

## Situația monumentelor romane din vestul comunei Măldăeni

Alcătuiesc acest material la solicitarea INP<sup>1</sup>, în vederea realizării unui nou PUG pentru comuna Măldăeni (jud. Teleorman). Vor fi prezentate aici cele mai recente concluzii ale proiectului de cercetare *Limes Transalutanus*<sup>2</sup>.

Vechea graniță romană – cunoscută îndeobște drept un *limes* – a fost marcată, cândva la sfârșitul secolului al II-lea sau începutul secolului al III-lea, de un val (*vallum*) continuu, de la Dunăre<sup>3</sup> și până la râul Vedea, în dreptul satului Gresia. Caracterul continuu al valului este asigurat atât de descrieri de la finalul veacului al XIX-lea<sup>4</sup>, cât și de materiale cartografice<sup>5</sup>. Starea de conservare a valului este inegală, dar nu atât din cauza regimului de exploatare, relativ uniform, cât mai ales datorită modului în care a fost construit; zonele în care pentru construcție s-a folosit multă argilă arsă (confundată aproape sistematic de arheologi drept „urme de incendiu”) s-au păstrat mai bine, datorită durității sporite a materialului de bază; zonele în care, din contră, materialul ars este mai degrabă sporadic, s-au conservat mult mai slab, fiind actualmente greu (dar nu imposibil!) de identificat<sup>6</sup>. Din zona ilustrată la [Figura 1](#) singurul tronson bine conservat este cel de la nord de Valea Mocanului, aproximativ până la jumătatea distanței spre Valea Bratcov.

Secțiunile de drumuri prezentate aici sunt – atenție! – primele cunoscute de-a lungul *Limes Alutanus*, motiv pentru care importanța lor poate fi considerată, fără exagerare, drept excepțională. Intersecția de la nord de Valea Mocanului a fost observată întâmplător în aprilie 2013, în timpul executării unor teste geofizice (care aveau ca obiectiv valul), problema fiind însă intens studiată în toamna lui 2014, beneficiind – în sfârșit – de finanțare în acest scop.

Nu doar singularitatea lor în Muntenia face din aceste drumuri romane un obiectiv științific și documentar deosebit, ci și maniera lor de construcție, care este complet diferită de așteptările unui amator (instruit) de istorie. Măreția civilizației romane nu a constat în rețete ingineresti infailibile, ci în o extraordinară capacitate de adaptare a rețetelor existente la condițiile locale, fapt ușor de probat oriunde pe teritoriul Imperiului, în Insulele britanice sau în Siria. Întâmplarea face ca în întinsa Câmpie a

---

<sup>1</sup> Mai exact a colegei Daniela Mihai, căreia îi mulțumesc pentru inițiativa de a-mi solicita datele, desigur, în speranța că măcar unele obiective ale fostei frontiere romane vor putea fi protejate de distrugerea completă.

<sup>2</sup> Proiect finanțat de UEFISCDI (nr. 317/ 2014), programat să se desfășoare între iulie 2014 și iunie 2016.

<sup>3</sup> Dintr-o poziție aflată la est de actualul sat Poiana (fost Flămânda), dar pe teritoriul administrativ al comunei Traian!

<sup>4</sup> Este vorba despre notele lui Pamfil Polonic (topograful lui Grigore Tocilescu), publicate în E.S. Teodor – *Uriașul invizibil...*, Târgoviște: Cetatea de Scaun, 2013 (Anexa 1).

<sup>5</sup> Cele mai vechi hărți (Harta Specht, din 1791, Harta Szathmári, din 1864), îl reprezintă astfel, continuu (chiar dacă cu erori, mai ales la Specht), numindu-l Drumul lui Traian. Degradarea progresivă a valului, datorită arăturilor, este reflectată de hărțile de la finalul epocii moderne, care încep să-l reprezinte parțial; astfel, A treia ridicare topografică austriacă (publicată pentru Regatul Român la 1910, dar conținând date cu câteva decenii mai vechi) reprezintă drumul (sub forma unui rambleu) numai până la Putinei, adică doar treimea sudică. Planurile Director de Tragere (perioada interbelică, majoritatea), deși la o scară mult mai avantajoasă, reprezintă și ele doar fragmente ale valului, dar inclusiv în preajma orașului Roșiori (plan post-belic!), și încă într-o zonă care vizează direct acest material.

<sup>6</sup> Vezi raportul de activitate al Etapei întâi ([http://www.limes-transalutanus.ro/rapoarte/raport\\_etapa1.html](http://www.limes-transalutanus.ro/rapoarte/raport_etapa1.html)), în special secțiunea 8 (sondaje geologice), dar numeroase considerații asupra aspectului aparent al valului se găsesc de-a lungul secțiunii a doua (periegheze).

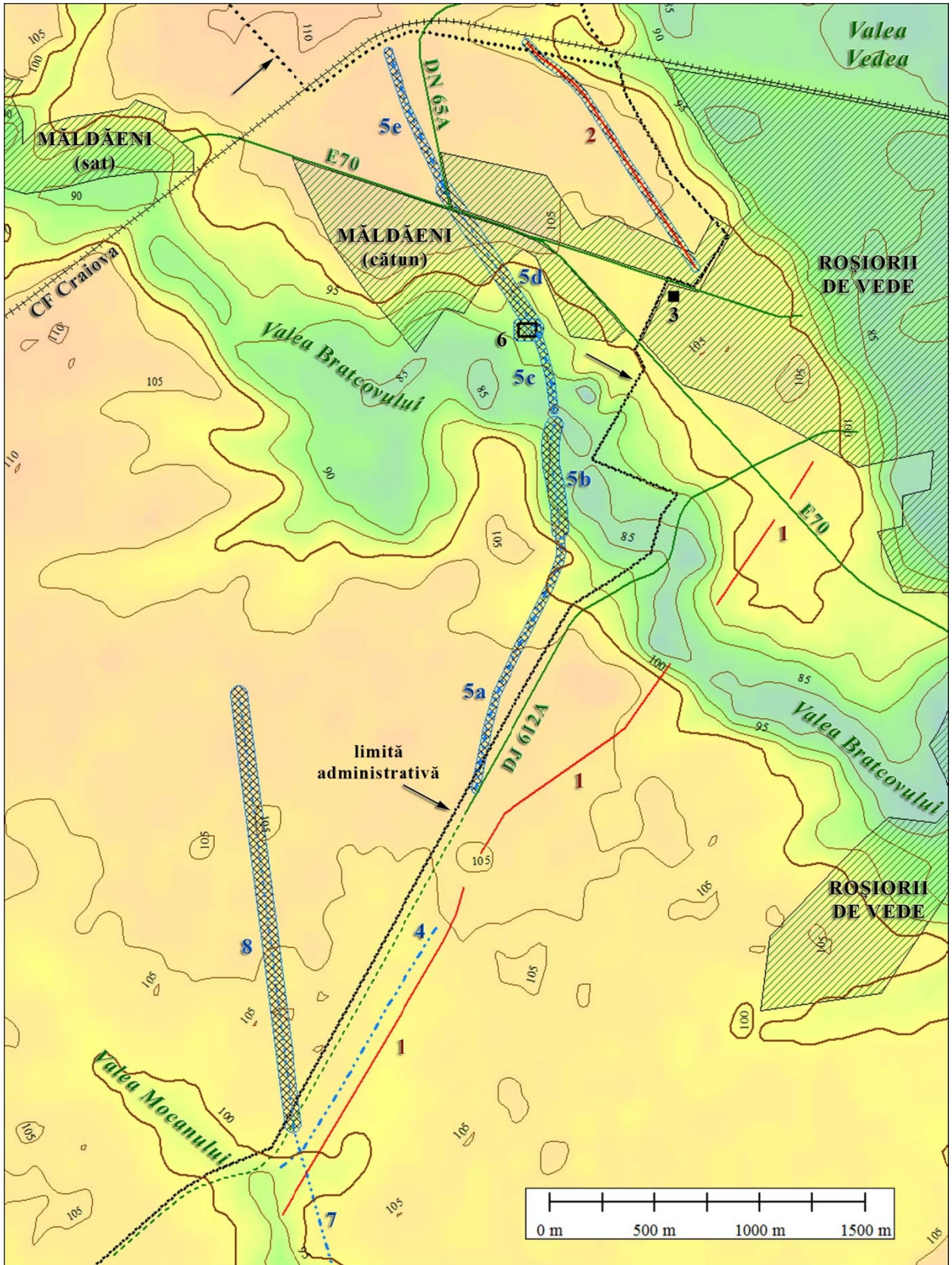


Figura 1: Situația monumentelor romane în zona de vest a comunei Măldăeni.

Legenda:

- linie roșie – valuri de demarcație a teritoriului imperiului roman (prima jumătate a sec. al III-lea);
- linie și două puncte (albastru deschis) – drumuri vechi (romane);

- linie verde continuă – șosele; discontinuă – nemodernizate;
- linie punctată groasă, neagră: limite administrative;
- hașură verde diagonală – localități (limitele aparente ale intravilanului);
- hașură cu dublă diagonală – zone propuse pentru de protecție;
- cifre – obiective istorice:
  1. valul roman pe teritoriul administrativ al orașului Roșiorii de Vede;
  2. valul roman pe teritoriul administrativ al comunei Măldăeni;
  3. fortul roman de la Roșiori (amplasare ipotetică);
  4. drumul roman pe teritoriul administrativ al orașului Roșiori;
  5. drumul roman (numit „Măldăeni-est”) pe teritoriul administrativ al comunei Măldăeni;
  6. poziția unui turn de supraveghere (rectangul de distribuție a rămășițelor);
  7. drum vechi (foarte probabil roman), numit, pentru distincție, „a Văii Mocanului”, pe teritoriul administrativ al orașului Roșiori;
  8. „drumul Văii Mocanului” pe teritoriul administrativ al comunei Măldăeni.

Burnasului – dar și la nord, până la Argeș – să lipsească piatra din substratul geologic<sup>7</sup>, așa încât drumul este realizat după rețeta obișnuită (alternarea de straturi de materiale cu proprietăți diferite), dar folosind exclusiv argile diferite, eventual ușor arse. Adâncimea la care a fost realizată fundația drumului este cea obișnuită (cca. 1 m), lățimea probabilă fiind cea minimă (8 picioare romane, sau 2,4 m)<sup>8</sup>, straturile fiind extrem de puternic compactate, realizând un rambleu care și astăzi are aproximativ o jumătate de metru deasupra terenului din jur (din păcate nu peste tot; vezi însă [Figura 2](#)).

Acest material se va referi în mod special la obiectivele aflate pe teritoriul comunei Măldăeni, însă nu putem să nu aducem în atenția INP valoarea excepțională a ansamblului de obiective aflate de o parte și de alta a drumului județean 612A, chiar dacă o parte a acestor mărturii se află pe teritoriul administrativ al orașului Roșiori. Relativul paralelism dintre obiectivele antice și șoseaua actuală (doar parțial modernizată), distanța mică dintre obiective și drumul actual (maximum 200 m), cât și apropierea de o șosea internațională (2 km), fac din acest complex de obiective unul care se pretează la exploatare turistică. De aici și atenția de care ar trebui să se bucure, cât și un minim nivel de protecție.

Înainte de a trece la prezentarea obiectivelor de pe teritoriul comunei Măldăeni, voi prezenta pe scurt situația din zona graniței dintre zonele administrate de primăria Roșiori și cea de la Măldăeni. Fortul roman (nr. 3 în Fig. 1) este poziționat ipotetic, comparând schița de plan rămasă de la Polonic (singurul arheolog român care pare să-l fi văzut) cu harta militară a anilor 1980, care prezintă Strada Oltului (ieșirea din Roșiori pe direcția Craiova) în rambleu. Ținând cont de faptul că strada respectivă, chiar dacă reprezintă racordul la o șosea națională (azi internațională), nu face parte din rețeaua națională de drumuri, ci din rețeaua orășenească (cu un nivel de urbanism scăzut), prezența unui rambleu, pe o lungime de aproape un km, într-o zonă oricum înaltă (care deci în principiu nu bălțește<sup>9</sup>), reprezintă un fapt curios. Alinierea unghiulară dintre această stradă și schița lui Polonic a condus, mai departe, la formularea ipotezei că Strada Oltului, la vest de Aleea Parc, este un fost drum roman, localizarea

---

<sup>7</sup> Raportul menționat mai sus vorbește despre foarte posibilă existență a calcarului, format în straturile mai profunde ale argilei, însă utilizarea lui pentru drumuri pare să fi fost împiedecată de două elemente: era prea puțin (și greu de exploatat) față de cantitățile necesare; calcarul este vulnerabil la exces de apă, deci ar fi fost contraindicat în infrastructura drumului. Dincolo de această observație generală, există un gros – și încă ne-elucidat – „dosar al pietrelor și pietrișului”, elemente sugerate nu doar de toponimie, dar și de unele realități arheologice, precum vatra cu amprente de prundiș de la Dulceanca (S. Dolinescu-Ferche 1974, 48, fig. 31, cu referire exact la vatra unui bordei de sec. III).

<sup>8</sup> Avem la acest moment doar un sondaj geologic, nu o săpătură lămuritoare, care să furnizeze dimensiuni exacte.

<sup>9</sup> Doar în principiu, fiindcă toată câmpia în cauză este plină de „găvane”, respectiv receptacule puțin adânci ale apei de ploaie, însă nu de dimensiunea unei „bălți”, ci a unui lac. Chestiunea unghiurilor de scurgere a apelor în zonele practic plane solicită studii topografice de detaliu. Observația de bază rămâne aceea că drumurile „normale” (sau „naturale”, practicate de localnici) nu au rambleu, chiar dacă ar fi fost util.



propusă pentru fort fiind poziția cea mai înaltă de pe platou (opțiune naturală pentru militarii romani, din motive de vizibilitate).<sup>10</sup>



*Figura 2. Drumul roman imediat la sud de Pârâul Bratcov.*

Deși nu am marcat special la Fig. 1 Strada Oltului (aflată parțial în zona administrativă a orașului, parțial în Măldăeni!)<sup>11</sup>, dacă INP va considera util va trece strada respectivă, între Aleea Parc și intersecția cu E70, între zonele pentru care va fi necesară supraveghere arheologică, pentru orice lucrare de subtraversare a carosabilului (cabluri, conducte, scurgeri, etc.), în speranța că ipoteza drumului roman va putea fi confirmată cu ocazia acelor lucrări de supraveghere.

<sup>10</sup> Detalii despre această ipoteză în Teodor, *Urișul invizibil*, p. 34-36.

<sup>11</sup> Așa figurează pe Open Street Maps, dar pe Bing sunt prezentate două segmente distincte: cel de est, de pe teritoriul orașului, cu numele Str. Oltului, și segmentul de vest, de pe teritoriul comunei, care se numește Str. Uzinei Electrice. Această situație este mult mai plauzibilă, primăriile respective dând desigur nume diferite, măcar din orgoliu, dacă nu și din considerente practice (evitarea confuziilor).

**Obiective pe teritoriul comunei Măldăeni**

**Valul aflat la vest de orașul Roșiorii de Vede**, marcat la Fig. 1 cu nr. 2, nu apare pe nici una dintre hărțile vechi, nici nu este amintită de Polonic. Segmentul de val este însă vizibil pe oricare dintre ortofografiile accesibile astăzi (ortofotografii românești sau Google Earth). Urma vizibilă pe câmp, pe unele seturi de ortofotografii, poate oferi iluzia unui șanț între două valuri, dar vizita pe teren, în octombrie 2014, a clarificat faptul că este vorba despre un val simplu (fără șanțuri vizibile), relativ slab conservat, cu foarte puține materiale arse în compoziție.

Coordonatele segmentului marcat nr. 2 la Fig. 1 sunt următoarele (Stereo 70, de la sud la nord):

Idx	X	Y	Length	Total Length	Heading
1	497903.045	290669.913	43.741 m	---	325.2°
2	497878.101	290705.845	935.42 m	43.741 m	327.2°
3	497371.123	291491.990	71.596 m	979.17 m	317.5°
4	497322.745	291544.770	58.703 m	1.051 km	311.6°
5	497278.869	291583.771	53.168 m	1.109 km	308.8°
6	497237.430	291617.084	84.07 m	1.163 km	304.7°
7	497168.366	291665.023	99.231 m	1.247 km	316.5°
8	497100.119	291737.061	---	1.346 km	---

Aria de protecție propusă este un „buffer” de 20 de m de o parte și de alta a axului, limită care va fi folosită și mai departe, pentru toate obiectivele care au coordonate foarte clar cunoscute.

Protecția propusă este minimală, respectiv servitutea supravegherii arheologice pentru lucrările de investiții; cu toate acestea, având în vedere valoarea documentară a monumentului (graniță fizică a lumii romane), orice ridicare a gradului de protecție va fi binevenită (de pildă interdicția edificării, măcar pentru fâșia lată de 40 de m, de o parte și de alta a axului construcției).

**Drumul roman „Măldăeni-Bratcov” (nr. 5 la Fig. 1)**

Despre acest drum nu s-a știut nimic sigur până în toamna anului 2014<sup>12</sup>. A existat o ipoteză de lucru inițială, consolidată de un element prezent pe Harta Szathmári<sup>13</sup>, urmărită acum pe teren cu succes. Figura 1 prezintă acest drum din cinci segmente, pentru bunul motiv că documentarea lor este de natură și calitate diferită. Va fi prezentată pe scurt situația din fiecare segment.

**Segmentul 5a** nu a putut fi studiat nemijlocit pe teren, fiindcă la momentul tentativei (7 noiembrie 2014) terenul era foarte moale și era imposibil de intrat pe câmp, indiferent cu ce echipament. Nivelul de vegetație incipient (o cultură de toamnă) a permis însă observarea rambleului drumului de la distanță, respectiv din șosea. Am avut însă la dispoziție o dronă, care ne-a furnizat o ortofotografie de mare rezoluție (sub 10 cm, față de cele accesibile, la 50 cm). Nu ortofotografia a fost însă de mare ajutor

<sup>12</sup> Teodor, *Urișul invizibil*, p. 158-160. Unele elemente din Fig. 1 a acestui material pot fi regăsite la fig. 63 (p. 159) a cărții citate.

<sup>13</sup> Comentarii la Raportul etapei 1 ([http://www.limes-transalutanus.ro/rapoarte/raport\\_etapa1.html](http://www.limes-transalutanus.ro/rapoarte/raport_etapa1.html)), subsecțiunea 2.3.3)

## DOCUMENTARE

(lumina era precară), ci un sub-produs al procesului, care este reprezentarea topografică a norului de puncte (Figura 3), care a permis cartografierea exactă a traseului în zona proximală șoselei județene.

Datorită preciziei de reprezentare, zona de protecție propusă este de numai 20 de m lățime (de o parte și de alta), respectiv obligativitatea supravegherii arheologice.

Coordonatele segmentului 5a sunt următoarele:

Idx	X	Y	Length	Total Length	Heading
1	496856.399	288195.416	288.6 m	---	10.9°
2	496911.346	288478.749	164.86 m	288.6 m	15.1°
3	496954.360	288637.900	248.85 m	453.46 m	25.2°
4	497060.460	288863.005	115.27 m	702.31 m	28.5°
5	497115.422	288964.326	59.845 m	817.58 m	26.5°
6	497142.186	289017.854	159.47 m	877.42 m	25.8°
7	497211.637	289161.411	124.3 m	1.037 km	22.4°
8	497258.967	289276.355	35.083 m	1.161 km	7.7°
9	497263.671	289311.122	96.223 m	1.196 km	356.3°
10	497257.548	289407.152	---	1.293 km	---

**Segmentul 5b**, respectiv între Spitalul de Pneumo-ftiziologie și cursul pârâului Bratcov, a putut fi văzut, cu ochiul liber, într-o acțiune de teren de la mijlocul lui octombrie (Figura 4), la sud de cătunul Măldăeni, asigurându-ne astfel că ipoteza noastră este corectă (a fost prima probă concretă obținută în acest sens). Nu s-a făcut cercetare dincolo de râu, traseul concret (și detaliat) urmând a fi clarificat ulterior. Desigur, această fotografie, în sine, reprezintă o idee destul de bună asupra traseului concret, dar nu permite și recoltarea coordonatelor. Din păcate, nici una dintre numeroasele ortofotografii disponibile (cel puțin 4 seturi) nu permite precizarea – dincolo de orice dubiu – a coordonatelor traseului.

Din acest motiv, linia prezentată la Fig. 1 pentru segmentul 5b este aproximativă. Coordonatele propuse sunt următoarele:

Idx	X	Y	Length	Total Length	Heading
1	497258.221	289421.319	86.057 m	---	357.2°
2	497254.127	289507.280	141.14 m	86.057 m	352.3°
3	497235.367	289647.167	86.248 m	227.2 m	346.6°
4	497215.447	289731.084	86.364 m	313.44 m	358.3°
5	497212.967	289817.414	60.72 m	399.81 m	5.1°
6	497218.389	289877.892	49.493 m	460.53 m	18.3°
7	497233.958	289924.874	---	510.02 m	---



Figura 3. Reprezentare topografică a ortofotografiei realizate la vest de DJ 612A, cu evidențierea drumului roman.

Datorită relativei imprecizii (mai exact, o oarecare incertitudine) de traiectorie, zona de protecție propusă este mai largă, respectiv de 40 de m de o parte și de alta. Desigur, la momentul când chestiunea va putea fi rezolvată (dar nu mai devreme de aprilie), noile date vor fi comunicate, iar zona de protecție va putea fi restrânsă la 20 m.

### Segmentul 5c

Este un segment de drum roman de aproape 400 de m, imediat la nord de Valea Bratcov, până la un drum de pământ actual, care merge paralel cu valea, la SE de cătun. Pe prima sută de metri la nord de pârâu drumul roman se profilează în arătură, fiind relativ ușor de urmărit; mai spre nord însă profilarea dispare, el putând fi urmărit numai după materialele specifice, precum urme de argile arse<sup>14</sup>, ceramică

<sup>14</sup> Literatura arheologică abuzează de „chirpic ars”. Chirpicul este un material de construcții în care, în afară de argilă, conține și materiale organice, precum bălegar sau vegetale (ambele cu rost de liant). Argila de care vorbim nu are urme de amestec vegetal, fapt care însă poate fi observat pe fragmente mai mari decât cele găsite în Valea



## DOCUMENTARE

romană sau materiale tegulare (mărunte, dar în principiu romane), restul câmpului fiind lipsit de materiale de interes arheologic.



Figura 4. Drumul roman între Măldăeni (cătunul), la sud de Pârâul Bratcov, și Spitalul de Pneumoftiziologie (fundal). Vedere către sud.

La capătul nordic al acestui segment am găsit o grupare mult mai consistentă de materiale, descrisă mai jos (obiectivul 6).

Coordonatele segmentului 5c sunt următoarele:

Idx	X	Y	Length	Total Length	Heading
1	497229.665	289996.349	63.815 m	---	354.7°
2	497223.835	290059.898	79.103 m	63.815 m	351.6°
3	497212.356	290138.166	136.99 m	142.92 m	346.3°
4	497180.041	290271.291	117.34 m	279.91 m	341.7°
5	497143.178	290382.689	0 m	397.24 m	0.0°

### Segmentul 5d

Urmele materiale ale drumului roman nu au mai putut fi surprinse la nord de drumul de care de la SE de cătun, decât câteva zeci de metri. Privind însă relația dintre locul unde urma a fost pierdută și segmentul următor, 5e, care este cunoscut ferm, observăm că avem o continuitate de traiectorie aproape perfectă. Având în vedere localizarea și direcția segmentului 5e, este puțin probabil ca segmentul 5d să continue spre nord, fiind mult mai probabil să vireze spre aliniamentul următor. La Fig. 1 avem deci reprezentată

---

Bratcov. Aspectul materialului este însă inconfundabil, arderea fiind mult mai egală decât în cazurile unui chirpic ars.



## DOCUMENTARE

această ipoteză de conexiune între segmentele cunoscute (5c și 5e), ca o linie dreaptă de 789 m, din care primii 339 m se află la SE de cătun, restul în intravilanul (aparent) al localității.

Idx	X	Y	Length	Total Length	Heading
1	497143.177	290382.689	788.71 m	---	326.5°
2	496708.102	291040.551	0 m	788.71 m	---

Ca și în celelalte cazuri în care traseul propus conține incertitudini, limita de protecție este de 40 de m de o parte și de cealaltă a liniei. Nivelul de protecție propus este servitutea supravegherii arheologice (zonă cu potențial arheologic), inclusiv în gospodăriile cetățenilor. Scopul este de a folosi oportunitatea unor investiții imobiliare sau amenajări gospodărești pentru a putea documenta traseul drumului roman și caracteristicile sale.

### Segmentul 5e

Până recent, acest segment era sugerat numai de Planul Director de Tragere<sup>15</sup>, care reprezenta un rambleu în plin câmp (deci nu un drum, ci doar un rambleu). Ortofotografiile mai vechi (atât cele românești, cât și Google Earth) puteau eventual sugera ceva, dar nu suficient de exact<sup>16</sup>. Între timp, imaginea Google Earth<sup>17</sup> s-a îmbunătățit considerabil. Într-o misiune de la jumătatea lunii octombrie 2014 au fost controlați primii 200 de m de lângă intersecția șoselelor, respectiv tronsonul mai puțin vizibil pe ortofotografii. Datorită arăturilor recente, fin mărunțite, profilul drumului – deși foarte discret – a putut fi observat, însoțit de obișnuitele materiale asociate (fragmente mici de argilă arsă, ceramică), chiar dacă în cantități modeste<sup>18</sup>.

Acest segment, lung de aproape 700 m, se sfârșește la calea ferată (Roșiori-Craiova), care este și limita administrativă a comunei Măldăeni. De aici, valul urcă lent pe „Dealul” Scrioaștea.

Idx	X	Y	Length	Total Length	Heading
1	496706.546	291050.566	456.26 m	---	335.6°
2	496518.443	291466.253	238.48 m	456.26 m	341.2°
3	496441.686	291692.052	3.555 m	694.74 m	342.3°
4	496440.605	291695.439	---	698.3 m	---

Limita de protecție propusă aici (cu simpla servitute a supravegherii arheologice) este de 20 de m, simetric de ambele părți ale liniei (v. Fig. 1).

<sup>15</sup> Planșa 3640 (Roșiori) din 1955, moment la care nu exista nici cătunul Măldăeni, nici șoseaua spre Scrioaștea (legătura între oraș și sat se făcea prin luncă, mai la nord).

<sup>16</sup> Dovada acestei imprecizii se găsește în cartea deja menționată de câteva ori, p. 36, fig. 10, în care acest segment de drum era sugerat cu linie întreruptă, dar capătul său sudic era reprezentat ca fiind la vest de intersecția E70 cu șoseaua spre Scrioaștea (spre Pitești), în timp ce, în realitate, el se află la nord de acea intersecție (revedi Fig. 1 a prezentului material).

<sup>17</sup> Datată 8 martie 2013. Partea sudică a tronsonului încă se vede destul de aproximativ, dar traiectoria poate fi intuită.

<sup>18</sup> Fac mențiunea că era un câmp curat, care nu conținea resturi ale altor epoci istorice, inclusiv recente.

Ar fi de făcut aici două mențiuni. Prima este că poziționarea acestui drum roman, lângă o răscruce de drumuri actuale (de bună calitate), ar favoriza teoretic amplasarea unui punct turistic (cu amenajările de rigoare). Aceasta este însă decizia pe care doar autoritățile îndrituite legal o pot lua.

A doua mențiune se leagă de „permisivitatea” propunerilor mele cât și de eventuala temere că monumentul ar putea fi complet distrus de lucrările agricole. Trebuie spus că, prin prisma rezultatelor sondajelor geologice (și sedimentologice, desigur)<sup>19</sup>, riscul unei distrugerii totale este mai mare pentru valuri care, deși mai masive, au o substructură superficială; drumurile, din contră, au o fundație de un metru! Desigur, arăturile vor continua să deranjeze straturile superioare ale drumului, însă cele inferioare par la adăpost. Structura acestor drumuri va putea fi analizată în detaliu pe unul dintre (puținele, în fapt) segmentele mai puțin deranjate de agricultură, cum este cel aflat imediat la sud de Valea Bratcov (revedi Fig. 2).

### Obiectivul 6 – turnul de supraveghere de la Cătunul Măldăeni

La capătul nordic al segmentului de drum roman notat 5c, în șleaurile adânci ale unui drum de țară, au fost observate materiale de epocă romană de o densitate neobișnuită pentru ceea ce arată, de obicei, proximitatea unui drum roman. Distribuția acestor urme, de asemenea, este neobișnuită, respectiv 78 de m în direcția perpendiculară pe drum, respectiv spre vest. Împrăștierea urmelor arheologice spre nord, deși cu o densitate mică la mai mult de 20 de m de drumul de țară, au o extensiune de 38 de m (deși pe un teren în pantă crescătoare). Spre sud de drumul actual stadiul de cultură (respectiv o pârlă) nu a permis observații utile.

Distribuția resturilor materiale în cultura agricolă sugerează un obiectiv de mici dimensiuni, de pildă un turn de supraveghere. Un astfel de obiectiv ar avea un diametru de aproximativ 20 m (cu șanțurile de apărare cu tot), însă urmele sale împrăștiate de lucrările agricole ar putea avea dimensiunile sugerate de dreptunghiul regulat desenat la Fig. 1, respectiv 84 x 63 m, având următoarele coordonate:

Idx	X	Y	Length	Total Length	Heading
1	497061.668	290405.609	83.934 m	---	90.0°
2	497145.603	290405.609	62.846 m	83.934 m	180.0°
3	497145.603	290342.762	83.934 m	146.78 m	270.0°
4	497061.668	290342.762	62.846 m	230.71 m	360.0°
5	497061.668	290405.609	0 m	293.56 m	---

Zona de protecție propusă are o dimensiune de 20 de m de jur împrejur. Nivelul de protecție propus (până la clarificarea situației)<sup>20</sup> este interdicția de edificare.

### Drumul de la Valea Mocanului

Din motive utilitare (separarea arealelor de responsabilitate administrativă), acest drum a fost marcat cu două numere distinte la Fig. 1: nr. 7 pentru sectorul Roșiori și nr. 8 pentru sectorul Măldăeni. Pentru zona de la est de șoseaua judeană, drumul se poate vedea (slab) și pe ortofotografiile românești, și pe Google Earth. El a fost însă surprins excelent într-o fotografie obică luată din dronă, în august 2014, publicată recent în *Antiquity Gallery Project*<sup>21</sup>. Drumul pune serioase probleme de interpretare,

<sup>19</sup> Vezi Raportul de activitate al Etapei 1 a proiectului de cercetare, secțiunea 8.

<sup>20</sup> Probabil prin expertiză geofizică, ceea ce vom încerca în primăvara anului 2015.

<sup>21</sup> Decembrie 2014 (<http://journal.antiquity.ac.uk/projgall/teodor342>, vezi fig. 4).

## DOCUMENTARE

deoarece intersectează valul de demarcație a graniței, însă caracterul său roman este, cu destulă certitudine, deasupra îndoielii<sup>22</sup>. Explicațiile ar putea fi legate de o altă etapă istorică, respectiv de folosirea zonei ca tranzit pentru accesul spre Pasul Bran la începutul veacului al II-lea, deci aproape un secol mai devreme decât amenajarea valului de graniță.

La nord-vest de șoseaua județeană, drumul analizat trece pe teritoriul administrativ al comunei Măldăeni. El este însă suprapus pe primii 375 m de un drum neamenajat, apoi, pe restul traiectoriei spre nord, de un canal pentru irigații. Evident, dacă ipoteza este corectă, atunci canalul de irigații a distrus complet obiectivul. Pentru orice fel de eventualitate, am propus și în acest caz un perimetru de protecție, cu lățimea (bilaterală) de 40 de m, pentru a putea beneficia, în viitor, de eventuale observații ale supravegherii arheologice.

Coordonatele acestui presupus drum, pe teritoriul comunei Măldăeni, sunt următoarele:

Idx	X	Y	Length	Total Length	Heading
1	495987.628	286600.559	2.059 km	---	352.8°
2	495731.964	288644.146	0 m	2.059 km	0.0°

Eugen S. Teodor

11 ianuarie 2015

---

<sup>22</sup> În primul rând este absolut drept (vezi fotografia menționată la nota anterioară), lucru imposibil pentru un drum de țară de epocă modernă. În al doilea rând, în aprilie 2013, când am văzut ambele drumuri de la Valea Mocanului (respectiv cel relativ paralel cu valul și acesta – relativ paralel cu Valea Mocanului), ele aveau același aspect și aceeași lățime. Aspectul distinct de restul câmpului este rezultatul unui mix de materiale specific romanilor, care au *amenajat* traseul, nu doar l-au folosit.