acolo unde se impune), am luat în considerare seria recensămintelor moderne începând cu cel din 1869, respectiv cele din 1880, 1890, 1900, 1910, 1930, 1941, 1956, 1966, 1977, 1992 și 2002. De asemenea, ca simplă estimare, am luat în considerare și valoarea lucrarei a lui C. Martinovici și N. Istrati (1921) pentru anul 1920.

condus de Burebista, care unește triburile daco-gete. Nu se cunoaște însă modalitatea de administrare a unui teritoriu atât de întins – cel mai probabil aceasta se făcea prin intermediul căpetenilor de triburi locale. Dintre localitățile importante din perioada dacică, se remarcă „davele”: *Arcidava* (Vărădia), *Ziridava* (Pecica sau Săvârșin?), precum și *Tibiscum* (toponim de origine traco-getică, care derivă din hidronimul *Tibiscos*, folosit pentru actualul râu Timiș, și care la origine ar fi însemnat „loc mlăștinos”) și *Dierna* (sau *Tsierna*, azi Orșova). La sfârșitul secolului I e.n., partea sudică a teritoriului analizat făcea sigur parte din statul dac condus de Decebal, aflat în dispută cu trupele imperiale ale Romei. În urma celor două războaie daco-romane (101-102, 105-106), împăratul Traian reușește să-i supună pe daci și creează în 106 provincia romană Dacia.

Administrația romană este aşadar prima despre care există suficiente informații. Până la retragerea aureliană (271 sau 275), teritoriul provinciei este intens romanizat, la fel și ținuturile din apropiere locuite de dacii liberi. Granița de nord a Imperiului Roman era trasată pe Mureș, aval de defileul de la Zam (fig. 25). Acest *limes* mureșan este însă discutabil, întrucât Câmpia Banatului prezintă urme arheologice neconcludente, fiind un spațiu de câmpie joasă și mlăștinoasă, prea puțin propice întemeierii așezărilor. Totuși, pe malul sudic al Mureșului există urme ale unor castre romane la Bulci, Aradu Nou și Cenad. Ele apărau probabil drumul care urma valea Mureșului spre vest, făcând legătura cu Pannonia. Mult mai bine sunt evidențiate castrele de la marginea nordică a Munților Banatului și la contactul Dealurilor de Vest cu câmpia, pe aliniamentul *Lederata* (Ram, pe Dunăre) – *Pontes Fulvi* (Palanca) – *Arcidava* (Vărădia) – *Centrum Putaea* (Surducu Mare) – *Berzobis* (Berzovia) – *Aizis* (Fârliug sau Ezeriș) – *Caput Bubalis* (Valea Boului, actualmente Păltiniș) – *Tibiscum* (Jupa). Semne de întrebare ridică valul de pământ cu sănț de apărare, numit „Troianul”, pe care F. Dudaș (1983) îl consideră roman. El proteja regiunea minieră din zona Bradului, la intrarea în Depresiunea Zărandului dinspre vest, pe aliniamentul Dumbrăvița de Codru – Secaci – Agrișu Mic – Comănești – Archiș – Seliștea – Răpsig – Mânerău – Iercoșeni, și continuă peste Munții Zărand, până la Lipova. Este acesta o dovedă a includerii Depresiunii Zărandului, în totalitatea sa, în Imperiu? Istoricii nu au oferit încă un răspuns.

**P03** În timp ce Traian lupta în Orient, unde își găsește moartea (117), dacii liberi, împreună cu sarmații iazigi, au atacat noua provincie dinspre nord și vest, cauzând grave stricăciuni. Până și noua capitală, *Colonia Dacica Sarmisegetusa*, a avut de suferit. Noul împărat, Hadrian, ia mai multe măsuri, între care și aceea a unei noi organizări administrative (118).



Fig. 25.

Ciclova Română, Maidan (Brădișoru de Jos), Moldova Nouă, Sasca Română, Bocşa (fier), iar cariere de piatră au fost identificate în hotarul aşezărilor Iablanița, Petnic, Surduc, Dalboșet (*Istoria Romanilor*, II, 2001).

După retragerea aureliană, la sud de Dunăre se organizează o nouă provincie, *Dacia Aureliani*, care este ulterior divizată în *Dacia Ripensis* și *Dacia Mediterranea*. *Dacia Ripensis* corespunde teritoriului dintre Dunăre și Munții Balcani, respectiv între Vit (est) și Porecka (vest). Mai la vest de Porecka, se află provincia *Moesia Prima*. Dunărea constituia o graniță militară fortificată a Imperiului Roman, dar practic și aşezările de pe malul său stâng erau incluse în Imperiu, urme concludente în acest sens existând la Pojejena și Svinia (probabil incluse în *Moesia Prima*), dar mai ales la Orșova (*Dierna*). Romanii au păstrat și au fortificat mai multe „capete de pod” de-a lungul Culoarului Timiș-Cerna, probabil incluse în *Dacia Ripensis*, o doavadă fiind repunerea în funcțiune a castrului *Praetorium* (Mehadia/Plugova), semne de întrebare ridicându-se și pentru castrul de la Teregova și chiar *Tibiscum*. În 535, împăratul Iustinian unește cele două „Dacii”, luând naștere *Iustiniana Prima*. După secolul al VI-lea, Banatuliese complet de sub influența administrației romane, iar eventuale organizări administrative ale popoarelor migratoare care au stăpânit vremelnic acest teritoriu ne sunt necunoscute.

### 5.3. PERIOADA MEDIEVALĂ

P MS 2010

Stabilirea triburilor maghiare în Pannonia la începutul secolului al X-lea a avut un impact puternic și de lungă durată asupra societății din teritoriul studiat. Învățatul împărat bizantin Constantin al VII-lea Porfirogenetul consemna prezența maghiarilor (pe care îi numea „turci”) pe culoarul dunărean la mijlocul veacului X. După mărturia sa, maghiarii se învecinău, în zona Defileului Dunării, cu bulgarii.

Acțiunile de cucerire ale maghiarilor, spre est, se desfășoară lent, în etape, pe o perioadă îndelungată de timp. La est de Tisa, ei au avut de înfruntat rezistența populațiilor de români, bulgari și pecenegi, organizate în formațiunile pre-statale ale lui Menumorut (în Crișana) și Glad (la sud de Mureș).

Conform cronicii notarului anonim al regelui Bela, *Gesta Hungarorum*, ducatul lui Menumorut se extindea între Tisa (vest) și „pădurea Igfon” (în est, probabil în Munții Apuseni), respectiv între Someș (nord) și Mureș (sud). Oastea arpadiană cucerește, după lupte grele, cetatea de scaun a ducelui, Biharea (Bihor), însă Menumorut cade în cele din urmă la pace cu

cuceritorii și rămâne în stăpânirea ei, în schimbul unui tribut. Aceste evenimente pot fi plasate în jurul anului 900 (*Istoria Românilor*, III, 2001).

Ducatul lui Glad era situat între Mureș (în nord) și Dunăre (în sud), limita vestică fiind, de asemenea, Tisa. Chiar dacă limita estică nu este precizată, ea poate fi presupusă ca fiind undeva în Carpați. Armata maghiară, condusă de Zuardu, Cadusa și Baiota, a asediat cu succes cetatea Keve (Cuvin), iar apoi a urmat cucerirea unei alte cetăți, Urschia (Orșova sau Vârșet?). Aceste lupte au loc în jurul anului 934 (D. Teicu, 1998). La acea dată, în voievodatul bănățean condus de Glad exista o feudalitate incipientă și o structură politică care controla acest spațiu, dependent politic de primul țarat bulgar.

Voievodatul bănățean avea în fruntea sa o dinastie, aşa cum lasă să se înțeleagă izvoarele narative, căci în jurul anului 1000 pe tronul voievodal se afla un descendent al lui Glad, Ahtum (sau Ohtum). Ca și Glad, Ahtum avea puternice legături cu Vidinul, unde fusese botezat, și de unde adusese călugări „greci” (ortodocși) pentru înființarea unei mănăstiri cu hramul Sf. Ioan Botezătorul în capitala sa, Morisena (Cenad). Teritoriul voievodatului său, amintit în izvoare ca „terra” sau „regnum”, se extinsese și la nord de Mureș, până la Crișul Alb, incluzând o parte din fostul voievodat al lui Menumorut. *Legenda Sancti Gerhardi episcopi*, o scriere hagiografică, prezintă conflictul dintre regele maghiar Ștefan I și Ahtum, care vămuia în detrimentul maghiarilor plutele care coborau cu diverse bunuri (mai ales sare), pe Mureș. Un fost colaborator al lui Ahtum, Chanadinus, îl trădează pe acesta și conduce armata maghiară spre victorie, Ahtum însuși fiind ucis în timpul luptelor. Învingătorul își dă numele cetății cucerite (Chanadinus – Cenad) și organizează aici o episcopie catolică, cu ajutorul episcopului Gerard. Înfrângerea lui Ahtum poate fi datată în jurul anului 1004 (A. Madgearu, 1993).

**P04** În urma cuceririlor, regalitatea maghiară a încercat introducerea instituțiilor locale politico-administrative, caracteristice feudalismului de tip occidental, **comitatele** (fig. 26). Potrivit unui principiu răspândit în lumea medievală, teritoriile fără stăpân sau neorganizate din punct de vedere politico-administrativ, precum și cele ocupate prin puterea armelor, deveneau proprietatea regelui. Ele erau împărțite în teritorii variabile ca dimensiune, în jurul unor cetăți regale. Cetatea reprezenta locul de concentrare și păstrare a bunurilor, precum și centrul unui domeniu; acesta, împreună cu cetatea, formau comitatul primitiv, cu limite vagi (Şt. Pascu, 1989). La început, castelanul (conducătorul cetății) îndeplinea și funcția de comite, administratorul regal al comitatului. Nu toate cetățile erau centre de comitate; în zonele mai amenințate, pe teritoriul același comitat puteau exister

mai multe cetăți regale. Ulterior, multe cetăți, împreună cu domeniul lor, au fost dăruite unor nobili.

Comitatele erau situate la început pe cursul inferior al văilor, extinzându-se apoi treptat spre izvoare, aşa cum a fost și cazul Timișului, Mureșului sau Crișului Alb. Multe comitate au fost organizate pe un fond instituțional pre-existent, districtele românești, acestea supraviețuind în multe părți ca instituții politico-administrative autohtone, peste care s-au suprapus comitatele, impuse de regalitatea maghiară.

Într-o primă fază, comitatele erau foarte cuprinzătoare din punct de vedere teritorial, corespunzând aproximativ vechilor formațiuni pre-statale din secolul X. Nu este aşadar de mirare că Bihorul și Cenadul au fost primele comitate organizate de regalitatea maghiară, ele corespunzând în linii mari fostelor voievodate ale lui Menumorut și, respectiv, Ahtum, cu centrul în cetățile cucerite, Biharea (Bihor) și Cenad. Organizarea acestor teritorii sub formă de comitate a durat însă destul de mult, din moment ce prima mențiune documentară a **comitatului Bihor** se face abia în 1111 (Saul, comite de Bihor), respectiv la 1165 (sau doar 1197) pentru **comitatul Cenad**. Raritatea documentelor din acea epocă ne determină să admitem posibilitatea organizării mai de timpuriu a acestor comitate. Reședința comitatului Bihor s-a mutat, după un timp, de la Biharea la Oradea.

Din aceste două comitate, deosebit de întinse, s-au desprins în următorul secol noi comitate, de-a lungul principalelor văi care străbat spațiul analizat. **Comitatul Timiș** este primul menționat documentar, la 1175. El s-a desprins din comitatul Cenad, avea centrul la Timișoara și ocupa un teritoriu vast, pe cursul inferior al Timișului și Begăi. În 1200 apare în documente și **comitatul Caraș**, situat pe valea Carașului, ajungând în nord până la Bârzava, iar în sud până spre Dunăre. Centrul său era probabil la Șemlacu Mare (*Mezosomlyo*), sau poate la Vârșeț (*Erdsomlyo*). A avut o existență efemeră, fiind inclus în Banatul de Severin la 1464. În 1214 este pentru prima dată menționat documentar și **comitatul Arad**, desprins probabil din cel al Cenadului. Reședința comitelui era la Arad (*Orod*, cetate situată la 7 km de orașul modern Arad, în hotarul satului Vladimirescu, fost Glogovăț), ulterior la Șoimoș. Comitatul Arad se extindea pe ambele părți ale Mureșului, între Munții Zărandului și Metaliferi, la nord, și Dealurile Lipovei la sud, aval de defileul de la Zam. Într-o vreme, în acest comitat a fost inclusă și Depresiunea Făget, de pe cursul superior și mijlociu al Begăi, astfel că limita sa sud-estică era în Munții Poiana Rusă. În anul 1260 este menționat documentar **comitatul Zărand**, desprins din cel al Bihorului. Aceasta se extindea pe valea Crișului Alb, de ambele părți ale acesteia, până la izvoare. Centrul său inițial a fost la Zărand, apoi la Șiria și Ineu. Spre est,

înseamnă zece sate noi înființate din 1721, prin popularea prediilor existente.

**P05** Regimentele grănicerești și-au demonstrat eficacitatea și loialitatea față de Imperiu îndeosebi în timpul răscoalei „curuțiilor”. Răsculații au pătruns în regiune încă din 1703, când au cucerit o bună parte din teritoriul zărăndean, inclusiv cetatea Hălmagiului. Aceasta, recucerită temporar de imperiali, a fost distrusă până la temelii în timpul conflictelor din 1706. Curuții au pătruns și pe valea Mureșului, dinspre Transilvania, dar nu au reușit să cucerească Aradul, apărat de trupele grănicerești.

Totuși, după Pacea de la Passarowitz (1718), Mureșul nu mai constituia o graniță între imperii, astfel încât importanța regimentelor scade. Nobilimea maghiară face mari presiuni pentru desființarea regimentelor grănicerești, în paralel cu încorporarea la Ungaria a comitatelor Arad și Zărind, precum și a Banatului Timișoarei. În acel moment, aproape întreg teritoriul amintit era **domeniu erarial**, adică apartinea Curții vieneze. Împăratul nu era de acord cu schimbarea statutului Banatului, care trebuia să rămână domeniu al Coroanei, iar pentru teritoriul de la nord de Mureș, decidea cui se pot vinde sau dona aceste spații, ținând prea puțin cont de proprietarii care existaseră înaintea ocupației otomane, și care își revendicau domeniile.

Spre exemplu, în comitatul Aradului, în primele două decenii ale secolului XVIII, nu exista vreo proprietate nobiliară. Administrația imperială nici nu avea încredere în nobilimea maghiară, și cu atât mai puțin în cea transilvăneană, mai ales după răscoala „curuțiilor”, în care aceasta fusese implicată. Cum nu existau nobili, comitatul era condus de un comisar imperial, administrator erarial, reprezentant direct al Curții de la Viena (A. Caciora, 1971).

Chiar înainte de izbucnirea războiului cu turci, Dieta Ungariei, întrunită la Bratislava (Pojon) în 1715, a cerut împăratului Carol al VI-lea, prin articolul 92, ca, în calitatea sa de rege al Ungariei, să consimtă la viitoarea reîncorporare, atât din punct de vedere politic, cât și al dreptului, a comitatelor (printre altele) Arad, Cenad, Zărind, Békés, Torontal și Severin, ca unele ce aparținuseră Coroanei Sfântului Ştefan (Co. Feneşan, 1997).

Această cerere, reluată în numeroase ocazii, este parțial satisfăcută abia în ultima zi a anului 1732, când **comitatul Arad este încorporat în Regatul Ungariei**, printr-un „înalт rescript împăratesc” (Gh. Ciuhandu, 1940). Totuși, se manifestau unele rezerve cu privire la conducerea comitatensă, întrucât la acea dată, în comitatul Arad, existau doar trei nobili (*op.cit.*). Încorporarea la Ungaria, care a dus la multiplicarea nobililor (maghiari) dornici să cumpere proprietăți, catolicizarea forțată, și, mai ales,

restrângerea drepturilor grănicerești, au determinat răscoala din 1735 a grănicerilor conduși de căpitanul pecican Pero Seghedinat. Înnăbușită până la urmă, răscoala n-a făcut altceva decât să genereze reiterarea cererilor de desființare a confiniului militar grăniceresc, de către stările nobiliare, dormice de înmulțirea numărului de iobagi prin adăugarea familiilor protejate de drepturile grănicerești.

Noul război cu turci (1737-1739) a amânat cu puțin desființarea confiniului militar mureșan. Momentul prielnic s-a dovedit a fi în 1741, când, după moartea regelui Carol al VI-lea, fiica sa, Maria Tereza, avea nevoie de sprijinul stărilor feudale maghiare în războiul de succesiune la tronul habsburgic, fiind astfel dispusă să facă unele concesii (*Arad. Monografia orașului*, 1999). Necesitând ajutor militar din partea comitatelor Ungariei pentru a face față presiunii armate a Prusiei, împărăteasa s-a văzut nevoită ca, în cuprinsul jurământului ei de încoronare ca regină a Ungariei, să promită stărilor nobiliare adunate la Bratislava, reîncorporarea tuturor teritoriilor care aparținuseră odinioară Coroanei Sfântului Ștefan la Ungaria (Co. Feneșan, 1997).

Astfel, printre altele, legea (sau articolul) 18 din 1741 prevedea, la paragraful 3, **desființarea confiniului militar grăniceresc „iliric” și încorporarea așezărilor grănicerești la comitatele respective, în speță la cel al Aradului**. Aceeași lege hotără și **divizarea comitatului Zărandului**, astfel: cele două cercuri (plăși, *processus*) din vest, Zărand și Ineu, erau alipite definitiv comitatului Arad, și, deci, Ungariei, iar cercurile din est, Hălmagiu, Baia de Criș și Brad, rămâneau în componența comitatului Zărand, și, deci, a Principatului Transilvaniei, aşa cum recunoaște și garantează rescriptul împărătesc din 1732. Prin aceasta, comitatul Zărandului, în forma sa restrânsă la bazinul superior al Crișului Alb, va face parte din acele *Partes reapplicatae* (părți realipite Principatului), cunoscute în literatura științifică sub numele de *Partium* (I.S. Nistor, 2000). Aceste teritorii vor face obiectul unor dispute mereu reluate între Ungaria și Transilvania în decursul secolelor XVIII-XIX, până la actul dualist de la 1867, în urma căruia întreaga Transilvanie este alipită Ungariei.

Hotărârile adoptate de Dieta din 1741 n-au putut fi aplicate imediat. Abia în anul 1744 cele două cercuri, Zărand și Ineu, sunt definitiv alipite comitatului Arad, încețează administrația erarială și este numit un comite suprem al Aradului (C. Pădurean, 2003). Procesul de încorporare integrală a localităților din confiniul militar a fost și mai îndelungat, fiind finalizat abia în 1752. Unii grăniceri au rămas pe loc ca iobagi, ofițerii superiori au primit rangul de nobili, dar majoritatea au preferat să emigreze, fie în Banat, fie în Ucraina de azi, unde erau primiți bine de țarina Ecaterina a II-a (Gh.

**Timișoara** devine oraș liber regesc prin Diploma din 21 februarie 1781 dată de împăratul Iosif al II-lea. Statutul este reconfirmat în 1790, dar, după moartea împăratului Leopold al II-lea (1792), autoritățile maghiare nu vor mai recunoaște majoritatea privilegiilor orașului. De abia în 27 august 1824, printr-o nouă Diplomă, emisă de împăratul Francisc al II-lea, este impusă respectarea acestor privilegi (I. Munteanu, Rodica Munteanu, 2002, p. 71-72). Spre deosebire de Arad, care pierde statutul de oraș liber regesc în perioada 1849-1860, această calitate îi este recunoscută Timișorii și în perioada neoabsolutistă, prin Ordonanța Imperială din decembrie 1851 (*op.cit.*, p. 81).

Locuitorii **Aradului** au cerut trecerea orașului lor în rândul orașelor libere regești încă din secolul al XVIII-lea. Primele promisiuni în acest sens datează din 1725. Cererea a fost reînnoită cu ocazia vizitei lui Iosif al II-lea, în calitate de coregent, în 1773. În perioada imediat următoare însă, orașul este amenințat cu mutarea în pusta Zimandului (*Arad. Monografia orașului...*, 1999). Odată pericolul de mutare îndepărtat, cererile se reiau, și abia la 12 aprilie 1832, în urma depunerii unor însemnate sume de bani, împăratul Francisc I semnează diploma prin care orașul Arad primește statutul de oraș liber regesc. Festivitatea oficială de atribuire a acestei calități a mai întârziat doi ani, având loc în data de 21 august 1834 (C. Pădurean, 2003, p. 73). Conform Diplomei, orașul avea dreptul la un consiliu intern fomat din primar, jude și opt consilieri, și un consiliu extern format din 60 de membri (*ibidem*).

Această structură administrativă, în comitate și orașe libere regești, a fost schimbată în perioada 1784-1790, apoi după Revoluția de la 1848.

**Împăratul Iosif al II-lea** (1780-1790) a fost cel mai de seamă reprezentant al iluminismului din rândurile împăraților casei de Habsburg. Deși reformele iluministe fuseseră inițiate încă din perioada domniei mamei sale, Maria Tereza (1740-1780), și în special după 1765, când Iosif al II-lea a devenit coregent, totuși, deceniul în care a domnit singur a fost unul caracterizat prin reforme radicale. Acest program de reforme a fost lansat și aplicat conform principiilor absolutismului luminat, fără consultarea Dietelor diverselor țări de coroană care compuneau „Sfântul Imperiu”. Acest fapt a atras nemulțumirea claselor privilegiate, cel mai puternic afectate de reforme.

Între nemulțumiți se numărau și nobilii Regatului Ungariei. Împăratul renunțase la încoronarea sa cu coroana Sfântului Ștefan, ba mai mult, a ordonat transferul la Viena al acestui simbol național maghiar în 1784 (E. Zöllner, 1997). A impus limba germană ca limbă oficială în locul limbii latine, pe care o considera o limbă moartă, și a obligat funcționarii maghiari

să învețe și să utilizeze noua limbă oficială a Imperiului. N-a convocat Dieta regală și nici adunările comitatense. Mai mult, a desființat congregațiile nobililor din comitate și însăși comitatele, reorganizate în 1784 ca simple diviziuni administrative în cadrul unor districte mari. Acestea erau conduse de comisari imperiali, numiți direct de către împărat, având în subordine un aparat administrativ format din funcționari loiali monarhului (M. Guțan, 2003). Tot din punct de vedere administrativ, a tins spre o uniformizare a oficiilor de vârf, o reducere a birocrației, și în acest context a unit, în 1782, Cancelaria Aulică a Ungariei cu cea a Transilvaniei și cu cea Iliră (E. Zöllner, 1997).

În spațiul bănățean, reformele iosefine nu au avut aşa de mare impact, întrucât comitatele abia se înființaseră la sud de Mureș. Ele au rămas aceleași, Caraș, Timiș și Torontal, dar ca subdiviziuni ale unui district al **Banatului**, cu reședința la Timișoara.

La nord de Mureș, comitatul Aradului, ca și comitatele Cenad și Bihor, au fost înglobate în districtul **Oradea**, cu reședința în orașul omonim.

În Marele Principat al Transilvaniei, prin rescriptul din 26 noiembrie 1783, teritoriul este împărțit în zece comitate și nouă cetăți libere, fără enclave și fără a ține cont de „drepturile” celor trei națiuni privilegiate. Reprezentanții Guberniului transilvănean se opun, dar sunt în cele din urmă siliți să accepte această divizare, cu o singură adăugire, a unui comitat. Astfel, proiectul final, cu 11 comitate, intră în vigoare prin rescriptul din 3 iunie 1784 (I. S. Pușcariu, 1864). În urma acestuia, comitatul **Zărand** este pentru prima dată desființat și alipit în întregime comitatului **Hunedoarei**, în care se aflau și satele din apropierea Porții de Fier a Transilvaniei. P 2011

În Transilvania, fiecare comitat era condus de un comite suprem, ajutat de un vicecomite „ordinar”; cercurile erau administrate de vicecomiți „substituti”, iar subcercurile de comisari procesuali, care se ocupau doar de problemele politico-administrative. Justiția a fost separată de administrație (*op.cit.*). 2011

În 1786, comitatele transilvănenene au fost și ele integrate în trei districte mari, conduse de câte un guvernator imperial.

Deși reformele iosefine au fost în bună măsură corecte și, în anumite cazuri, au depășit cu mult spiritul timpului, anticipând reforme care se vor aplica mai târziu, împăratul nu a înțeles necesitatea de a le negocia cu reprezentanții stărilor privilegiate. Pe patul de moarte, în ianuarie 1790, împăratul a revocat majoritatea reformelor sale, inclusiv cele de natură administrativă, revenindu-se aşadar la sistemul anterior.

A doua schimbare majoră a structurilor administrative are loc după Revoluția de la 1848-1849. Revoluția maghiară, la care a aderat inițial și

regimentelor grănicerești bănățene (1872), ia naștere un nou comitat, Severin, cu reședința în orașul Caransebeș, iar comitatele Caraș, Timiș și Torontal își măresc considerabil teritoriul, atingând în sud linia Dunării (fig. 33). Organizarea noului comitat, precum și a părților incluse la comitatele bănățene deja existente, se face prin legea XXVII din 1873. Prin aceeași lege, localitățile Caransebeș, Panciova și Biserica Albă primesc statutul de oraș cu consiliu (*önálló városi hatóság*, E.A. Varga, 2002).

**P07** După 1875, în condițiile escaladării naționalismului maghiar, au loc și unele modificări, cele mai importante fiind cuprinse în Legea XXXIII din 1876, prin care au fost desființate o serie de comitate și redefinite altele. Pe de o parte, această operațiune a însemnat o raționalizare necesară, în condițiile existenței unor certe disparități între comitate și alte structuri administrative (scaune, districte), multe fiind „moștenite” din Evul Mediu fără prea multe modificări. Pe de altă parte, nu se poate trece cu vederea desființarea unor comitate și districte românești, prin alipirea la comitate vecine cu pondere mai redusă a populației de naționalitate română. Un astfel de caz este cel al **comitatului Zărand**, „Mica Dacie”, cum era preamărit în epocă de frunții românismului. În acest comitat, ea și în altele care au avut o soartă similară în 1876, alegerile erau câștigate mereu de români, care câștigau și locurile „viriliste”, întrucât, în lipsa marilor aristocrați sau industriași maghiari, acestea revineau intelectualității, alcătuită preponderent din învățători, preoți și avocați români. Si la conducerea comitatului se instalașteră români, situație de neacceptat pentru forurile superioare centrale, de la Budapesta (I.S. Nistor, 2000). Guvernul Tisza, de factură naționalistă, a considerat necesară divizarea acestui comitat astfel: cercurile Brad și Baia de Criș au fost alipite comitatului Hunedoarei, iar **cercul Hălmagiu – comitatului Arad**.

Nu a fost nevoie de prea mult timp pentru ca cercurile naționaliste de la Budapesta să observe „greșeala” majoră pe care o făcuseră prin crearea unui comitat nou din regimentul româno-bănățean. Liderii acestuia erau români, aleși în Parlamentul de la Budapesta, în frunte cu generalul Traian Doda, și, mai mult, nu arătau nici un pic de respect maghiarimii. Astfel, comitatul **Severin** urmează soarta comitatului Zărand: prin legea LV din 1880, comitatele Caraș și Severin se unesc într-un comitat nou cu denumirea de **Caraș-Severin**, și cu reședința la Lugoj. Si de această dată, argumentele logice și protestele îndreptățite ale românilor bănățeni nu au fost luate în seamă. Decizia a fost chiar mai puțin conformă cu principiile raționalității, întrucât comitatul Severin era unul destul de mare, ca și Carașul, iar prin unirea celor două se crea un comitat de proporții gigantice!

Pentru Caransebeș, centrul românismului bănățean în acea epocă, pierderea statutului de reședință de comitat a fost cea de-a doua lovitură suferită în decurs de doar patru ani. Nu cu mult înainte, prin legea XX / 1876, un număr de 46 de orașe cu consiliu (municipii) din Regatul Ungariei își pierduseră această calitate, fiind „degradeate” la rangul de oraș cu magistrat, între acestea și **Caransebeș**.

Situată anteroară anului 1876 este reflectată în Dicționarul (*Helységnévtár*) din 1873 (E.A. Varga, 2002). În noua împărțire pe cercuri, autoritățile au părut să țină cont atât de vechile cercuri, de dinainte de 1848, și aduse „la viață” în deceniul anilor 1860, cât și de divizările efectuate de regimul neoabsolutist din anii 1850. Principala caracteristică este **numărul mare de cercuri**, de fapt cel mai mare din toată perioada antebelică.

**P02** În comitatul Arad, existau 11 cercuri, față de cele patru sau șase anterioare. La baza noilor subdiviziuni par să fi stat mai degrabă structurile din anii 1854-1860, mai adaptate schimbărilor intervenite în spațiul geografic odată cu introducerea relațiilor capitaliste. Astfel, cercurile **Chișineu** și **Ineu** se aseamănă mult cu cele din perioada neoabsolutistă. Mai la vest, localitățile care fuseseră alipite comitatul Bichiș-Cenad în acea perioadă (Elek, Pilu, Vărșand, Șiclău, Otlaca – Grăniceri, la care se adăuga satul Sânmartin) formau un cerc nou, **Elek** (Aletea). În partea nord-estică a comitatului, cercul Buteni din anii 1850 a fost divizat în două: partea de la nord de Crișu Alb forma cercul **Sebiș**, iar cea de la sud – cercul **Buteni**. Și cercul Pâncota din acei ani a fost divizat în două jumătăți: partea vestică, de câmpie, a format cercul **Şiria**, iar cea estică, din spațiul colinar și chiar montan al bazinului Cigherului, cercul **Agriș**. De-a lungul văii Mureșului, pe malul drept, unde, până în 1848 și în anii 1860, exista un singur cerc – al Aradului, s-au format patru cercuri! Astfel, de la intrarea Mureșului în comitat și până la Monoroștia, era cercul **Săvârșin** (sau Soborșin), de la Bârzava până la Mândruloc, cercul **Radna** (înjumătățit față de situația din 1854-60), în jurul Aradului, și mai ales către nord, până la Macea, era cercul **Arad**, iar în aval de oraș, până la Semlac, cercul **Pecica**, care ajungea în nord-est până la Iratoșu.

În comitatul **Cenad** nu sunt schimbări: localitățile Nădlac și Șeitin aparțin cercului **Nădlac**, iar Turnu și Iratoșu Mic (Dorobanți) – cercului **Bătania**. În comitatul **Bihor** apare pentru prima dată cercul **Beliu**, incluzând toate așezările acestui comitat de pe actualul teritoriu al județului Arad. În comitatul **Zărand**, încă existent, se revine la cercul **Hălmagiu**, care cuprindea toate așezările acestui comitat din actualul județ Arad.

Comitatul Timiș ia forma și organizarea pe care și-o va păstra, în linii mari, până la război. Astfel, în loc de cinci sau șase cercuri, câte existaseră

în perioada anterioară, se formează **nouă cercuri**, cărora li se adaugă cercurile sudice, dunărene, rezultate în urma desființării regimentelor grănicerești, dar situate pe teritoriul sărb de azi. De fapt, cele cinci cercuri ale anilor 1860 sunt divizate în două, cu excepția cercului **Timiș**, care rămâne în aceeași configurație, fiind doar redenumit ca „central” (*Közponți járás*) sau plasa **Centrală** (denumire care va fi adoptată în perioada interbelică). Astfel, cercul Aradu Nou se împarte în două jumătăți: cea nordică conservă denumirea cercului, **Aradu Nou**, iar cea sudică este numită **Vinga**; cercul Lipova este divizat în același mod: jumătatea nordică cu denumirea **Lipova**, iar cea sudică, **Recaș**; cercul Ciacova revine aproximativ la împărțirea din epoca absolutistă, jumătatea vestică revenind **Ciacovei**, iar cea estică – **Buziașului**. În fine, cercul **Vârșet** este și el divizat – partea nordică este redenumită **Deta**, iar cea sudică, în care intră doar sate aparținând în prezent comunelor Moravița și Jamu Mare, precum și satul cărășean Vărădia, rămâne cu numele de **Vârșet**.

Fragmentarea maximă se regăsea, ca și mai înainte, în comitatul **Torontal**. Doar pe teritoriul românesc de astăzi se găseau, total sau parțial, zece cercuri, față de cele maxim cinci de până atunci. Unele cercuri cuprindeau numai câteva sate, însă de obicei bine populate. În partea sa nordică, cercul **Sânnicolau Mare** se restrângea la un teritoriu îngust în jurul comunei de reședință, întrucât în partea sa estică lua naștere cercul **Periam**, iar în cea sudică – cercul **Biled**, acesta din urmă o „umbră” a celui din anii 1850. De-a lungul actualei granițe, teritoriul fostelor cercuri Cănicea și Novi Becej (Beceiu Turcesc) era împărțit în patru cercuri. Acestea erau, de la nord la sud, următoarele: **Beșenova Veche** (Dudeștii Vechi), **Comloșu**, **Jimbolia** și **Cenei**. Toate își aveau reședință pe teritoriul actual al României, dar depășeau ca întindere acest cadru. La sud de Bega, fostul cerc Peciu Nou sau, în perioada neoabsolutistă, Modoș, era la rândul său divizat în trei părți. Partea cea mai mare revenea cercului **Pardani**, localizat aproximativ între Bega și Timiș. Mai spre sud, câteva sate din apropierea graniței (din comuna Giera de azi) erau incluse în cercul **Modoș** (Jasa Tomić). În fine, satele ce azi compun comuna Banloc intrau în cercul **Zichyfalva** (Plandiște).

Și în comitatul **Caraș** are loc o fragmentare accentuată și o creștere a numărului de cercuri, în paralel cu extinderea comitatului spre sud, prin alipirea unei părți din fostul regiment sărbo-bănățean. Astfel, în nord ia ființă cercul **Mureș**, inclusiv partea nordică a cercului Făget și unele așezări din cercul Bega. Cercurile Făget și Bega rămân astfel restrânse la teritoriile lor din bazinul superior și respectiv mijlociu al Begăi. Cercul **Lugoj** conservă doar teritoriile sale din vest, căci jumătatea sa estică, respectiv valea Timișului între Caransebeș și Lugoj (excluzând aceste două

orașe) este inclusă într-un cerc nou, **Timiș**. Mai spre sud, fragmentarea este și mai mare. Din fostele cercuri Bocșa și Oravița se crează nu mai puțin de cinci cercuri! Cercul **Bocșa** își păstrează doar partea sa vestică, de pe cursul mijlociu al Bârzavei și Pogănișului, la ieșirea din munte a acestor văi, și în spațiul deluros adiacent. Jumătatea estică, pe cursul superior al văilor menționate, revine unui cerc nou, al **Reșiței**. Deși nu mai apăruse după 1848, este reînființat cercul **Carașovei**, incluzând aproape toate satele din bazinul superior și mijlociu al Carașului, în special din partea sa nordică. Acest cerc „împrumuta” teritoriul atât de la cercul Bocșa, cât și de la Oravița. Cercul **Oravița** păstra doar un teritoriu restrâns în jurul centrului său. Cea mai mare parte a sa era înglobată în cercul nou, **Sasca Montană**, care ajungea în sud până la Moldova Nouă. Spre Dunăre, fostele companii ale regimentului sârbo-bănățean, cu excepția companiei a 12-a – Berzasca – formau un cerc nou, **Biserica Albă** (Bela Crkva).

În sud-estul Banatului, aproximativ pe amplasamentul Banatului de Severin din Evul Mediu, lua naștere în comitat nou – al **Severinului**. El era format din companiile regimentului grăniceresc româno-bănățean desființat în 1872, precum și din compania a 12-a – Berzasca – a regimentului sârbo-bănățean, desființat în același an. Fostele companii au fost reorganizate, formând patru cercuri, în felul următor: compania Ohaba-Bistra și Caransebeș – cercul **Caransebeș**, în Culoarul Bistrei și Depresiunea Caransebeș; companiile Cornea, Cornereva, Petnic (parțial), Teregova și Slatina – cercul **Teregova** – pe cursul superior al Timișului și în partea nordică a Depresiunii Domașnea-Mehadia; companiile almăjene Dalboșet, Bozovici și Prigor – cercul **Bozovici**, în Depresiunea Almăjului; companiile Petnic (parțial), Mehadia, Orșova și Berzasca – cercul **Orșova**, în Defileul Dunării aval de Coronini, pe valea Cernei și în jumătatea sudică a Depresiunii Domașnea-Mehadia.

Satele Băuțaru Inferior, Băuțaru Superior și Bucova intrau pe mai departe în componența comitatului **Hunedoarei**, dar în cercul **Clopotiva**.

În anul 1876, prin Legea maghiară XXXIII se instituie ample restructurări teritoriale, care afectează și spațiul analizat (fig. 34). În urma desființării comitatului Zărard și a districtului Kikinda (Serbia de azi) – înglobat comitatului Torontal, au loc reorganizări ale comitatelor **Arad** și **Torontal**.

Comitatului **Arad** îi este atașat cercul **Hălmagiu** din comitatul Zărard, în componența sa anteroară. Considerând probabil că, prin aceasta, numărul cercurilor ar fi prea mare, autoritățile au hotărât desființarea unor cercuri din partea estică a comitatului, locuită aproape exclusiv de români.

Astfel, este desființat cercul **Buteni**, fiind alipit cercului **Sebiș**, precum și cercul **Săvârșin**, alipit cercului **Radna**. Cercul Radna, în schimb, și-a restrâns teritoriul spre vest, cedând satele din câmpie, de pe valea Mureșului aval de Păuliș, cercului vecin, **Arad**. Cercul **Agriș** a fost redenumit **Târnova**, o dată cu schimbarea reședinței sale. Au mai avut loc și alte câteva mici modificări: satele Bârsa, Aldești și Voivodenii au fost mutate în cercul **Ineu**, iar Hodis și Cuied în cercul **Târnova**, toate aceste așezări aparținând anterior cercului Buteni. Și cercul **Șiria** a „pierdut” satul Pănatu Nou (Horia) în favoarea cercului Arad. Această organizare a comitatului Arad n-a mai suferit modificări până în 1919.

Din punct de vedere al centrelor noilor cercuri, se constată tendința de înlocuire a localităților românești cu cele maghiare, sau măcar cu o minoritate maghiară, în ciuda considerentelor geografice sau de centralitate spațială. De exemplu, Sebiș (1885 de locuitori în 1869) este preferat în locul comunei Buteni (3313 locuitori în același an), Chișineu Criș (2174 loc.) în locul Zărandului (2973 loc.) etc. Aceste așezări nici nu au mai avut vreodată funcție administrativă, cedând calitatea de loc central comunelor care le-au luat locul.

În comitatul **Torontal** se recurge la o restrângere necesară a numărului de cercuri. Dispare aşadar cercul **Beșenova Veche** (Dudeștii Vechi), al cărui teritoriu este împărțit între cercurile **Sânnicolau Mare** (partea estică) și **Cănicea Turcească** (partea vestică, cu o singură localitate pe teritoriul de azi al României: Beba Veche). Cercul **Comloșu** este la rândul său desființat, cea mai mare parte a sa fiind înglobată cercului **Jimbolia**, iar satele Vălcani, Teremia Mare și Teremia Mică – cercului **Sânnicolau Mare**. Dispare și cercul **Biled**, inclus în cercul **Cenei**, cu excepția satului Șandra, alipit cercului **Periam**. La sud de Bega, cercul **Modoș** se extinde în dauna cercului **Pardani**, de la care ia satele Rudna și Macedonia. În fine, cercul **Zichyfalva** (Plandiște) este redenumit **Banloc**, schimbându-și reședința.

În comitatele **Caraș și Timiș**, cea mai importantă modificare a fost divizarea cercului **Biserica Albă** (Bela Crkva) în două: jumătatea vestică, de pe teritoriul sărb de astăzi, a rămas cu aceeași denumire și a fost alipită comitatului **Timiș**, iar jumătatea estică a primit numele de cercul **Moldova**, cu reședința la **Moldova Nouă**, rămânând și mai departe în componența comitatului **Caraș**. În acest scop, s-au făcut și alte câteva schimbări: cercul **Sasca Montană** a fost redenumit cercul **Iam**, mutându-și reședința; localitățile Moldova Nouă, Moldovița și Padina Matei, din fostul cerc Sasca Montană au fost incluse cercului **Moldova**, în vreme ce satele Naidăș și Lescovița, din fostul cerc Biserica Albă, au fost înglobate cercului **Iam**. În

Numărul plășilor este de **zece**, ca și în perioada antebelică. Față de situația de până în 1925, apare o plasă nouă, **Sfânta Ana** (Sântana), care grupează comunele din partea centrală și nordică a Câmpiei Aradului, în detrimentul plășilor **Chișineu** – care rămâne cu așezările din Câmpia Crișului Alb – și **Şiria**, care se extinde în schimb spre sud și sud-vest, preluând sate care aparținuseră plășii Arad, și chiar spre nord și est, afectând puțin teritoriul plășilor **Ineu** și **Spineni**. În ciuda proiectelor de desființare enunțate, plasa Târnova își continuă existența, schimbându-și numele în **Spineni** (noua denumire a localității Târnova, de altfel temporară). În schimb, pe valea Mureșului nu se mai înființează plasa Săvârșin, astfel că plasa **Radna** se extinde asupra acelaiași teritoriu. În partea de nord-est a județului, plasa **Sebiș** cedează câteva sate (din actualele comune Gurahonț și Brazii) plășii **Hălmagiu**. În partea vestică, plasa **Pecica** (cu reședința la **Rovine**, sau Pecica Maghiară) își lărgește un pic teritoriul spre vest, în detrimentul plășii Arad. Plasa **Arad** (cu reședința la **Aradu Nou**) și-a restrâns mult teritoriul la nord de Mureș, în schimb a beneficiat de aportul satelor de pe malul stâng, alipite din județul Timiș-Torontal. Menținerea localității Aradu Nou ca centru de plasă (conform statutului avut anterior în cadrul județului vecin) este logică, în condițiile în care anexarea la municipiul Arad a acestei comune a fost amânată.

Județul Timiș-Torontal era organizat **într-un municipiu reședință de județ (Timișoara) și 12 plăși cuprinzând un număr de 237 comune rurale**. Doar două comune rurale aveau sate aparținătoare: Bodrogu Nou (cu satul Vinga Nouă, azi Călugăreni) și Gad (cu satul Fodorhaz, între timp alipit la Gad). În afara comunelor menționate, alipite la județul Arad, județul Timiș-Torontal rămânea în limitele anterioare anului 1925. În decembrie 1926, după cum s-a arătat, s-a înființat a 13-a plasă, **Comloșu**, care cuprindea comune din plășile vecine, Jimbolia, Sânnicolau Mare și Periam.

Apar o serie de modificări, majoritatea de mică importanță, la nivelul plășilor. Plasa **Lipova** se extinde ușor spre vest, incluzând și așezări ce făcuseră parte din plasa Aradu Nou. Plasa **Recaș** își modifică ușor limitele spre nord și nord-vest. Plasa **Buziaș** pierde în favoarea plășii **Ciacova** localitățile Cerna, Berini și Stamora Română, care la rândul său cedează comuna Șipet în favoarea plășii **Gătaia**. De altfel, dintr-un exces de zel, și probabil pentru a mulțumi pe toată lumea, autoritățile au hotărât organizarea a patru plăși în partea sudică a județului, unde anterior ființaseră doar trei. Practic, plasa nou înființată a fost **Gătaia**, care a preluat localități de la toate plășile din jur, acoperind o bună parte din câmpiiile Gătaiei și Moraviței. În consecință, plasa **Deta** și-a micșorat suprafața spre est, compensând însă prin preluarea din actuala comună Banloc, spre vest. Si plasa **Ciacova** și-a

schimbă configurația, atingând granița spre sud-vest, prin includerea localității Giera. În mod evident, plasa Modoș dispare (de altfel și localitatea este inclusă în Iugoslavia după 1923), fiind înlocuită parțial de plasa **Giulvăz**. Noua plasă include toate satele de pe cursul Timișului, aval de Peciu Nou, dar și pe cele dintre Timiș și Bega, extinzându-se și la nord de Bega, la Uivar, și incluzând deci toată partea sudică a plășii Periam.

În partea centrală a județului, plasa **Chișoda** este denumirea fostei plăși „centrale”, după localitatea (de la periferia Timișoarei) care primește statutul de reședință de plasă. Înspite nord, plasa **Vinga** preia unele sate din fostă plasă Aradu Nou, dar își schimbă ușor limita spre vest, în favoarea plășii **Periam**. Această plasă include toate așezările de pe malul stâng al Mureșului, între Felnac și Igriș, iar spre sud se extinde numai până la Biled, în comparație cu teritoriul său alungit de până în 1925. În fine, colțul nord-vestic al județului, care aparținuse fostului județ Torontal, cunoaște și de această dată fragmentarea cea mai accentuată, mai ales după înființarea plășii Comloșu. De-a lungul graniței, de la nord la sud, se aflau plășile **Sânnicolau Mare**, **Comloșu** și **Jimbolia**, aceasta din urmă fiind cea care a inclus aproape toate satele din jumătatea sudică a plășii Periam. Trebuie evidențiat că, dintre acestea trei, singura care existase până în 1925 era plasa Sânnicolau Mare.

În județul **Caraș-Severin** au avut loc mai puține modificări la nivelul plășilor, principala nouitate organizatorică fiind divizarea acestuia în două: județul **Caraș** cu plășile Oravița, Reșița, Bocșa Montană, Răcăjdia, Moldova Nouă și Bozovici (fără comunele Lăpușnicel, Pârvova și Șumița), plus comuna Gărâna din plasa Teregova, și județul **Severin**, format din plășile Beghei (Balinț), Birchiș, Lugoj, Făget, Timiș, Caransebeș, Teregova și Orșova, plus comunele menționate din plasa Bozovici, și fără comuna Gărâna (Wolfsberg).

Județul **Caraș** era alcătuit din o comună urbană reședință (**Oravița**), o comună urbană nereședință (**Reșița**) – ambele localități declarate în premieră orașe, și 129 de comune rurale, grupate în șase plăși. Localitățile Oravița Montană, Oravița Română și Răchitova se contopesc pentru a forma comună urbană Oravița.

Cu excepția celor câteva schimbări deja menționate, rezultate în urma divizării (comunele care au trecut la județul vecin, Severin), cele șase plăși sunt identice cu cele existente până în 1925. Reședința plășii Oravița era **Cacova** (azi Grădinari).

Județul **Severin** era alcătuit dintr-o comună urbană reședință (**Lugoj**), două comune urbane nereședință (**Caransebeș** și **Orșova**) și 224 de comune rurale circumscrise unui număr de nouă plăși. Cu excep-

țiile menționate (satele Lăpușnicel, Pârvova și Șumița, care au fost incluse la plasa Orșova), nu s-au făcut modificări ale plășilor în jumătatea sudică, în schimb a apărut o plasă nouă – **Margina** – în jumătatea de est a Depresiunii Făget. Prin urmare, și plasa **Făget** „ciupește” spre vest din teritoriul plășii Beghei, redenumită **Balint**, după localitatea de reședință. Plasa **Lugoj** își avea sediul la Satu Mic (azi, Victor Vlad Delamarina).

Spre deosebire de județele Timiș și (mai ales) Arad, în județele Caraș și Severin s-a menținut organizarea anterioară pe comune, în sensul în care fiecare sat era totodată și comună. Această modalitate de „rezistență” la practica din Vechiul Regat de a grupa mai multe sate într-o comună a fost adoptată și de alte județe, de exemplu - județul **Bihor**. În acest județ, plasa **Beliu** și-a păstrat neșirbit teritoriul avut anterior.

Comunele Băuțaru Superior, Băuțaru Inferior și Bucova au rămas pe mai departe în județul **Hunedoara**, plasa **Hațeg**.

Un aspect semnificativ al acestei perioade a fost și schimbarea denumirilor de așezări. În fapt, era prima dată când așezările aveau, în mod oficial, nume românești, astfel încât nu a fost nevoie de legi sau decrete speciale pentru aceste schimbări. Totuși, numele românești ale așezărilor erau cunoscute de autorități, fiind de altfel și publicate, atât în *Dicționarul* lui S. Moldovan și N. Togan (1919), cât și în cel al lui C. Martinovici și N. Istrati (1921), ca să nu mai vorbim de numeroasele lucrări antebelice, de șematismele Bisericii Ortodoxe Române sau ale Bisericii Române Unite cu Roma. Singurele denumiri care puteau ridica probleme erau cele ale localităților locuite de minoritățile naționale (germani, mai ales, și în mai mică măsură maghiari, sârbi etc), și care nu aveau un corespondent în limba română. În multe cazuri, mai ales pentru denumirile germane, s-a recurs la păstrarea acestora, transcrise în original.

*Tabelul 6.*

**Localitățile din Banat ale căror nume au fost schimbate  
în perioada 1920-1930**

Nr. crt.	Denumirea în 1930	Denumirea în 1920
1.	Pădureni	Erdeiș
2.	Dorobanți	Iratoșu Mic
3.	Prunișor	Chertiș
4.	Bacău de Mijloc	Bacamezeu
5.	Regele Carol	Răpsig
6.	Iacobini	Zeldiș
7.	Păulian	Govoșdia

## **CĂILE DE COMUNICAȚIE ȘI INDICELE DE CONECTIVITATE AL AŞEZĂRILOR DIN BANAT**

### **8.1. CĂILE DE COMUNICAȚIE. PROBLEME GENERALE**

**P10** În organizarea spațiului geografic, un rol determinant îl au căile de comunicație. Ele formează rețele vaste și complexe, care acoperă teritoriul în toate direcțiile. Totuși, doar unele dintre aceste căi de comunicație, cele magistrale sau principale, se constituie în adevărate „linii de forță” ale teritoriului; celelalte au doar rolul de a conecta celelalte așezări la rețeaua națională. I. Ianoș (1981) punctează, citându-l pe P. Vidal de la Blache: „orașele și drumurile sunt marii inițiatori ai unității teritoriale”, argumentând în favoarea unei abordări funcționale a spațiului geografic și în regionarea geografică, în general.

La un secol după P. Vidal de la Blache, afirmația sa rămâne valabilă, chiar dacă sintagma „drumurile” ar putea fi înlocuită, pentru o mai mare corectitudine, cu „fluxurile”. Fluxurile se desfășoară însă preponderent de-a lungul căilor de comunicație rutiere, și doar secundar pe cele feroviare, fluviale sau aeriene, aşa încât formula initială se poate menține fără a greși prea mult.

Căile de comunicație sunt prezentate în ordinea lor obișnuită: cele terestre (feroviare și rutiere) și cele fluviale. Navigația aeriană, spre deosebire de celelalte categorii este însă direct legată de aparatul de zbor și de aeroporturi, aceste aspecte fiind deja expuse anterior.

### **8.2. CĂILE DE COMUNICAȚIE FEROVIARE**

Banatul se evidențiază prin **cea mai densă rețea de căi ferate din România**. Astfel, județele Arad, Timiș și Caraș-Severin dețin împreună 14,6% din rețeaua națională de căi ferate, și doar 10,5% din teritoriul național (D. Turnock, 1995). Există un total de 1672 km de cale ferată, cu o

târziu, la 21 august 1868. Primul tren personal a plecat din gara Arad la ora 9 și a ajuns la Deva la orele 13 (*op.cit.*, p. 88).

Societatea StEG a deschis la 26 octombrie 1870 linia **Vălcani-Sânnicolau Mare-Periam** (43 km), care făcea legătura cu linia Szeged-Timișoara în apropiere de Vălcani, pe teritoriul sărb de azi.

La 3 decembrie 1868 a început construcția liniei **Timișoara-Arad**, care fusese concesionată unei societăți particulare. Înagurarea acestei căi ferate, având o lungime de 55,6 km, s-a făcut la 6 aprilie 1871. Primele trenuri care au circulat între cele mai importante orașe ale regiunii aveau în componentă numai câteva vagoane de călători, iar viteza comercială nu depășea 25 km/h (*op.cit.*, p. 83).

La 5 septembrie 1874 a fost inaugurată, tot de către StEG, calea ferată **Voiteni (Voiteg)-Gătaia-Bocșa Montană**, care se desprindea la Voiteg din linia Timișoara-Stamora Moravița-Vârșet.

Aceeași societate, StEG, a început construcția liniei ferate de mare importanță dintre Timișoara și Orșova. În privința tronsonului Timișoara-Lugoj, existau două alternative, prin Recaș și prin Buziaș, alegându-se în cele din urmă varianta prin Recaș (cealaltă s-a realizat puțin mai târziu). Calea ferată **Timișoara-Recaș-Lugoj-Caransebeș** (98 km) s-a deschis circulației la 23 octombrie 1876. Linia **Caransebeș-Teregova-Orșova** a necesitat executarea de lucrări de artă dificile în Culoarul Timiș-Cerna, între care 19 poduri metalice mari și patru tuneli, cel mai lung („Porta Orientalis”) având 898 m. În cele din urmă, acest tronson dificil, în lungime de 89 km, a fost inaugurat la 20 mai 1878. Prin joncțiunea cu linia ferată din vechiul Regat al României, la Vârciorova, începând cu data de 10 iunie 1879 trenurile puteau circula între București și Budapesta și Viena, prin Orșova și Timișoara, de aici existând două variante: prin Jimbolia-Szeged sau prin Arad-Békéscsaba. Concomitent, în același an 1879, s-a făcut joncțiunea între Transilvania și Principatele Unite, prin Ploiești-Predeal-Brașov, dar linia cea mai scurtă spre Europa, și care era folosită și de „Orient Express”, era cea prin Culoarul Timiș-Cerna (D. Turnock, *op.cit.*, p. 18).

Calea ferată dintre Arad și Brad a fost construită într-un interval mult mai lung, de 19 ani. Astfel, prima dată s-a deschis linia **Arad-Sântana-Pâncota-Ineu**, în 1877, urmată de **Ineu-Sebiș**, în 1881, **Sebiș-Gurahonț** în 1889, tronsonul cel mai dificil, prin defileul Crișului Alb, fiind pus în exploatare abia în 1896 pe relația **Gurahonț-Hălmagiu-Brad** (Gr. P. Pop, 1984, D. Turnock, 1995). Din această cale ferată, s-au construit linii secundare: **Ineu-Cermei** (1889) și **Sebiș-Moneasa** (1893, între timp dezafectată).

face decât peste teritoriul Ungariei. Pentru aceasta, s-a executat linia **Nădab-Chișineu Criș-Ciumeghiu-Salonta** în 1922-1923, peste Crișul Alb și Crișul Negru, segmentele Arad-Sântana-Nădab și, respectiv, Salonta-Oradea, existând de câteva decenii.

Cea mai importantă realizare a perioadei interbelice a fost darea în exploatare a căii ferate **Reșița Nord-Caransebeș**, în 1938. Aceasta scurta mult distanță pe calea ferată între Reșița și sudul și centrul țării, inclusiv capitala București și portul Orșova, precum și bazinul carbonifer Petroșani. Lucrările au început la 7 mai 1934 și s-au terminat pe 15 octombrie 1938 (Gr. P. Pop, 1984).

Naționalizarea principalelor mijloace de producție, la 11 iunie 1948, a afectat și ultimele căi ferate particulare, între care Pecica-Nădlac, Arad-Ghioroc și Pâncota-Ghioroc-Radna etc.

În perioada comunistă, în Banat nu au mai fost date în folosință linii noi de cale ferată, în contextul existenței unei rețele oricum foarte dense, în schimb au avut loc lucrări de modernizare a căilor ferate existente, în special după 1965. Astfel, au fost **dublate** liniile Curtici-Arad-Deva, Arad-Sântana și, parțial, Timișoara Nord-Lugoj-Caransebeș. O altă acțiune a fost **electrificarea** căilor ferate magistrale București-Orșova-Caransebeș-Timișoara Nord și București-Deva-Arad-Curtici, a liniei Timișoara-Arad, și a liniei Caransebeș-Reșița. Electrificarea s-a făcut de la sud spre nord, astfel că linia București-Orșova era electrificată în 1969, segmentul Orșova-Caransebeș-Reșița, la 20 iulie 1971, segmentul Caransebeș-Timișoara în perioada 1971-1975, iar în 1975 s-a electrificat atât tronsonul Timișoara-Aradu Nou (15 septembrie) cât și Aradu Nou-Arad-Curtici-Lökösháza (19 decembrie), făcând conexiunea cu sistemul feroviar electrificat maghiar și european (*op.cit.*, p. 34). Ulterior s-a electrificat și magistrala feroviară 2, dinspre Vințu de Jos spre Arad, prin Deva.

Punerea în funcțiune a căii ferate Deva-Brad, în 1988, s-a dovedit a fi o acțiune eșuată, aceasta fiind abandonată după 1990 ca urmare a problemelor tehnice numeroase. Deși această cale ferată nu este situată în teritoriul analizat, ea ar fi putut avea un impact asupra aşezărilor de pe valea Crișului Alb, din județul Arad.

Alte linii ferate au rămas în stadiul de proiect, din perioada interbelică și până în prezent. Astfel, au fost propuse (dar niciodată realizate) căi ferate pe următoarele rute: Băile Herculane-Baia de Aramă-Târgu Jiu, Stamora Moravița-Jamu Mare-Comorâște (pe linia Berzovia-Oravița), Iablanița-Bozovici-Anina, Moldova Nouă-Răcășdia (pe linia Oravița-Iam), Vașcău-Vârfurile (D. Turnock, 1995).

Nimic mai ciudat, ultimul Plan de Amenajare a Teritoriului Național – secțiunea I - căi de comunicație, propune prin **Legea nr. 71/1996** următoarele trasee feroviare noi (anexa 3, punctul 1): Stamora Moravița-Jamu Mare-Comorâște, Răcășdia-Naidăș-Baziaș-Moldova Nouă, Iablanița-Naidăș-frontieră (oare pe unde? prin cheile Nerei?), Chizătău-Balinț, Bouțari-Sarmisegetusa, Vașcău-Vârfurile! Bineînțeles că niciunul din aceste proiecte nu a fost realizat, și nici măcar nu s-au făcut studii de fezabilitate pentru aceste rute.

În aceeași anexă, la punctul 2, se propune sporirea vitezei și pe următoarele căi ferate: Timișoara-Drobeta Tr. Severin, Stamora Moravița-Timișoara-Arad, Curtici-Arad-Deva, Arad-Oradea, deci practic pe liniile magistrale și cele principale din regiune.

Evident, aceste proiecte, existând în PATN, sunt preluate și în PATJ-uri, cu aceleași efecte (nule). Mai mult, și la nivel județean sunt propuse căi ferate noi, de exemplu PATJ Arad include o propunere privind extinderea liniei Ineu-Cermei până la linia Ciumeghiu-Tinca, în județul Bihor. Mai realiste sunt propunerile de electrificare a unor sectoare, precum Timișoara-Stamora Moravița, în vederea stabilirii unei legături feroviare electrificate între București și Belgrad, sau Arad-Oradea. Un alt proiect este (re)deschiderea unui punct feroviar de trecere frontieră, Cenad-Makó.

În realitate, căile ferate din regiunea studiată, cu excepția celor magistrale (Deva-Arad-Curtici și Orșova-Caransebeș-Timișoara) și a celor principale (Oradea-Arad-Timișoara-Reșița sau Stamora Moravița, Reșița-Caransebeș și Timișoara-Buziaș-Lugoj-Ilia), se află într-o **stare înaintată de degradare**. Sunt puternic afectate șinele și traversele, podurile și podețele, fiind necesare lucrări urgente de modernizare pe unele trasee. Conform datelor publicate de Regionala CFR Timișoara (2006), 905 poduri și podețe de pe teritoriul Regionalei (care include și județul Hunedoara) au durata de exploatare depășită, dintr-un total de 3226. De altfel, pe multe rute se circulă cu viteza foarte scăzută, tocmai din aceste cauze de natură tehnică. Pe unele căi ferate încă sunt utilizate garnituri de tren foarte vechi și uzate, puse în mișcare de locomotive care în Europa Occidentală se mai văd doar la muzeu, și care oricum nu pot depăși anumite viteze, care sunt astfel comparabile cu cele din secolul XIX. Spre exemplu, conform Mersului Trenurilor valabil de la 11 decembrie 2005 până în 9 decembrie 2006, călătoria de la Oravița la Anina, pe o distanță de 33 km, durează 2 ore; de la Cărpiniș la Ionel, pe o distanță de 31 km, 1 oră și 27 de minute; de la Jimbolia la Lovrin, 27 km în 1 oră și 6 minute; de la Jebel la Giera, 33 km în 1 oră și 26 minute; de la Arad la Nădlac, 55 km în aproximativ 2 ore. Aceste ritmuri de deplasare pot atrage eventual turiștii dormici să admire peisajul,

**Berzovia, Voiteni, Cărpiniș, Radna, Nădab.** Celelalte stații de cale ferată nu sunt noduri feroviare; o excepție ar putea face stația **Reșița Nord**, dar în afara de liniile spre Caransebeș, respectiv Berzovia, a treia este în orașul Reșița (spre Reșița Sud).

Traficul feroviar cel mai intens se desfășoară, aşa cum este de așteptat, pe căile ferate magistrale și pe cele principale. Astfel, pe ruta **Timișoara Nord – Arad** circulă zilnic nouă perechi de trenuri personale și zece trenuri de viteză (accelerate, rapide, inter-city). Ca număr de trenuri personale, acesta este depășit doar de segmentul **Arad – Sântana**, unde circulă zilnic 11 perechi de trenuri personale, atât cele spre Oradea, cât și cele spre Brad sau Grăniceri, la care se adaugă patru trenuri de viteză (două inter-city și două accelerate). Între **Arad și Ilia**, pe magistrala 2, traficul este de opt perechi de trenuri personale și zece trenuri de viteză, apropiat de cel de pe ruta cea mai intens circulată. Traficul este ceva mai redus pe magistrala 1 (900), unde, pe relația **Timișoara – Caransebeș** circulă zilnic șapte perechi de trenuri personale și opt trenuri de viteză, pentru ca de la Caransebeș la Orșova acesta să scadă la șase personale și șapte trenuri de viteză. Cu un trafic destul de ridicat se impune și traseul **Arad-Curtici**, unde circulă șapte perechi de trenuri personale și nouă trenuri de viteză, toate internaționale. Pe ruta Timișoara Nord - Stamora Moravița circulă tot șapte perechi de trenuri personale, dar un singur rapid internațional (spre Belgrad). Între Reșița și Caransebeș circulă șase perechi de personale și două trenuri de viteză.

Pe majoritatea rutelor secundare, unde traficul de persoane se desfășoară exclusiv prin intermediul trenurilor personale, de interes local, numărul zilnic de trenuri este mai scăzut. Ruta cea mai puțin circulată este între **Jebel și Liebling**, cu doar **două perechi de trenuri pe zi**, urmată îndeaproape de **Oravița – Iam, Oravița – Anina, Cărpiniș – Ionel**, cu câte trei perechi zilnic, Timișoara – Cruci, Oravița – Berzovia, Timișoara – Periam, Nădab – Grăniceri cu câte patru perechi etc. Ruta cea mai intens circulată este, în mod curios, cea dintre **Ineu și Cermei**, cu **șapte perechi de trenuri pe zi**. Pe majoritatea liniilor, numărul zilnic de trenuri este de câte cinci pe fiecare dintre direcții.

P 254 2010

Căile ferate din Banat sunt administrate de **Regionala de Căi Ferate Timișoara**, care mai are în jurisdicție și județul Hunedoara. Subordonate directorului regional, sunt Diviziile Liniei, Instalații, Trafic și serviciile Investiții, Bugete Analiză Financiară, Resurse Umane etc. Divizia Liniei este împărțită în nouă secții de întreținere linii (câte două la Timișoara și Arad și câte una la Reșița, Caransebeș și Lugoj, celelalte fiind în județul Hunedoara), Secția de Întreținere Mecanizată a Căii (SIMC), Secția Reparații și Confecții Utilaje Cale (SRCUC) și Atelierul de Tabliere Metalice (ATM). În

atribuțiile acestora intră și refacerea și întreținerea podurilor (șase poduri mari peste Mureș, 12 peste Timiș, nouă peste Crișul Alb, podul de la Mehadia peste Belareca, cu o deschidere de 101,76 m) și tunelurilor, între care cele șase de pe linia Caransebeș-Orșova, cu o lungime totală de 2499 m, cel mai lung fiind tunelul Poarta, cu 866 m, față de cei 660 m ai tunelului Gârliște de pe linia Oravița-Anina.

Divizia Instalații răspunde de instalațiile electrice de centralizare și telecomandă pentru siguranța circulației (CT) și de instalațiile fixe pentru tracțiune electrică (IFTE). Zona de Electrificare Timișoara are ca subunități Centrele de Electrificare Timișoara, Arad, Caransebeș și Deva, unde se află și secții CT.

Divizia Trafic are în subordine toate stațiile de CF de pe raza Regionalei CFR Timișoara.

### P 254 2010 8.3. CĂILE DE COMUNICAȚIE RUTIERE

Pentru partea de istoric a acestui subcapitol, s-a apelat în mare parte la vasta lucrare monografică tipărită în 2001 de Direcția Regională de Drumuri și Poduri Timișoara, care prezintă, mult mai pe larg, aspecte privind dezvoltarea drumurilor din această parte a țării, precum și schimbările de natură organizatorică și administrativă pe care le-a cunoscut instituția în sine.

În Banat nu s-au construit doar primele căi ferate din România, ci, fapt mai puțin cunoscut, aici s-au realizat primele drumuri despre care există mărturii documentare, și ale căror urme mai pot fi detectate pe teren. Acestea aparțin **romanilor**, care în secolul I e.n., au început construcția drumurilor în această parte a Imperiului.

Primul a fost drumul de-a lungul Dunării, de pe malul drept (sârbesc) al fluviului, a cărui construcție a început în anii 33-34, din ordinul împăratului Tiberius. Drumul servea comunicației între castrele de pe malul Dunării, dar și pentru tragerea la edec a ambarcațiunilor prin dificila zonă a cataractelor Dunării. Lucrarea a fost continuată și ameliorată între anii 41-86, sub împărații Claudio, Vespasian și Domitian, și finalizată în timpul împăratului Traian, în jurul anului 100. Pe unele porțiuni, în Cazane, drumul era realizat în semitunel, o parte din cale fiind în consolă simplă, deasupra prăpastiei, pe grinzi din lemn încastrate în stâncă. Drumul roman a fost vizibil pe unele segmente ale sale, și chiar utilizat ca o cărare, până la punerea în funcțiune a barajului de la Portile de Fier și acoperirea sa de către apele lacului de acumulare rezultat. S-a păstrat însă vestita „Tabula Traiana”, săpată într-un masiv bloc de stâncă, la ieșirea din Cazanele Mici.

Blocul de piatră a fost înălțat deasupra nivelului apelor lacului de acumulare, inscripția fiind astfel vizibilă și în prezent.

În perioada cuceririi Daciei, dinspre Dunăre porneau drumuri romane înspre interiorul provinciei. Acestea au fost inițial realizate în scopuri militare, pentru ca legiunile romane să poată înainta, apoi au fost îmbunătățite și finalizate, după cucerire. Se apreciază că drumurile romane s-au făcut în perioada 100-120, ulterior fiind doar întreținute. Descrierea lor apare în *Tabula Peutingeriana*, iar existența lor a fost atestată de arheologi.

Primul drum ocolea pe la vest și pe la nord Munții Banatului, pornind de la Ram (*Lederata*) pe Dunăre, pe la Vărădia (*Arcidava*), Surducu Mare (*Centum Putea*), Berzovia (*Berzobis*), Ezeriș (*Aizizis*), Păltiniș (*Caput Bubali*), până la *Tibiscum* – Jupa. Al doilea drum urma Culoarul Timiș-Cerna, de la Orșova (*Dierna*) prin Băile Herculane - Mehadia (*Ad Mediam*), Plugova (*Praetorium*), Teregova (*Ad Pannonios*), Slatina Timiș (*Masclianis*), pentru a se uni cu celălalt la *Tibiscum*. Din *Tibiscum* spre est se desfășura drumul care făcea legătura cu capitala provinciei, *Sarmisegetusa Ulpia Traiana*, și cu celealte orașe din Dacia romană, pe valea Bistrei și peste pasul Poarta de Fier a Transilvaniei.

ACESTE DRUMURI MILITARE ROMANE AVEAU O BANDĂ CENTRALĂ DE 3-4 M LĂȚIME, REZERVATĂ INFANTERIEI, ÎNCADRATĂ DE DOUĂ BENZI EXTERIOARE DE CÂTE 2-3 M LĂȚIME FIECARE, PENTRU CAVALERIE. DRUMURILE ERAU ÎN GENERAL ÎN RAMBLEU, CU DOUĂ, TREI SAU PATRU STRATURI DIN DALE DE PIATRĂ, PIETRIȘ ȘI PIATRĂ SPARTĂ DE DIFERITE MĂRIMI ȘI GREUTĂȚI, CU O GROSIME DE 50-100 CM.

ÎN AFARA CELOR TREI DRUMURI AMINTITE, ASUPRA EXISTENȚEI CĂRORA NU EXISTĂ DUBII, MAI ESTE PRESUPUSĂ EXISTENȚA ALTOR DRUMURI ROMANE, PE URMĂTOARELE TRASEE: *Tibiscum* – Lugoj – Făget – Dobra – *Micia* (Vețel), care făcea legătura între Culoarul Timișului și cel al Mureșului, și Cenad - Aradu Nou - Lipova – Bulci – Dobra – *Micia* (Vețel), pe malul sudic al Mureșului, dinspre Dacia spre Panonia.

**P11** După retragerea aureliană, în condițiile unui declin generalizat cauzat de marile migrații, drumurile romane se degradează și în cele din urmă dispar. Noile drumuri, mult inferioare ca realizare tehnică, în fapt simple cărări, urmează în general culmile, apoi circulația se mută preponderent pe văi, când situația politică și economică se stabilizează.

ÎN EVUL MEDIU, TERITORIUL BĂNĂȚEAN FIIND INCLUS, TREPTAT, ÎN REGATUL UNGARIEI, SE AMENAJEAZĂ NOI DRUMURI, CARE URMEAZĂ ÎN GENERAL CURSURILE DE APĂ, ȘI CARE UNEAU PRINCIPALELE CETĂȚI SAU CENTRE ECLEZIASTICE ȘI COMERCIALE. MAJORITATEA ERAU DRUMURI NATURALE, DE PĂMÂNT, IAR AMENAJĂRILE SE FĂCEAU NUMAI PE AŞA-NUMITELE "DRUMURI MARI", CARE LEGAU UNGARIA DE TRANSILVANIA, PE VALEA MUREȘULUI, A CRİȘULUI ALB, PE VALEA BISTREI (CARANSEBEȘ – HAȚEG)

sau pe valea Begăi (pe la Lugoj – Făget – Dobra), respectiv de Țara Românească, prin Culoarul Timiș-Cerna. Alte drumuri importante erau cele ce făceau legătura între Timișoara și Lipova, între Timișoara și Cenad, între Timișoara, Ciacova și mai departe spre Belgrad, între Timișoara, Arad și Oradea.

În perioada turcească, drumurile comerciale au fost construite prin munca gratuită a țăranilor și erau păzite de oameni înarmați care, în schimbul acestor servicii, erau scuși de anumite obligații.

În afara drumurilor propriu-zise, existau și altele, cu aspect de poteci, care permiteau accesul pe jos, cu calul sau cu carul, pentru transportul diferitelor produse. Între acestea, se pot aminti drumurile pastorale, drumurile sărărilor, lemnarilor și altor negustori, drumurile meșteșugarilor. Cele mai multe erau drumurile pastorale, în special cele de trasnhumanță, care asigurau deplasarea animalelor din prea munte spre câmpie. Rezervele de sare din Transilvania au determinat și apariția unor drumuri "ale sării", între care unul legă Transilvania de Ungaria pe valea Mureșului, prin Deva, Dobra, Lipova, Arad.

În ariile deluroase sau montane, drumurile erau pietruite cu balast sau piatră spartă, uneori bolovani, în mod empiric, dar nu erau întreținute. În spațiul de câmpie, drumurile nu erau pietruite și pe timp ploios erau practic neutilizabile.

Epoca modernă debutează cu integrarea regiunii în Imperiul Habsburgic, începând cu secolul XVIII. Apar drumuri pietruite în mod organizat, poduri peste cursurile de apă, precum și primele organizații care se ocupă cu administrarea drumurilor. Sunt tipărite și primele cărți de specialitate. În 1752, începe construcția drumurilor Deva-Radna-Arad-Pecica-Szeged, pe malul drept al Mureșului, și Arad-Timișoara. Principalul drum de poștă era însă cel de la Deva, prin Dobra-Făget-Lugoj-Timișoara-Sânnicolau Mare-Szeged, care continua spre Buda și spre Viena.

Balastarea propriu-zisă a drumurilor începe după anul 1800, în condițiile tehnice corespunzătoare epocii. În acest fel, s-a construit drumul de la Sebiș la Moneasa, precum și drumul Timișoara-Jimbolia, a cărui pietruire a fost imortalizată, în anul 1831, de un obelisc, înălțat lângă Săcălaz.

p255 2015

În anii 1833-1837, din inițiativa contelui Széchenyi, se construiește drumul de pe malul stâng al Dunării, prin Cazane, de la Orșova la Moldova Veche, și mai târziu până la Baziaș. Lucrarea deosebit de laborioasă a fost proiectată și executată de inginerul Pál Vásárhely. Pe porțiunile cele mai dificile, drumul a fost realizat în semi-tunel cu multe ziduri de sprijin. În anul 1885, s-a amplasat o placă de marmură, cinstind memoria contelui

Ungaria, încadrat ca DN 7B, DN 57-Vama Naidăș, pe o lungime de 400 m, încadrat ca DN 57C.

P 206 2010

Perioada comunistă a coincis cu **etapa de modernizare** a majorității drumurilor naționale, dar și a unora dintre drumurile regionale, denumite drumuri județene după 1968. Ponderea drumurilor naționale modernizate a crescut de la 23% în 1951 la 37% în 1960, 84% în 1970 și 95% în 1980. Principalele lucrări de modernizare au avut loc, aşadar, în intervalul 1960-1970, când s-au executat lucrări de asfaltare a: DN 6 Mehadia-Caransebeș, DN 7 Zam-Săvârșin-Lipova-Arad-Nădlac, DN 68A Lugoj-Făget-IIia, DN 57 Moldova Nouă-Oravița, DN 58 Caransebeș-Reșița, DN 59 Șag-Moravița, DN 6 Timișoara-Sânnicolau Mare, DN 76 Brad-Vârfurile-Vașcău. Majoritatea traseelor modernizate au urmărit, ca amplasament, traseul vechilor drumuri pietruite, cu mici variante pentru corectare în plan a elementelor geometrice impuse de un drum modern. Excepție a făcut DN 58 Caransebeș-Reșița, care s-a construit în proporție de 65% pe o variantă nouă. Astfel, pe porțiunea dintre Păltiniș și Brebu, lucrările s-au executat pe traseul fostului drum imperial roman, iar ultimii 7 km s-au realizat între Soceni și cartierul Govândari, terminându-se la intrarea în Reșița printr-o lucrare de artă impozantă, podul peste râul Bârzava și pasajul superior peste liniile de cale ferată, având două ramuri, spre Reșița și spre Bocșa, cu racordări denivelate. Tot pe o variantă complet nouă s-a realizat și DN 57 Moldova Nouă-Oravița, pe sectorul de traversare a Munților Locvei, între Pojejena și Naidăș. Lucrările s-au încheiat complet în anul 1968, acesta fiind, după inundarea vechiului drum de pe malul Dunării de apele lacului de acumulare, singurul drum de acces în zona minieră Moldova Nouă pentru o perioadă de aproape un deceniu, până s-a dat în exploatare actualul drum de legătură cu Orșova.

Din considerente de îmbunătățire a fluidității traficului, în special pe sectoarele cu declivități mari, începând cu anul 1970 s-a trecut la executarea benzilor suplimentare pentru traficul lent. Între 1970 și 1978 s-au executat 9,2 km de sectoare cu trei benzi de circulație. Din aceeași perioadă, dar și după 1990, s-au executat și lucrări de extindere la patru benzi de circulație, în special în sectoarele de la intrările în cele două orașe mari – Timișoara și Arad, și la ieșirea din țară, înainte de punctele principale de trecere a frontierei. Începând cu anul 1983, s-au demarat lucrările de ranforsări cu beton de ciment, lungimea drumurilor cu îmbrăcăminte de acest gen dublându-se între 1980 și 1990. Tot în acest deceniu s-au executat lucrări de consolidări de drumuri și reparații capitale, inclusiv de refacere a unor poduri și podețe.

După 1990, s-au realizat numeroase lucrări de **modernizare a drumurilor județene** și chiar a unora dintre drumurile comunale, uneori cu

Conform datelor furnizate de Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Fluviale ([www.apdf.ro](http://www.apdf.ro)), în anul 2005 **traficul în portul Moldova Veche** a fost unul redus. În total, prin port au trecut 2982 tone de mărfuri, din care 1931 t minereuri de fier și fier vechi, 705 t produse petroliere și gaz și 346 t de articole fabricate din metal. În total, în port au intrat sau ieșit în tot anul 51 de nave, din care 12 românești și 39 sub pavilion străin. Conform aceleiași surse, traficul prin porturile Drencova și Tisovița a fost nul în anul 2005. O activitate mult mai susținută a avut portul Orșova, cu un total de 63124 tone de mărfuri. Aceste date indică o scădere a traficului chiar și în raport cu situația prezentată de Vera Iordăchescu (1963) pentru anii 1954-1960, deci înainte de realizarea sistemului hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier. În medie, pe cei șapte ani (1954-1960), volumul de mărfuri transportate prin porturile dunărene existente și în prezent era următorul: la Drencova 33692 tone (față de zero!), la Moldova Veche 20551 t (de șapte ori mai mult ca în prezent), la Orșova 108 275 t, cu peste 60% în plus față de anul 2005.

## 8.5. INDICELE DE CONECTIVITATE AL AŞEZĂRILOR DIN BANAT

**P12** Așezările situate de-a lungul căilor de comunicație principale beneficiază de avantaje evidente, în multe cazuri dezvoltarea lor socio-economică fiind în strânsă legătură cu accesul la acestea. În cele din urmă, multe dintre ele își asigură calitatea de „loc central”, prin funcțiile generate de factorii geografico-istorici, între care un rol decisiv îl are localizarea pe o axă de transport principală, sau, și mai propice, la intersecția unor asemenea axe. Invers, așezările situate la distanță de aceste „linii de forță” sunt net dezavantajate, izolarea fiind cu atât mai puternică cu cât distanța este mai mare. În rare ocazii această izolare poate fi surmontată, și doar prezența unor resurse naturale demne de a fi valorificate și capitalizate poate determina o dezvoltare socio-economică a acestor așezări. Chiar și așa, industria extractivă (de exemplu) și cea prelucrătoare relaționată cu aceasta nu pot ele singure să genereze o ascensiune semnificativă a rangului respectivelor localități în ierarhia locurilor centrale. Epuizarea resurselor sau profitul insuficient al exploatarii acestora poate însemna declinul economic al așezării în cauză și revenirea la starea inițială de izolare.

În ce măsură poate fi cuantificată conectivitatea sau izolarea așezărilor în raport cu marile axe de transport și comunicație? Pentru a da un răspuns la această întrebare, am introdus în studiu toate căile de comunicație

Acestea includ **modelul difuziei**, care poate să exprime, de exemplu, expansiunea unei populații (colonizarea unui teritoriu). Difuzia nu trebuie să fie însă neapărat atât de vizibilă sau concretă, modelul poate reprezenta de exemplu modalitatea de transmitere spațială a unei boli (cele mai celebre studii s-au realizat cu privire la SIDA, și, mai nou, la SARS), a unei idei sau a unei tehnici (de exemplu, difuzia unei anumite culturi în paleolitic, a Revoluției Industriale în secolele XVIII-XIX).

**Expanisunea teritorială**, fie ea militară sau de altă natură (colonizarea unui teritoriu) se face treptat, în benzi succesive, pornind de la un punct de origine, exact ca și în modelul difuziei. Sunt proiectate sau amenajate spontan **avanposturi, centre de influență sau relee**, a căror funcție este aceea de a concentra capitalul (militar sau economic) deja câștigat și de a facilita desfășurarea procesului în continuare.

În opoziție cu aceasta, **formele de eliberare sau de retragere** sugerează o lipsă a strategiei, o dezordine necalculată, care lasă în urmă, la întâmplare, puncte de rezistență sau areale „albe”, analogia cu retragerea apelor dintr-un lac fiind evidentă.

### 9.3. COREMELE – UN ALFABET AL GEOGRAFIEI?

**P13** Coremele exprimă acțiuni, proiecte și rezultate, reprezentând „semnătura” societăților pe spațiul în care trăiesc. Cu ajutorul lor, vom regăsi facil legi ale spațializării, ale distanței și ale gravitației, dar și ale tuturor acțiunilor sociale de proprietate, exploatare, de comunicare, de locuire și de gestiune a spațiului (I. Ianoș, 2000).

Formele prin care se exprimă coremele nu sunt decât diverse combinări ale trei figuri geometrice de bază: punctul, linia și suprafața. Într-o lucrare ulterioară, R. Brunet (1986) clasează coremele, în număr de 28, cu ajutorul a șapte strategii sau dinamici (divizare, cadrilaj, atracție, contact, tropism, dinamică teritorială, ierarhie) și patru figuri de bază (punct, linie, arie, rețea). Orice organizare a spațiului se poate exprima prin șapte semne de bază:

- **aria**, care circumscrize spațiul analizat, având forme diferite, ca: pătrat, dreptunghi, cerc, poligon, triunghi;
- **punctul**, în funcție de scară, poate reprezenta un loc, o gospodărie, o localitate, un punct de echilibru;
- **linia** are două semnificații, pentru că poate fi dreaptă sau sinuoasă (curbă), și are o funcție de separare când este un front, o frontieră, interfață, și de atracție atunci când este drum, cale ferată etc;

1	Suprafață	
2	Punct	
3	Linie	
4	Flux	
5	Pasaj	
6	Variatie/ Polarizare	
7	Gradient	

Fig. 124. Semne de bază. Sursa: P. Cocean (2002)

- **fluxul**, care marchează o asimetrie;
- **trecerea sau pasajul**, care poate face legătura între două spații distincte, dacă este deschisă;
- **variația**, care indică o creștere sau o descreștere;
- **gradientul**, frecvent exprimat prin izolinii sau printr-o săgeată, care arată trecerea de la valori ridicate la valori coborâte sau invers.

Aceste semne de bază se pot combina cu punctul, linia sau aria, rezultând coreme sintetice, iar prin combinarea lor cu rețeaua, rezultă coreme analitice – în total 28 de coreme, formând „alfabetul geografiei” (I. Ianoș, 2000).

Coremele nu sunt universal acceptate de geografi. Termenul nu este aproape deloc utilizat, de exemplu, în literatura geografică anglo-saxonă, fiind contestat însă și de unii geografi francezi.