

CAPITOLUL 2

Segmentul sudic, de la Flămânda la Gresia

Castrele de pe malul Dunării, de la Flămânda (astăzi Poiana, com. Ciuperceni), după cum au intrat ele în literatură, cu vechea denumire a localității, se află pe un mal împădurit și nu mai pot fi identificate pe fotografiile aeriene. Schița publicată de Ioana Bogdan Cătănicu¹ este utilă, întrucât configurația malului Dunării, a insulelor, cât și distanța indicată (3 km est de satul Poiana) permit re poziționarea corectă a instalațiilor militare. Există acolo, sau cel puțin existau, două castre de pământ, dintre care unul mare, la est, și unul mai mic, aproximativ la 500 de m mai la vest. August Treboniu Laurian i-a dat primele dimensiuni, de 350 x 390 pași (Tudor, 1978, 286), nefiind complet, latura sudică fiind mâncată de un braț al Dunării. Dimensiunea considerabilă a acestui castru de est îl recomandă drept sediul al unei vexilații legionare care a participat la războaiele dacice, și care a urmat, probabil, aceeași rută de atac precum limesul de mai târziu², pe direcția pasului Rucăr-Bran; este greu de crezut că a fost folosit, la acele dimensiuni inițiale, în perioada provinciei Dacia, însă cercetările de până acum nu au lămurit aspectul (Bogdan Cătănicu 1997, 42-43). Existența unui al doilea castru, aflat însă la cel puțin 700 de m în spatele Troianului, este destul de greu de integrat în ansamblul fortificațiilor de pe LT, unde obișnuit fortificațiile stau la 100-300 de m depărtare de val. În această situație, eu aș opta tot pentru o fondare traianică, posibilă stație a unităților flotei fluviale (*Classis Flavia Moesica*). Este posibil ca această poziție să fi jucat, și în secolul al III-lea, același rol de aprovizionare a trupelor din adâncime.

D. Tudor (1978, fig. 76/6) reproduce desenul lui Polonic, poate prea mic pentru a fi complet lizibil, iar câteva detalii lipsesc, motiv pentru care îl reproduc aici, redesenat după original³ (fig. 4). Polonic dă, pe creasta valului, următoarele dimensiuni: 370 pași pentru latura (incompletă) de est, 350 de pași pentru latura de nord și 250 de pași pentru latura incompletă de vest. Harta austriacă, contemporană schiței lui Polonic, marchează pe teren traseul Troianului, dar nu și castrul de lângă Dunăre, fiindcă la acea scară (1:200.000) ar fi fost irelevant. Planul Director de Tragere (1945) marchează și Troianul, și cetatea alăturată de est (inclusiv toponimul ei: Cula), cu următoarele dimensiuni, tot pe val: 247 m latura de est, 251 m latura de nord, 184 m latura de vest. Spre deosebire de schița lui Polonic, planul militar arată trapezoidal, cu unghiurile de la nord obtuze, deci cu baza mare spre Dunăre, unde, în dreptul malului, măsoară 357 m (față de numai 277 m, la Polonic). Desigur, nu putem ști care a fost erodarea malului între finalul veacului XIX și al doilea

¹ Bogdan Cătănicu 1997, fig. 47. În schimb, localizarea propusă de Gudea (1997, 70) este greșită („doar” cu vreo 2 km).

² Cel mai important indiciu asupra utilizării rutei în perioada războaielor (sau imediat după) îl oferă cercetările de la Rucăr (Bogdan Cătănicu 1975), la intrarea sudică în pasul Bran. Acolo s-au găsit monede din vremea flaviilor, care erau încă în circulație pe vremea lui Traian (am proba acestui fapt inclusiv din săpăturile proprii de la Răcari), dar, și mai interesant, s-au găsit ștampile ale cohorței *II Flavia Bessorum*, unitate staționată la Stolniceni (*Buridava*), pe Olt, în timpul războiului (primul dintre ele, mai exact), dându-ne și un prim indiciu asupra modului de cooperare ale celor două linii strategice, cea de pe Olt și cea transalutană. Așa cum vom vedea, vor apare și alte indicii ale utilizării LT în vremea războaielor lui Traian.

³ Desenul este reprodus și de Tocilescu (1900, 122, fig. 65), complet, dar fiindcă aceasta este o resursă bibliografică relativ rară, cel puțin la acest moment, îl reproduc (redesenat după arhiva Polonic) și eu, pentru ușurința cititorului, pe un format ceva mai mare și cu siguranță ceva mai clar.

SECȚIUNEA DESCRIPTIVĂ

război mondial, dar comparația cu datele lui Laurian susțin ipoteza că malul s-a tot erodat (vezi Tabelul 1):

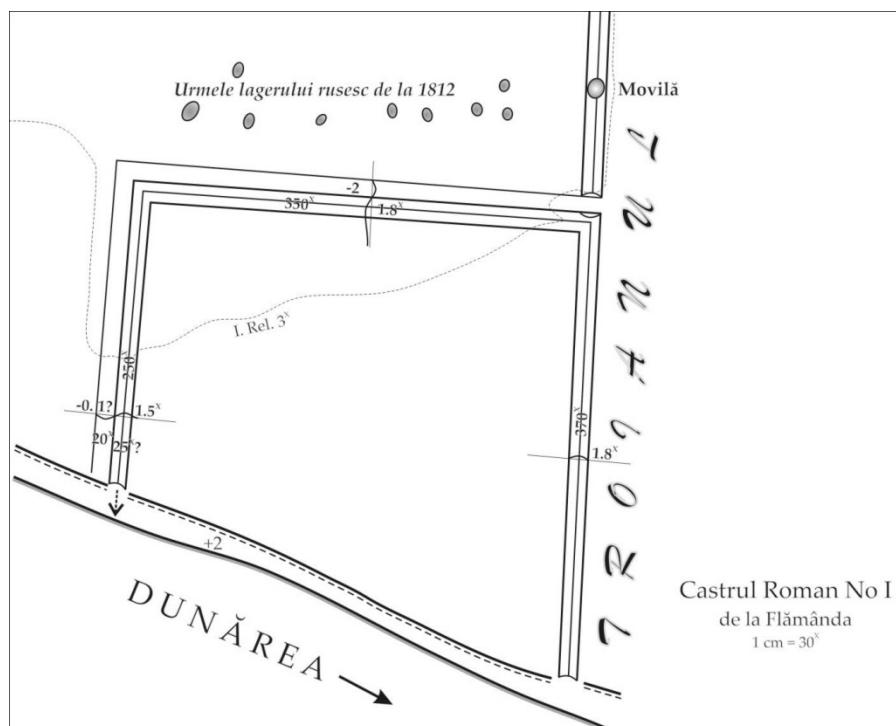


Figura 4.
Castrul mare de la Flămânda (Poiana), redesenare după copia digitală a planșei 63 din Arhiva Polonic, planuri, secțiunea Troian (Institutul de Arheologie V. Pârvoan). Dimensiunile sunt date în picioare (notate ^x), după moda epocii; cifrele neclare sunt notate cu semnul întrebării. Orientarea reală a Troianului este 343° (NNV).

Tabelul 1. Dimensiuni comparate ale castrului mare de la Flămânda

distanțe	Laurian (^x)	Polonic (^x)	Polonic (m) ⁴	PDT (m)	eroare ⁵
latura E	390	370	277,5	247	+12%
latura N	350	350	262,5	251	+4,5%
latura V		250	187,5	184	+1,9%

Astăzi suprafața castrului este acoperită de pădure, fiind imposibil de realizat observații utile. Din această cauză trebuie să dau credit planului militar de la sfârșitul războiului, chiar dacă încrederea mea în detaliile acestei lucrări nu este foarte mare. În doar circa cinci decenii, deci, Dunărea a rupt

⁴ Am găsit o planșă de la Polonic care „traduce” explicit relația dintre picioare (notate ^x) și metri, valoarea unui picior fiind de 0,75 m. Pe copia primită (dintre cele care circulă neoficial prin târg) scrie „Ruinele orașului roman de la Slava Rusă, 1 ^{cm} = 50^x = 37,5 m”, provenind din Plicul XV, planșă numerotată 153. Curios este că „pasul” se regăsește ca unitate de măsură în realizarea perieghzelor sistematice (Nixon et al. 1988), cu valoare de 100 pași pentru 77 m, foarte aproape de valoarea din sec. XIX. Unitatea de măsură este folosită și de armatele NATO, cu echivalența de 76 m la 100 de pași.

⁵ Dacă diferența de la latura de est poate fi atribuită lucrării Dunării, eroarea de pe latura de nord nu poate fi însă datorată decât măsurătorii lui Polonic, ca și reprezentarea cu unghiuri drepte a castrului; astfel de „finețuri”, de la nivelul solului, cu vegetație în jur, pot fi greu de observat fără un teodolit, așa încât le considerăm a fi erori normale. Calculul de eroare are ca singur scop să știm la ce ordine de mărime pot fi erorile de măsurătoare la care ne putem aștepta în documentația lui Polonic, încă foarte importantă pentru documentarea LT. Dacă eroarea reciprocă mare de pe primul rând poate fi imputată mai degrabă PDT, eroarea de 4,5% este cea la care ne putem aștepta să apară și în alte reprezentări ale lui Polonic.

din mal cca 30 de m, proces confirmat, în jumătatea de secol anterioară (de la Laurian la Polonic), prin dispariția altor 20 de m. Lucrările de „îmbunătățiri funciare” din anii '60 ai veacului XX s-au realizat exact pentru a preveni numeroasele inundații ale Dunării, cu prețul sacrificării monumentului, în fapt, monumentul fiind parțial folosit drept groapă de împrumut (Bogdan Cătănicu 1997, 42). Concluzia pe care autoarea a sugerat-o, în baza unei săpături în care nu prea s-a bucurat de un nivel de depunere arheologică, și anume că ar fi fost exclusiv un castru de marș, este vulnerabilă exact din cauza repetatelor inundații, care puteau spăla situl, dar și datorită „îmbunătățirilor” din anii '60, care s-au realizat fără asistență de specialitate. Poziționarea fortului într-o zonă inundabilă putea fi valabilă și în antichitate, deși presupun, în baza unor situații arheologice din Dobrogea (Păcuiul lui Soare, *Capidava*, *Carsium*, *Noviodunum*, Nufăru, *Halmyris*) că luciul de apă s-a ridicat între timp cam cu doi metri.

Reținem din desenul lui Polonic și alte câteva detalii interesante: valul se conserva pe o înălțime de 1,5-1,8 pași, iar șanțul avea o cotă de până la -2 (sub orizontală? sub val?); reținem și absența șanțului la est, pe partea Troianului, însă detaliul a fost infirmat prin săpătură (Bogdan Cătănicu 1997, fig. 9-10). Desenul lui Polonic sugerează o mărime similară a lățimilor de val și șanț (firesc...), în jur de 20 de pași, deci 14 m, deși, judecat la scară, este vorba numai despre 10 m; avem deci toate datele unei „schite”, nu ale unui plan realizat după măsurători riguroase și corelate. Această din urmă concluzie este de reținut pentru mai târziu.

În fine, desenul de la fig. 4 mai aduce câteva detalii care lipsesc de pe reproducerea lui Tudor: la nord de castrul mare Polonic notează „urmele lagărului rusesc din 1812”, care, la rigoare, ar trebui să fie un obiectiv arheologic în sine; un ultim fapt care intrigă este poziția acelei „movile” suprapuse Troianului (?), la 61 m nord de întreruperea Troianului, și care ar trebui să fie un turn de observație. Această movilă nu mai este vizibilă acum pe ortofotografie (sau foarte slab), dar este confirmată de PDT, cu cota 27,3 m, dominantă pe suprafețe mari, până dincolo de Balta Lișteava, de sub satul Traian. Același plan mai dă două informații interesante: prima, că imediat la nord de castru troianul avea înălțimea păstrată pe 1,2 m; a doua, că cea mai mare parte a traseului troianului, spre nord, până la Lișteava (peste 2,6 km), traversează terenuri mlăștinoase, lucru de altfel normal în lunca Dunării.

La nord de castru fotografiile aeriene nu mai arată decât un drum de țară. Toate hărțile însă, mai vechi sau mai noi, denumesc traseul ca fiind „Drumul lui Traian”, iar cele vechi, precum hărțile austriece sau PDT, le marchează chiar rambleul. Literatura despre Troian, de la Polonic în sus, arată existența numeroaselor movile amplasate mai ales imediat în spatele valului, obiective care pot fi suspectate, până la proba contrarie, că ar putea fi turnuri de observație. Evident, movilele aflate exact pe val sunt cu atât mai interesante. O privire atentă pe hartă evidențiază o anume ritmicitate a acestor obiective, cel puțin pe partea sudică a Troianului. Astfel, la 1,2 km nord de movila de lângă castru avem movila marcată pe harta austriacă și PDT sub numele Traian Sud; obiectivul nu se mai vede pe ortofotografii, fiind suprapus de un T al drumurilor de țară, respectiv un drum care vine dinspre Poiana și intersectează Troianul exact în acel punct. La alți 800 m mai la nord există o altă movilă, exact în spatele valului, vizibilă de această dată pe fotografii, dar nemarcată de cartografi cu vreun toponim. Spre vest de acest punct, pe o zonă cu aspect distinct atât pe fotografii, cât și pe PDT (este o zonă mai înaltă, fără mlaștină), de formă relativ rotundă, cu diametrul de cca 500 m, există mai multe posibile obiective, inclusiv alte movile, posibile structuri de locuit, dar și un drum, paralel cu Troianul, la 400 m vest. Așa cum se știe, una dintre

SECȚIUNEA DESCRIPTIVĂ

caracteristicile enunțate ale LT este absența locuirii civile⁶, de unde interesul mare pe care astfel de obiective l-ar putea avea.

Ritmul remarcat al potențialelor turnuri de observație, distribuite la aproximativ 1 km (mi-ar fi plăcut mai mult „o milă”), se întrerupe aparent, fiindcă la următorul kilometru se află o coastă abruptă, cea de urcare pe terasa Dunării. În această situație, așa cum vom vedea, avem o movilă înainte de coastă, și una imediat după. Pe PDT Troianul este reprezentat întrerupt în dreptul Bălții Lișteava Mare; exact înaintea acestei bălți, planul sugerează o movilă, care se vede și pe fotografii (drumul actual o ocolește). De la movila anterioară și până aici nu sunt decât 552 de metri? De ce așa de des? Era aici păzit ceva anume? Poate un pod?...

Despre coasta care urmează Polonic avea o observație de reținut:

... se suie pe coasta platoului drept în sus, unde mi-am dat seama, ca văzându-l cu profilul ridicat și suindu-se drept în sus pe coastă, spre deal, unde nu ar putea să urce trăsuri, că nu poate să fie drum, după cum toți vorbeau, ci un val.

Polonic a călătorit prin toată România de atunci cu trăsura; ar trebui să știe ce spune, nu-i așa? Diferența dintre cota platoului și a luncii este de peste 50 m, pe o distanță de cca 400 m, dar pasajul pieptiș este de sub 100 de m și cca 25 m diferență de cotă. Cifrele obținute pe DEM sunt de pantă medie de 11,8° (pentru sectorul cel mai greu), cu scurte segmente pe care poate urca spre 15°; însă cifrele obținute prin calcul, din date DTM, sunt mult mai modeste: 6,6° pantă medie, din luncă până pe terasă. Problema pe care eu am găsit-o teoriei lui Polonic este legată exact de acest segment de luncă, foarte mlăștinos după mărturia topografilor militari. Este foarte puțin probabil ca o *via militaris* – nevoită să suporte greutatea furniturilor militare – să fi găsit, printre bălți, o altă cale decât valul însuși. Așa cum vom vedea analizând stratigrafia secțiunii din luncă a Ioanei Bogdan Cătănicu, baza „valului” este fenomenal de mare, iar pentru un val propriu-zis – mult prea mare, risipind inutil multă muncă. Este foarte plauzibil ca, măcar pentru traversarea luncii de la sud de satul Traian, amenajarea valului să fi cuprins, în partea lui dinspre vest și amenajarea șoselei; era cu siguranță mai eficient așa, decât construcția separată a valului și drumului. Dar la momentul urcării pe terasă, desigur, valul și drumul puteau lua căi separate, motiv pentru care unghiul de urcare pe terasă putea fi mult îndulcit. Clar, însă, Polonic polemiza acolo cu cei care teoretizau că tot *Troianul* nu ar fi altceva decât un drum roman⁷.

Îndată ce coasta aceasta se domolește, pe terasă, PDT marchează, la cca 40 m vest de Troian, o măgură numită Traian Nord; ea nu mai apare pe hărțile recente, nici nu mai este vizibilă pe fotografii, aflându-se în plin teren agricol; ea se află la cca 1500 m NNV de movila anterioară, având o vizibilitate excelentă atât spre luncă, cât și spre platoul de la nord.

Revenind la traseul spre nord al Troianului, odată ajuns „În Coastă” (toponim), adică pe platoul înalt, mai este suprapus de drumul de țară numai 360 m⁸, de aici fiind vizibil clar și pe fotografia aeriană. Valul traversează imediat apoi Valea Adâncă, cu diferențe de nivel de 15 m la sud și 20 m la nord, fiind marcat pe PDT până jos, ceea ce se vede și pe fotografia aeriană, înclinația netrecând de 2,5°. Pe panta de urcare de la Valea Adâncă fotografia oferă sugestia unui posibil drum paralel

⁶ De exemplu Bogdan Cătănicu 1997, 129, însă autoarea face rezerva că situația s-ar putea datora stadiului cercetărilor (vezi nota 83).

⁷ Lista este relativ lungă, inclusiv în epoca lui Polonic (Schuchhardt 1885); pentru întreg dosarul istoriografic al problemei vezi Croitoru 2004, 73 cu nota 310. Nu văd nici un motiv serios de a relua chestiunea, care nu are la bază mai mult decât tradiția populară a „Drumului lui Traian”, confundând uzul medieval și modern cu cel antic (așa cum corect remarcă și Croitoru).

⁸ Conform DTM a fost însă drum de ogor până acum 20 de ani, când dispunerea loturilor agricole era însă alta.

cu valul, spre vest. Pe exact acest segment se pot distinge elemente care, cu ușurință, s-ar putea identifica cu un val (lat de 16 m), un șanț lat de 10 m spre vest (sic!), și posibil un șanț mai mic spre est, mai greu de măsurat pe imagine⁹, ansamblul având o lățime de aproximativ 40 m.

Imediat la nord urmează Valea Culei (asociindu-se deci cu toponimul cetății), în dreptul căreia PDT marchează o scurtă întrerupere a valului. Pe malul sudic al acestei văi, în poziție dominantă, se notează o altă movilă, numită Ciuperceni (după satul de la vest), figurată *exact* pe traseul Troianului. Movila este vizibilă, deși slab, și pe fotografii, și se află la 1598 m NNV de movila Traian Nord, reprezentând, de o manieră grosieră, o milă romană (1476 m).

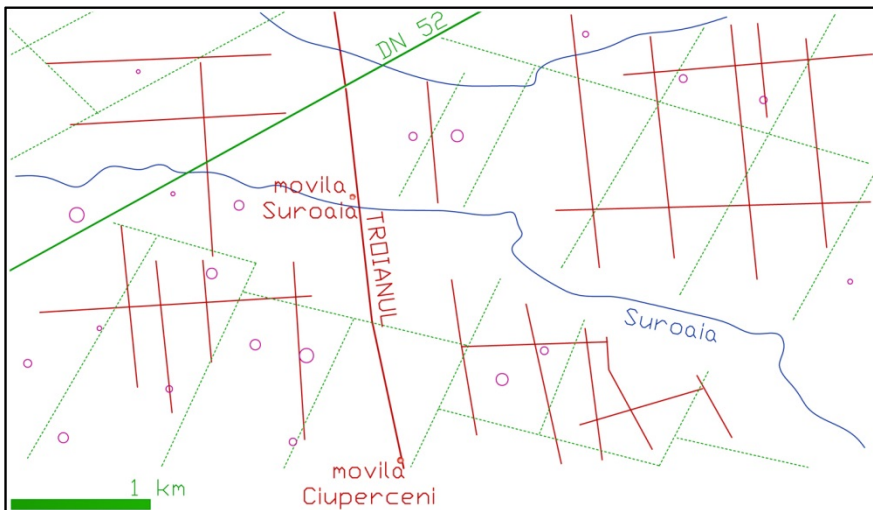


Figura 5. Vectorizarea ortofotografiei (2005) din dreptul pârauului Suroaia (Teleorman).

Linie întreruptă: aspectul actual al parcelării agricole; linie continuă: parcelare mai veche. Cu cercuri: aparente câmpuri de tumuli (pot fi doar bălți). Movilele numite pot fi turnuri de pază.

La nord de movila Ciuperceni, până dincolo de DN 52 (Turnu Măgurele – Alexandria), pe o suprafață de cca 25 km², am găsit pe fotografiile aeriene un peisaj rar văzut pe întinderi atât de mari: prin țesătura parcelelor agricole actuale se vede o parcelare mai veche (fig. 5); ea nu se datorează epocii comuniste (documentată de DTM), cea actuală fiind foarte puțin schimbată. Această orientare se regăsește în schimb pe foaia de hartă 3636 Turnu-Măgurele, finalizată în 1945, și reflectă structura străveche a proprietăților. Pe harta militară de la sfârșitul războiului se poate constata, pe suprafețe uriașe, că proprietățile se aliniază Troianului, amintindu-ne de izvoarele medievale care dădeau Brazda lui Novac drept reper topografic pentru hotarele de moșie¹⁰.

⁹ Revăzând aceste date după perieghetă și discuția prilejuită de ea, aș comenta că lățimea aparent mare corespunde împrăstierii tipice a valului; aici însă, prin jocul de lumină prilejuit de nivelul de umiditate diferit al solului (mai mică pe centrul valului, mai mare deasupra șanțului), valul și șanțul se văd clar și distinct.

¹⁰ Tudor 1978, 238, cu referire în special la hotărnicii din jud. Prahova. Am să vin aici însă cu câteva exemple despre folosirea Troianului ca hotar. Astfel, în Marele Dicționar Geografic al României (1902), vol. 5, s.v. Teleormanul (județul), subtitlul „drumuri vechi” (p. 586-587), se enumeră între altele troianele, comentându-se că „...ele își păstrează încă vechile numiri și servesc încă pentru comunicațiune. Prin unele locuri ele servesc și ca hotare între moșii”. Problema pare stufoasă chiar la o vedere superficială. Iată o notă a logofătului de hotărnicie din Teleorman, așa cum apare în documentele medievale publicate de Nicolae Iorga: „De către Călmățuii, den drumul Turcilor, ce este hotarul Vișoarei... La troianul de țelenă /țărănă?/? ce este hotarul Voevodii, al Florescâi” (vezi http://bcut78.bcut.ro/date/ionut/ISTORICI/NICOLAE_IORGA/BCIR_1932_VOL.11-2.pdf; vizită noiembrie 2012). Interesantă mi se pare utilizarea termenului de *troian* în nordul Moldovei; astfel, alt document emis de către cancelaria domnitorului Alexandru cel Bun din Suceava, la 14 septembrie 1427, nominalizează satele de la gura Ozanei și le stabilește hotărnicia. Astfel, cele două sate sunt amintite ca fiind „Cîrstianești și Temeașești”, așezate de-o parte și de alta a Neamțului. Acest document mai conține și câteva toponime care marchează hotarele satului: „...apoi pe sanț până la Troian, de acolo până la pisc, apoi drept peste

SECȚIUNEA DESCRIPTIVĂ

Chiar dacă problema unei lotizări de tip *centuriatio* nu cred că are a face direct cu LT (urmele trec de o parte și de alta a troianului), aspectul este prea interesant pentru a trece repede peste el. Structura ortogonală nu este perfect vizibilă, la fig. 5, însă există anume ritmuri pe care măsurătorile le-au pus în evidență. Astfel, între liniile nord-sud există o distanță relativ constantă, care nu este tocmai cea clasică a *centuriatio* (un pătrat cu latura de 710 m, v. Bogdan Cătănicu 2007, 82), ci variază în jur de 545 m (pe intervalul 520-575), sau... dublu. Vor fi mari probleme cu explicarea acestui aspect, pentru că, pe de o parte, nu avem nici o idee asupra unor așezări romane în zonă, pe de alta – nu cunosc vreo altă autoritate de-a lungul istoriei care ar fi putut produce o demarcație ortogonală a proprietăților. Literatura de specialitate subliniază că structura ortogonală generată de *centuriatae* poate a avea modul pătrat sau rectangular¹¹. Imaginea de la fig. 5 are puține repere pentru *decumani* (drumurile est-vest), datorită prezenței în plin centru a râului Suroaia, însă situația este relativ clară în colțul nord-estic al planului, acolo unde distanța nord-sud este de aproximativ 992 m (aproximarea se datorează paralelismului imperfect). Avem deci o echivalență a loturilor? Un pătrat de 710 x 710 m ocupă o suprafață de 50,4 ha; un dreptunghi cu dimensiunile de 545 x 992 are o suprafață de 54 ha, ceea ce mie mi se pare destul de aproape. În partea de vest a aceluiași plan mai avem două situații măsurabile, dacă vom considera că proprietățile se termină undeva la marginea râului Suroaia; avem acolo un 640 x 821 m (52,5 ha) și un 552 x 918 m (50,7 ha), șir de „coincidențe” care pe mine unul m-au convins că putem vorbi despre o lotizare de tradiție romană.

Așa cum deja am spus, o lotizare romană care trece de o parte și de alta a liniei simbolice de demarcație a graniței romane, care este Troianul, nu poate fi contemporană existenței acelei granițe. Singura perioadă când teoretic s-ar fi putut întâmpla acest lucru este în vremea lui Traian, când toată Muntenia era parte a provinciei *Moesia Inferior*. Locul se află doar la 30 km în amonte de sediul legiunii *I Italica* de la *Novae* și nu este necesar un mare efort de imaginație pentru a face presupunerea că pământul a fost distribuit veteranilor acestei unități militare, sau, ca alternativă, coloniștilor din *Oescus*, aflați cam la aceeași distanță de Flămânda, în amonte. Clare sunt, de aici, două lucruri: primul ar fi că în zonă, mai exact undeva la marginea terasei înalte a Dunării, ar trebui să existe și așezarea acestor coloniști; această locuire a fost totuși de scurtă durată, fiindcă Hadrian a părăsit Muntenia în favoarea sarmaților la doar câțiva ani de la înființarea ei.

Imediat la nord de valea Suroaia, pe marginea platoului, PDT marchează probabil o altă movilă dispusă imediat în spatele valului; grafica este acum mai puțin explicită (un dublu rambler?), nu există toponim al punctului, dar ridicătura poate fi observată pe fotografiile; movila se află la 1,9 km de Movila Ciupereni. La 1615 m nord de DN 52, PDT marchează o altă ridicătură pe traseul Troianului, dând și cota de 106 m, dominantă pe distanțe apreciabile. Ea se află la 2,45 km de movila de la pârâul Suroaia. Următoarea cotă marcată peste Troian, pe PDT, se află la 1177 m spre nord, cu înălțimea 100,9 m, movilă vizibilă pe fotografiile, exact în spatele valului. Situațiile se repetă, la 1778 m spre nord (Valea lui Mihăilă), apoi după alți 1336 m (Valea lui Geagulea), valul continuând, pe aceste două lungimi, spre NE. La 444 m NNE de ultima movilă, Troianul este tăiat

câmp la cornul pădurii Neamtului,...” (<http://www.comunatimisesti.eu/monografie.pdf>, vizitat la 27 nov. 2012). Folosirea troianelor ca hotar de moșie era încă o practică la finalul veacului XIX, așa cum spune Polonic în notele sale (vezi Anexa 1, p. 118, cu referire exact la acest segment de *limes*). Vezi și Croitoru 2005, 25-27; 2007, 83-94.

¹¹ Tilburg 2007, 9. Pentru posibila variație a valorii unei *centuria*, plecând de la lungimea de 20 *actus* (2400 picioare romane sau aprox. 710 m) a laturii – vezi și Campbell 1996, 84-86; variația se referă în special la relația dintre laturi (*striga* și *scamna*), care pot să nu fie egale, și mai puțin la suprafața ocupată. Am găsit la Campbell (1996, 91) chiar posibila explicație a inegalității laturilor est-vest și nord-sud, respectiv asigurarea cât mai facilă a accesului la sursele de apă (aflate la nord și la sud pe segmentul analizat la fig. 5).

de o lucrare de îmbunătățiri funciare (?) de mari dimensiuni, vizibilă pe circa 8 km, cu traiectorie aproape perfect dreaptă și cu orientare vest-est; lucrarea nu este marcată pe harta DTM, dar ar putea fi atribuită ultimilor ani ai dictaturii comuniste.

Tabelul 2. Movile pe traseul Troianului, între Flămânda și Putineiu (cf. PDT)

nr	toponim	distanța (de la anterior) , m ¹²	coordonate geografice	poziționare / confirmare vizuală ¹³	context topografic	cotă rambleu (m) ¹⁴
1	-	61	43.73617521° N, 24.98386505° E	pe val/ NU	imediat la nord de castrul mare de la Flămânda	1,2
2	Traian Sud	1198	43.74630571° N, 24.97877681° E	pe val/ NU	intersecție de drumuri în T (drum de la vest)	1,2
3	-	804	43.75312858° N, 24.97545506° E	în spate/ DA (lipsă PDT)	în fața unei poziții aparent locuite	1,2
4	(Lișteava Mare)	553	43.75797705° N, 24.97388658° E	pe val/ DA	la capătul sudic al Bălții Lișteava Mare	?
5	Traian Nord	1003	43.76666666° N, 24.97052749° E	în spate/ NU ¹⁵	la marginea terasei înalte a Dunării	1,4
6	Ciuperceni	1598	43.78072172° N, 24.96631038° E	în spate/ DA	pe malul sudic al Văii Cula	1,5
7	(Suroaia)	1905	43.79772156° N, 24.96326422° E	în spate/ DA	pe malul nordic al Văii Suroaia	0,9
8	(nord de DN 52)	2463	43.81980407° N, 24.96062016° E	pe val/ DA (?)	1632 m la nord de DN 52	0,7
9	-	1177	43.83037401° N, 24.95969453° E	în spate/ DA	pe platou, la 2.8 km nord de DN 52	0,9
10	(Valea lui Mihăilă)	1778	43.84629474° N, 24.96189745° E	în spate/ ?	la sud de Valea lui Mihăilă	0,9
11	(Valea lui Mihăilă)	1312	43.85764783° N, 24.96638402° E	pe val/ DA	nord de Valea lui Mihăilă	0,4
	(Valea Totița, fort?)	1175	43.86832153° N, 24.96683965° E	172 m în spate	la sud de Valea Totița	0,4
12	(sud de Putinei)	962	43.87671328° N, 24.96989474° E	pe val/ ?	nord de Valea Totița	0,1

¹² Relații spațiale similare se pot constata între turnurile de pe limesul Gask (Hanson, Friell, 1995, 511, tabela 1), cu mențiunea că se intercalează mai multe forturi, mai dese în *Britannia*, în general; distanțele mai mari de 1850 m (mai probabil o milă) între turnuri sunt interpretate în sensul unei lacune documentare.

¹³ Sunt luate în considerare numai movilele poziționate pe val sau tangente la val; confirmarea ortofoto.

¹⁴ Înălțimea valului, așa cum este menționată pe PDT, în locul cel mai apropiat de movilă.

¹⁵ Eventual la 43.76576086° N, 24.97098256° E (dacă localizarea din PDT ar fi ușor greșită).

SECȚIUNEA DESCRIPTIVĂ

13	(sud de Putinei)	1663	43.89160090° N, 24.96775152° E	în spate	incert, după schița lui I. Bogdan Cătănicu 1997, fig. 48	?
	(fort Putinei)	690	43.89760623° N, 24.96556657° E	126 m în spate	sud de Valea Călmățui	0,1

Ultimul obstacol al Troianului înainte de fortul de la Putinei este Valea Totița, pe care o traversează imediat după o dublă confluență (V. Liciului și V. Zarzărului). În ciuda adâncimii considerabile a văii (diferență de cotă de cca 30 m), PDT reprezintă valul continuu, în traversul văii. La urcarea înapoi pe platou, pe PDT figurează o nouă cotă de val (cu marcajul obișnuit al movilelor), respectiv 95,7 m. Ea se află la 2128 m de movila de la sud, și la 2,3 km sud de fortificația de la Putinei.

Pe acest segment, imediat la sud de Valea Totița, Ioana Bogdan Cătănicu semnalează existența unui *castellum* de cca 50 x 50 m (1997, 79) și la cca 150 m în spatele Troianului (cf. idem, fig. 48), de pe care a colectat și material arheologic roman. Urmele construcției nu se mai disting în arătură, așa că am căutat, imediat la sud de Totița și la vest de Troian, un reper pe PDT, găsind acolo o cotă (95 m) marcată pentru a indica un loc ceva mai înalt decât împrejurimile. În zona acestui punct¹⁶, aflat pe malul sudic al Totiței (schema de la Ioana Bogdan Cătănicu este greșită, pârâul făcând la traversarea Troianului un unghi), am reușit delimitarea unui perimetru *care ar putea fi un castellum* de 49 x 57 m, aliniat cu malul, poziție aflată la 172 m depărtare de Troian.

Am vorbit însă deja despre foarte multe movile aflate pe traseul Troianului, așa că se simte nevoia sistematizării, ceea ce am și încercat la Tabelul 2.

Media distanțelor dintre presupusele turnuri de pază este de 1523 m, ceea ce este sugerează acele „*castella* de milă” de pe limesul construit sub Hadrian în *Britannia* de nord, dacă vorbim despre ritmicitate, dar sunt probabil doar turnuri, după dimensiuni (nici acestea nu lipsesc la Zidul lui Hadrian, fiind nu mai puțin de 158, dispuse la interval de aprox. o treime de milă – Napoli 1997, 137). Oricum, vorbim, în cazul muntean, nu de o cercetare exhaustivă de teren, care să permită comparații pertinente, ci doar despre ceea ce hărțile militare mai vechi s-a întâmplat să noteze. Revenind la tabel, remarcăm frecvența superioară a movilelor pe segmentul sudic, dar trebuie să adaug imediat că aspectul poate fi înșelător, vorbind aici doar de condiții mai bune de observație. Că așa este ne sugerează foarte exact ultima coloană a tabelului 2, în care sunt marcate cotele de rambleu ale Troianului, în zone proxime fiecărei movile; înălțimea valului descrește progresiv, cu cât mergem spre nord, iar pe ultimii 4 km înainte de Putinei valul era aproape dispărut în peisajul agricol; iar foaia de hartă de la Putinei este din 1930, adică printre cele mai vechi... Deloc întâmplător, pe ultimii 700 m, la sud de sat, Troianul nu se mai vede pe fotografiile aeriene.

Fortul de la Putinei figurează pe PDT sub numele de Cetatea Franceză, fiind reprezentat ca un elipsoid lunguiet și nu foarte regulat, cu diametrul mare orientat VNV-ESE, închizând o suprafață de 55 x 37 m. Oricum, pentru obiective atât de mici, scara planului, dar mai ales maniera de desen (cu linii radiate care au până la... 21 de m în termeni reali), nu oferă nici un fel de garanție. Polonic dădea un plan închis într-un pătrat de 52 x 52 pași, aflat la 180 pași de Troian¹⁷; coroborând cu

¹⁶ Hărțile interbelice erau departe de a avea acuratețea celor de astăzi, care folosesc tehnologia GPS; de aici – neîndoielnice dificultăți întâmpinate de colectivul de la Geo-spatial în georeferențierea foilor vechi de hartă. Pe planșa cu pricina (3637) abaterea este de aproximativ 140 m SSE (față de locația exactă), ceea ce face ca identificarea obiectivelor mici și puternic distruse să fie un lucru dificil, abaterea nepărând a avea un caracter strict sistematic (în afară de direcția SSE).

¹⁷ Planul este reprodus de G. Tocilescu (1900, 123, fig. 66) și D. Tudor (1978, 280, fig. 76/9) fără alterări, considerând astfel că nu este necesară reproducerea lui și aici.

datele din Tabelul 1, ar fi vorba despre 37 x 37 m, la distanță de 129 m de val¹⁸. Pe fotografia aeriană urmele fortului sunt foarte greu de observat, chiar și cu ajutorul oferit de PDT; am delimitat, finalmente, un dreptunghi cu dimensiunile de 31 x 36 m, cu lungimea pe axa nord-sud, ușor înclinată spre vest (3,2°), aflat la cca 126 m de val (pe acest segment nu este vizibil, fiind mai degrabă dedus)¹⁹. Plan publicat de Ioana Bogdan Cătănciu (1997, fig. 76) prezintă o formă destul de neregulată (unghiul de SV este ascuțit), cu laturile orientate spre punctele cardinale (deviere 1,5° vest), de formă relativ pătrată (este cercetată doar jumătatea vestică, lățimea fiind dedusă simetric) cu latura de 37 m²⁰, cu o poartă certă la sud și zona corespondentă nordică necercetată, cu două șanțuri la exterior.

La sud de satul Putineiu se mai remarcă două forme generoase, dar prea vizibile pentru a fi monumente vechi: unul se află la VSV de fostul CAP, descriind aparent forma unui „castru dublu” de 111 x 54 m; al doilea „castru” (cu o frumoasă formă de „playing card”) – la SV de ferma zootehnică (ambele obiective ale agriculturii socialiste sunt identificabile pe DTM), cu dimensiunile de 92 x 84 m. Le amintesc aici doar pentru eventuale verificări în teren. Cred că în pregătirea unor misiuni de recunoaștere este necesar să fie semnalate orice forme suspecte, chiar dacă probabilitatea de a găsi ceea ce căutăm (*mai mult și mai mult...*) este redusă; în cazul nostru, poziționarea față de Troian (422 m la vest, respectiv 515 m la est) este dincolo de așteptările noastre și față de ceea ce știm despre amenajările LT.

Analiza de vizibilitate²¹ din fortul de la Putineiu arată că există contact vizual între această fortificație și garnizoana de la Băneasa, în ciuda opiniei contrare²²; mai mult, din acest loc, de pe malul sudic al Călmățuiului, se văd pozițiile primelor șase movile spre sud, suspectate de noi a fi fost pozițiile unor turnuri de supraveghere (revezi Tabelul 2), ceea ce ar putea sugera aria de supraveghere a trupelor din fort. La nord de Băneasa valul este supravegheat, cu întreruperi, până la Movila Belitori (v. infra), la nord de gara Troian (Traian în PDT).

¹⁸ Sau 39 x 39 m, la 135 m de val, la echivalența 1 pas = 0,75 m.

¹⁹ A se observa corespondența bună dintre transformarea distanțelor din pași în metri și cele constatate pe ortofotografie, ca și cu cifrele date de Bogdan Cătănciu, rezultate ale săpăturii (mă refer la schiță, vezi nota următoare). Pe de altă parte, acest fragment de val, la sud de satul Putineiu, deși nu mai este vizibil pe ortofotoplan, este marcat pe PDT.

²⁰ Domnia sa scrie (Bogdan Cătănciu 1997, 105) că latura de sud, dacă ar fi simetrică, ar avea 53 m (sic), fiind egală cu cea de vest (cunoscută). Schița săpăturilor de la fig. 76 arată însă o latură de vest de 37 m (inclusiv *agger*-ul, pentru a lucra cu aceiași termeni; desigur, după scalarea lui în ACAD), iar jumătatea vestică a laturii de sud are doar 16 m (de la exteriorul valului până la mijlocul drumului de acces în fortificație), fiind deci lungă, probabil, de 32 m. Nu pot aici decât să suspectez o tastare greșită a ordinii cifrelor – 53 în loc de 35 – fiindcă dimensiunile schiței sunt conforme și cu cifrele lui Polonic, și cu cele măsurate pe ortofotografie. Din nefericire, cum se întâmplă, cifra a fost deja preluată în materiale de mare circulație, cum este *Tratatul* (Protase 2001, 129).

²¹ Facilitate oferită de Global Mapper, cu ajutorul unui fișier DEM, arătând ce anume se poate vedea, sau nu, dintr-un punct anume. În ciuda imperfecțiunii fișierelor DEM, ele reprezintă o oportunitate de analiză pe care nu aveam cum să o ratez.

²² Bogdan Cătănciu 1997, *passim*; este plauzibil ca de la nivelul solului acest lucru să nu fie evident. Aplicația GIS permite setări tipice pentru înălțimea privitorului și înălțimea obiectivului; ambele au fost definite la 6 m deasupra solului, adică înălțimea minimă a unui etaj de turn plus înălțimea privitorului, ceea ce evident crește aria de vizibilitate.



Figura 6. Segmentul Putineiu-Băneasa, la traversarea râului Călmățui. Ortophotografie cu gradient de altitudine între 50 și 100 m, cotele mai joase fiind mai întunecate. Vedere plană, orientare nord. Sunt marcate cu negru elementele de fortificație, iar cu mov diverse urme vizibile pe teren, sau trasee documentate istoric (linia groasă = PDT); liniile continue au certitudine superioară. Linia punctată reprezintă suprapunerea DN 65A peste troian (cf. Polonic). Punctele izolate reprezintă movile marcate pe PDT.

La nord de fortul de la Putinei valul coboară în valea adâncă a Călmățuiului²³ – prima vale majoră a Transalutanului (fig. 6). Polonic scria că a văzut valul în lunca inundabilă a râului, dar el lipsește din PDT, care îl reprezintă însă imediat dincolo de apă, urcând coasta dealului spre Băneasa, apărând ușor la est față de traiectoria anterioară. Pe fotografia aeriană se vede și un alt drum vechi (a cărui vechime este evident neprecizabilă), între traseul sugerat de harta militară și DN 65A. Sus pe deal cele trei trasee se întâlnesc, de aici și până la gara Troian valul fiind suprapus de șoseaua modernă, după spusele lui Polonic (Anexa 1, p. 119 a originalului), indiciu important, câtă vreme PDT pierde aici urma valului. De altfel, foile de hartă mai noi, precum este cea din dreptul Bănesei (indicativ 3638 din 1963), nu mai reprezintă drumurile de ogor care separă proprietățile, privându-ne de un important indiciu în aprecierea semnificației diverselor urme care se zăresc în zonă; așa, de pildă, urma paralelă cu șoseaua națională, la 100 metri spre vest, care poate fi urmărită din vale și până la gardul fermei de porci a vechiului CAP; urma poate fi regăsită la nord de fermă, cu azimut nord, trecând printre cele două fortificații, dar nu se mai vede dincolo de ulița care iese din sat spre Măgura Mare Băneasa. Pentru fortul mare de la Băneasa există cercetare arheologică publicată și profităm de împrejurare pentru a testa veridicitatea surselor pe care le folosim. Tabelul 3 arată un lucru trist și amuzant totodată: cu cât știm mai multe lucruri, cu atât avem mai multe motive să ne îndoim de valoarea cunoștințelor noastre.

Tabelul 3. Dimensiuni pentru forturile de la Băneasa, după diferite surse²⁴

distanța (m) ²⁵	Cantacuzino	Polonic (pași) ²⁶	Polonic (m)	valoare pas	PDT	orto-fotografie	ortofoto claritate
fortul mare (L)	130	194	145.5	0.67	141	142	
fortul mare (l)	126	184	138	0.68	138	131	?
fortul mic (L)	58	84	63	0.69	86	66	?
fortul mic (l)	53	60	45	0.88	53	44	?
fortul mic - val	138	160	120	0.86	117	125	?
fortul mare - val	352	460	345	0.77	356	361	

Valea Călmățuiului este singura păzită din poziții întărite pe ambele sale maluri, cel puțin prin prisma datelor actuale. Chiar dacă debitul râului este foarte mic, după cum remarcă G.

²³ Gudea (1997, 72) poziționează fortul la sud de râu, dar la nord de sat, adică în lunca inundabilă! Care ar fi fost valoarea militară a unui fort aflat în „găleată”, fără vizibilitate mai mare de 1 km? Tot domnia sa a aflat, din bibliografie, că numele punctului este „La cimitir” (idem, 70), care cimitir, desigur, se află la sud de sat (și imediat la vest de fort)... Capacitatea domniei sale de a sfida geografia nu este egalată decât de siguranța cu care scrie.

²⁴ Cantacuzino (1945, planșa), cu excepția burgului, măsurat în ACAD, după aducerea la scară; fondul Polonic, planșa 51 (castrele III și IV) – v. și Tudor 1978, 280, fig. 76/5; Planul Director de Tragere și ortofotografia.

²⁵ În metri, cu excepția coloanei 3 – în pași; coloana 4 este dedusă (pași x 0.75), iar coloana 5 reprezintă o verificare (dezamăgitoare) a valorii „pasului”, prin raportare la cifrele lui Cantacuzino. Ultima coloană arată dacă detaliul măsurat pe ortofotografie este clar vizibil sau nu (? înseamnă „cu dificultate” sau „îndoielnic”).

²⁶ Planul lui Polonic a fost publicat de G. Tocilescu (1900, 131, fig. 74), reluat și de D. Tudor (1978, 280, fig. 76/9) însă – atenție! – răsturnat la dreapta, ceea ce face ca axa topografică nord-sud să devină neinteligibilă. Există discrepanțe evidente între planurile Polonic și Cantacuzino (vezi nota anterioară), care vor fi discutate în detaliu în capitolul 8.

SECTIUNEA DESCRIPTIVĂ

Cantacuzino (1945, 441), valea formată este destul de generoasă, așa cum sugerează fig. 6. Între satele Băneasa și Putineiu râul are un curs aproape nord-sud, ceea ce face ca fortificațiile aflate pe o parte și pe alta a râului să se afle totuși la o distanță de peste 4 km. Râul este deci prins în cleștele unor forturi, iar motivul nu poate fi altul decât faptul că această vale duce direct către Slăveni și *Romula*. Pe de altă parte, ar trebui să privim LT nu doar ca pe o pavază împotriva neliniștii locuitori ai Câmpiei muntene, ci și ca pe un drum, vital pentru garnizoanele din nord-estul provinciei *Dacia Inferior*, pe care tranzitau alimente, echipament militar și trupe. Acest din urmă motiv – scurtarea comunicațiilor cu estul Daciei intracarpatică – poate să fi fost chiar mai important în decizia de construire a noilor fortificații liniare, decât valoarea de alertă timpurie a limesului principal²⁷, cel de pe Olt. În absența unor obiective civile, cel puțin în baza cunoștințelor actuale, deci inclusiv absența unor locuri amenajate pentru înnoptare – de tipul *mansio* –, trebuie să evaluăm fiecare fortificație în parte nu numai sub aspectul utilității ei strict defensive, ci și sub aspectul capacității de cazare și depozitare, sau doar ca puncte de schimb a animalelor de tracțiune sau călărie necesare *cursus publicus*, deci *stationes* militare²⁸. Contează nu numai dimensiunile forturilor, pentru care avem nevoie de un studiu statistic (Anexa 3, coloana *hectare*), ci și de distanțele dintre ele. Pentru oricine este clar, în acest caz, că 5 km nu reprezintă drumul pe care trupele îl pot face într-o zi, iar scopul prezenței forturilor pe ambele maluri ale unui râu este unul pur strategic. Putinei este exemplu clar că nu toate forturile de pe LT erau *statio*, atât prin suprafața sa mică (0,2 ha, comparat cu 1,9 ha, cât acoperă împreună cetățile de la Băneasa), cât și prin distanța modestă față de Flămânda (18,5 km), la limita de jos a distanțelor tipice pentru o stație (12 mile)²⁹.

Înainte de analiza traseului LT la nord de Băneasa, aș remarca faptul că, alături de cele două forturi romane aflate între valea râului Călmățui și șoseaua națională, la NNE de acestea, mai exact la 350 m de fortul mic, exact la marginea șoselei naționale, există o movilă mare, numită chiar Movila Mare de la Băneasa, adnotată de DTM ca având o înălțime de 6 m, de formă rectangulară cu colțuri rotunjite, cu dimensiuni impresionante, intrând într-un pătrat cu latura de 53 m. Surprinzător, arheologii de toate specializările consideră obiectivul ca fiind „altceva” și nimeni nu se uită la el. Adevărat, dimensiunile – mai ales înălțimea deasupra împrejurimilor, îl fac greu de asociat cu ceva anume; poziționarea lui însă exact în spatele troianului – cel puțin urmând descrierea lui Polonic – ar trebui să-l facă mai interesant³⁰...

²⁷ Dacă au funcționat efectiv și simultan ambele limesuri din zonă – Alutan și Transalutan – este încă o discuție de făcut, însă datarea ambelor este deocamdată problematică, chestiune care nu face nemijlocit obiectul meu de activitate, cu această ocazie.

²⁸ Pentru clarificarea terminologiei (*cursus publicus*, *mansio*, *mutationes*, *stationes* și altele corelate) vezi Fodorean 2006, 44-46; Tilburg 2007, 45-46. Ceea ce este de reținut aici este că serviciul de transport public (*cursus publicus*) era în mod obișnuit suportat (logistic, costuri) de comunitățile locale, rolul elementului militar fiind mai degrabă polițienesc, complementar. De aici rezultă un fapt relevant pentru discuția noastră, și anume importanța existenței comunităților civile, mai ales de-a lungul unor drumuri strategice, absența acestora având drept consecință realocarea atribuțiilor către autoritățile militare, fiindcă serviciul în sine era vital pentru statul roman și armata romană (aprovizionarea armatei se făcea tot prin *cursus publicus*). Înainte de a mai vorbi despre absența așezărilor civile din lungul LT, arheologii români ar trebui întâi să fie foarte siguri că așa este, situația nefiind cea normală.

²⁹ Merrifield 1983, 124. Regula obișnuită pentru *mutationes* (locul unde se schimbau caii, animalele de tracțiune și chiar vehiculele) era poziționarea lor la intervale de cca 10 mile (Tilburg 2007, 46). Mă îndoiesc că această regulă se aplica peste tot, de pildă într-o zonă de frontieră puțin locuită, din rațiuni practice evidente.

³⁰ Și mai interesant l-am găsit acum, după periegeze, amintindu-mi prin dimensiuni de obiectivul de la Movila lui Mișu, cert asociat epocii romane (vezi Cap. 7).

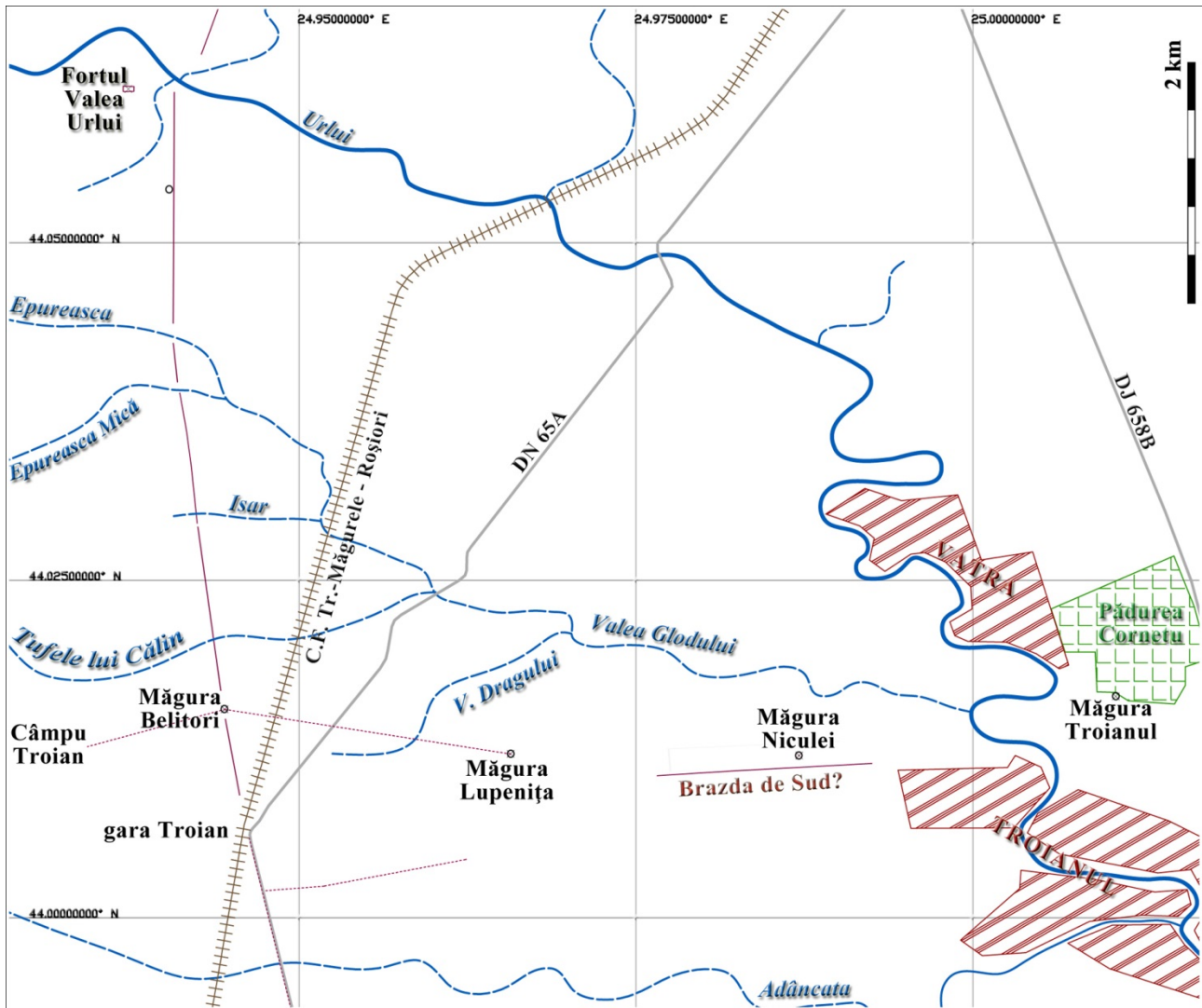


Figura 7. Traseul Troianului la intersecția cu Braza lui Novac de Sud. Desen după ortofotografie.

Văile cu debit sezonier – elementul care configurează relieful – sunt marcate cu linie întreruptă.

Cu linie punctată mov sunt marcate trasee ipotetice.

Cu linie continuă de aceeași culoare – traseu documentat istoric (surse diferite).

Traseul LT între Băneasa și Valea Urlui are 14 km, urmând un curs aproape perfect liniar. El poate fi împărțit în două segmente analitice: până imediat la sud de gara Troian, segment pe care valul este suprapus de șoseaua națională (conform lui Polonic), și la nord de acest punct, când valul traversează calea ferată și iese pe câmp (vezi fig. 7). Textul sumar al lui Polonic lasă să se înțeleagă faptul că valul era vizibil, însă în zilele noastre el nu mai poate fi urmărit pe fotografiile aeriene mai recente, fiind complet nivelat de arătură. Valul nu se mai vedea nici acum aproape 60 de ani, fiindcă foaia de hartă a PDT (3639 din 1955) nu îl mai reprezintă; un drum de țară îl suprapunea, totuși, cel puțin până la Valea lui Călin (pe DTM „Tufele lui Călin”), la 1,5 km nord de gară, segment pe care și partiția câmpurilor agricole era aliniată la valul antic³¹. De la această vale, spre

³¹ Nu fac aici decât să semnalez că partiția loturilor agricole interbelice, la sud de Tufele lui Călin, este una ortogonală, având un modul pătrat cu latura de aprox. 290 m, ceea ce nu generează multipli avantajoși (580, 870), pe suprafețe mari, de ambele părți ale troianului, cu distribuție regulată spre sud, până la Valea

SECTIUNEA DESCRIPTIVĂ

nord, repartiția mai veche a proprietăților nu mai este direct corelată troianului, care însă a continuat să fie folosit ca drum de țară până la traversarea Văii Urlui, 4,5 km mai la nord. Întâmplător sau nu, actuala parcelare agricolă este aliniată la *vallum*, ceea ce face dificilă distingerea lui în arătură. Totuși, în baza faptului că ne este cunoscut capătul sudic, la gara Troian, și capătul nordic, lângă fortul de la Valea Urlui, unde el este vizibil pe ultimul 1,1 km înainte de cursul apei, cât și datorită faptului că zona intermediară este un câmp plat, fără văi adânci, traseul poate fi cel puțin bănuit, dacă nu văzut, pe anumite tronsoane, de pildă în dreptul Movilei Belitori. Indiciul cel mai prețios este traseul drumului de ogor care figurează pe PDT și care indică cu suficientă certitudine vechiul traseu al valului.

Am încercat, firește, să văd dacă și aici putem găsi acele numeroase movile aflate chiar pe traseul valului, precum la sud de Putinei; exploatarea agricolă pare aici mai veche și mai intensă, extrem de puține semne de acest fel putând fi identificate pe fotografiile sau pe hărți de generații diferite. Pe tot traseul de la Băneasa la Valea Urlui este marcat un singur punct de acest fel, atât pe harta austriacă de la începutul veacului XX (cota 104), cât și pe PDT, care îl notează cu aceeași cotă, dându-i și un nume: Traian (*nu* Troian³²), iar în paranteză Belitori – vechiul nume al satului Troianul, explicat de Iorga (*passim*) drept *jupuitori de piei*, adică oieri. Simptomatic – locul nu mai este marcat pe harta militară cea mai recentă (DTM). Movila Belitori împarte distanța Băneasa – Valea Urlui în două părți inegale (8,45 km până la Movila Băneasa și 5 km până la Valea Urlui). Nu ar trebui să ne așteptăm ca acesta să fie singurul post de supraveghere de pe un traseu atât de lung; Movila Belitori supraveghează, de la oarecare distanță, Valea lui Călin (aflată spre nord), însă la sud de gara Traian (azi Troianul) avem încă o vale (revezi fig. 7), cel puțin la fel de bine profilată – Valea Adâncata, care ar trebui teoretic să se afle și ea în supravegherea gărzilor. Zona de la sud de gară, însă, este nu numai suprapusă de o șosea de rang național (DN 65A), care are și șanțuri, teoretic curățate sistematic, dar și o perdea de copaci care însoțesc șoseaua, moștenirea a vremurilor când se călătorea în caleașcă, elemente care fac observațiile pe fotografia aeriană foarte dificile.

Principala problemă a tronsonului Băneasa – Valea Urlui, este intersecția cu Brazda lui Novac de Sud, undeva în dreptul gării Traian (/Troian). Mărturia lui Polonic (Anexa 1, p. 119) este aici crucială, fiind cea mai veche, realizând deci o observație pe un teren mai puțin distrus de lucrările agricole:

La 1 km spre nord [SIC!] de gara Troian, el [valul] se întâlnește cu Brazda lui Novac de Sud, unde se constată că Troianul nu este de fel stricat, iar Brazda lipsește în ambele laturi pe o lungime de 40 m, ce ne arată că Troianul este mai [sic] posterior decât Brazda.

Dincolo de gramatica specifică, nu am nici un motiv a mă îndoii de acuratețea informației furnizate de topograf, chiar dacă ea a fost pusă la îndoială în fel și chip. Brazda nu se vede pe fotografia aeriană, nici la nord de gară, nici la un kilometru sud, acolo unde o căuta D. Tudor (1978, 254)³³.

Adâncata. Aici deja este imperativ un studiu interdisciplinar, care să ia în considerație distribuția proprietăților în epocă medievală și modernă.

³² Totuși – „Troian” în Marele Dicționar Geografic al României, 1898, vol. 1, s.v. Adâncata, un mic cătun (compus din 10 *bordeie!*), azi dispărut, pe cursul râului cu același nume (v. fig. 7), aflat la 1,2 km est de gară. Sursa face mențiunea importantă că urmele troianului, în dreptul cătunului (sau a gării, nefiind foarte clar) „se disting foarte bine”; nu face mențiunea la care... troian se referă, în acel loc fiind intersecția cu Brazda lui Novac de sud, însă informația de la s.v. Belitori confirmă, referindu-se explicit la troianul care vine de la Dunăre, și care s-ar fi văzut, în raza cătunului Adâncata, pe o lungime de circa 3 km. Numele firesc, *Troian*, revine în DTM.

³³ Nu ar fi prima oară când Polonic, din neatenție, scrie „nord” în loc de „sud”, așa cum vom mai vedea, motiv pentru care, o vreme, i-am dat credit lui D. Tudor, care s-ar fi putut sprijini și pe observații personale

Câmpul de la vest de gară este numit, pe DTM, „Câmpu Troian”³⁴, dar interfluviul dintre Valea Adâncata (la sud) și Valea lui Călin (la nord) este lat de 1,5 km și permite ambele ipoteze. Ioana Bogdan Cătănicu (1997, fig. 50) publică o schiță a acestei intersecții, urmându-l pe Polonic, însă urma văzută de domnia sa pe fotografia aeriană pare a coincide cu totul traseului aceluși torent numit Tufele lui Călin. Deci nu se vede... Varianta nordică pare a fi avantajată de existența celor două movile, Belitori și Lupenița (1,74 km spre est, cotă identică), care par a sugera împreună traseul cumpenei apelor, traseu ce în mod normal ar fi fost ales de constructorii unui val³⁵. Brazda începe să se vadă în arătură numai la 2,4 km est de gară, îndreptându-se direct către est, spre movila Troianul, aflată dincolo de cursurile Glodului și Urlui, la 900 m nord de satul Troianul și la 5,1 km est de gară, reper care sugerează clar pe unde a trecut Brazda. La nord de acest segment vizibil al Brazdei se află o altă movilă, a Niculei (vezi fig. 7), și ea aflată la 1,7 km de Lupenița, ceea ce deja dă ritm și sens discuției. Disputa istorică asupra orientării Brazdei de Sud, cu șanțul spre nord³⁶ sau spre sud³⁷, tinde să se soluționeze aici în favoarea celor care susțin ipoteza din urmă, deși cercetări punctuale sunt desigur necesare.

Trebuie să remarc faptul că, spre deosebire de lumea academică, în care se folosește „Troian” pentru a indica Limes Transalutanus, în conștiința populară această denumire este legată mai degrabă de Brazda lui Novac, sau cel puțin așa spune toponimia³⁸. În fine, confuziile în materie, și pentru popor, și pentru oamenii de știință, nu au a fi excluse, dată fiind similitudinea, cel puțin aparentă, a celor două fortificații liniare. A se observa și faptul că folosesc noțiunea atât ca substantiv comun (*troian*, val de pământ), cât și ca substantiv propriu (*Troianul*, adică valul LT).

Fortul de la Valea Urlui nu a fost cercetat, principala mărturie arheologică datorându-se lui Polonic; acesta scria că fortificația se află 340 de pași (echivalent 251 m) în spatele valului, pe „o limbă de deal”, foarte bine conservat, cu dimensiunile de 89 x 96 pași (echivalent 67 x 72 m)³⁹.

(așa cum pretinde: 1978, 253). Cu cât trece vremea, însă, cred tot mai puțin acest lucru, iar o mențiune specifică (așa cum era de așteptat, pentru a-și sublinia contribuția) lipsește. I. Bogdan Cătănicu căuta intersecția la nord de halta Troian, însă confundă pe fotografia aeriană Brazda cu Valea lui Călin. Pe baza contribuțiilor anterioare este imposibil de arbitrat poziția exactă a acelei intersecții de valuri.

³⁴ Aici ar fi de făcut o remarcă importantă. Un toponim trebuie înțeles în funcție de forma de relief căreia i se adresează. În acest caz, Câmpu Troian este orientat vest-est, și se referă la Brazdă, nu la LT.

³⁵ Făcând imediat mențiunea că deși se pretinde despre cele două Brazde a nu fi fost însoțite de drumuri, forturi și alte dotări tipice unui *limes*, cercetările mai vechi au demonstrat că, cel puțin pe anume segmente (pe teritoriul județului Dolj, de pildă) au fost identificate turnuri (Tudor 1978, 249, despre Brazda de Nord și cercetările inginerului Vicenz). Mențiunea lui Napoli (2007, 80) că lipsesc orice amenajări specifice unui *limes* (deci inclusiv turnurile de supraveghere) este deci adevărată doar în sensul că problema nu a fost suficient studiată și că până aici este documentată doar de observațiile unui amator.

³⁶ Polonic, pe urmele căruia vin mării arheologi ai României, precum Vulpe 1974, 271; Tudor 1978, 249.

³⁷ Schuchhardt (1885, 219-220), Napoli (1997, 338, fig. 231).

³⁸ Impresie confirmată de Marele Dicționar Geografic al României, vol. 1, 1898, s.v. Belitori confirmând că în popor numele Troian era rezervat Brazdei (aici: de Sud), pentru valul LT fiind folosit mai mult conceptul de drum (al lui Traian).

³⁹ Schița de plan existentă în arhiva Polonic a fost reprodusă de G. Tocilescu (1900, 124, fig. 67), incluzând o schiță de amplasament care reprezintă o cu totul altă configurație a drumurilor decât cea din zilele noastre. Ilustrația lui Tocilescu etichetează „Valea Urlui”, ceea ce sugerează un nominativ „Urlui”, forma „Urlui” având un înșelător aspect de dativ. Forma cea mai apropiată este un verb, *a urlui* (a măcina cu bobul mare, pentru a face *urluială* pentru hrana animalelor, v. DEX 98). *Urlu(e)i* pare să fie un substantiv cu o formă regională (calchiind verbul, dar cu accent deplasat), indicând, istoric, două lucruri: că locuitorii se ocupau în primul rând cu creșterea vitelor și că râul avea în trecut un debit suficient de mare pentru o moară de

SECTIUNEA DESCRIPTIVĂ

Planul Director de Tragere (3639) nu înregistrează fortificația ca atare, însă, pe exact aceeași poziție, marchează un grup de 4 movile, cu înălțimi între 2,5 și 3 m. Eliminând movila mică din dreapta, care pare să iasă din plan, celelalte trei ar putea fi luate ca indiciu pentru o formă pătrată cu latura de 58 m (între centrele movilelor, prezumtiv tumuli). Pe fotografia aeriană a putut fi delimitată, destul de greu, dar finalmente suficient de vizibil⁴⁰, o formă ușor distinctă, lunguiață, cu lungimea vest-est, cu dimensiunile de 65 x 44 m (pe mijlocul conturului vizibil). Oricum, nu există dubiu că acolo a existat o mică fortificație, de sub o jumătate de hectar⁴¹.

Traseul valului, între gara Troian și intersecția cu Valea Urlui, a fost mult mai dificil de trasat. Pe ortofotografii se văd în arătură cel puțin două generații distincte de organizare cadastrală, altele decât cea din prezent, ceea ce înseamnă o mulțime de urme care induc în eroare. Am considerat că drumul cel mai drept între gară și râu, la distanța menționată de Polonic (250 m est de fort) este varianta cea mai probabilă. Ipoteza a fost consolidată de un drum de câmp, marcat pe PDT, care leagă cele două puncte (astăzi scos din uz)⁴². La un kilometru sud de râu, în spatele valului, ca de obicei, PDT marchează și o movilă cu cota 2,5 m. Finalmente, părți ale acestui traseu au putut fi discernute și pe cele două generații de fotografii disponibile, considerând acum că traseul propus poate fi considerat cert.

Valul continuă, încă vizibil, la nord de Valea Urlui, cu un azimut ușor schimbat, spre NNE. În această zonă, spunea Polonic, ar fi existat o movilă „săpată” care ar fi putut fi un turn, la răsărit de val; nu a fost descoperită pe fotografiile aeriene, iar poziționarea în fața valului ar fi atipică. Doar încă un km mai la nord valul trece și Valea Mocanului – unde a făcut un sondaj Ioana Bogdan Cătănicu (1997, 88-89 cu fig. 60-61), apoi își schimbă din nou cursul, spre NE, și merge câțiva kilometri paralel cu șoseaua județeană 612A, la est, până în proximitatea orașului Roșiori. La jumătatea acestei lungimi valul face un dublu viraj scurt, cu unghiuri obtuze, pentru a evita o viroagă cu aceeași orientare, apoi continuă NE, cu același azimut. Am descris acest pasaj mai în detaliu, fiindcă mi se pare un exemplu tipic de inginerie romană: pe partea înaltă a locurilor se preferă liniile drepte (în primul rând din rațiuni de proiectare), făcând viraje unghiulare, fără curbura de racord (Davies 1998, 2-5). Pe acest pasaj, dintre urcarea pe coastă, la nord de Valea Mocanului și până înainte de dublul unghi, valul pare secondat de un drum paralel, la 65 m vest, între val și șoseaua județeană, pe o distanță de 800 de m. Am putea avea, deci, un drum paralel cu

urluiuală. Revenind la plan, el este reprodus și de D. Tudor (1978, 280, fig. 76/1), însă fără schița de amplasament și răsucit la stânga (paginația planșei este *landscape*, respectiv eticheta, dar și majoritatea înscrisurilor).

⁴⁰ Inclusiv pe ortofotografia din 2008, accesată după scrierea rândurilor de mai sus.

⁴¹ Gudea (1997, 73-74) enumeră forturile LT de la sud la nord, așa cum se obișnuiește; totuși, el cataloghează fortul de la Valea Urlui (cat. 52) după cel de la Roșiori (cat. 51), ca încă o probă ratată de orientare turistică. Tot la capitolul confuzii intră și descrierea lui Tudor (1978, 309): „Pe capătul unui delușor așezat între Valea Urluii (E) și șoseaua ce duce de la Băjești la Roșiorii de Vede (jud. Teleorman) e un castru de mărimea 64 x 96 pași. El era înconjurat de trei valuri și trei șanțuri...”. La figura 76/1, unde Tudor reproduce schița lui Polonic, vedem două șanțuri și valuri pe latura de sud, și doar câte un rând în rest, și așa este și pe original! Am evitat să reproduc ilustrația originală, care conține și o schiță de amplasament, pentru că drumul pe care îl desena Polonic și despre care scria Tudor nu se mai află acolo, și ar fi sursa (certă!) a unor alte confuzii pe viitor. Probabil Tudor însuși a încercat să înțeleagă schița și nu a reușit, plasând fortul între drum și Valea Urlui, așa cum apare pe hărțile mai recente, ieșind o confuzie imposibil de descâlcit. Vechiul drum de la Băjești la Roșiori trecea pe la sud de fort, traversând Valea Urlui exact la intersecție cu valul, iar Valea Urlui se află la nord (eventual NNE) de fort, nu la est.

⁴² Ipoteza a fost confirmată de schița de amplasament a lui Polonic, care arată explicit că drumul vechi suprapunea valul, și la sud și la nord de Valea Urlui, făcând cruce cu șoseaua Băjești-Roșiori chiar în vad. Șoseaua respectivă se află acum cu peste un km spre vest de fort.

valul, și așa ar fi normal, cu excepția menționată a locurilor foarte mlăștinoase. Doar că, desigur, un drum este un obiectiv mult mai puțin masiv decât un val, iar șansa conservării urmelor sale este mult diminuată.



Figura 8. Analiză de vizibilitate (View Shed Analysis) pentru movila de la nord de Valea Mocanului (centru), cu nuanțe gălbui. SRTM cu gradient de griuri între 50 m (nuanțe închise) și 120 m (alb). Condiția +6 m pentru transmițător și receptor. Forturile (sau poziția probabilă, în cazul Roșiori) sunt notate cu X. Cu buline roșii sunt marcate turnurile de pază cele mai îndepărtate cu care poziția de la Movila Mocanului are intervizibilitate. Cu linii violet – trasee certe ale unor obstacole antice (LT și Brazda lui Novac de Sud). Liniile întrerupte prezintă diverse grade de incertitudine. Cu linii albastre – poziții de interes neverificate.

SECTIUNEA DESCRIPTIVĂ

Nu am găsit movila menționată de Polonic, dar am găsit totuși una, în poziție tipică, lipită de val, la vest; ea se află la 2,6 km de acel *castellum* din Valea Urlui și la 3,8 km de poziția unde s-ar afla, teoretic, mica fortificație de la Roșiori. Analiza de vizibilitate a demonstrat că nu există contact vizual între poziția de la Roșiori și cea de la Valea Urlui. Ar putea fi acest prezumtiv turn releul necesar? Figura 8 arată nu numai că acest posibil turn ar putea fi necesara conexiune între Valea Urlui și Roșiori, dar și că asigură comunicarea vizuală directă cu puncte mult mai îndepărtate, precum movila Belitori (de lângă gara Troian, 7,5 km mai la sud) sau turnul cercetat deja de Ioana Bogdan Cătănicu (1997, 90 și fig. 62)⁴³ lângă satul Scrioștea (7 km la nord).

Nu am găsit nicăieri o indicație clară asupra poziționării micului fort de la Roșiori, respectiv nimic mai bun decât „vest”, „sud-vest” de oraș sau „viile orașului”. Cel mai bine ar fi să vizităm textul lui Polonic:

Valul trece valea Bratcovului la 2 km spre apus de Roșiori și merge prin viile acestui oraș și duce [apoi] prin arături și intră în braniștea de lângă satul Scrioștea. Aci în pădure [sic!] el este foarte bine conservat, are o lățime de 22 m^[44] și o înălțime de 1,5 m, iar în ambele laturi ale valului terenul este mai jos, [ceea] ce ne arată că de aici, fără a face șanț, s-a luat pământul pentru construirea lui.

Conform PDT (foaia 3640/ 1955), via pare să se fi întins de o parte și de alta văii râului Bratcov – care mărginește orașul la sud și vest – dar și pe o bună parte din platoul care domină orașul. Voi analiza întâi ceea ce se vede, pentru a încerca reconstituirea generală a traseului valului, și abia apoi voi încerca localizarea, cât mai exactă, a fortului. Valul se vede clar până la râul Bratcov; la NE, pe malul stâng al râului, spre oraș, se vede din nou, dar mai slab și cu intermitențe (despre vii – nici vorbă...); se vede încă circa 200 m după ce traversează șoseaua europeană E70 (zisă și DN 6, dar și Șoseaua... Viilor), apoi *pare* a face un cot spre NV, apoi dispare sub un mare obiectiv industrial („Robema” spune Panoramio...). Valul reapare pe ortofotografie, clar, mult dincolo de oraș, la 2,7 km NV, peste de calea ferată, urcând coasta spre Scrioștea, pe direcția NNV, loc unde, spunea Polonic, se mai păstra pe o înălțime de 1,5 m, lat de 22 m, zona fiind împădurită – fapt care explică starea de conservare.

Rămân puține opțiuni pentru traseul valului la vest de Roșiori. El trecea de aliniamentul șoselei E70, spre oraș, dar cotea spre vest, în unghi ascuțit (din două reorientări de unghi obtuz), ajungând înapoi pe traseul șoselei, de unde vira NV, pentru a traversa Valea Bârleanca, spre Scrioștea.

Cât despre fort, el figurează într-unul dintre desenele rămase de la Polonic⁴⁵, al cărui original cuprinde câteva detalii care lipsesc din reproducerea lui Tudor, detalii, din nefericire, destul de criptice (fig. 9). Fortificația are, în termenii lui Polonic, 66 x 64 picioare (49,5 x 48 m, pe coama valului), cu lungimea N-S, cu o deviere de 12° spre dreapta. Latura scurtă pare paralelă unui obiectiv aflat, probabil, la 45 de pași depărtare, spre nord, obiectiv care ar putea fi chiar Troianul. Măsurând elementele ne-etichetate la scara propusă de autor (scalare după latura lungă), Troianul este lat de 18 sau 19 picioare (18.44^x ~ 13,8 m), înălțimea nefiind precizată. La sud se află o altă cotă de nivel relevantă, în principiu o ridicătură (prin analogia reprezentării grafice). Valul fortului se

⁴³ Autoarea confirmă (ibidem) că de la turnul de deasupra satului Scrioștea există vizibilitate directă spre poziția fortului de la Valea Urlui, fapt care este implicit o confirmare indirectă că există vizibilitate între Scrioștea și movila de la Valea Mocanului, care se află cu cca 5 m mai sus decât fortul de la Valea Urlui.

⁴⁴ Atenție! Pe un segment bine conservat! Deja lățimea lui era mai mult decât dublă, față de dimensiunile posibile!

⁴⁵ Reprodus și de Tudor (1978, 280, fig. 76/2), dar se găsește în versiunea completă și la Tocilescu (1900, 130, fig. 73). Toponimul folosit la partea descriptivă (Tudor, 297), respectiv Urluiul, este mai mult o licență academică decât o indicație topografică, acea parte a orașului aflându-se spre partea dinspre Valea Urlui... Toponimul, ca atare, nu figurează pe nici o hartă și nu poate reprezenta un indiciu.

mai păstra pe înălțimi între 0,5 și 1 pas, iar șanțul era abia vizibil; cu această din urmă observație în minte, desenul sugerează că șanțul de apărare se confunda la nord cu cota unui șanț (?) al Troianului, sau că el acolo pur și simplu nu era vizibil.

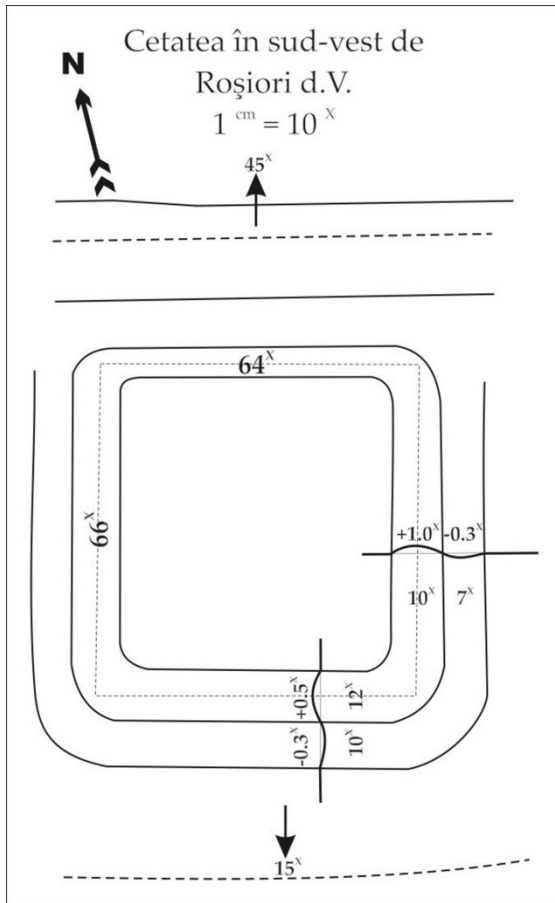


Figura 9. Schiță a castrului de la Roșiori de Vede, redesenare după Pamfil Polonic, manuscris, arhiva Institutului de Arheologie V. Pârvan, planșa 47. Toate dimensiunile în picioare. Desenul nu are scara originală.

Încercăm să punem acest desen undeva pe hartă (vezi fig. 10), unde Troianul ar avea un curs vest, cu 12° deviere nord (cf. fig. 9). Legătura dintre cele două tronsoane cunoscute, la intrare și la ieșire din oraș, pare a fi realizată de strada Oltului (numele cf. Google Maps), cu un azimut de 288°, din care scădem 12, adică 276, diferența de 6° fiind o valoare care se poate explica prin deviația magnetică (4°) plus marja oscilațiilor zilnice (2°)⁴⁶. Pe aceste cifre, ipoteza cea mai plauzibilă este că fortificația exista undeva la sud de strada Oltului. Urmează să stabilim doar poziția altimetrică cea mai convenabilă. Strada Oltului, între intersecția cu str. Iorgu Constantinescu și cea cu șoseaua europeană, adică pe o lungime de 700 m, este reprezentată pe DTM ca având un rambleu de 1 m, ceea ce, pentru un drum pe un platou înalt, dominant, nu poate avea decât o singură bună explicație: suprapune Troianul. Segmentul este împărțit în două părți relativ egale de un torent înclinat spre sud, astfel încât există două variante, ambele de 300 de m, una la vest și una la est de torent. Zona răsăriteană este complet acoperită de platforma industrială a orașului; în zona apuseană s-a construit un alt ansamblu industrial (?), probabil după Revoluție, dar acolo investigația este încă posibilă. Ambele tronsoane au aceeași cotă, în jur de +103 m. Probabilitatea

⁴⁶ Polul magnetic nu este o constantă istorică, fiind în mișcare, în zilele noastre dinspre Canada de nord spre Siberia (http://science.nasa.gov/science-news/science-at-nasa/2003/29dec_magneticfield/). La finalul secolului al XIX-lea, când Polonic își făcea notele, deviația câmpului magnetic față de cel geografic era de 4° spre vest (vezi <http://geomag.org/info/declination.html>, fig. 2).

SECTIUNEA DESCRIPTIVĂ

cea mai mare este ca fortul roman de la Roșiori să se fi aflat sub Robema, pe ipoteza răsăriteană, având vedere mai bună spre Vedea...



Figura 10. Zona de vest a orașului Roșiori de Vede, prelucrare după ortofotografie.

Sunt numerotate următoarele: 1 – zona de la intrare în oraș a troianului;

2 – zone de interes pentru perieghază;

3 – poziția presupusă a fortului schițat de Polonic (vezi fig. 9);

4 – urmă dublă, posibil două șanțuri paralele;

5 – zona de la ieșire din oraș a uneia dintre variantele valului (cea care continuă pe dealul Scrioștea).

Judecând poziția micului fort (burg) de la Roșiori prin prisma celor învățate până acum despre Troian, el este destinat nu atât supravegherii râului Vedea, cât mai ales a râului Bratcov, a cărui rută putea aduce inamicii în spatele poziției de la Gresia. Prima poziție de directă și apropiată supraveghere a luncii Vedei este la Scrioștea.

În zona acestui cot al Troianului, din dreptul orașului Roșiori, au mai fost realizate câteva observații pe ortofotografie, fiind aici amintite cu titlu de inventar și cu speranța unei proxime verificări pe teren, după cum urmează:

- pe terasa sud-vestică a râului Bratcov, într-o poziție alăturată Troianului, în spatele unui spital (TBC?) de la șoseaua județeană 612A – o suprafață rectangulară ce pare delimitată de șanțuri (naturale?), cu suprafața de 3 hectare (în afara reprezentării de la fig. 10);
- o suprafață pentagonală, între Robema și E70, la 140 m vest de intersecția șoselei cu str. Sf. Teodor, cu suprafață de 2,7 ha (fig. 10/2, vest);
- la nord-vest de oraș, între intersecția străzilor Oltului – Iorgu Constantinescu și calea ferată, o urmă dublă, paralelă (la 28-30 m distanță), mergând spre NV pe o lungime de 1,2 km, la

început drept, apoi în curbă ușoară la stânga (spre vest) – fapt în sine nespecific construcțiilor romane despre care discutăm; aspectul în fotografie este însă foarte asemănător Troianului, acolo unde se vede bine (inclusiv pe versantul opus, spre Scrioștea): două dungii întunecate separate de o tentă mai deschisă la mijloc, sugerând un rambleu separat pe ambele părți de șanțuri⁴⁷ (fig. 10/4);

- undeva la mijlocul acestui tronson cu urmă dublă, la cca 168 m spre SV – un tumul (sau doi, pe DTM, cu cote între +2,5 și 4 m!).

După realizarea observațiilor de mai sus, am reușit să consult și versiunea 2009 a ortofotoplanului pentru Teleorman. Ca idee generală, ea pare inferioară versiunii anterioare (2007, pentru județul Teleorman), cu un contrast nesatisfăcător, fotografiile fiind realizate probabil într-o perioadă a anului cu vegetație bogată, adică nu cea mai prielnică pentru observație aeriană (sunt puține lanuri de păioase, pe care am putea beneficia de avantaje). Trecând peste aceste neajunsuri, orice fotografie nouă, pentru același areal studiat, nu face decât să aducă nuanțe noi, să confirme – sau nu – observațiile anterioare. În cazul specific al situației de la vest de orașul Roșiori, traseul valului, pe partea stângă a Bratcovului, nu este doar confirmat, dar se văd lucruri suplimentare. Cel mai interesant element suplimentar este o formă rectangulară cu colțuri rotunjite, de 131,5 m (VSV-ENE) x 137,4 m, aflată pe locul viran lăsat între strada Sf. Teodor (la sud), cimitirul (la est) și platforma industrială (la nord), loc aflat la 222 m de intersecția drumului județean 612A cu E70 (fig. 10/2, est). Acesta nu este fortul pe care îl căutam, semnalat de Polonic și Tocilescu, dar este o posibilă amenajare militară, oricum, de o dimensiune adecvată unui punct nodal al limesului, unde se încheie traseul interfluvial și începe drumul în lungul culoarului Vedea. Perechi de forturi, dintre care unul de peste 1 ha, iar unul cu mult sub o jumătate de hectar – mai avem pe acest *limes*, așa cum vom vedea, doar distanța dintre ele ar putea fi ceva mai mare decât cea obișnuită; între poziția prezumtivă a fortului mic (burgul), aflat la NV de acest punct, și posibilul fort mare de lângă cimitir, sunt 700 de m. Vorbim însă despre o poziție prezumtivă a burgului, pe baza unui desen al lui Polonic care nu oferă multe indicii, altele decât o orientare oricum discutabilă (ca și poziționarea la „sud-vest” de oraș; este nord-vest, real)⁴⁸.

Probabil aceste probleme de orientare l-au făcut pe N. Gudea (1997, 73) să caute poziția fortului mult mai la sud, pe malul opus (drept) al Bratcovului, la doar vreo 300 de m de cartierul Dorobanți, mărginit și astăzi de obsesivele vii (cercetate intens dar fără rezultat de Ioana Bogdan Cătănicu...). Nu numai că în acea zonă nu se vede nimic interesant, dar punctul se află cu cca 1 km *în fața* valului, ceea ce face improbabilă prezența acolo a unui obiectiv relevant sau, oricum, a unui obiectiv cu analogie pe LT. În plus, o poziționare atât de departe spre sud contravine unui alt desen al lui Polonic – harta LT, aici fig. 11 –, în care valul nici nu se apropie de marginile sud-vestice ale orașului. La figura 11 intersecția căilor ferate reprezintă punctul în care linia de la Târgu Măgurele ajunge la calea ferată București-Roșiori-Pitești, aflat la ESE de oraș și la aproximativ 2,6 km ESE de cotul valului; nu suspectez că harta lui Polonic ar fi avut o anume precizie, și cu atât mai puțin că linia valului, așa cum este acolo trasată, ar fi ceva de urmărit în teren; vom vedea, în altă parte a lucrării (cap. 6), că acea linie este cu totul orientativă. De altfel, chiar notițele lui Polonic, reproduse supra („*Valul trece valea Bratcovului la 2 km spre apus de Roșiori*”), contrazic eticheta din schița burgului de la Roșiori.

⁴⁷ Chestiunea este reluată în detaliu în capitolul 6. Oricum, o analogie foarte la îndemână găsim în Valul Mare de Pământ din Dobrogea.

⁴⁸ Poziția aceluși prezumtiv fort mare a fost confirmată și pe GE, și pe Landsat, și pe ortofotografiile din 2007, însă pe nici un alt set conturul rectangular nu se vede atât de clar ca pe ortofotografiile din 2009. Vezi însă rezultatul perieghezelor...

	Traseu documentat de <i>vallum</i> pe <i>Limes Transalutanus</i> și castru (numărul...)
	Traseu probabil al <i>Limes Transalutanus</i> , unde nu este documentat un <i>vallum</i>
	Brazda lui Novac, sector documentat, respectiv probabil
	Drum roman
	Căi ferate la începutul sec. XX
	Orașe / alte localități
	Ruine romane / altă epocă
	Fortificații / alte situri preistorice

Legenda figurii 11 (pagina anterioară)

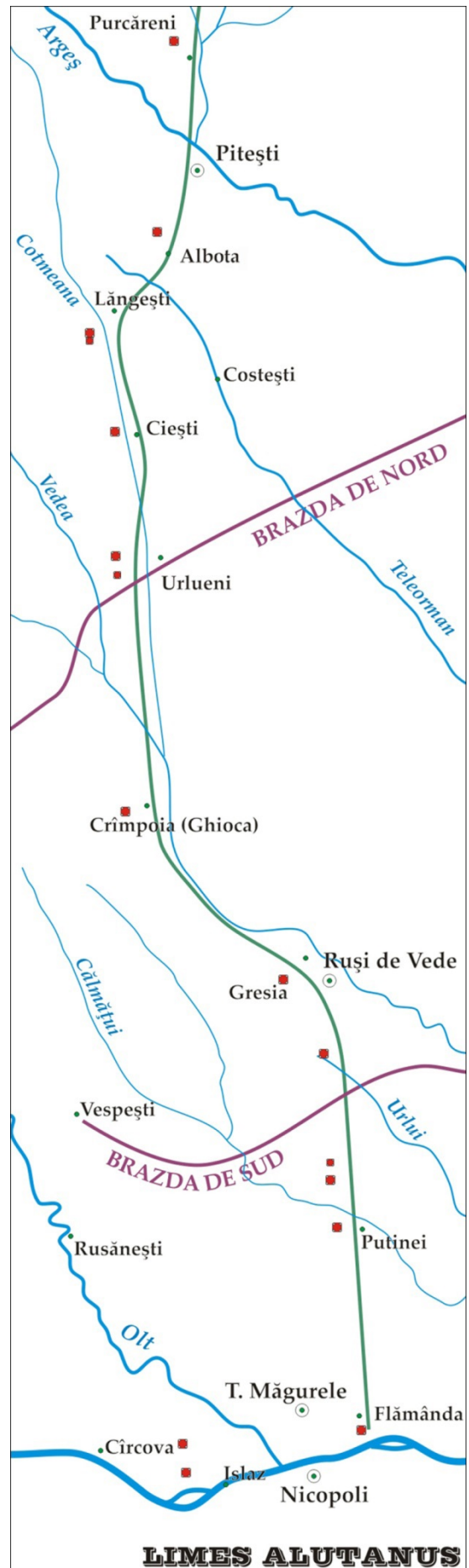


Figura 12 (dreapta).
Extras după Tocilescu 1900,
planșa (harta *La Dacie romaine*),
cuprinzând „*Limes Alutanus*”,
segmentul sudic.

SECTIUNEA DESCRIPTIVĂ

În fine, tot ortofotografia mai recentă din zona orașului Roșiori aduce în atenție, în dreptul localității etichetate, simplu și comun, Cătun⁴⁹ (între Roșiori și satul Măldăeni, la NV de oraș), se desprinde din traseul E70 o urmă discretă în arătură (în prelungirea străzii Oltului!), care se îndreaptă spre NNV, acolo unde începe tronsonul de val vizibil de pe Dealul Scrioștea.

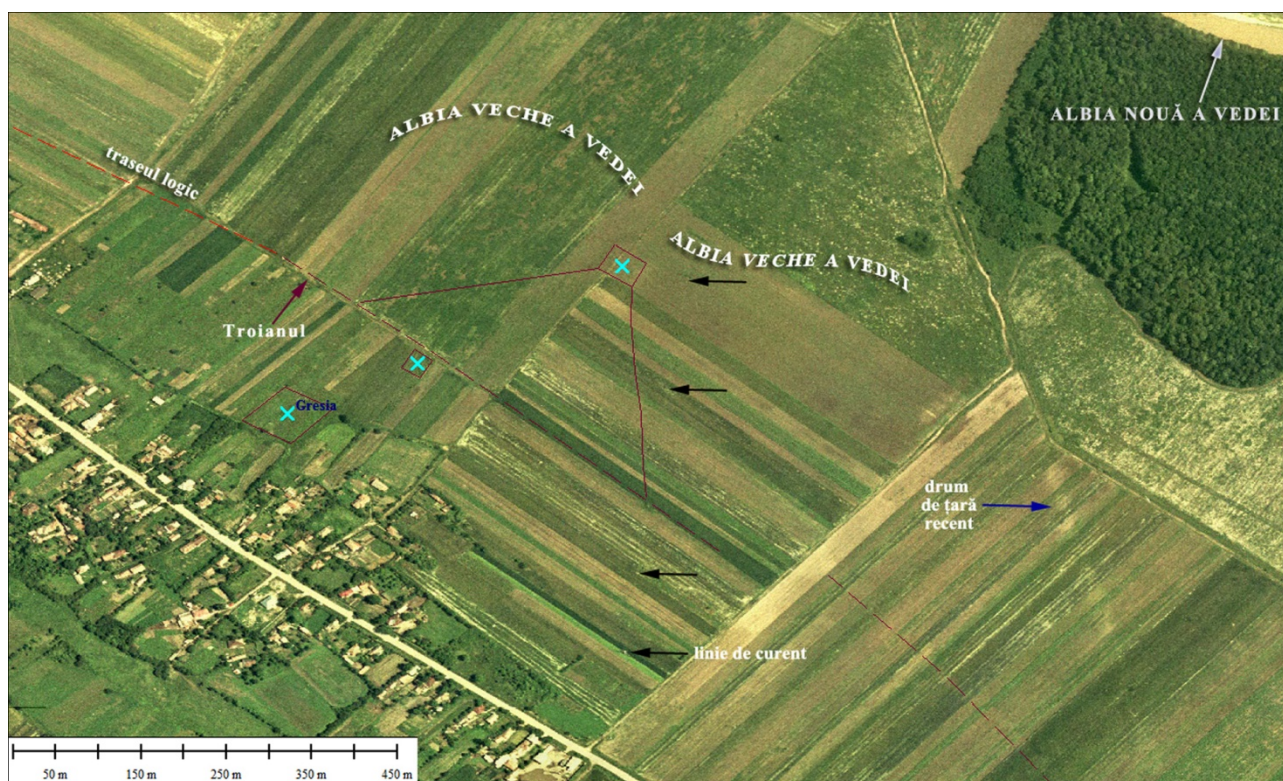


Figura 13. Fotointerpretare la nord-est de satul Gresia.

Linile întrerupte semnifică o anumită incertitudine. Cu X – poziția unor presupuse fortificații romane; poziția din extremitatea vestică nu a putut fi confirmată de periegheză.

Așa cum scriam mai sus, tronsonul de troian de la nord de calea ferată⁵⁰ este vizibil – ultimul bine vizibil înainte de Urlueni. Traseul descrie o curbă largă (iată, există și linie curbă!), virând ușor stânga, până în dreptul turnului de observație de la Scrioștea, deja cercetat de Ioana Bogdan Cătănicu, unde își schimbă direcția, virând ușor dreapta, spre nord, apoi coboară panta repede spre sat și se pierde între gospodăriile de la extremitatea nord-vestică. Îl regăsim – mult mai problematic – la ieșirea nordică din sat⁵¹, dincolo de șoseaua județeană 679B, mergând paralel cu ea, la 78 m NE. De aici până la Gresia valul nu se mai vede, cu certitudine; părți ale acestui traseu sunt însă documentate pe PDT, înainte de satul Gresia, asigurându-i între cele două sate un traseu paralel cu șoseaua, prin lunca Vedei – pasaj cu un caracter unic de altfel.

Situația de la Gresia este mai complicată decât ar fi fost de așteptat, așa că voi începe cu lucrurile mai clare, avansând spre cele mai puțin clare. Singurul lucru care se vede cu suficientă certitudine

⁴⁹ Aparține satului Măldăeni, aflat la NV, în afara cadrului reținut pentru fig. 10.

⁵⁰ Acest tronson, pe direcția Craiova, nu era construit pe vremea lui Polonic, deci nu apare la fig. 11.

⁵¹ Față de acest tronson de troian, care coboară de pe deal în vestul satului Scrioștea, până în lunca, I. Bogdan Cătănicu (1997, 83) scrie că a avut îndoieli că există, până acolo încât a și scris că nu există (Bogdan Cătănicu 1974, 259), dar că ulterior, la un asfințit de soare, pe un câmp proaspăt arat, l-a văzut de pe terasa înaltă. Asupra valorii unor astfel de „vederi aeriene” aveam să mă conving personal (vezi secțiunea referitoare la periegheze).

la nord-est de satul Gresia este o structură rectangulară, cu frontul (spre râu) de 19,5 m și laterala de 23 m (v. fig. 13, poziția mijlocie notată cu x). În fața acestui presupus *castellum* se află un drum de țară, cu aceeași orientare, motiv pentru care, neavând altă corelație vizibilă, am considerat, ipotetic pentru început, că acesta ar suprapune Troianul. Valul se vede în arătură, undeva la 500 de m ESE, pe o direcție aproape aliniată acestui drum de țară. Studiind aliniamentul aceluia drum de țară din fața micului burg, în căutarea unor indicii suplimentare, am observat – greu și îndoielnic – un val suplimentar, care pleca de la 70 m VNV de reper, pe direcția ENE, cale de 200 m, unde se finaliza la colțul unei alte structuri rectangulare, de 34,5 m (frontul) cu 32 m (latura), cu aceeași orientare cu presupusul Troian, dar la 178 m mai în față⁵². Studiind acest presupus al doilea burg am observat că de la colțul de S se desprindea un alt val, cu direcția SSE, care poate fi urmărit prin arătură cca 250 m, pe o linie nu foarte dreaptă. Foarte interesant, punctul unde valul dispărea de la vedere coincidea cu o linie imaginară care prelungea drumul de țară descris mai devreme, prezumtivul Troian. Am încercat să obțin orice fel de confirmare pentru ceea ce am văzut pe ortofotografie (datată 2007); pe GE calitatea fotografiei este slabă, nefiind de ajutor⁵³. Am avut plăcuta surpriză să descopăr elementele ajutoare pe PDT (3640 din 1955): aici sunt figurate câteva fragmente din acest puzzle, aparent fără legătură – și sunt, atenție, singurele rambleuri desenate în zonă: un fragment din breteaua nord-vestică, un fragment din fortificația din față și un fragment din breteaua sudică (aici cu orientare sud-est!). Planul militar din 1955 mai dă un indiciu important: în fața acestui *castellum* avansat, aflat în vârful unui triunghi cu baza sprijinită pe Troian, având lungimea de 333 m și înălțimea de 205 m, se află vechiul curs al Vedei, care se apropie cel mai mult de marginea dreaptă a luncii exact aici. Măsurând pe PDT, distanța dintre rambleul cel mai avansat și vechiul curs este doar de 31 m⁵⁴. Am obținut astfel și motivul acestei amenajări neobișnuite, în fața Troianului: se păzea un pod, iar călătorii treceau râul în raza de acțiune a arcașilor de pe turnuri, iar intrarea pe teritoriul roman se făcea, cel mai plauzibil, printre turnurile fortificației din față.

Cel mai neclar lucru este exact cel după care umblam: fortul semnalat de Polonic la Gresia. Întemeietorul topografiei arheologice românești a lăsat un desen, reprodus de D. Tudor bine și fără necesare adăugiri, cu excepția unui detaliu: orientarea⁵⁵. Pe desenul original nu există un semn explicit pentru a indica nordul, motiv pentru care el este subînțeles (în sus). Considerând alinierea orizontală după scrisul caligrafic „Castrul Roman Gresia”, latura lungă a fortificației (80 de pași, adică 60 m) are orientare perfect NV (315°). Orientarea segmentului de drum de țară (presupus troian) discutat aici, pe ortofotografie, este de 313,2°, ceea ce confirmă supoziția. Doar poziția concretă a fortului, pe teren, nu este deloc certă. Localizarea de la fig. 13 este doar una dintre cele posibile⁵⁶, urmele pe teren fiind extrem de discrete. Dimensiunile acestei figuri sunt de 45,5 m (în

⁵² Pentru cei cărora le-ar fi eventual neclar, elementele de orientare sunt cele tipic castrense, unde „fața” (frontul) este spre inamic.

⁵³ De la momentul redactării acestor rânduri fotografia de pe GE s-a schimbat (fără a apare în istoric cea veche!), fiind postată una din 10 septembrie 2011 (comentariu la 17 august 2012). Momentul din an nu este deloc favorabil, cultura porumbului – dominantă în sudul țării – fiind mare. Totuși, pe această fotografie se vede – fie și foarte slab – „breteaua” de sud. Breteaua nord-vestică se vede – tot foarte slab – numai pe o lungime de cca 80 de m.

⁵⁴ Cele două bretele și fortul avansat nu se văd pe ortofotografia recentă (2009), probabil din cauza vegetației abundente la momentul respectiv.

⁵⁵ Tudor 1978, 280, fig. 76/7. Desenul este rotit cu aproximativ 50° la stânga, probabil ca să... încapă în planșă. Îl veți găsi corect reprodus de G. Tocilescu (1900, 125, fig. 68).

⁵⁶ Acea poziție va fi infirmată de periegheză!

SECȚIUNEA DESCRIPTIVĂ

loc de 57), spre front, și 54,3 m (în loc de cca 47), pe lateral; orientarea laturii de front este de 302°, adică o eroare de peste 10° la ipoteza dată, ceea ce este cam mult chiar și pentru Polonic.

Pentru ca lucrurile să fie și mai încurcate, notele lăsate de Polonic (Anexa 1, p. 121) despre poziția fortului de la Gresia sunt destul de greu de interpretat:

Ieșind din această pădure valul se scoboară pieziș pe panta repede în albia râului Vedea, cu direcția NNE [, apoi⁵⁷] spre satul Ciocu și Gresia. Jos în vale este întretăiat (?)⁵⁸ de șoseaua județeană, apoi după [indescifrabil] parcurs se finește [sic! ajunge finalmente] la răsărit de satul Gresia, la un braț mort al râului Vedea; aici, la 400^x spre apus de val găsim un castru, no. VI, bine pronunțat, care măsoară pe val 66 : 80^x.

Valul coboară deci „în albia râului”, adică în luncă, la NE de șosea, acolo unde parcă se mai vede pe fotografiile aeriene, la ieșirea din Scioștea. Satul Ciocu este dispărut⁵⁹, figurând însă pe harta austriacă, unde ar fi de remarcat o movilă cu cota 93, care ar trebui să se afle imediat în spatele Troianului și ar putea fi luată în considerație ca un potențial turn de observație⁶⁰. Comparația hărților vechi cu cele noi relevă că traseul drumului județean despre care vorbea Polonic nu pare să se fi schimbat în ultimul secol. Problema este că în dreptul satului Gresia, între Troian și șosea sunt mai puțin de 300 de metri, adică echivalentul a 400 de pași⁶¹. Presupun doar că dacă fortificația ar fi fost suprapusă de șosea topograful ar fi menționat acest lucru; tot așa – dacă s-ar fi aflat pe partea cealaltă⁶²...

Ca și cum atâtea incertitudini nu ar fi fost de ajuns, se adaugă o săpătură arheologică relativ recentă (Avram et al. 1997), desfășurată într-un singur sezon. Cercetarea de teren, care a secționat trei din patru laturi, este de presupus că ar fi capabilă de a da dimensiuni exacte, măcar pentru una dintre dimensiunile fortului; ei bine, aceste dimensiuni sunt de 92 x 86 m, cu latura lungă orientată nord-sud. Diferența față de cifrele rezultate din desenul lui Polonic (60 x 49,5 m) sunt atât de mari încât nu mai poate fi vorba despre o eroare, ci despre... un alt fort! Un lucru care mi-a atras atenția, în raport, ar fi semnalarea unui drum din piatră de râu, lat de 4-6 m – care ar fi încă folosit de localnici – aflat la o distanță de cca 1 km sud-est de fort. Raportul nu amintește nimic despre poziționarea amenajării militare față de sat, decât conjunctural, fortul fiind acoperit parțial de viță

⁵⁷ Intervenție necesară pentru a da sens textului, fiindcă în notele lui Polonic punctuația cel mai adesea lipsește – ca și unele cuvinte de legătură –, ceea ce îngreunează înțelegerea textului. În cazul în speță, azimutul NNE poate fi valabil pe segmentul de coborâre spre satul Scioștea, dar satele Ciocu și Gresia se află pe direcția NV. Valul își schimba deci direcția la malul râului Vedea.

⁵⁸ Semnul de întrebare se datorează dificultății de citire a cuvântului. Informația în sine este credibilă, fiindcă regăsim Troianul lângă satul Gresia, la nord de șosea; undeva trebuie să fi fost traversat.

⁵⁹ Oarecum; pe ortofotografii se mai văd vreo 8 gospodării, într-o poziție unde DTM numește satul Viile.

⁶⁰ Atât satul cât și cota 93 sunt amintite și de PDT (fila 3640 din 1955). Movila nu mai poate fi regăsită pe fotografiile cu o confidență acceptabilă, iar cota aceea izolată nu mai apare pe hărțile recente.

⁶¹ Măsurând strict pe direcția vest, urmând adică întocmai descrierea, între troian și șosea sunt cca 400 de m, dar acest fel de a măsura distanța, într-un unghi foarte ascuțit, este nefiresc și puțin probabil.

⁶² Totuși, este de vizitat poziția 44.1686082360, 24.9202608189, aflată la SV de șosea, în spatele caselor, aflată la 330 m de Troian. De menționat – în treacăt – că localizarea propusă de Gudea (1997, 74, cat. 53) este undeva la mijlocul distanței dintre Gresia și Ciocul (nu se mai numea astfel de zeci de ani...), la aprox. 200 m SV de șoseaua județeană, adică undeva la limita terasei (datorită scării nu se poate preciza dacă jos sau sus). Sursa erorii pare a fi harta publicată de Tocilescu la 1900 (aici fig. 12). Autorul însă nu urmează toate „erorile” lui Tocilescu; deși voi discuta acest lucru mai pe larg în cap. 6, țin să precizez că scara hărții publicate de Tocilescu (1:1.700.000) nu putea asigura reprezentarea corectă a raporturilor spațiale dintre așezările moderne și siturile arheologice, deci este greu de vorbit despre „erori” în acest caz, harta fiind doar o vedere de ansamblu care conține și ceva... imperfecțiuni.

de vie și legume (între altele), culturi care de obicei se află aproape de vatra satului, cel mai adesea chiar în vatra satului. Acel drum de piatră se vede și pe fotografiile aeriene; el se află la NE de șoseaua județeană, trimitând poziția prezumtivă a fortului pe aceeași parte a șoselei, dar mai spre nord. Din nou, comparând cu datele de la Polonic, nu pare a fi vorba despre același fortificație. Cât despre eventuala origine romană a drumului de piatră, trebuie spus că relația dintre acel drum și traseul presupus al troianului este cel puțin neobișnuită (drumul de piatră întretaie valul într-un unghi foarte ascuțit).

Terminând descrierea acestui prim tronson al LT, putem încerca o apreciere generală. Este vorba despre un *vallum* continuu, inclusiv pe pantele văilor, încă vizibil pe cea mai mare parte a traseului. La extremitatea sudică, între Flămânda și Putineiu, am putut constata că traseul era strict supravegheat, la intervale relativ regulate (media este 1523 m) de movile care au fost, cel puțin o parte dintre ele, turnuri de observație. Că acest lucru se va fi întâmplat și mai spre nord, este clar; nu este clar însă cât de multe erau de fapt, fiindcă starea de conservare a valului, cu cât mergem spre nord, este mai precară, ca și cea a movilelor care îl însoțesc, ele fiind notate tot mai rar pe hărțile militare. Este însă sigur că există cel puțin câte un turn de observație aproximativ la jumătatea fiecărui interval dintre două forturi, așa cum sunt probabil movila de la Belitori (între Băneasa și Valea Urlui), cea de la nord de Valea Mocanului (între Valea Urlui și Roșiori) sau cea – deja cercetată arheologic, cu funcție militară confirmată – de la Scrioștea (între Roșiori și Gresia). Fortificațiile sunt construite, fără excepție, pe malul unui râu; unul dintre motive va fi fost, neîndoielnic, asigurarea apei pentru oameni și animale; un alt motiv trebuie să fi fost acela că principalele râuri constituiau ghidul geografic al călătorului antic, iar traseele de invazie urmau căile normale ale deplasării oamenilor. O notă specială merită râul Călmățui, care era păzit de trei forturi, unul la Putinei și două la Băneasa. O privire pe hartă (fig. 3) ne poate explica de ce. În primul rând, Călmățui dezvoltă valea cea mai lată, pe tot acest tronson sudic. La capătul traseului, spre interiorul Imperiului, se găseau așezările de la Sprâncenata și Drăgănești-Olt, de pe malul stâng al Oltului, aflate față în față cu Slăveni – cea mai importantă garnizoană din *Dacia Inferior*, și capitala provinciei, *Romula*. Pentru a evita vehicularea unor informații neverificate, am evitat cartarea siturilor semnalate dar încă necercetate; așa se face că Valea Călmățuiului pare complet nelocuită. În realitate, pe valea superioară a aceluia râu, adică exact în fața Slăvenilor și Romulei, există un grupaj de patru situri tip Chilia-Militari, neexplorate⁶³, grupaj care amintește, ca distribuție spațială, de cele de la Colonești sau Scornicești. În cazul celor din urmă, doar unul sau două situri (al doilea fiind necropolă) sunt contemporane stăpânirii romane, celelalte fiind mai târzii; putem presupune același lucru pentru grupajul de pe valea superioară a Călmățuiului⁶⁴.

Sugestia dată de Ioana Bogdan Cătănicu (1997, fig. 83), că ar putea fi imaginată o legătură directă între Slăveni și Gresia, trebuie analizată cu atenție. Distanța în linie dreaptă între Gresia și Sprâncenata este de 26 km în linie dreaptă, cu traversarea a trei văi majore, și era puțin probabil (dar nu exclus) să poată fi parcursă într-o singură zi de un convoi de care. Pe de altă parte, dacă la Gresia exista într-adevăr un pod, atunci trebuie să ne întrebăm dacă nu era pe drumul urmat de negustorii barbari spre capitala Daciei inferioare, prin Sprâncenata și Slăveni, adică printr-o poziție

⁶³ Drăgănești-Boian, Stoicănești-Coandă, Stoicănești-Puierniță, Radomirești (Negru 2002, 113-114).

⁶⁴ Dată fiind densitatea mică de așezări în epocă, distanțele mai mici de 5 km între două situri cu cronologie similară ar trebui de regulă interpretate ca dislocări ale aceluiași comunități, în spațiul proxim, conform unor tipare comportamentale care se verifică și în perioada următoare, exemplificând aici doar cu așezările de sec. VI de la Dulceanca (pentru a rămâne în zonă). Durata de exploatare a celor trei așezări de la Dulceanca nu depășește, în cel mai bun caz, două generații pentru fiecare (teza proprie de doctorat – mult în afara acestui subiect).

SECTIUNEA DESCRIPTIVĂ

de forță; un astfel de drum ar fi intersectat unul dintre cele patru situri Chilia-Militari amintite în paragraful anterior. În acest context, merită să subliniem că singurele așezări civile semnalate până aici, pe traseul LT, sunt cele de la Roșiori și Socetu⁶⁵, adică de o parte și de alta a poziției de la Gresia.

⁶⁵ Cea din urmă însă probabil cu o datare mai târzie, v. Negru 2002, 112.