

Segmente ale drumului roman între Câmpulung și Dragoslavele

Eugen S. Teodor, Ion Dumitrescu, Florin Chivoci¹

Rezumat

Despre granița romană din secolul al III-lea, din Muntenia de vest, se știe că ea a fost marcată de un val, în zona de câmpie, în special acolo unde relieful și mediul nu ofereau protecție naturală. La nord de râul Argeș, frontiera romană (sau ceea ce, deocamdată, este considerată astfel) încetează a mai fi un flanc apărat, devenind un culoar montan; în alți termeni – un drum.

În literatura veche au existat discuții despre existența unor scurte secvențe de val, la nord-est de orașul Câmpulung, în apropierea locului unde frontiera romană s-ar fi unit cu „Drumul Branului”, care urcă pe Valea Dâmboviței, totul plecând de la observațiile lui Pamfil Polonic, de la finalul secolului al XIX-lea. O echipă mixtă, compusă din arheologi argeșeni și bucureșteni a realizat mai multe vizite de documentare în zonă, pe trei segmente: Calea Pietroasă, de la ieșirea spre NE din Câmpulung; în zona sudică a satului Nămăiești, pe malul stânga al Argeșului; în zona de nord a aceluiași sat, pe aceeași parte.

Lucrarea prezintă rezultatele cercetărilor de teren efectuate la nord-est de Câmpulung, în satele Valea Mare și Nămăiești, respectiv pe traseul „Căii Pietroase” și pe valea Argeșului, în partea de nord a satului Nămăiești. S-a avut în vedere și compararea rezultatelor verificărilor noastre cu precizările și observațiile făcute de Pamfil Polonic. În vederea identificării punctelor precizate de Polonic, dar și a toponimelor, relevanța lor arheologică fiind deosebit de importantă, s-a recurs la surse cartografice (Harta Szathmári, A Treia Hartă Austriacă, Planul Director de Tragere). Au fost luate în discuție, de asemenea, și observațiile formulate de Dumitru Tudor și Ioana Bogdan Cătănciu, dar și mențiunile cu referire la drumul dintre Dacia Superior și Dacia Inferior și satul Nămăiești, făcute în MDGR.

Astfel, pornind de la toate aceste date, dar și de la invitația făcută de Florin Chivoci, au fost efectuate verificări în zona cunoscută sub denumirea de „Calea Pietroasă” și satul Nămăiești (iunie 2015). În cea de-a doua verificare (1 octombrie 2015) s-au realizat și trei secțiuni topografice.

O primă concluzie ar fi că frontiera romană nu urma cursul actual al șoselei naționale, la sud de Muntele Mateiaș, ci avansa pe Argeșel, până la Valea și Pasul Pravăț, de unde cobora în Valea Dâmboviței, la Dragoslavele. Această concluzie nu este nouă, soluția fiind anterior intuită de Dumitru Tudor (deși nu este clar pe ce bază).

O a doua concluzie este că nu am găsit nicăieri un profil care să recomande un „val”. Obiectivul, cu deschidere totală în jur de 6-8 m, cu mijloc ușor bombat și șanțuri laterale, este aproape cert un drum.

Chiar dacă nu excludem posibilitatea ca în zonă – o zonă sensibilă, în care drumul de la sud-vest se întâlnește cu cel de la sud-est – să fi existat și lucrări de tip tactic, sau „baraj”, singurul element identificat, în mai multe puncte, are caracteristicile unei amenajări rutiere.

Cuvinte cheie: troian, drum roman, tradiție etnografică, cercetare de teren, GIS.

¹ În ordine: Muzeul Național de Istorie a României (esteo60@yahoo.co.uk); Muzeul Județean Argeș (ion_dumitrescu09@yahoo.com); Liceul ”Constantin Brâncuși” Pitești. (florinchivoci@yahoo.fr)

Introducere

Deși segmentul montan al *limes*-ului transalutan s-a bucurat de o preocupare timpurie, inclusiv scurte săpături ale lui Grigore Tocilescu², cunoștințele actuale rareori depășesc limitele fortificațiilor romane. Or, desigur, un *limes* nu înseamnă doar punctele întărite de pe traseu, ci, mai ales, drumul care leagă acele cetăți. Motivele unei asemenea considerații sunt multiple, începând cu explicația etimologică (semnificația inițială fiind aceea de „drum”)³ și continuând cu funcționalitatea întregii amenajări. Dacă pentru segmentul de câmpie – la sud de râul Argeș – s-a putut specula că este o ranforsare a *limes*-ului principal, de pe Valea Oltului⁴, respectiv o linie înaintată, segmentul montan evident nu a jucat un astfel de rol, fiind doar un drum strategic care scurta legătura cu sud-estul Transilvaniei cu cca 100 de km (adică patru zile de drum, pentru caravanele grele!). Surprinzător sau nu, exact despre acel drum știm astăzi foarte puține lucruri; cât despre restul instalațiilor tipice unui *limes*, precum turnurile de supraveghere, nu știm astăzi absolut nimic.

Scurte segmente ale acestui drum sunt totuși cunoscute, și nu de puțină vreme. Așa ar fi, de exemplu, drumul care trece la doar 15 m de poarta de est a fortului de la Jidava, paralel cu cortina, la chiar marginea terasei; este un obiectiv care își așteaptă de multă vreme rândul, pe lista scurtă de priorități; cercetarea lui arheologică ar oferi importante date comparative, atât pentru drumurile la sud de Argeș – care au început să fie identificate de recentul proiect de cercetare (www.limes-transalutanus.ro), dar și pentru alte segmente, aflate în amonte de acest punct.

Cele mai consistente știri anterioare căutărilor noastre, despre partea montană a acestei frontiere romane, se concentrează între Câmpulung și Rucăr. Interesul sporit pentru această zonă este motivat și de situația din teren; dacă un culoar montan oferă în general puține alternative de traseu, la nord-est de Câmpulung situația este una mai specială, tocmai pentru că oferă alternative, cât și probleme strategice oarecum mai speciale. Rolul frontierei în această zonă era de a proteja drumul spre pasul Bran precum și un vechi drum ce venea dinspre Curtea de Argeș⁵, respectiv dinspre *limes*-ul alutan. Deși drumul vechi prin culoar a avut sectoare foarte greu de străbătut, a fost o cale comercială permanentă de comunicare între populațiile de la nord și de la sud de Carpați. Drumul care venea spre Jidava dinspre Purcăreni se numea în evul mediu *Drumul carului* și intersecta dincolo de Câmpulung *Drumul Branului* ce venea din direcția Cetățeni.

Pe de altă parte, ținând cont de înălțimea la care acest drum străbate zona Câmpulungului, ar ieși în evidență un alt rol strategic al său, în raport cu două obiective: pe de o parte față de supravegherea așezării aflate în vatra orașului (cât de mare va fi fost ea), pe de altă parte față de această salbă de localități cu locuire geto-dacă aflate pe sau aproape de fostul *drum al Loviștei (al Sălătrucului)*. După descoperirile din ele, ar fi vorba de culoarul ce pornește din Bughea (3 km vest de Câmpulung), apoi înaintează în direcția Curtea de Argeș. Dincolo de astfel de considerații, traseul *normal* al unui drum roman este pe înălțimi, nu prin văi, iar aceasta ori de câte ori este posibil.⁶

² Gr. G. Tocilescu a făcut săpături la Cetatea Oratei, în perioada 16 iulie – 17 august 1905 – B.A.R., ms. rom. 5137, f. 218-219, la care adăugăm săpăturile secundului Pamfil Polonic din anul 1901 la castelele de la Jidova – vezi rapoartele lui Pamfil Polonic în manuscris – B.A.R., ms.rom. 5137, f. 204-215. Pentru cercetările efectuate ulterior în castelele din culoarul Rucăr-Bran, în amonte de Jidova, vezi Stoia 1981 (p. 377, nr. 130), Petolescu 1983 (511), Bădescu 2009, toate pentru Voinești, și Bogdan Cătănciu 1974 și 1997 (45-47) pentru Rucăr.

³ DLR, s.v. *limes*.

⁴ De unde teoria „*limes*”-ului dublu (E. Fabricius, în RE, XIII, 1926, col. 645, care a dat inițial o explicație în sensul că linia nouă de apărare proteja suplimentar așezările din Oltenia, explicație dusă până la ultimele consecințe de Bogdan Cătănciu 1977, 333, respectiv o dublă linie de apărare, complet funcțională), nu foarte agreat de specialiștii străini (Napoli 1997, 333-334, care nu dezavuează clar teoria, dar tonul comentariilor este cel puțin „prudent”; Napoli citează de asemenea cele mai vechi teorii ale „*limes*-ului dublu”, care datează de la finalul veacului al XIX-lea, idem, 333, nota 23), cel puțin pentru faptul că examinarea analogiilor din Marea Britanie (Zidul lui Antoninus în fața Zidului lui Hadrian) și Germania (*limes*-ul Raetiei în fața *limes*-ului dunărean) conduce către alte concluzii.

⁵ Mihaela Avram, 2013, p.207. E vorba de fragmente de *drumuri ale carului* cum sunt *Calea Carului* în Mățău și *Drumul Carului* din partea de răsărit a fortului Jidava. Acesta din urmă era în antichitate un fragment din drumul comercial care se continua spre Cumidava, întrucât toponimul *Drumul Carului* reapare la nord de Rucăr (dincolo de granița transilvană), unde există, de asemenea, urme de fortificații romane.

⁶ Teodor 2013, 103-105. Excepții pot să survină, și nu puține. Tot culoarul amonte de Pitești este un astfel de caz, în primul rând datorită dificultății de a construi pe o creastă segmentată (presupunând multe urcușuri și coborâri, cu

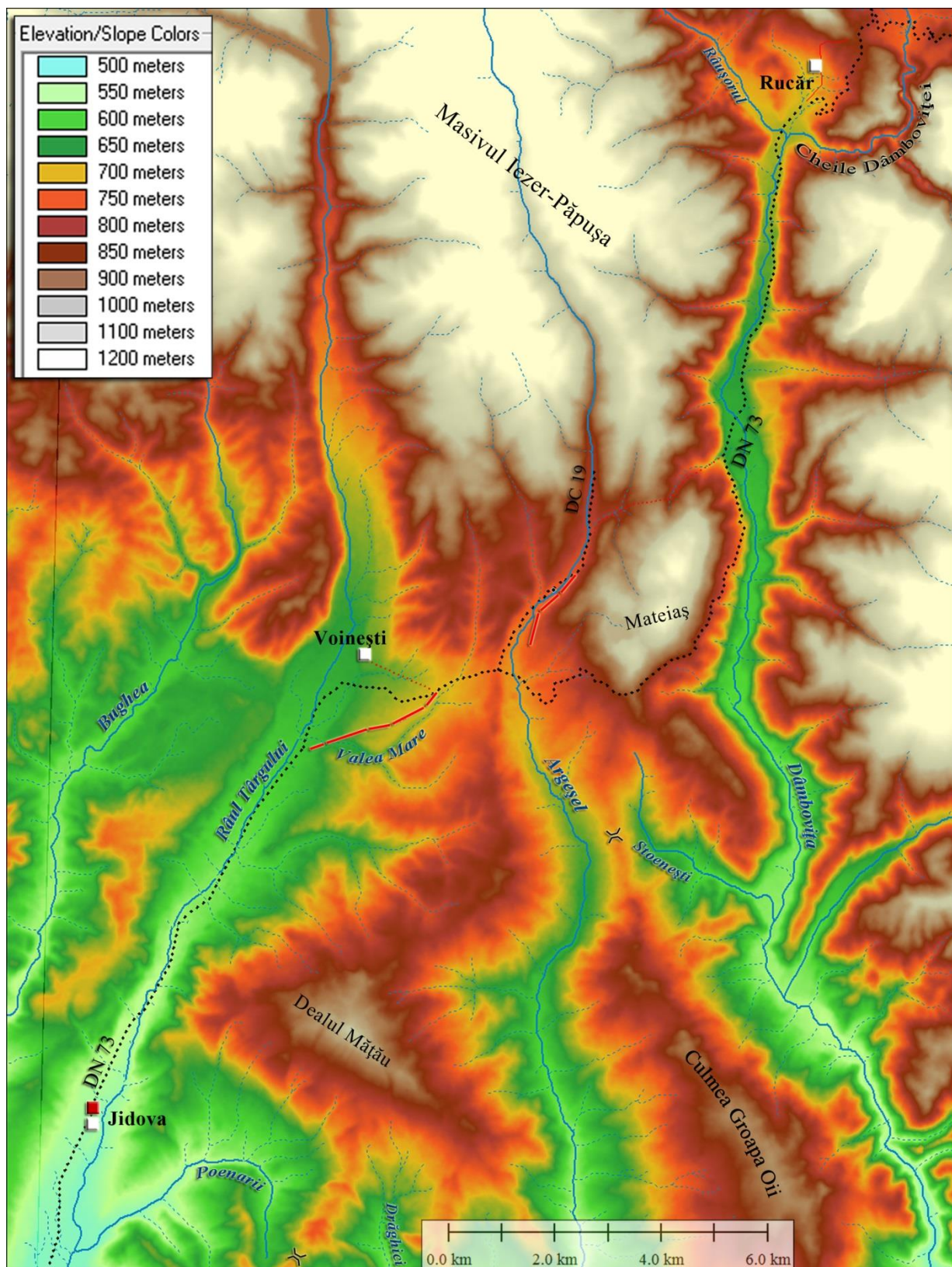


Figura 1. Harta traseului montan între Jidova și Rucăr.
Proiecție UTM (zona 35). Suport teren SRTM, rezoluție 30 m.

Legendă:

- pătrate albe: forturi ante 118 p.Chr.; pătrat roșu – fort al Limes Transalutanus;
- linie neagră punctată: șosele actuale; linie roșie: traseul probabil al drumului roman;
- linie roșie punctată: traseu obligatoriu.

diferențe de cotă mari), precum cea care mărginește (de ambele părți) Râul Târgului. Excepția nu se mai produce atunci când drumul de creastă este accesibil (cazul Calea Pietroasă, vezi infra), sau când calea de creastă este mai scurtă.

În aval de Jidava lucrurile sunt oarecum clare, traseul antic fiind marcat de două cetăți semnificative, documentate încă de la finalul veacului al XIX-lea, de Grigore Tocilescu și Pamfil Polonic. În dreptul orașului Pitești *limes*-ul traversa cel mai important râu de pe traseu, Argeșul, foarte probabil pe un pod protejat de un fort relativ mare⁷, continuând spre nord pe singura cale de acces posibilă, pe Râul Doamnei, până la confluența cu Râul Târgului, păzită de cel mai mare fort al întregului *limes*, cel de la Purcăreni, a cărui funcție strategică (supravegherea traversării apei), dar și poziționare tactică (chiar la marginea terasei) este perfect similară cu pierdutul fort de la Mărăcineni (Pitești). De aici drumul urca pe marginea Râului Târgului, pentru a ajunge la Jidova, aflată la o distanță considerabilă, respectiv 33,5 km⁸, traseul drumului antic neputând fi foarte diferit de drumul medieval și modern, terenul nelăsând variante.

Din acest punct, spre nord, pentru a ajunge în pasul Bran (în care avem o fortificație romană, la Drumul Carului, scutindu-ne de îndoielei asupra țintei)⁹, drumul trebuie să ajungă pe altă vale majoră care conduce spre crestele Carpaților, respectiv în Valea Dâmboviței; pentru a ajunge acolo, drumul trebuie să traverseze însă și Valea Argeșelului (figura 1).

Chestiunea a fost remarcată de arheologi, care i-au oferit o atenție sporită. Vom încerca în continuare să vedem care este documentația pentru traseul graniței romane între Câmpulung și Dragoslavele.

Istoricul documentar

În arhiva nepublicată a lui Pamfil Polonic există următorul pasaj¹⁰:

Și într-adevăr cercetând am dat în satul Valea Mare, la sud-est (?) de valea Borasci¹¹, care curge prin sat, de urmele Troianului. Și aici este construit numai de pământ având în mijlocul lui ca întotdeauna un strat de pământ ars, trece chiar prin casa lui Niță Oane, trece prin gradina lui Niță Măcărescu, apoi în gradina lui Ioan Măcărescu și se pierde în gradina lui Gh. Manda, spre Piatra Nămăieștilor. Valul are aici tot formă bombată, este lat de 10 pași și de ½ m înalt și l-am regăsit pe o lungime de ½ km. Cu toate cercetările nu am mai dat de aici de val.

În sud de Piatra Nămăieștilor se vede niște brazde numite răzoare, de ½ km lungi care seamănă unei întărituri, dar fiind numai în formă de trepte și neavând formă deslușită de val, poate că sunt numai urmele unor drumuri vechi sau adevărate răzoare.

Satul Valea Mare era notat, ca atare, de harta Szathmári¹² (1864, cu date topografice din deceniul anterior), localizat la nord-est de orașul Câmpulung și imediat la vest de râul Argeșel. Satul era traversat de un pârau

⁷ Dicu 2000, 40-41; Teodor 2013, 95-97, cu comentarii detaliate asupra ipotezei lui Dicu.

⁸ Teodor 2013, 217. Distanța este la limită pentru o „stație”, mai ales într-o regiune perimontană, mai dificilă decât un drum de câmpie, și trebuie măcar să ne întrebăm dacă nu lipsește un fort pe parcurs. Problema absenței unor elemente ale *limes*-ului între Purcăreni și Jidova și-au pus-o și alții, înaintea noastră; de exemplu, Ioana Bogdan Cătănicu (1986, fig. 1) sugera că pe această distanță lipsește nu un fort, ci două.

⁹ Costea 1996, 134-135.

¹⁰ Biblioteca Academiei, mss. 5137, fila 268.

¹¹ Cu o ortografie încă uzitată la finalul veacului XIX; s-ar citi „Borăști”, cuvânt care ar fi avut semnificația de „mlaștini” (prof. Marin Bădescu, comunicare personală) și care ar fi vechiul nume pentru pârau Bratia. Din păcate, Valea Bratia nu este aici, ci la vest de Râul Târgului, fiind vorba, probabil, de o confuzie (nu ar fi prima). Presupunem că este vorba în realitate despre Bărăția, așa cum Dumitru Tudor a „tradus” fără multă vorbă (vezi mai jos). Cursurile mici de apă nu au nume stabile, fiind obiectul unor continue schimbări. Astfel, Valea Mare se numea la mijlocul veacului XIX... Budari, așa cum figurează pe harta Szathmári; „Valea Mare” pare, în această lumină, un soi de perifrază pudică. Pe harta Szathmári satul Valea Mare apare foarte la vest (în zona de est a actualei localități figura un alt sat, Valea Fcii), practic pe muchia dealului care dădea spre Valea Argeșelului, care spre sud avea o deschidere de peste un kilometru, fapt rar în perimetrul montan. O asemenea perspectivă largă ar putea explica numele satului mult mai bine decât micul pârau, care în fapt se numea altfel. Pe de altă parte, tradiția localnicilor numește zona Văii Bărăția cu numele „Bărăcea”, iar în chiar zilele noastre există în zonă nu mai puțin de patru străzi cu numele Barăci (primăriile din zonă sigur nu au foarte multă imaginație). Cum Bărăcea și Borăști sunt fonetic destul de apropiate, sursa confuziei este acum destul de clară.

¹² Vezi documentarul despre Harta Szathmári (<http://www.limes-transalutanus.ro/documentare.html>).

(numit însă, pe vremea aceea, Budari), venind de pe înălțimile de la nord, luând apoi curs SV și vărsându-se în Râul Târgului, în partea nordică a orașului. Satul își conservă numele și în perioadele următoare, apărând în A Treia Hartă Austriacă (1910) și în Planul Director de Tragere (3753 din 1958)¹³, dar a primit de la comuniști un appendix mai degrabă confuz, numindu-se din anii 80 ai veacului trecut Valea Mare-Pravăț; confuz fiindcă este numele unui pârâu care se varsă în Argeșul 4 km mai la nord, pe partea opusă, estică, acolo unde există și satul Gura Pravăț. Între cele două comunități – Valea Mare-Pravăț și Gura Pravăț, există o altă comunitate, deloc nouă, Nămăiești, despre care vom vorbi mai pe larg. Satele Nămăiești și Gura Pravăț și-a păstrat numele, după cum figurează pe hărțile recente¹⁴. Așadar, acest drum trecea prin Nămăiești și șaua Pravăț¹⁵. În culmea Pravăț se regăseau cele două sensuri ale termenului („drum pe culme” și „frontieră”) întrucât satul Dragoslavele a avut în Evul Mediu rol de vamă¹⁶. Valea Mare-Pravăț este centrul administrativ al comunei cu același nume (care a înglobat și Gura Pravăț, explicând oarecum numele comunei, dar nu și al satului de reședință)¹⁷. Satul aflat imediat la vest de Valea Mare are un nume care ne interesează în mod special, respectiv Pietroasa; administrativ este sat, în fapt – un cartier care se interpune între Valea Mare-Pravăț și Câmpulung. La o privire mai atentă, Pietroasa cea veche¹⁸ pare astăzi împărțită între un cartier mărginaș al orașului și un cartier al satului Valea Mare.

Privind Figura 2, vedem la est Pietroasa, având la limita sa nordică biserica din Valea Mare, alături de cimitirul său (deci delimitarea administrativă de pe geoportalul ANCPİ nu poate fi decât greșită). Spre vest avem Calea Pietroasă, care poate fi interpretată, în consens cu uzul general al limbii române, drept „drumul care duce la...”. Doar cu 30 de ani în urmă, Calea Pietroasă ducea direct spre Pietroasa¹⁹, însă un segment al său a suferit eroziuni (cu linie punctată) și a fost părăsit. Calea Pietroasă, devenită Strada Pietroasă, mergea în aceeași direcție, dar pe o cale ocolită, pe curba de nivel, evitând dealul alăturat, cel cu eroziunea. Într-un moment următor, a fost amenajată o stradă paralelă, dar aflată ceva mai sus, care a fost numită Strada Pietroasă II, pentru bunul motiv că localnicii știau de Calea Pietroasă, care se afla sus, pe deal. În fine, deși harta ANCPİ spune că strada aflată în poziția cea mai înaltă, spre sud, s-ar numi Mircea cel Bătrân, afișajul urban arată o „Strada Pietroasă III”, tradiția fiind aici mai puternică decât naționalismul.

¹³ Ambele hărți se pot descărca de pe geoportalul Geospatial, reproiectate în Stereo 70 (proiecția oficială a României, vezi http://www.geo-spatial.org/index.php?s=download&c=dow_harti_vechi).

¹⁴ Un fișier de localități, descărcat cu câțiva ani în urmă de pe site-ul Geospatial (<http://www.geo-spatial.org/>), însă dispărut între timp, dar materiale comparative se pot găsi și în alte părți, precum geoportalul ANCPİ (<http://geoportal.ancpi.ro/geoportal/viewer/index.html>), dar și pe Google Maps, Open Street Map. A se observa că delimitarea localităților, pe acest fișier vectorial de la Geospatial, așa cum arată la Fig. 3, este diferită de o altă hartă foarte recentă, ilustrată la Fig. 2, și care provine de pe geoportalul ANCPİ, citat supra. Nu ne asumăm diferențele, fiindcă nu ne aparțin, dar nici nu ne-am propus să clarificăm lucruri care nu se află în curtea arheologilor. Semnalăm doar problema, pentru a sugera multă prudență în creditarea unei hărți sau a alteia, chiar provenite din surse oficiale sau de specialitate (precum Geospatial).

¹⁵ În Dicționarul limbii române (1984) cuvântul *pravăț* a avut ca prim sens pe acela de drum drept spre o culme, al doilea fiind cel de direcție a unui hotar. În DAR 2002 se regăsește sensul „drum pe culme”, iar o sursă mai veche (Scriban 1939) spune doar „drum drept”. Oricum ar fi, toate sursele lingvistice concordă a se referi la un drum pe culme (secundar: într-o zonă de graniță).

¹⁶ Avram 2013, 206. Pe versantul vestic al Văii Topologului, în Sălătrucu, o culme străbătută de un drum s-au numit *Pravăț*.

¹⁷ Valea Mare a fost întemeiată de imigranți transilvăneni în secolul al XVIII-lea ca urmare a persecuțiilor habsburgice. Românii ungureni s-au stabilit și în alte sate din jurul Câmpulungului, precum Vișoi, Bughea de Jos, Bughea de Sus, Mărcuș, Bărbușa, Șelari, Pietroasa. Satul Valea Mare ar avea un dublet în sud-estul județului Covasna, care se înscrie în șirul așezărilor românești retrase spre munte sub presiunea colonizării secuiești: Brețcu, Zagon, Valea Mare, Mărcuș, Dobârlău, Vâlcele. Mărcuș este și denumirea unui cartier din Câmpulung, Brescu este parte a satului Văleni de pe Valea Topologului, iar Zagon este actualul Zigoneni, loc primit de ungureni la sud de Curtea de Argeș (Avram 2013, 280).

¹⁸ Nu este clar cât de veche. Pe Harta Szathmári zona apare inscripționată Vișioiu, referindu-se însă la mahalaua nord-estică a Câmpulungului. Ceea ce am notat la Fig. 2 „Strada Pietroasă III” figurează în hartă ca drum, zona nefiind însă locuită, dar întărind explicația „Calea Pietroasă”, de mai sus. Harta Specht (1791) consolidează această impresie, dar oferă și sugestia foarte clară că acea „Cale Pietroasă” (și continuarea de pe deal) era în epocă drumul principal care ieșea din oraș, spre nord-est.

¹⁹ Așa figurează pe hărțile militare din anii 80. Traseul nu este însă nou. El figurează pe harta Specht (1791), ca principala șosea dintre Câmpulung și Valea Mare (scrisă greșit – Valte Mare). Detaliul este important, fiindcă harta Specht este cea mai veche de care beneficiem în Muntenia, și, în ciuda erorilor sale foarte mari (vezi comentariul de pe site-ul de proiect, <http://www.limes-transalutanus.ro/documentare.html>), ilustrează o epocă *dinaintea* modernizării drumurilor.

din hărțile recente. Decriptarea vine de pe Harta Szathmári, care numește satul Nămiești – „Nemoiești”, iar actualul monticol Mateiaș – „Piatra Nemoieștilor”²². La sud de cariera de la Mateiaș, mai ales pe latura de SE, putem vedea pe ortofotografii „răzoarele”, dar care, după dispunere (în șiruri paralele, pe trei sau patru rânduri, la distanțe relativ regulate, în jur de 20 m), par mai degrabă terasări în vederea unor culturi, probabil livezi, dispărute cu multă vreme în urmă. În plus, aceste presupuse „fortificații” sunt dispuse în Valea Dâmboviței, despre care acum știm sigur că nu era ocupată de romani, decât de la Dragoslavele în sus.

În articolul său din 1955, în care rezuma cunoștințele pentru tronsonul montan al *Limes Transalutanus*, Dumitru Tudor folosește și el două citate din Tocilescu și Polonic, care seamănă bine cu documentul transcris de noi mai sus, dar nu într-un tot:

1. *În comuna Valea Mare, la est de Câmpulung, se vede un troian făcut din pământ roșu și straturi de cărămizi, cu direcția de la Câmpulung spre Nămiești.*

Imediat apoi, D. Tudor introduce al doilea citat, cu fraza:

2. *În aria satului Valea Mare, P. Polonic l-a mai precizat /troianul, n.n./ și în alt punct: Cum treci Argeșelul, în deal la Valea Mare, apuci pe drumul pe lângă biserică și când cobori în valea Petroasa²³, găsești iarăși urme de pământ ars.*

Problema este că Tudor folosește o singură notă pentru ambele texte, care de fapt se referă la trei documente diferite²⁴, fără a preciza care citat provine din care sursă. Problema și mai mare este însă că Tudor nu și-a dat seama că vorbește despre unul și același punct, în primul caz fiind repere date de un călător care vine de la Câmpulung, iar în al doilea – repere pentru călătoria inversă. Confuzia se transmite desigur și schiței de hartă (Tudor 1955, 89, fig. 1), în care drumul roman este schițat la nord de drumul național din vremea noastră, când, în realitate, el trebuie să se afle, cu necesitate, la sud de acesta, acolo unde există atât Valea Bărăția (așa cum a citit Tudor, probabil corect), dar și singura biserică din zonă (cea aparținând de satul Valea Mare, marcată la Fig. 2)²⁵.

Tudor a făcut și cercetări proprii, după cum afirmă, dar comentariile legate de cele din urmă se limitează la constatarea că „urmărind pe teren afirmațiile lui P. Polonic, ele se confirmă” (Tudor 1955, 94). Curios este că, deși pornea de la o schiță greșită, Tudor a ajuns la concluzia corectă, și anume că drumul roman nu ocolea Muntele Mateiaș pe la est, precum șoseaua modernă, ci pe la vest, făcând astfel o economie de câțiva kilometri; ceea ce vom vedea mai pe larg ceva mai jos.

În fine, datorăm o ultimă opinie expertă Ioanei Bogdan Cătănicu. Într-o notă de subsol (rezervată subiectelor minore) declară că a făcut cercetări în zonă, în 1972, constatând că „așa-zisul *vallum* nu era decât o formațiune naturală, produsă de o alunecare, relativ recentă, deoarece nu putreziseră încă crengile arbuștilor îngropați în solul feruginos, considerat – din cauza culorii culorii – pământ ars” (Bogdan Cătănicu 1997, 85, nota 85). O logică mai puțin autoritaristă i-ar fi spus reputei arheoloage că arbuștii ei – relativ recent, după cum spunea – nu ar fi putut fi arbuștii lui Polonic, secerăți de vremea potrivnică în jur de 1900²⁶, deci troianul sesizat de Polonic ar fi putut fi în altă parte... Astfel de intervenții intempestive ale unor specialiști renumiți nu rămân de obicei fără consecințe istoriografice; astfel, C.C. Petolescu (2000, 198-202) prezenta toate aceste argumente, fără a contrazice niciuna din aceste observații arheologice (deși reciproc incompatibile), pentru ca într-o lucrare de referință precum *Istoria românilor* Dumitru Protase (2001, 128-131) să concluzioneze că „Troianul nu s-a mai putut identifica între Pitești și Câmpulung. Porțiuni de val nu

²² În epoca lui Polonic, noul nume – Mateiaș – era nu doar folosit (v. Marele Dicționar Geografic, vol. 4, 466), dar născuse deja legende istorice. Este limpede că topograful știa numele de la informatori locali. Pe harta Specht (1791) satul figurează drept „Nunojesti”, iar Mateiașul drept Piatra Nunuleștilor (? ortografie și grafică nu foarte clare). Specht nu „documentează” un alt nume, ci practic confirmă realitățile de la jumătatea veacului următor, erorile de transcriere ale numelui localităților fiind pe această hartă aproape o regulă.

²³ Pare un alt nume al Văii Mari, care a dat numele comunității Pietroasa, așa cum figurează în hărți, pe exact amplasamentul cel mai probabil al monumentului semnalat de Polonic, deci în imediata apropiere a bisericii.

²⁴ Tudor 1955, 94, nota 1: manuscrise BA: Tocilescu nr. 5137, p. 268 (acesta este cel citat de noi supra) și nr. 5138, p. 342; Polonic, notițe, XVII (mss. la Muzeul Național de Antichități).

²⁵ O altă biserică se află în apropierea fortului și termelor de la Voinești, dar aceasta se află la cca 1 km nord de Calea Pietroasă, pe direcția nepotrivită.

²⁶ Un argument similar a adus și Costin Croitoru (2002, 84-85), dar el considera (pe vremea aceea...) că ar fi vorba despre un val (care ar fi trebuit dus de la Argeș până pe crestele munților), în timp ce noi avem convingerea că este vorba despre un drum, valul nefiind necesar (sau util, în vreun fel) într-un coridor montan.

s-au observat, în continuare, la nord de Câmpulung și nici lângă castrul de la Rucăr”. Precizăm imediat că noțiunea de „troian” ar trebui luată aici *cum grano salis*, ea putând însemna orice rambleu, indiferent de funcționalitatea sa veche (val de hotar sau drum).

În fine, tot la capitolul materiale documentare ar veni niște rânduri din Marele Dicționar Geografic al României (vol. IV, 1901, 466). Așa ar fi două legende legate de fondarea mănăstirii Nămăești²⁷, pe care le reproducem aici, pentru conveniență:

Istoricul Engel zice că Apostolul Andrei, insarcinat cu propagarea Evangheliei în Bizanț, Tracia, Scitia și ambele Dacii, coborînd din Dacia superioară în Dacia inferioară, pe la Bran (pe la Zărnești) și ajungînd la locul acesta, s'ar fi uitat pe fereastra unui templu păgîn ca să vadă un preot, de la care vroia să înceapă propaganda creștină și neșărind pe nimeni în templu, se zice că s'ar fi întors către soții săi de călătorie și ar fi zis: nemo est; de unde Nămăești.

Dincolo de etimologia populară (ridicolă într-o lucrare enciclopedică)²⁸ și de protocronismul amuzant (apostolul Andrei a trăit înainte de cucerirea Daciei) intrigă faptul că legenda (născută probabil din mediul monahal) știa deja ceva care nu era știut de nimeni, la finalul veacului al XIX-lea (Polonic căuta *limes*-ul pe partea cealaltă a Mateiașului!), și anume că drumul care venea din Dacia Superioară, mergând spre Dunăre, trecea prin Nămăești. În fine, ar fi de remarcat și „templul” păgân, idee care cu greu s-ar fi născut dacă în zonă nu ar fi existat ruine.

O doua legendă, de această de certă origine populară, vorbea despre un cioban care își păștea oile „pe o piatră mare”. Adormind acolo, i s-a arătat în vis Maica Domnului, care i-a spus să sape sub el, că va afla o icoană într-o bisericuță de piatră. Legenda icoanei celei vechi este încă exploatată de media²⁹... Ideea transmisă este aceeași, a unor misterioase construcții în piatră, de demult. Demn de remarcat este că biserica este parțial construită în golul stâncii, practică în general cunoscută pentru chilii de la începuturile evului mediu, care însă nu se bucură de studii aprofundate, pentru a putea acredita o datare, fie și ipotetică.

Același articol din MDG mai face însă o afirmație curioasă:

Pe lunca Argeșului, la locul numit Valea-lui-Bragă și pe Mateiașul, se văd numeroase dovezi de războaie ale trecutului: ghiulele, oase de oameni, coșciuge de piatră, toate atâtea probe neindoelnice că pe aceste locuri s'a varsat sînge în mai multe rînduri.

„Ghiulele” și „oase de oameni” nu ar fi atât de neobișnuit. Dar „coșciuge de piatră”?...

Acestea sunt genul de argumente documentare care ar trebui să suscite interesul arheologilor. Exact ceea ce s-a întâmplat.

Cercetarea de teren

În primăvara anului 2015 coordonatorul proiectului de cercetare Limes Transalutanus a fost contactat de Florin Chivoci, profesor din Pitești, care are casa părintească în cartierul Pietroasa din Câmpulung. Florin a trimis câteva fotografii de pe Strada Pietroasă III, făcute din spațiul public, cam de la distanță (toate obiectivele erau aliniate în grădinile gospodarilor), dar interesante, deși nu complet edificatoare. S-a decis atunci că o vizită în teren este necesară. Evident, în prealabil arheologul a făcut investigațiile necesare despre zonă, inclusiv o răbdătoare lectură a surselor scrise, dar și a ortofotografiilor. Această investigație a produs, finalmente, notarea în GPS a unor prezumtive obiective liniare la sud și est de Nămăești.

Vizita a avut loc pe 20 iunie, în condiții nu foarte favorabile, cu o vegetație mare, destul de supărătoare în special pe Calea Pietroasă. După parcurgerea integrală a acestui traseu de pe deal, a urmat o vizită în cătunul

²⁷ Atestată deja la începutul sec. XVI (cf. <http://www.crestinortodox.ro/manastiri/manastirea-namaiesti-117499.html>).

²⁸ Așa cum nepotrivită ni se pare interpretarea lui Gr. Constantinescu (2008, 69), care propune o etimologie referitoare la numele satului pornind de la rădăcina *nemos*, care însemna sanctuar (nu este clar în ce limbă sau de care origine). Astfel, originea toponimului ar fi justificată de peștera existentă, în care ar fi fost inițial templul dacic (?), iar ulterior biserică rupestră. O altă ipoteză ar avea ca bază numele *Nămaiu*, cu sufixul *-ești*, nume atestat în onomastica medievală, respectiv în secolul al XVI-lea (DOR, 331-332).

²⁹ <http://www.crestinortodox.ro/icoane-facatoare-minuni/icoana-maicii-domnului-la-manastirea-namaiesti-119788.html>.

estic al satului Nămăiești, numit Șelari (vezi Fig. 3), pe partea stângă de pâraul Argeșel, urmărind un traseu aflat imediat la nord de Șelari. O a treia parte a scurtei excursii s-a făcut prin sat, urmând șoseaua comunală 19, până la punctul în care aceasta traversează Argeșelul, urmând apoi traseul spre aval, pe malul răsăritean al râului. Această parte a excursiei a fost și cea mai interesantă, fiindcă a adus dovezi importante că eram pe drumul cel bun, însă expediția a fost întreruptă la ora prânzului, de o furtună care excludea continuarea activității în aceeași zi.

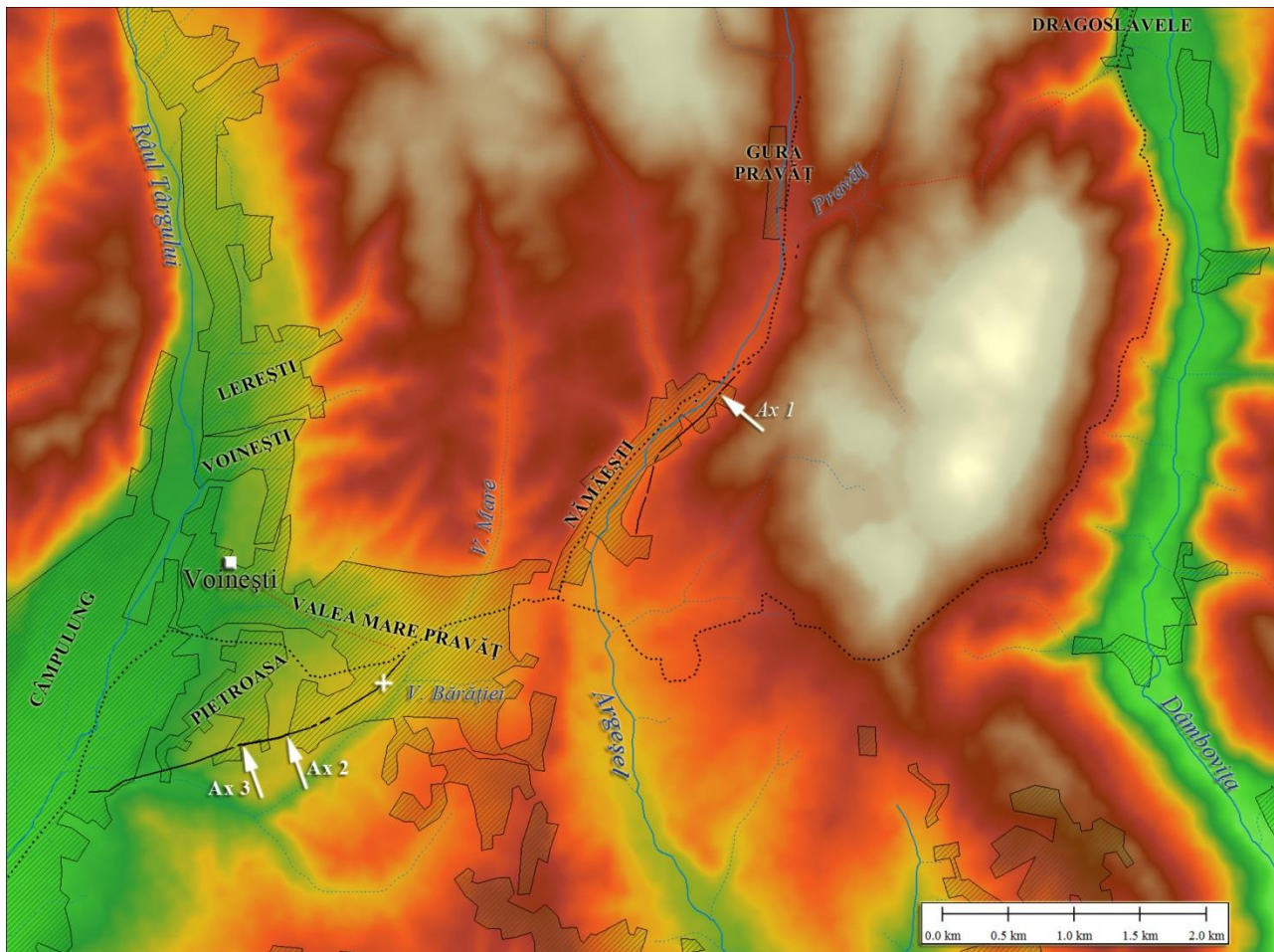


Figura 3. Harta detaliu a zonei dintre Câmpulung și Dragoslavele. Proiecție UTM, suport teren SRTM.

Cu negru – traseul probabil al drumului roman (cu linie groasă segmentele confirmate); săgeți – cele trei secțiuni topografice (vezi infra). Cruce albă – biserica din Valea Mare-Pravăț. Pentru alte elemente de legendă – vezi Fig. 1

O altă deplasare în zonă s-a făcut pe 1 octombrie, în același an, de această dată împreună cu Ion Dumitrescu, de la Muzeul Județean Argeș, dar și cu un tânăr colaborator al instituției (Andi I. Pițigoi). Scopul, dincolo de un necesar schimb de opinii, la fața locului, a fost realizarea unor secțiuni topografice simple, uzând de două jaloane metalice, două rulete, o sfoară și o nivelă. Rezultatele acestor cercetări vor fi descrise, pe scurt, mai departe.

Vom începe prezentarea cu locul care nouă ni s-a părut cel mai expresiv, notat la Fig.3 drept „Ax 1”. Zona este relativ intens locuită, având doar câteva proprietăți neconstruite, pe care s-au putut face observații mai detaliate. În acest punct a fost găsit un segment din ceea ce pare un drum antic, lung de numai 23 de m, suprapus nemijlocit de casa vecinului de la SV (unde drumul intra exact pe mijlocul casei), în timp ce, pe restul proprietății, spre NE, pe alți 36 de m, pe direcția de azimut, a fost complet distrus de o construcție care între timp a dispărut. Așa cum se vede la Fig. 4, prezumtivul drum are o lățime de 7,45 m (atât cât a raportat și Polonic), și o înălțime de 0,67 m, măsurată de la NV (spre râu), sau 0,74 m, măsurată spre SE (spre munte). Coordonatele geografice ale punctului unde s-a făcut măsurătoarea sunt: 45.31055205° N, 25.12172882° E. Din câte ne-am dat seama înțepând solul cu jalonul, sub iarbă nu se află piatră, deși piatra

nu lipsește deloc din zonă (am avut probleme să găsim un loc în care să înfigem jalonul, pe laterale), ceea ce desigur nedumerește, dar confirmă pe Polonic. Atât cât ne putem da seama din profilul topografic, spre NV nu a fost săpat un șanț, terenul fiind în pantă coborâtoare spre râu. Din contră, spre SE s-a săpat un șanț substanțial, din care a fost luat tot materialul necesar ridicării drumului³⁰. Un mod foarte expeditiv de a face lucrurile, cu materiale cât se poate de... locale...

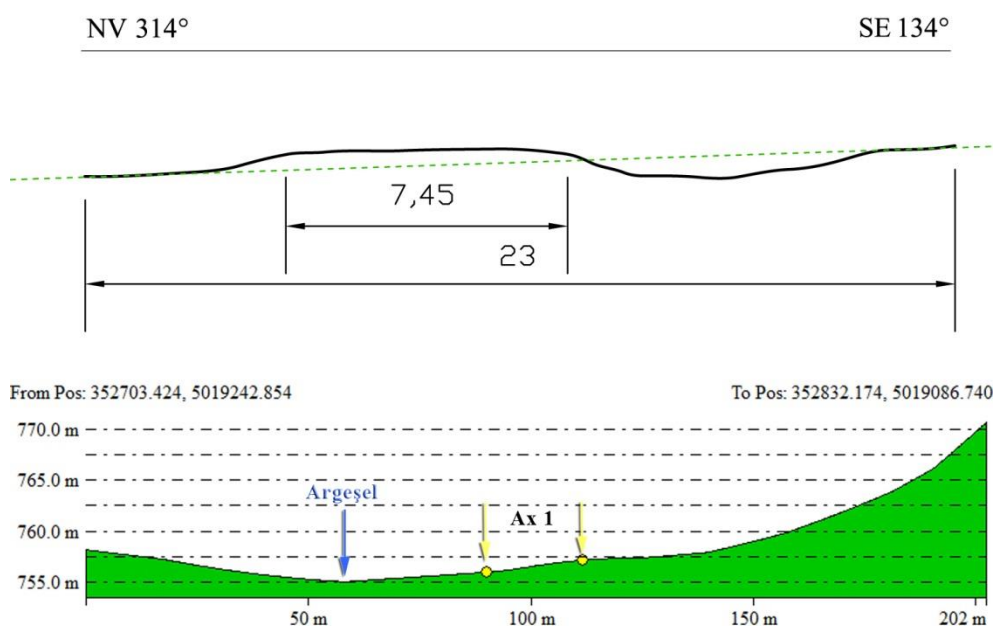


Figura 4.

Ax topografic manual (sus) și automatic (SRTM, rezoluție 30 m, jos). Coordonate UTM. „Ax 1” la fig. 3.

Linia verde întreruptă reprezintă înclinația generală a terenului în zona de lucru.



Figura 5.

Fotografie din nordul satului Nămăiești, în punctul notat la Fig. 3 “Ax 1”.

Vedere spre sud, 20 iunie 2015.

De-a lungul malului pârâului Argeșel, pe aceeași parte stângă, au mai fost găsite câteva poziții interesante, care ar trebui să rămână în atenție, dar în care situația a fost mai puțin clară. Așa este, de pildă, un punct aflat la 330 m SV de anteriorul, în care marginea terasei majore a râului pare consolidată, și chiar ușor ridicată, așa cum este ilustrat la Figura 6. Dacă a existat un șanț spre munte – el a fost colmatat și nu se mai vede.

După expediție, au fost găsite, pe ortotografiile, noi indicii ale existenței unui drum, și la nord de punctul numit Ax 1.

Un lucru care se poate spune de acum, de la acest stadiu incipient al cercetării, este că, în cazul în care obiectivul aflat în satul Nămăiești, pe malul estic al Argeșelului, se va dovedi antic, el nu poate fi un val, ci un drum. Lucrul este dovedit de două serii de fapte independente. Este vorba, în primul rând, de volumul dedus al construcției, de sub 4 m³. Așa cum deja s-a demonstrat, valul transalutan, unde apare, are volume

³⁰ Peste linia verde din desen s-a adăugat o masă de pământ de 3.2 m³ la fiecare metru liniar, în timp ce din șanț (sub aceeași linie) a fost scoasă o cantitate echivalentă, respectiv 3.1 m³ (calcul AutoCAD).

construite de 15-20 m³ (Teodor 2013, 108). În al doilea rând, este vorba despre poziția obiectivului liniar în peisaj. Valea Argeșelului este îngustă și abruptă, în special marginea sa răsăriteană, unde avem o diferență de nivel de peste 400 de metri pentru o distanță de numai doi km; partea de jos a pantei este cea mai abruptă, cu o înclinație medie de aproape 25°, fiind improprie acțiunilor militare. Dacă totuși inamicul ar ajunge în acea poziție, valul s-ar afla în poziție vulnerabilă, constituind un obstacol mult mai modest decât muntele, deci inutil. Cine ar fi dorit eventual să facă un val, aici, ar fi trebuit să-l facă pe malul opus al râului, pentru a obține o poziție dominantă; dar este foarte puțin probabil ca cineva să fi avut acest interes.



Figura 6.

Fotografie realizată la 330 SV de anterioara, pe aceeași parte a râului Argeșel.

Vedere spre sud, 20 iunie 2015.

O cercetare similară s-a realizat în zona Căii (sau Străzii) Pietroase III. Și acolo, ca și la Nămăiești, prezumtivul obiectiv antic se află aproape de drumul actual, fiind relativ paralel, spre SE, suprapus de gospodăriile actuale (așa cum constata și Polonic). Trebuie spus că la est de biserica satului Valea Mare (marcată cu cruce la Fig. 2 și 3) nu a fost găsită nici o dovadă, sau măcar sugestie, că ar exista edificare romană în apropiere, ceea ce ar fi și foarte greu, zona fiind dens construită în epocă recentă. Linia desenată la Figura 3 este doar o sugestie oferită de paralelismul dintre drumul roman și Calea Pietroasă (III), cât și de convergența cu actualul drum național, care traversează dealul dinspre Argeșel în punctul său cel mai jos, adică un loc favorabil de trecere în următoarea vale de la răsărit. Oricum, în scurta perieghetză în spatele bisericii, dincolo de poarta cimitirului, am avut impresia că ar fi posibil ca drumul să coboare spre Valea Mare. Dacă ar fi așa, atunci acest drum ar ieși imediat la SE de vărsarea Văii Bărăția în Valea Mare, dând astfel dreptate lui Polonic. Cum anume ar trece însă drumul peste dealul de la est (cu aproape o sută de metri mai înalt), este foarte greu de spus, fiindcă singurul punct favorabil de traversare este șaua amintită, dinspre nord; în această situație, drumul ar fi trebuit să treacă întâi Valea Mare, dar imediat apoi și Bărăția, iar toate acestea datorită unui viraj neinspirat, în dreptul actualei biserici. Nu prea seamănă a inginerie romană... Dovezi pertinente ale prezenței drumului roman nu am găsit, de altfel, nici pentru următorii 400 de m spre SV de biserică. Primul lucru cu adevărat interesant, semănând cu un drum, aflat la cca 25 m de spațiul public, în curtea unei gospodării, se afla la 430 m SV de intrarea în biserică; din nefericire, nu am primit permisiunea de a face fotografii și măsurători³¹.

Un lucru asemănător s-a întâmplat la o gospodărie din zona intersecției străzii 1 Decembrie 1918 cu Calea Pietroasă (III). Acolo am primit permisiunea să intrăm în vizita din 20 iunie, dar neavând instrumente de desen a trebuit să ne mulțumim cu câteva fotografii (nu foarte utile, iarba fiind înaltă). O tentativă separată a colegilor³² de a vizita locul s-a lăsat cu amenințări cu poliția. La vizita noastră din 1 octombrie nu era nimeni acasă, decât mulți câini agitați, în chiar bucata de teren scoasă la vânzare, pe care ar fi dorit să facem măsurători. A trebuit și aici să ne mulțumim cu fotografii din stradă, dar de această dată cu o vegetație mai mică (Fig. 7). Acest loc, aflat la SV de casa cu nr. 3, este și locul cel mai interesant de pe Calea Pietroasă³³, cu un „val” foarte lat (probabil 8 m) și neobișnuit de înalt (în jur de un metru, poate mai mult, spre stradă), și cu șanț distinct vizibil spre SE.

³¹ Ceea ce nu l-a împiedecat pe cetățean să se laude cu medaliile primite de... bunicul său, în război, sbulberând limitele ridicolului.

³² În formula Florian Matei Popescu, Ion Dumitrescu, Florin Chivoci, la începutul lunii septembrie.

³³ Având coordonatele 45.28675863° N, 25.08179269° E.



Figura 7.
Calea Pietroasă, la intersecția cu 1 Decembrie, proprietatea scoasă la vânzare lângă casa cu nr. 3.
Vedere spre SSE, 1 octombrie 2015.
Prezumtivul drum este în plan îndepărtat.

Doar 80 de metri mai la vest, însă, am avut noroc de o altă proprietate fără construcții³⁴, pe care ne-am putut desfășura în voie. Axul a fost tras spre capătul răsăritean al proprietății, relativ perpendicular pe Strada Pietroasă III (respectiv perpendicular pe drumul vechi, care nu este strict paralel cu strada). Privind Figura 8 vedem că obiectivul este mai puțin bine conservat decât în exemplele anterioare, având înălțimea de numai 0,54 m. Situația generală seamănă însă foarte mult: drumul este construit pe un teren ușor în pantă, în lungul curbei de nivel, cu un șanț spre cota mai înaltă. Lățimea drumului este greu de estimat, în jur de 6 m, dar malul nordic al construcției pare dislocat, deci ar trebui să deducem o lățime mai mare. Măsurarea masei de pământ aflate deasupra și dedesubtul liniei verzi întrerupte (care indică panta naturală a solului) confirmă ipoteza că malul nordic al drumului a curs spre vale, fiindcă volumul șanțului este de 3,2 m³, în timp ce volumul (adăugat! peste linia verde) este de numai 2,8 m³ (deci aproximativ 12% din masa construcției a fost dislocată de eroziune). Privind acum partea inferioară a aceleiași ilustrații (Fig. 8), vedem că drumul a fost construit într-o poziție ușor inferioară față de cota maximă a dealului, însă asigurând, oricum, vizibilitatea spre sud, pentru coloanele de militari în marș (cota maximă spre sud este doar +1 m).

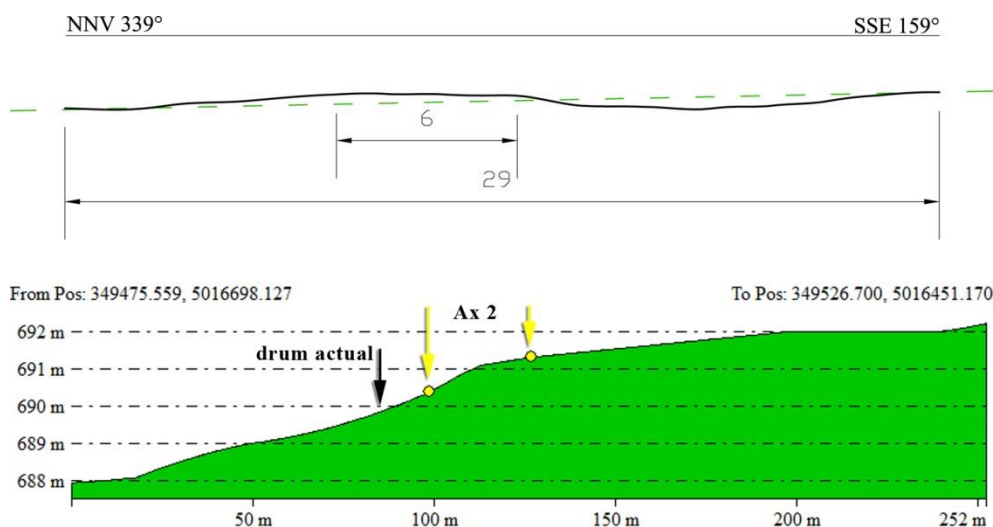


Figura 8.
Axul 2, la est de Uzina de Apă.
Date precum cele de la Fig. 4.

Prezența unui șanț lat și adânc la sud de rambleu (vezi și Figura 9), orientat în lungul curbei de nivel (și nu perpendicular pe ea) este un indiciu puternic că nu vorbim despre o conformație naturală, ci despre o construcție, iar, la datele existente, ipoteza cea mai plauzibilă este cea a unui drum roman.

La doar 200 m VSV de Axul 2, imediat la vest de Uzina de Apă, în curtea instalației, pe ortofogafii apare ceea ce ar putea fi un nou segment de drum, lung de 30 de m, dar cu o lățime cu totul neașteptată, de peste 11 m. Orientarea acestui obiectiv este aceeași (77°) este compatibilă cu obiectivul de la Ax 2 (69°), ca și alinierea. De altfel, secvența de drum din curtea Uzinei de Apă este aliniată și cu obiectivul aflat încă 110 m spre SSV, Axul 3, pe care îl vom descrie în continuare.

³⁴ Este proprietatea care mărginește la est Stația de purificare a apei (Câmpulung).



Figura 9.

Strângerea Axului 2.
Vedere spre nord, 1
oct. 2015.

A se observa șanțul lat
din partea mai înaltă a
terenului (prim plan).

A treia proprietate spre vest, de la Uzina de Apă, ne-a fost prezentată de localnici ca fiind „a domnului primar”. Este un alt loc ne-edificat, în zilele noastre, folosit ca pășune. Aici situația este ceva mai complicată, iar fără analogiile deja știute, sau fără evidenta aliniere cu obiectivele alăturate, am fi avut ezitări de a o include în această selecție de date. Proprietatea are o lățime de 68 m, iar pe primele două treimi de la est drumul roman se vede bine; partea de vest a drumului a fost spălată de o rigolă naturală, dezvoltată din chiar șanțul poziționat la sud de drum, tăind drumul în diagonală, pe direcția vest (direcție pe care dealul începe să coboare, spre Râul Târgului, exact din acest punct, pierzând 4 m altitudine pe următoarea sută de metri).

NNV 345°

SSE 165°

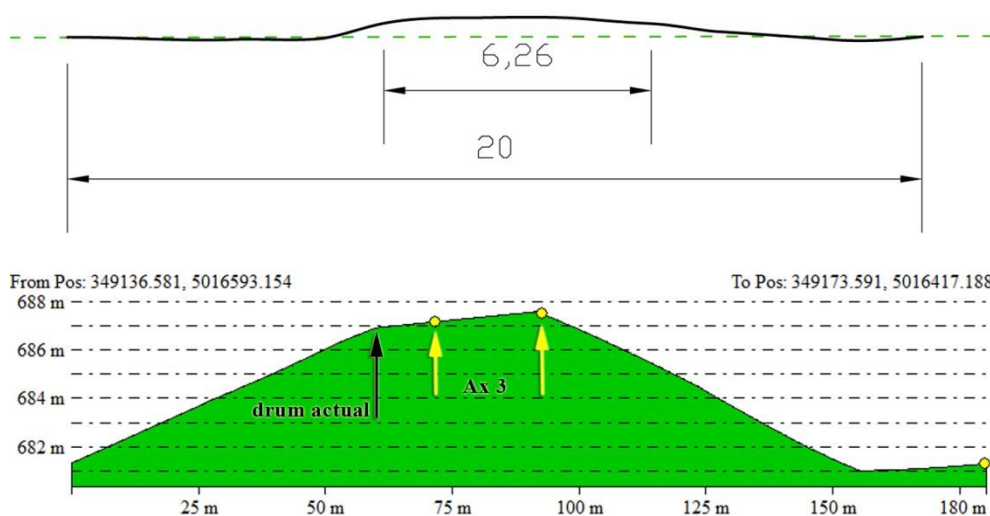


Figura 10.

Axul 3, pe
“proprietatea
primarului”.

Detalii tehnice ca la
Figura 4.

Privind acum Figura 10, vedem că acest segment de drum, măsurat a avea o lățime de 6,25 m, a fost construit pe un bot de deal, în poziția maximă, pe un vârf plat și relativ orizontal³⁵. De această dată malul nordic al drumului pare mai bine conservat, marginea sudică părând alunecată în șanț (deci lățimea originală a drumului trebuie să fi fost mai mare). Înălțimea maximă conservată este de numai 0,46 m, iar relația dintre

³⁵ Partea inferioară a ilustrației reprezintă o secțiune topografică realizată cu ajutorul unui fișier SRTM cu rezoluție de 30 de metri. Scopul acestei reprezentări este de a pune axul topografic realizat manual într-un context mai larg. Însă rezoluția modelului teren, chiar dacă mult mai bună decât în trecut (acum nici doi ani se lucra cu rezoluția la 90 m), este departe de a avea fidelitatea optimă (ca un fișier LiDAR, de exemplu). Menționăm că am făcut teste, în paralel, și cu modelul teren european (EU-DEM), care are o rezoluție identică, însă rezultatele pe SRTM-30 ni s-au părut mai aproape de realitate. Partea inferioară a acestor ilustrații (figurile 4, 8, 10) este deci cu totul orientativă, diferențele față de reprezentările detaliu de deasupra urmând a fi arbitrate de cititor în favoarea celor din urmă.

mărimea aparentă a drumului și cea a șanțului de la sud nu este echivalentă, probabil pentru că linia dedusă a „înclinației naturale” (cu verde) nu este cea corectă.



*Figura 11. Axul 3, vedere spre nord, 1 oct. 2015.
În stânga se observă drumul deteriorat de eroziunea naturală.*

Un lucru foarte interesant la acest punct, „proprietatea primarului”, este vizibil în fotografia de la Figura 11. Căpița de fân din partea nord-estică a terenului stă pe un loc mai înalt, relativ rotund, cu diametrul de 13 m, separat de împrejurimi printr-un foarte evident șanț. Prezența căpiței a prevenit însă realizarea unei a noi secțiuni topografice. Acesta este singurul loc pe care am sesizat posibilitatea de a avea un turn de supraveghere. Desigur, ar fi de dorit o săpătură, în acest punct, înainte ca locul să cunoască alte transformări (precum o construcție nouă, fiindcă zona pare în plină expansiune imobiliară).

Un alt obiectiv al cercetării de teren a fost căutarea racordului între cele două zone în care drumul roman a fost identificat cu o oarecare certitudine, respectiv Calea Pietroasă (sau Strada Pietroasă III) și malul estic al Argeșelului în partea de nord-est a satului Nămăieni.

O urmă interesantă a fost observată pe ortofotografia militară³⁶ încă de la pregătirea misiunii din 20 iunie, echipa făcând o vizită în cătunul Șelari de pe Valea Brânza și la nord de acesta (Figura 12). Un prim aspect important este că valea, deși lipsită de un curs permanent, este o viroagă dificilă, adâncă de 12-13 m, cu pante abrupte, putând fi traversată militar doar peste un pod. Lățimea viroagei la locul teoretic al traversării este de 56 m (măsurătoare pe ortofotografie), și chiar presupunând că acum aproape două milenii ea va fi fost ceva mai mică, obstacolul era semnificativ și necesita lucrări ingineresti. Panta est-vest are o înclinație de 8 grade, pentru mai mult de un kilometru (coboară direct de pe Mateiaș), putând crea inundații periculoase, cu apă curgând în mare viteză, antrenând solul argilos în care apa a săpat adânc. Rezultat al unor astfel de aluviuni, torentul Brânza (numit astfel, probabil, din cauza culorii apelor învolburate), cursul Argeșelului a fost colmatat, la confluență, fiind mutat cu 150 de m spre vest. În acest fel, malul vestic al Argeșelului a devenit îngust, lipit de coasta muntelui, posibil inundabil pe vreme grea, acesta fiind un posibil motiv pentru care drumul roman a fost construit pe malul estic, nu pe cel vestic, într-un loc în care torentul este foarte adânc, iar podul ar fi rămas neatins chiar și în condiții grele. Desigur, pentru o astfel de decizie ar putea fi invocate și rațiuni strategice, respectiv blocarea căilor de pătrundere de pe Valea Dâmboviței.

³⁶ Ortofotografia militară, frecvent menționată în materialele noastre, este ediția 2012 a Direcției Topografice Militare, și care a ajuns în uzul Muzeului Național de Istorie a României grație unui protocol (nr. 4096/ 13 septembrie 2013) dintre Ministerul Culturii și Ministerul Apărării Naționale. Produsul este cel cunoscut (și comercializat de ANCPI, setul de ortofotografii din 2012), doar că aceste ortofotografii nu au compresie, precum cele folosite de mai toată lumea, fiind fișiere TIF (foarte mari, natural...), deci sunt mult mai clare. Rezoluția este cea obișnuită, de 1 pixel la 0,5 m, uzuală pentru astfel de produse (de pildă Google Earth).

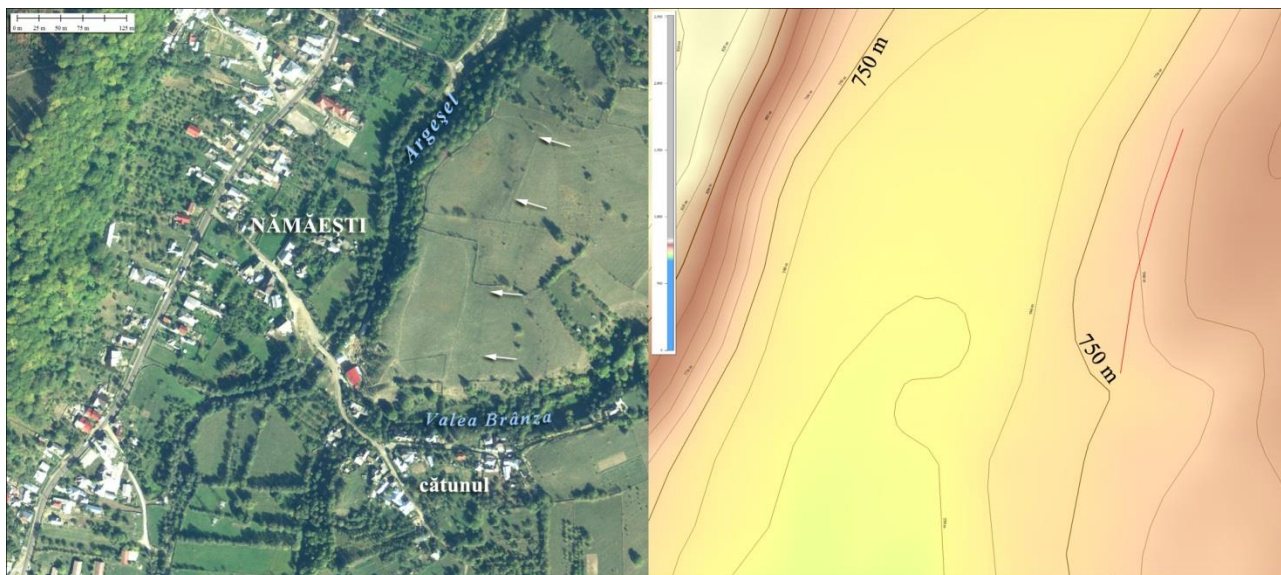


Figura 12. Partea sudică a satului, cu zona de la nord de cătunul Șelari și posibilul drum roman. Stânga – ortofotografie militară (2012); dreapta – model teren (SRTM 30 m) și curbe de nivel automate (la 10 m).



Figura 13. Partea de sud-est a satului Nămăești, cu zona de la sud de cătunul Șelari și traseul posibil al drumului roman. Pentru detalii tehnice vezi Fig. 12.

La nord de cătun a fost găsit, într-adevăr, un „răzor” (respectând terminologia lui Polonic) mergând pe curba de nivel, spre nord, cu marginile foarte rotunjite (deci vechi), care *ar putea* fi un drum roman (Figura 14). Prelungind această urmă spre nord, într-o zonă în care nu mai este vizibilă pe ortofotografie, drumul ar ajunge, coborând pe o pantă relativ lină, în zona luncii Argeșului, de pe malul estic, prezentată de noi mai devreme.

La întoarcerea din teren, după 20 iunie, studiul aprofundat al ortofotografiei a produs încă un rezultat interesant, respectiv o prelungire spre sud a segmentului prezentat la figurile 12 și 14, pentru încă 187 de m, până în zona fermei agricole (vezi Figura 13); acesta este și motivul pentru care inițial această urmă a fost ignorată, fiind considerată un drum de deservire a fermei (legătura cu cătunul Șelari). Alinierea traseelor de la nord și de la sud de cătun impune însă, acum, și verificarea tronsonului sudic, ceea ce, deocamdată, nu s-a întâmplat.



Figura 14. Fotografie a posibilului drum roman de la nord de cătunul Șelari, de la vest (din poziție inferioară).

În fundal – piscul Mateiaș (1239 m, respectiv o diferență de nivel de 490 m).

La sud de acest posibil tronson de drum roman (reutilizat recent, din câte sugerează relația spațială între ferma de la Valea Seacă și cătunul Șelari), au mai fost identificate câteva urme (marcate la fig. 13, dreapta-jos), care sunt mai greu de evaluat fără o vizită la fața locului. Aceste urme chiar trec pe partea opusă a Văii Seci, dar ele pot fi, potențial, atribuite unor epoci diverse, inclusiv Primului Război mondial (în special urma aflată în extremitatea sudică).

Concluzii

Cercetările noastre de suprafață în zona Pietroasa-Valea Mare-Nămăiești, din vara și toamna anului 2015, reprezintă prima tentativă recentă de identificare a drumului roman, într-o zonă anterior cercetată serios doar de Pamfil Polonic, la finalul veacului al XIX-lea. Periegeza a produs suficiente argumente – alături de cercetarea documentației cartografice și a imaginilor aeriene disponibile – pentru a persevera în documentarea monumentului.

Este meritul lui Polonic de a fi găsit primele „troiene” la nord de râul Argeș, în perimetrul satului Valea Mare, deși Polonic s-a înșelat căutând drumul roman la sud și sud-est de Materiaș. Zona respectivă este brăzdată de numeroase urme, inclusiv de ceea ce noi credem că sunt terasări vechi, dar cert și tranșee din Războiul de Întregire. Dovada luptelor crâncene din zonă stă Mausoleul Materiaș, ridicat în bucla spre sud a DN 73 (și E 574, Câmpulung-Brașov). Tranșee care se pot atribui fără probleme acestor confruntări se văd mai ales la sud de mausoleu, în lungul DC 27 (spre Piatra). Toată zona este caracterizată de numeroase urme, de toate felurile (ca aspect) și datările, fiind una de deosebită relevanță strategică, în toate epocile, fiind locul unde se întâlnesc vechiul *limes* roman cu culoarul Dâmboviței (cert exploatat de daci, vezi Cetățeni, aflat la doar câțiva kilometri în aval).

Este meritul lui Dumitru Tudor de a fi intuit faptul că drumul roman cotea nord, la Nămăiești, chiar dacă nu a adus probe în acest sens. Suntem bucuroși că am putut documenta, fie și parțial, această intuiție. Pentru a concretiza ideea că drumul roman a găsit o cale mai scurtă decât cel modern, vom da aici și cifre; șoseaua modernă care ocolește Calea Pietroasă pe la nord măsoară 3,4 km; drumul roman, între aceleași puncte, măsoară 2,8 km, adică este cu 18% mai scurt. Drumul modern între Valea Mare și Dragoslavele (la intrarea de sud, la intersecția teoretică cu drumul roman) măsoară 10,3 km; drumul roman, trasat la vest și nord de Mateiaș, măsoară 7,9 km (estimare), fiind cu 24% mai scurt. Aceasta este măsura eficienței primei civilizații europene care a folosit extensiv drumuri moderne, atât prin proiectare, cât și prin opere de artă, de genul podurilor.

În ceea ce privește racordul drumului roman de pe Valea Argeșelului la culoarul de pe Valea Dâmboviței, cea care conduce la Rucăr, acesta se putea realiza într-un singur loc, în pasul dintre Valea Pravăț (tributară a

Argeșelului) și o vale care coboară spre NE, ajungând la Dâmbovița la sud de Dragoslavele³⁷ (așa cum sugeram la Fig. 3). Pasul are cota sub 900 de m și nu reprezintă o provocare, având diferențe de nivel de cca. 100 de metri spre vest, dar cca. 250 m spre est. Pantele de la est de pas sunt mai abrupte, motiv pentru care nu ar trebui exclus un drum care din pasul Pravățului să apuce pe creastă, unul sau mai mulți kilometri, pentru a coborî apoi în Valea Dâmboviței într-un loc mai prielnic. Dar documentarea unei asemenea ipoteze înseamnă obligatoriu una sau mai multe expediții pe munte.

Verificări ulterioare vor fi desigur necesare, inclusiv mici sondaje arheologice și/sau geologice și geofizice. Singura problemă reală este cea pe care o cunoaștem cu toții, anume finanțarea cercetării, fiindcă eforturile individuale, cu cheltuieli din buzunar (așa cum a fost cazul), nu pot ajunge foarte departe. Ne vom strădui să rezolvăm și această problemă, în anii care vin.

Referințe

Dicționare și enciclopedii

- DLO – *Dicționarul limbii române*, București Ed. Academiei, 1984.
 DLR – Guțu, Gheorghe, *Dicționar latin-român*, București: Ed. științifică și enciclopedică, 1980.
 DOR – Constantinescu, N.A., *Dicționar onomastic românesc*: București Ed. Academiei, 1963.
 MDGR – *Marele Dicționar Geografic al României*, 1898-1902, 5 vol., coord. G.I. Lahovari, C.I. Brătianu, G.G. Tocilescu, București: Societatea geografică română (vol IV – 1901).

Lucrări de specialitate

- Avram Mihaela, 2013 – Mușcelele Argeșului. Studiu de toponimie geografică, București: Ed. Elisaveros
 Baci, D., 1980, *Lumini muscelene*, București: Ed. Sport-Turism
 Bădescu, Marin I, 2009 – *Complexul roman de la Voinești-Muscel*, Câmpulung : Editura Muscel 2000.
 Bogdan Cătănicu, Ioana, 1974 – Cercetări în castellum de la Rucăr, *SCIVA*, 25, 2, 277-288.
 Bogdan Cătănicu, Ioana, 1977 – Les limes du Sud-Est de la Dacie et les relations des Romains avec la population de la Valachie (IIe-III-e s.), *Limes 11*, 333-352.
 Bogdan Cătănicu, Ioana, 1997 – *Muntenia în sistemul defensiv al Imperiului Roman, sec. I-III p. Chr.*, Alexandria.
 Bogdan Cătănicu, Ioana, 1986 – Repères chronologiques pour le limes sud-est de la Dacie, *Limes 13*, 461-468.
 Bogdan Cătănicu, Ioana, 2009 – Limes Daciae Inferioris, cercetări și ipoteze, *Buletinul Muzeului Județean Teleorman, seria arheologie*, 1, 195-204.
 Constantinescu, Gr., 2008, *Civilizația pietrei. Arealul etno-cultural Argeș-Muscel*, Pitești: Ed. Alean
 Costea, Florea, 1996 – *Repertoriul arheologic al județului Brașov*. Brașov: Muzeul Județean de Istorie.
 Croitoru, Costin, 2002 – Aspecte politico-diplomatice ale prezenței romane la Dunărea de Jos în secolul II p. Chr., *Erasmus*, 13, 84-93.
 Dicu, Paul I., 2000 – Așezarea geto-dacică fortificată și vestigiile romane de la Budeasa Mică. Castrul roman de la Pitești. Traseul Limes Transalutanus în sectorul Pitești, *Argesis*, 9, 37-48.
 Măndescu D., Dumitrescu I., Păduraru, M., 2014 – *Repertoriul arheologic al județului Argeș*, Brăila: Istros.
 Napoli, Joëlle, 1997 – *Recherches sur les fortifications linéaires romaines*, Collection de EFRA, 229, École Française de Rome.
 Petolescu, C., C. 1986 – Les camps de la zone sous-carpatique de la Dacie, *Studien zu den Militärgrenzen Roms III. Aktes des 13 Internationalen Limeskongresses Aalen 1983*, Stuttgart , 510-513.
 Petolescu, C.C., 2000 – *Dacia și Imperiul Roman*, București: Teora.

³⁷ Din nefericire nu am reușit să aflăm numele aceluia pârâu.

Protase, Dumitru, 2001 – Dacia romană. Organizarea militară, *Istoria românilor*, vol.II, București: Ed. Enciclopedică

Stoia, Adriana, 1980 – *Les fouilles archeologiques en Roumanie (1980)*, *Dacia*, N.S., 25, 363-379.

Teodor, Eugen S., 2013 - *Urișul invizibil: Limes Transalutanus. O reevaluare la sud de râul Argeș*, Târgoviște: Cetatea de Scaun.