

HATEG, UN PAYS FONDATEUR DE LA ROUMANIE. L'EVOLUTION DE SES VOIES DE COMMUNICATION

Nicolae POPA *

** West University of Timișoara, Department of Geography, Blv. V. Pârvan, No.4,
300223, Timișoara, Romania, e-mail: npopa61@yahoo.com*

Abstract. Hațeg, a background country of Romania. The evolution of the means of communications. „The Country of Hațeg” is a place in which it was founded the capital of Roman Dacia, not far away from the old capital placed in the mountains of the Dacia led by Decebalus. Its statute and evolution were strongly influenced by the quality of transport infrastructure and by the means of communications which passes the area. This article shows the main stages which have marked the coherence of the means of communications that connected it with the other regions from the Romanian space. The focus is put on the correlations which have developed between the facts of civilizations from each period of time and the evolution of communication infrastructure.

Rezumat. Hațeg, o țară fondatoare din România. Evoluția căilor de comunicație. Țara Hațegului este locul în care a fost fondată capitala Daciei romane, nu departe de vechea capitală din munți a Daciei lui Decebal. Statutul și evoluția sa au fost puternic influențate de calitatea infrastructurilor de transport și de comunicație care o traversează. Articolul de față evidențiază principalele etape ce au marcat coerența căilor de comunicație care o leagă de alte regiuni ale spațiului românesc. Accentul este pus, de asemenea, pe corelațiile care s-au dezvoltat între faptele de civilizație din fiecare epocă și evoluția infrastructurilor de comunicație.

Mots-clés: *pays, Hațeg, Romania, voies de communication.*

Cuvinte cheie: *țară, Hațeg, România, căi de comunicații.*



Les rapports spatiaux dans lesquels la dépression de Hațeg s'est retrouvé face aux principaux axes de propagation historique des valeurs culturels et de civilisation du sud-est de l'Europe ont inclus constamment cet espace dans un réseau de flux qui, desservant des territoires à potentiel économique varié, gravitaient tous vers le couloir transeuropéen du Danube et, au-delà, vers les brillantes civilisations méditerranéennes.

1. UNE MISE EN COHÉRENCE DÈS L'ANTIQUÉ DACIE

La (présupposée) mobilité réduite des populations proto-historiques et de l'antiquité – due aux moyens techniques précaires et à des causes économiques – semble être infirmée par de nombreuses preuves. Dans ce cas, nous remarquons la dynamique extraordinaire des types de cultures matérielles qui se sont succédés ou superposés dans l'espace carpatique, à partir du paléolithique jusqu'à l'époque du fer. S'ajoute ensuite la mobilité remarquable de la décision politique et militaire, attestée, par exemple, durant toute l'existence de l'Etat centralisé de la Dacie.

Une telle dynamique spatiale, supposant non seulement le déplacement des gens, mais aussi de certains biens, a créée, au fil du temps, des tracés stables, dont le parcours rapide nécessitait des aménagements indispensables. Les sentiers, suivant les vallées trans-carpatiques ou les alignements dépressionnaires, se transformeront en routes, formant ainsi un réseau devenu cohérent surtout à partir de moment où l'Etat centralisé de la Dacie s'était consolidé. La position du centre politique de la Dacie, dans les monts Șureanu (ou Munții Orăștiei), donc dans le voisinage immédiat de la dépression de Hațeg, est illustrative non seulement pour le grand potentiel œcuménique de ces montagnes, mais aussi pour les raisons stratégiques et économiques qui ont présidé à la décision de choisir ce territoire comme pôle coordonnateur de l'Etat entier. Le support naturel, même si généreux (les plateformes d'érosion Luncani et Păltinei – Trufaș, 1986), ne pouvait couvrir qu'en petite partie les nécessités économiques de ces cités politiques et administratives en plein développement, même si les cités appartenaient à des populations habituées vivre « colées à la montagne ». La complémentarité fonctionnelle avec les régions adjacentes et les facilités de relations à celles-ci, en toute sécurité, ont constitué des conditions essentielles pour l'implantation, dans cette dépression, de la capitale de la Dacie.

Ayant une position défensive, d'ailleurs typique pour les premières phases de développement des civilisations étatiques, le centre politique de la Dacie n'était moins raccordé à l'espace carpatodanubien, dans son ensemble, qu'il exploitait à travers le contrôle exercé sur les grands sentiers et les chemins qui accompagnaient les rivières ou traversaient les cols carpatiques. Ainsi, l'axe économique le plus important de la Dacie du Décébale semble avoir coïncider avec la vallée moyenne de Mureș, à laquelle se raccordaient les régions économiques les plus significatives de l'Etat : les contrées aurifères du sud des monts Apuseni, les terres riches en métaux ferreux en non ferreux des monts Poiana Ruscăi et Apuseni, les régions céréalières de Hațeg et de la vallée de Mureș les zones viticoles des Târnavă, les riches ressources en sel de Transylvanie etc., pour n'énumérer que les ressources qui contribuaient, directement, au ravitaillement de la capitale Sarmizégétusa et de son système de fortifications.

Or, le drainage des produits de ces régions et du commerce interrégional a abouti à créer un ample réseau de routes convergentes vers l'axe de Mureș. Une des plus importantes de ces routes passait par la dépression de Hațeg, suivant le cours inférieur du Strei, puis vers l'ouest par le couloir de Bistra et plus loin, vers le Danube, notamment vers l'espace de l'Empire romain, repère politique fondamental pour la vie de l'Etat dace. Ramifié de celui-ci et peut-être tout aussi intensément fréquenté, le chemin vers sud, surmontant le col de Vâlcan, assurait le lien, vital ce temps-là, avec les régions du sud des Carpates, qui étaient en contact directe – de même que le Banat – avec les provinces romaines du sud du Danube. A part celles-ci, d'autres routes locales assuraient l'accès vers la capitale dace des monts d'Orăștie, soit sur la vallée Luncanilor, soit sur des tracés plus difficiles, traversant les sommets de limite des villages actuels de Federi et Fizești.

2. L'ESSOR DE ROUTES A L'EPOQUE ROMAINE

Le potentiel stratégique, militaire, économique et commercial des chemins daciques a été mis en valeur, à un niveau supérieur, par les Romains qui ont aménagé les anciens tracés, les ont étendus et ont organisé leur défense. D'ailleurs, les routes romaines, aménagées suivant les principes d'ingénierie, bien surveillées par des tours de défense et des castres, ont représenté non seulement un important levier de puissance économique et stratégique – assurant la circulation rapide des marchandises et des armées – mais aussi un excellent *instrument de civilisation*, à travers lequel est pénétré et s'est imposé en Dacie un nouveau système de valeurs culturelles. Après l'institution de la Dacie comme province romaine (immédiatement après sa conquête en 206 notre ère), les romains réalisent la grande route impériale qui, à partir de Dierna (par Tibiscum et Tapae), traversait le nord-ouest de la dépression de Hațeg, ou l'on avait décidé de poser la capitale – Ulpia Traiana, Sarmizegetusa – de la nouvelle province, pour la mettre ensuite en lien avec les autres grands centres économiques et administratifs développés vers le nord, en Transylvanie : Apulum, Potaissa et Porolissum notamment. Le tracé de la route impériale, par Hațeg, a été spécialement conçu pour desservir en premier lieu les nécessités de la capitale, moins ceux des autres centres locaux, qui d'ailleurs étaient en cours de constitution. Après avoir passé par la porte étroite de Tapae (col des Portes de Fer de Transylvanie), la route croisait la ville de Ulpia Traiana dans sa partie nord, puis, évitant le centre de la dépression, trop humide et marécageuse, se dirigeait vers l'est, vers l'actuel village Ostrov, situé sur la gauche de Râu Mare. La traversée de celui-ci se faisait, paraît-il, quelque part plus en aval, à côté de Păclișa, dans un endroit de passage favorable, se dirigeant ensuite sur la rive droite de Sibișel, pour éviter l'ample zone de confluence de Sântămăria-Orlea (où convergent les rivières Râu Mare, Galbena et Sibișel), passible d'être affectée par les inondations. La route était aménagée donc sur la plaine de piémont, suivant la base des collines qui la dominent, plaine sculptée localement sous la forme d'une terrasse se 15-25 m, de plus en plus haute vers le nord. La route était ainsi défendue contre les caprices desdites rivières.

Aux environs de la confluence de Strei et de Râu Mare, la route impériale faisait jonction avec une autre, suivant les mêmes itinéraires daciques. Ce dernier, accompagnait la rivière de Strei en amont jusqu'à Baru, avant de surmonter les dernières vagues des monts

Tulişa, pour descendre dans la dépression de Jiuri et, plus loin, à travers le haute col de Vâlcan, se diriger enfin vers le Danube, soit à Drobeta (sa branche ouest) soit au long du Jiu à Pelendava, puis à Sucidava.

Les routes romaines, surtout les impériales¹, par leur animation spécifique, ont attiré l'habitat et ont contribué à son développement. Dès maintenant se manifeste un processus rapide, mais pas irréversible de descente de la population et des activités économiques, qui quittent les montagnes et s'installent dans les vallées et les dépressions intra et sous carpatiques. Le développement de la puissante capitale de la Dacie romaine, qui dans la phase de son expansion maximale avait 15-20 mille habitants (Tudor, 1968, p.77), a intensifié ce processus dans l'espace du Haţeg et de ses environs. Nombreux villages et fermes agricoles, répandues sur la dépression entière, se sont développés ainsi, en rapports aux nécessités de ravitaillement de la grande ville.

3. DÉCADENCES ET PERMANENCES PENDANT LES SIÈCLES DES MIGRATIONS

La retraite de l'administration romaine de Dacie (276 après J-C), décidée sur la pression des attaques barbares de plus en plus fréquentes, mettra fin à la (relativement courte) période de rayonnement des cités de cette dépression et marquera le déclin des routes si soigneusement entretenues par les autorités impériales. Certaines deviendront rapidement impraticables, d'autres continueront subsister, pour remplir surtout des fonctions commerciales.

Longtemps après, ces routes ont représenté aussi les principaux axes de passage démographique pendant les grandes migrations de peuples (IV-e-IX-e siècles). La succession rapide des événements politiques et la mobilité croissante des populations et des formations politiques pendant cette période-là n'ont pas permis la reconstruction des anciennes routes. Par contre, elles ont conduit vers l'utilisation naturelle des itinéraires anciens, les plus faciles à parcourir, avec des aménagements minimaux dans les points difficiles, en fonction des directions d'intérêts de diverses vagues démographiques venues du nord-est, du nord ou de l'ouest de la Dacie. La plupart des peuples migratoires étaient des peuples de plaines, dépourvus de pratique économique spécifique à la montagne et qui ne pénétraient dans les hautes terres que pour les traverser et descendre vers d'autres zones basses. Par conséquent, les conflits fréquents entre les peuples migratoires (ghotes, ostroghotes, gépides, huns, avars, slaves, magyars etc.), entre ceux-ci et l'Empire romain, déroulés sur le territoire carpatodanubien, avec tout leur cortège de brutalités, de dislocations et d'implantations de populations, ont affecté notamment les régions basses, étendues hors de la couronne des Carpates. Ce n'est qu'épisodiquement que les régions intra carpatiques ont été touchées, ce qui a permis le

¹ Les routes impériales romaines larges de 5,5 – 6m, solidement construites, sur fondation en rocher qui supportait une couche de gravier, liées par le bien connu mortier de l'époque, étaient couvertes avec de grandes dalles de pierre (Pop, 1984, p. 60), pour assurer aussi l'infiltration des eaux pluviales qu'une superficie de roulage adapté aux véhicules de l'époque.

regroupement ici de la population proto roumaine. C'est de cette période-là que date, sûrement, le processus de « retour à la montagne » de la population autochtone. Même ici, les Roumains étaient obligés de penduler entre les vallées et plaines dépressionnaires intra montagnes et les sommets clairières à 1000-1500 m altitude, là où l'accès des « toujours nouveaux maîtres » était beaucoup plus rare et moins contraignant.

Par exemple, il est hors conteste le rôle de corridors de ventilation démographique joué par la vallée de Mureș, le couloir de Bistra et l'alignement dépressionnaire Jiu-Hațeg-Strei pour les équilibres instables réalisés, de temps en temps, entre les Ghotes venus des régions basses est et sud carpatiques, les Huns centrés sur les plaines de Moldavie, de la Tissa et du Danube, les Avares dominants en Pannonie, ou les Slaves, pénétrant beaucoup plus durablement dans l'espace dépressionnaire carpatique. Ces équilibres se sont constitués sur un fond de disputes historiques avec l'empire méditerranéen et d'une population autochtone à évolution pulsative, dans un trend généralement positif, due surtout à ses constantes définitives : le caractère sédentaire de l'économie, respectivement le profil latin de sa culture. Dès que l'histoire a mis les proto Roumains en contact direct avec des populations à valences de sédentarisation (les Slaves) ou avec des populations converties au modèle culturel occidental (les Hongrois), le processus naturel d'assimilation s'est prouvé beaucoup plus difficile, celui-ci étant doublé, ensuite remplacé, par les mécanismes de la coexistence.

De ce combinatoire des comportements spatiaux des populations carpatiques et péri carpatiques a résulté une certaine pratique de la circulation à travers les montagnes qui a maintenu la continuité des tracés dépressionnaires, des vallées et des sommets clairières, connectés dans une trame suffisamment dense et intensément circulée pour assurer l'unité informelle de la population autochtone, sous toutes ses dimensions ethno-linguistiques, culturelles et de civilisation.

4. UN RENOUVEAU PENDANT LE MOYEN AGE

Le rôle des axes de communications transcarpatiques est illustré, une fois de plus, par l'apparition et l'extension territoriale des premières formations politiques féodales roumaines. Si les formations politiques des terres basses (plaine Banato-Crișană, plateau de Transylvanie), mentionnées plutôt dans les documents historiques (X-e siècle), seront déchirées sous la pression hongroise, les formations marginales au bassin transylvain, attestées plus tard (XIII-e siècle), puisque l'expansion hongroise n'était pas encore arrivée jusque là, subsisteront longtemps encore, sous une forme non institutionnalisée (au sens de formalisées politiquement), celle des voïvodies de vallée, dont la vie se déroulait suivant des principes tout à fait propres (*jus valahicus*).

La Voïvodie de Litovoï, étendue au nord de l'Olténie, mais englobant aussi le pays de Hațeg, de même que d'autres voïvodies (de Ioan et Farcas, ou celui de Seneslau), avait comme colonne vertébrale un axe transcarpatique, dans ce cas celui de Jiu et de Strei, qui assurait l'unité des domaines des deux versants des Carpates Méridionales. Le chemin de Vâlcanului semble avoir été intensément circulé à l'époque, si nous tenons compte que la voïvodie, avec le centre au nord de l'Olténie, était vassale à la couronne hongroise, avec laquelle, suite à ce

statut, elle devait entretenir des relations politiques et commerciales fortes et constantes. Les essais échoués d'écarter la suzeraineté hongroise par la force des armes, soldés parfois avec des rançons à gros somme d'argents, ne font que renforcer cette conviction. D'autant plus que, un peu plus tard, en 1330, la somme de 7000 marques offerte par Basarab I au roi Charles Robert d'Anjou, pour avoir la paix, témoigne la force économique du voïvode roumain et de son pays : Basarab I disposait de trésors importants, résultats, entre autres, des taxes perçues au long des routes commerciales qui traversaient son règne.

Même si, parce que plus difficile d'accès, il était moins fréquenté dans la période féodale que d'autres chemins transcarpatiques (ceux du col Rucăr-Bran, du défilé de l'Olt ou de la vallée de Buzău), *le chemin du col de Vâlcan* a continué jouer un rôle important dans les relations entre la Valachie et la Transylvanie de sud. Ce chemin partait de Hațeg – localité qui, à partir de XIVE–Xve siècles, deviendra « un foire recherché, avec organisation, centre de justice et de domination roumaine » – et, longeant la rivière de Jiu, il arrivait à Târgu Jiu, après avoir surmonté le col de Vâlcan. De cette dernière ville partaient plusieurs ramifications : vers Turnu Severin, vers les bouches du Jiu et de l'Olt et, la branche la plus importante, vers Calafat-Vidin. L'importance de ce chemin est liée au fait qu'il assurait le transit des biens manufacturés dans les centres transylvains, vers l'Olténie et, plus loin, vers les Balkans. Les échanges transdanubiens s'appuyaient sur le bourg de Calafat et surtout sur la cité de Vidin, importante autant pour le rôle politico-militaire que jouait Vidin au XIV-e siècle, que par le fait qu'ici se trouvaient d'anciennes établissements des commerçants ragusains, ce qui facilitait le négoce avec le reste des Balkans (Iorga, 1982, p. 459, Murgescu, 1996, p. 133). L'installation de l'administration autrichienne en Olténie (1718-1739) sera bénéfique pour la ressuscitation du trafic sur le chemin de Vâlcan. Compte tenant du fait que celui-ci était le tracé le plus court entre l'axe commerciale du Mureș moyen et celui du Danube inférieur, puis pour assurer une meilleure administration de la province nouvellement conquise, « l'administration autrichienne entraîne (...) tout une série de travaux d'élargissement et d'aménagement du chemin, surtout dans le secteur de montagne », stimulant ainsi les échanges commerciaux avec l'Olténie et les Balkans (Câdea, 1996, p. 45).

Dans ce contexte, s'intensifient l'utilisation économique et le peuplement de la dépression de Petroșani qui, petit à petit, se décrochera de l'unité du Hațeg, évoluant séparément, surtout après le début des grandes exploitations charbonnières de ce bassin. C'est d'ailleurs le moment qui marque une tournure importante dans le remaniement local de cette route vers la vallée de Jiu. Jusqu'ici, l'altitude modeste du col Merișor-Bănița (770 m) ne favorisait pas la circulation vers le Jiu supérieur, car entre la rivière de Strei et la dépression de Petroșani le chemin ne passait pas par ledit col, où il y avait « forêt sourde », mais sur les sommets terminaux du secteur oriental des monts du Retezat (Vuia, 1926, p. 50-51).

Le vrai obstacle devant le lien avec les territoires extra carpatiques était localisé, cependant, au sud de la dépression Petrosani. Ici, le défilée sauvage de Jiu, serré entre les monts Parâng et les monts Vâlcan, n'avait pas permis autrefois l'aménagement d'une voie d'accès. Le chemin a du être aménagé sur le col Vâlcanului, à 1400 m d'altitude, ce qui supposait une journée entière de voyage dans la montagne pour parcourir moins de 20 km et arriver à l'extérieur des Carpates, au nord-ouest de Târgu-Jiu. « Par le col Vâlcanului ont pu passer les

chariots de charge et les convoies, pendant que pour ceux qui étaient à cheval ou à pieds existaient ce temps là, comme de nos jours aussi, de nombreux sentiers qui descendent au nord de l'Olténie, comme par exemple celui qui part de Câmpu lui Neag, pour arriver à Tismana » (Popa, 1988, p. 37).

L'autre grand chemin qui traverse la dépression de Hateg est celui qui, passant par le col *Poarta de Fier a Transilvaniei* (Porte de Fer de Transylvanie), met en lien les contrées transylvaines à celles du Banat. Utilisant un col encore plus bas (699 m) que celui de Bănița-Merișor et jouant d'aménagements solidement réalisés à l'époque romaine déjà, celui-ci devait permettre, dès le début du Moyen Age, un passage facile et intensément fréquenté vers le Banat. Un indice en ce sens est offert par le fait que, pendant tout cette époque, la partie la plus difficilement accessible de ce tracé (le secteur Bucova-Zeicani) n'a pas constitué la frontière entre la Transylvanie et le Banat, frontière qui croisait la vallée de Bistra beaucoup plus à l'ouest, au-delà de Băuțar. Plus encore, les relations actives avec la population du Banat sont relevées aussi par les fréquentes mentions documentaires des conflits patrimoniaux entre les possesseurs de terres de Hațeg et les nobles du Banat qui se disputaient, aux XIVe – Xve siècles, les droits de possession sur les villages et les domaines afférents du bassin supérieur de la Bistra (voir Popa, 1988, p. 109-110, 171).

L'utilisation de ce chemin par les chariots chargés et les convoies, stimulée par la très bien connue complémentarité économique entre le Banat et la Transylvanie, était pourtant conditionnée de certains travaux périodiques, parmi lesquels l'entretien d'un pont, selon un document du début du Xve siècle (Hurmuzaki, p. 655-656). Sûrement, ici aussi les habitants avaient la possibilité d'utiliser des sentiers parallèles au grand chemin, les plus fréquentés étant ceux qui descendaient de la haute région de Pădureni. Comme dans la période romaine, pendant tout le Moyen Age, à partir du XIIIe siècle, le chemin vers Banat, continuation de celui du Strei inférieur, a été la voie commerciale la plus circulée du pays de Hateg. Ses vertus stratégiques ont été, de même, confirmées pendant la lutte par laquelle Iancu de Hunedoara, « à la tête de quinze mille de ses combattants, a vaincu, le 6 septembre 1442, l'armée de Sehabedin Pasha, de quatre vingt mille ... », comme le témoigne l'inscription du monument édifié, en 1896, près du col Poarta de Fier de Transylvanie (cité par Conea, 1940, republié en 1984, p. 92).

5. DES MUTATIONS À L'ÉPOQUE MODERNE ET CONTEMPORAINE

Avec l'intensification des exploitations minières du bassin de Petroșani et surtout après l'approfondissement de la complémentarité fonctionnelle entre celui-ci et le complexe sidérurgique Hunedoara-Călan, situé au nord, les flux prioritaires se sont réorientés, le rôle dominant revenant maintenant à l'axe Hațeg – Petroșani, qui va stimuler le développement démographique et économique de certaines villages situés sur son tracé (Baru, Pui).

Grâce aux particularités locales du milieu naturel et à son devenir politique et administratif, le pays de Hațeg a été drainé, au moins à partir du XIVe siècle, de plus en plus vers le nord. Il a été inclus ainsi dans l'aire de juridiction du comitat de Hunedoara, avec les contrées duquel se sont entrelacé la plupart des relations sociales et économiques des villages de

ce pays. Dans ce contexte, les voies de communication vers le nord, vers la vallée de Mureș, ont été, sans doute, les plus importantes. D'ailleurs, même l'extension territoriale des possessions des nobles du Hațeg avançait beaucoup sur le cours inférieur du Strei, jusqu'à Băcia, se qui souligne ainsi la tendance d'interpénétration des intérêts économiques des villages du Hațeg, à ceux des villages situés sur la vallée de Mureș.

Dans ces conditions, les deux chemins parallèles, qui montent, à partir de Mureș, au long des rivières de Cerna et de Strei, ont joué des rôles différents en la desserte du pays de Hațeg. Le premier et celui de Hunedoara qui, jusqu'à l'aube de l'époque moderne, il « s'arrêtait dans ce bourg ; la continuation vers le sud n'était possible que surmontant une colline assez haute, raide et boisé, d'où l'on pourrait descendre à Hațeg ou, plus facilement, à Bretea sur le Strei. Uniquement des sentiers, des cheminots et de petites voies de versant, utilisées par les gens du lieu, emmenaient plus loin, sur la Cerna en amont, en passant par Prislop, ou plus vers l'ouest, à Ciula Mare et Răchitova » (Popa, 1988, p.37-38). La communication relativement difficile entre la cité de Hunedoara et la dépression de Hațeg a constitué, probablement, un des facteurs qui a poussé les autorités de la couronne hongroise d'essayer l'institution d'un comitat de Hațeg (1275-1317 ?), intention abandonnée ultérieurement (voir Popa, 1988, p. 254-256).

Le deuxième chemin, celui longeant le Strei, a représenté, dès l'Antiquité, le principal axe de lien entre la dépression de Hațeg et ses pourtours extérieurs. Sa branche principale accompagnait la rivière sur la rive gauche, sur un tracé qui a souffert peu de modifications face à celui de la route impériale romaine. Devant Strei-Sângeorgiu, elle se réunissait avec la branche vers Orăștie, contournant au sud la colline de Măgura et traversant les villages Dâncu Mare et Dâncu Mic. La principale déviation face au tracé antique a été imposée par l'affirmation, au Moyen Age, de la cité et de la foire de Hațeg, situés en position périphérique face aux anciens itinéraires de circulation. Par conséquent, de Bretea Streiului, le chemin quittait la rivière de Strei – évitant ainsi le défilé de Subcetate et raccourcissant sur une colline –, pour se diriger directement à Hațeg. Cette déviation du tracé se maintient jusqu'à nos jours.

Sur les routes commerciales que nous venons de présenter, se superposaient aussi, au moins partiellement, *les grandes routes de la transhumance*, empruntées par les troupeaux des régions pastorales du pays de Hațeg, des Jieni ou des Mărgineni (du Sibiu) vers les zones d'hivernage de la basse plaine du Danube, de Dobrodgea ou du Banat. Elles se croisaient, de même, et se superposaient partiellement avec d'autres *chemins d'intérêt local*. Ceux derniers étaient ceux qui structuraient et rythmaient réellement la vie rurale dans les villages du Hațeg ; les autres, les grandes routes « du pays » (drumurile « țării »), avaient plutôt le rôle de la « troubler », parfois en sens négatif, autrefois en sens positif, et, à quelques moments, de manière décisive, provoquant la métamorphose de l'espace entier du Hațeg.

Spécifique aux grandes routes de la dépression de Hațeg est la réutilisation du réseau des routes romaines, qui semble avoir très bien résisté jusqu'au Moyen Age. A peine dans l'époque moderne, par l'initiative des autorités autrichiennes, une partie des routes romaines sera abandonnée en faveur de certains tracés nouveaux, qui correspondaient mieux aux mutations intervenues dans la répartition territoriale et la structuration hiérarchique de l'habitat du pays de Hațeg.

Les nouveaux itinéraires seront utilisés *pendant la période moderne*, quand les liaisons économiques et culturelles de part et d'autre des Carpates Méridionales se sont intensifiées, grâce au développement des anciennes villes, à l'apparition de nouveaux centres urbains et industriels etc. Le développement moderne de routes a réduit la circulation au long des sommets clairières, qui a conservé un rôle local, surtout pour la desserte pastorale et touristique. En même temps, certaines des anciens cols, qui jusqu'alors avaient joué un rôle très important dans la circulation transcarpatique, ont cédé la place à d'autres, généralement plus basses. Ainsi par exemple, à partir de 1894, le chemin du Vâlcan (des sommets des monts homonymes) est descendu dans le si sauvage défilée de Jiu, où, plus tard, on va aménager une route moderne, goudronnée, reliant les villes de Hațeg et de Petroșani, des villes importantes de l'Olténie. Avec l'intensification des flux de circulation par ces passages transcarpatiques, les routes modernisées qui traversent la dépression de Hațeg ont été doublées par des voies ferrées : le secteur Simeria-Subcetate-Bănița-Petroșani (1867-1870) ; la voie de raccord entre le charbon de la vallée de Jiu et l'industrie sidérurgique du Banat, dans le couloir de Bistra, entre Subcetate et Caransebeș (1908), abandonnée plus tard (1979) ; puis le secteur transcarpatique Livezeni-Bumbești, de liaison avec l'Olténie (1948), sur un parcours extrêmement difficile et spectaculaire. Tous ces travaux ont augmenté la capacité d'interaction du pays de Hațeg avec les régions situées à l'extérieur des Carpates.

BIBLIOGRAPHIE

- Cândea, Melinda**, (1996), *Carpații Meridionali în sistemul montan românesc. Studiu de geografie umană*, Ed. Universității din București, Bucarest.
- Conca, I.** (1940), *Clopotiva – un sat din Țara Hațegului*, in vol. « Plaiuri Carpatice », Ed. Sport-Turism, Bucarest.
- Murgescu, C.** (1996), *Drumurile unității românești*, Ed. Enciclopedică, Bucarest.
- Pop, G. P.** (1984), *România, geografia circulației*, Ed. Științifică și Enciclopedică, Bucarest.
- Popa, N.** (1994), *Les liaisons transcarpatiques et l'organisation de l'espace en Roumanie*, in rev. „L'Espace géographique” no 4, Doin/Réclus, Paris.
- Popa, N.** (1999), *Țara Hațegului, potențialul de dezvoltare al așezărilor omenești*, Ed. Brumar, Timisoara (455 p.).
- Popa, R.** (1988), *La începuturile Evului Mediu românesc. Țara Hațegului*, Ed. Științifică și Enciclopedică, Bucarest.
- Tudor, D.** (1968), *Orașe, târguri și sate în Dacia romană*, Ed. Științifică, Bucarest.
- Vuia, R.** (1926), *Țara Hațegului și Ținutul Pădurenilor*, LICUG, II et „Studii de etnografie și folclor”, II, Ed. Minerva, Bucarest.

