

INTRODUCERE

CAPITOLUL 1

Contextul informațional

Introducere în problematica istorică

Tradiția populară pune fondarea marilor lucrări de apărare liniară din Câmpia Română pe seama uriașilor, numiți novaci (Zagoriț 1914, 33). Nu despre Brazda lui Novac vom dezbate, în această carte, ci despre altă lucrare urieșească din sudul României – fosta graniță romană din vestul Munteniei, cunoscută îndeobște drept *Limes Transalutanus*. Nu am avut acest titlu de la început, măcar că nu știam că scriu o carte, ci mai degrabă spre sfârșit, când mi-a devenit limpede că uriașul nostru din poveste a devenit o prezență atât de discretă încât cu greu mai poate fi observat.

Neplanificând o lucrare de istorie, nici de istoriografie, nu am intenționat o prezentare generală a *Limes Transalutanus*. În beneficiul studenților, eventual al arheologilor care nu au mai vizitat chestiunea de mult, am să încerc totuși o prezentare succintă a problematicii. Dezbateri punctuale despre ceea ce un *limes* roman ar fi, vor apare, pe parcurs, sub imboldul problemelor concrete de care ne vom lovi. Aici însă voi încerca o tratare generalistă, introductivă.

Un *limes* este compus din fortificații diverse, începând cu cele numite în limba română „castre” (deși „forturi” ar fi mai bine)¹, drumurile care le deserveșc, turnuri de pază și semnalizare, iar în anumite condiții de relief, în fața tuturor acestora, apare un val. Ar fi bine poate să începem prin a clarifica ce este un *val*... În principiu este un șanț adânc, cu maluri oblice, deci în formă de V, cu pământul scos pe o singură parte, cea apărută; aceasta – în principiu, fiindcă există cazuri particulare pe care nu am să le amintesc acum. „Valul” este, în discursul arheologic, obstacolul aparent deasupra nivelului solului, dar valul și șanțul sunt chestiuni complementare, care se presupun reciproc; tot în principiu. Valul este deci un obstacol artificial, asemănător celui care înconjoară un castru, dar mai mare. De obicei pe vârful valului se construia o palisadă, adică un gard, în ultimă instanță, deci un obstacol suplimentar, care să protejeze apărătorii și să intimideze invadatorii, care niciodată nu puteau ști câte trupe se află în spatele palisadei. Putea fi însă eficient un val de zeci sau sute de kilometri? Putea el să fie păzit și apărat? De câte trupe ar fi fost nevoie pentru a-l apăra? Este el o *fortificație liniară*?... Vom discuta astfel de lucruri pe îndelete, dar pot anticipa aici, pe scurt, că un val era, înainte de toate, un obstacol simbolic, chiar dacă unul uriaș, un semn gigantesc pe care barbarii trebuiau să-l deslușească, în peisaj, ca limita unui imperiu dincolo de puterea lor.

Cuvântul latinesc *limes* este asociat frontierei romane, mai ales după Augustus, când imperiul care creștea precum Făt-Frumos ajunsese atât de mare încât risca să fie zdrobit sub propria greutate. Forma genitivală – *limitis* – arată legătura cu noțiunea modernă de limită, dar și cu funcțiunea logică a termenului antic, adesea asociată marginii lumii civilizate – *finis imperii*... Basmelor românești aduc o sintagmă similară, și mai sugestivă pentru cititorul modern, fiindcă adaugă o dimensiune psihologică: capătul lumii, dincolo de care toate lucrurile sunt altfel, nefirești, *cu capul*

¹ Numite astfel, *forts*, în literatura britanică, din mai multe motive. Fără a le enumera pe toate, aș aduce aici argumentul că multe dintre aceste fortificații de graniță, de regulă mici, nu au o organizare *castrensă* recunoscută.

INTRODUCERE

în jos, o metaforă populară a barbariei incomprehensibile și detestabile, dar și o sintagmă relativ frecventă în limba cotidiană, perfect inteligibilă vorbitorului mediu, însemnând lipsa de ordine, de sens. Dacă asupra terminologiei antice vom mai avea ocazia să revenim, înțelesul modern este acela de frontieră fortificată a lumii romane, de apărare liniară, compusă din valuri și șanțuri, turnuri de pază la intervale mai mici și castele la intervale mai mari, așa cum le găsim în nordul Angliei (Valul lui Hadrian), sudul Scoției (Valul lui Antoninus), Germania centrală sau în Munții Mezeșului, la porțile Transilvaniei.

Cele mai tipice frontiere romane, însă, urmând chiar conceptul original al strategilor romani, sunt cele organizate de-a lungul unor ape impunătoare, precum Rinul – în vestul Europei – sau Dunărea – în Europa centrală și de est. Acest tip de frontieră este de obicei desemnată prin termenul *ripa*, care avea să dea numele unei provincii sud dunărene după părăsirea Daciei traiane, *Dacia Ripensis*, dar și cuvântul râpă² din limba română modernă, deci un obstacol natural greu de trecut. Exemple de *ripa* sunt chiar aliniamentele de castele de la Dunărea de Jos, dar și *Limes Alutanus*³ – linia de fortificații de pe malul vestic al Oltului, organizată în vremea urmașului lui Traian la conducerea imperiului, Hadrian.

Limes Transalutanus sau *Limes Alutanus* nu sunt o denumiri antice, ci convenții moderne vehiculând noțiuni antice. *Limes Transalutanus* ar fi deci frontiera organizată de romani *dincolo de Olt*, privind lucrurile dinspre imperiu, adică dinspre Oltenia de azi; el este construit câteva zeci de kilometri în fața liniei principale de apărare, așa cum în Britannia s-a construit Valul lui Antoninus în fața Valului lui Hadrian. Dacă ele au funcționat împreună⁴ sau nu, sau pentru cât timp, cred că va mai rămâne, multă vreme, obiect de dispută; noi nu vom discuta aici acest lucru, fiindcă problematica în dispută vizează mai degrabă amenajările militare de pe Olt (au fost ele, sau nu, folosite pe întreaga perioadă a provinciei?), decât pe cele din Muntenia de vest (deși nici datarea celor din urmă nu este un lucru tocmai clar).

Limes Transalutanus este o combinație de apărare liniară traversând câmpia și de *ripa* fortificată, în spatele unor râuri cu maluri abrupte. Fortul cel mai de sud este la Dunăre, intrat în literatură după numele vechi al satului celui mai apropiat, Flămânda (actualmente Poiana), localitate aflată la est de Turnu Măgurele, deci relativ aproape de vărsarea Oltului. De aici pornește un val, cunoscut drept Troianul, sau Calea lui Traian, care traversează mai multe interfluvii, spre nord, pe direcția orașului Roșiorii de Vede, trece prin vecinătatea lui și se oprește la Gresia – două sate la nord de oraș. Acesta este primul segment. Al doilea segment este o *ripa* clasică, cu forturi dispuse în spatele terasei înalte și destul de abrupte a râului Vedea și, de la confluența acestuia cu Cotmeana, în spatele acestui din urmă râu, încheindu-se la Urlueni, unde avem o pereche de castele, în imediata apropiere a intersecției cu Brazda lui Novac de Nord (al doilea sistem de apărare liniară care traversează Câmpia Română, acesta de la vest la est). De aici frontiera romană traversează Cotmeana, merge spre est vreo doi kilometri, în câmp deschis, în spatele unui val, apoi limes-ul

² Pandantului latin al cuvântului de sorginte autohtonă – mal (v. *Dacia Malvensis*).

³ În ciuda unor opinii contrare, a căror sursă rațională nu o pricep (Croitoru 2004, 63 și 76, cu literatura aferentă; opțiunile lui Croitoru par destul de oscilante în materie). Simplul fapt că malul estic este mai înalt decât cel vestic nu descalifică Oltul inferior drept „barieră naturală”, indiferent de epoca de referință. Pentru exemplificare: o gravură binecunoscută reprezintă pandurii lui Tudor Vladimirescu trecând Oltul, moment „nemurit” astfel tocmai pentru că a fost perceput ca important. Că subiectul nu și-a pierdut semnificația dincolo de emoțiile epocii, o demonstrează faptul că monetăria statului a bătut o monedă comemorativă, în 2011, cu valoare nominală de 100 lei, reprezentând pe avers exact acel moment (<http://monetariastatului.ro/190-de-ani-de-la-revolutia-din-1821-condusa-de-tudor-vladimirescu/>, la 16 feb. 2013).

⁴ Așa cum credea Dumitru Tudor (1978, 256).

roman își reia cursul nordic, pe stânga Cotmenei, însă valul nu mai este astăzi vizibil la nord de Dealul Troianului din raza satului Urlueni; acest al treilea segment este unul paradoxal, organizat cu spatele la râul Cotmeana, opțiune ale cărei motivații strategice vom încerca să le înțelegem atunci când vom ajunge la analiza lui de detaliu. Al patrulea segment începe la Săpata de Jos, la malul Cotmenei, putând fi simplu definit ca un limes de traversare a mai multor interfluvii și râuri, din care cel mai important este Teleorman, cu azimut general NNE, pe direcția orașului Pitești. Așa cum era de așteptat, și aici cunoaștem un val, însă doar pe distanță de câțiva kilometri, la est de satul Albota și la sud de orașul Pitești; nimic de genul acesta, însă, între Săpata și Albota, deși condițiile de relief sunt similare.

La nord de râul Argeș *Limes Transalutanus* nu mai este, propriu-zis, nici *limes* (în accepțiunea restrânsă de linie fortificată), nici *ripa*, ci un culoar montan practic inaccesibil din lateral, cu excepția unui mic segment la intersecția sa cu râul Dâmbovița – cursul superior al acestuia fiind, în sine, un lung și dificil acces montan. Un drum în zona de graniță pare a fi însă exact unul dintre sensurile antice ale cuvântului *limes*, stând se pare la originea termenului tehnic (cu sensul de graniță) de mai târziu. Drumul dintre Purcăreni, primul castru la nord de Pitești, și Rucăr, capătul transilvan al *Limes Transalutanus*, este mai degrabă un *pasaj strategic*, important fiindcă reprezintă cel mai scurt drum dintre Dunăre și limes-ul răsăritean al Daciei, putând fi chiar motivul pentru care s-a organizat un *limes* în fața Oltului.

Privind figura 1 – harta generală a Daciei traiane (selecție de situri), putem observa un lucru interesant, și anume că provinciile dacice, după reorganizarea urmând anului 120, sunt structurate pe elementele geografice majore; astfel, *Dacia Porolissensis* ocupă valea mijlocie a Someșului, *Dacia Superior* (apoi *Apulensis*) – valea Mureșului și cazanele Dunării, iar *Dacia Inferior* (apoi *Malvensis*) – valea Oltului, din apropierea izvoarelor și până la vărsare, la care se adaugă probabil bazinul Jiului (cu incertitudini asupra graniței vestice). Sarcina apărării, a sprijinului în caz de pericol, dar și a aprovizionării curente cu alimente pentru armată, revine deci fiecărui comandament militar provincial în parte. Este discutabil că o provincie cu densitatea demografică a Daciei – modestă oriunde ne îndepărtăm de drumul imperial de la *Drobeta* la *Porolissum*, sau de drumul Oltului – putea asigura hrana garnizoanelor de graniță, nu atât mari cât numeroase. Prin renunțarea la ocuparea Munteniei, la începutul domniei lui Hadrian, se obținuseră avantaje politice, dar certe dezavantaje logistice, fiindcă una este să transporti alimentele de la ultimul cot al Dunării, de la Barboși, până la Brețcu, prin pasul Oituz, sau chiar de la *Durostorum* (sau alt port danubian din amonte), pe la Drajna și peste pasul de înălțime Tabla Buții (1400 m), la Boroșneu, și cu totul altceva să pleci de la gura Oltului și să duci lungi convoaie de căruțe pe tot cursul Oltului, de la vărsare până aproape de izvoare. De aceea, dacă este clar că Hadrian s-a ocupat în special de forturile de pe linia Oltului, care au date de fondare în timpul lui⁵, este destul de sigur că, în perioada imediat următoare, lungimea căilor de aprovizionare spre cele mai îndepărtate forturi ale Daciei inferioare⁶ a făcut probleme. Construirea *Limes Transalutanus* poate fi considerată ca o investiție dublă, în securitate (prin linia avansată de apărare) și în avantaj logistic, drumul spre

⁵ D. Tudor 1978, 252. Pentru alți autori (voi detalia) limesul transalutan exista deja în vremea lui Hadrian. Pe acest traseu este probabil să fi preexistat un drum roman, folosit în vremea lui Traian, aspect asupra căruia voi reveni. Oricum, dincolo de scurtcircuite etimologice, un drum roman nu este tocmai un *limes*, în accepțiunea sa completă.

⁶ Conform obiceiului roman, provinciile *inferioare* se aflau mai jos, pe cursul unei ape mari, decât cele aflate în amonte, care erau *superioare*. *Dacia Superior* și *Dacia Inferior* au ca pandant, tot la Dunăre, *Pannonia Superior* și *Pannonia Inferior*, dar și *Moesia Superior* și *Moesia Inferior*, iar pe Rin avem exemplul cu *Germania Superior* și *Germania Inferior*.

INTRODUCERE

sud-estul Transilvaniei fiind scurtat cu aproape 150 de km, adică șase-șapte zile de marș pentru convoaiele grele.

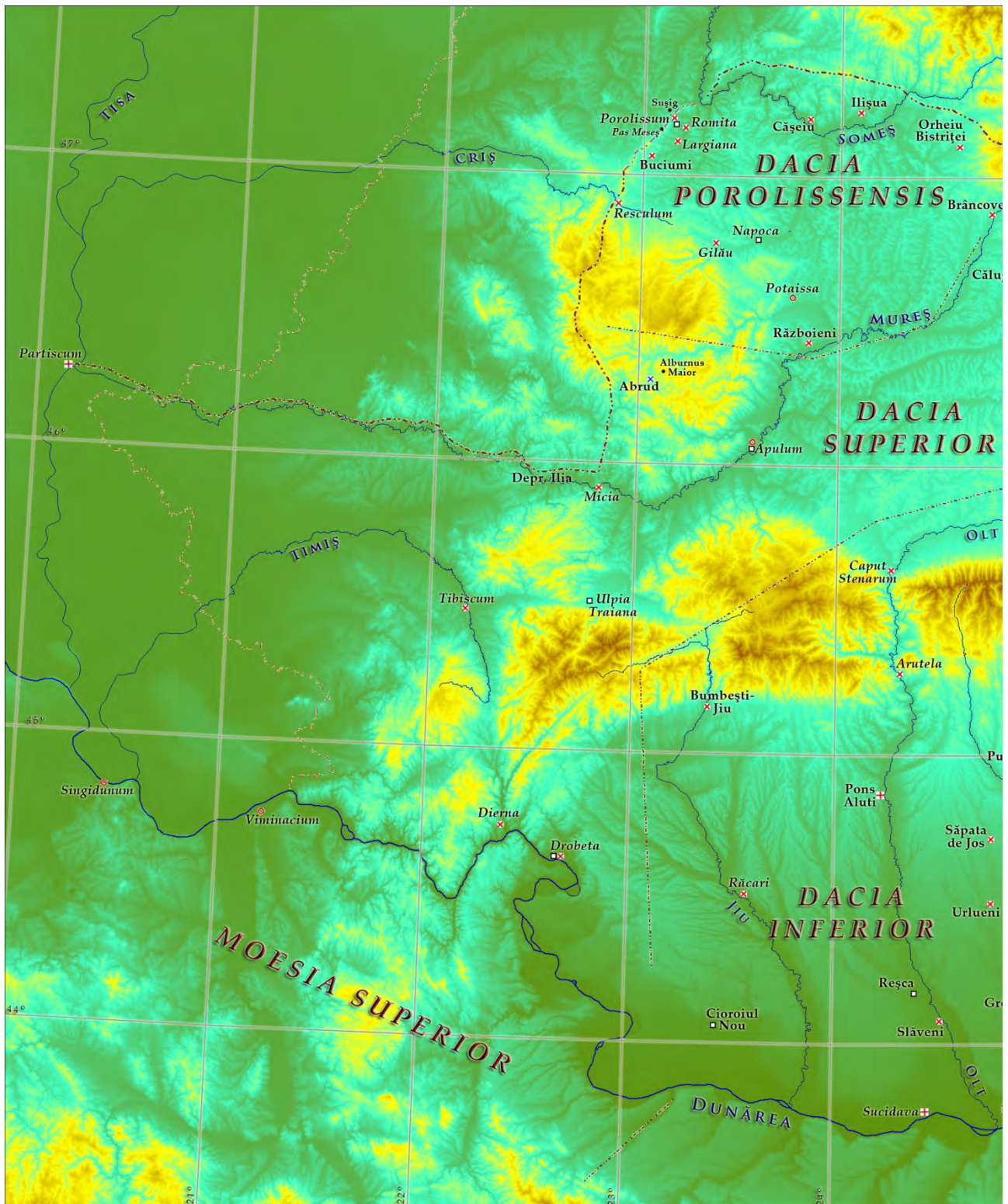
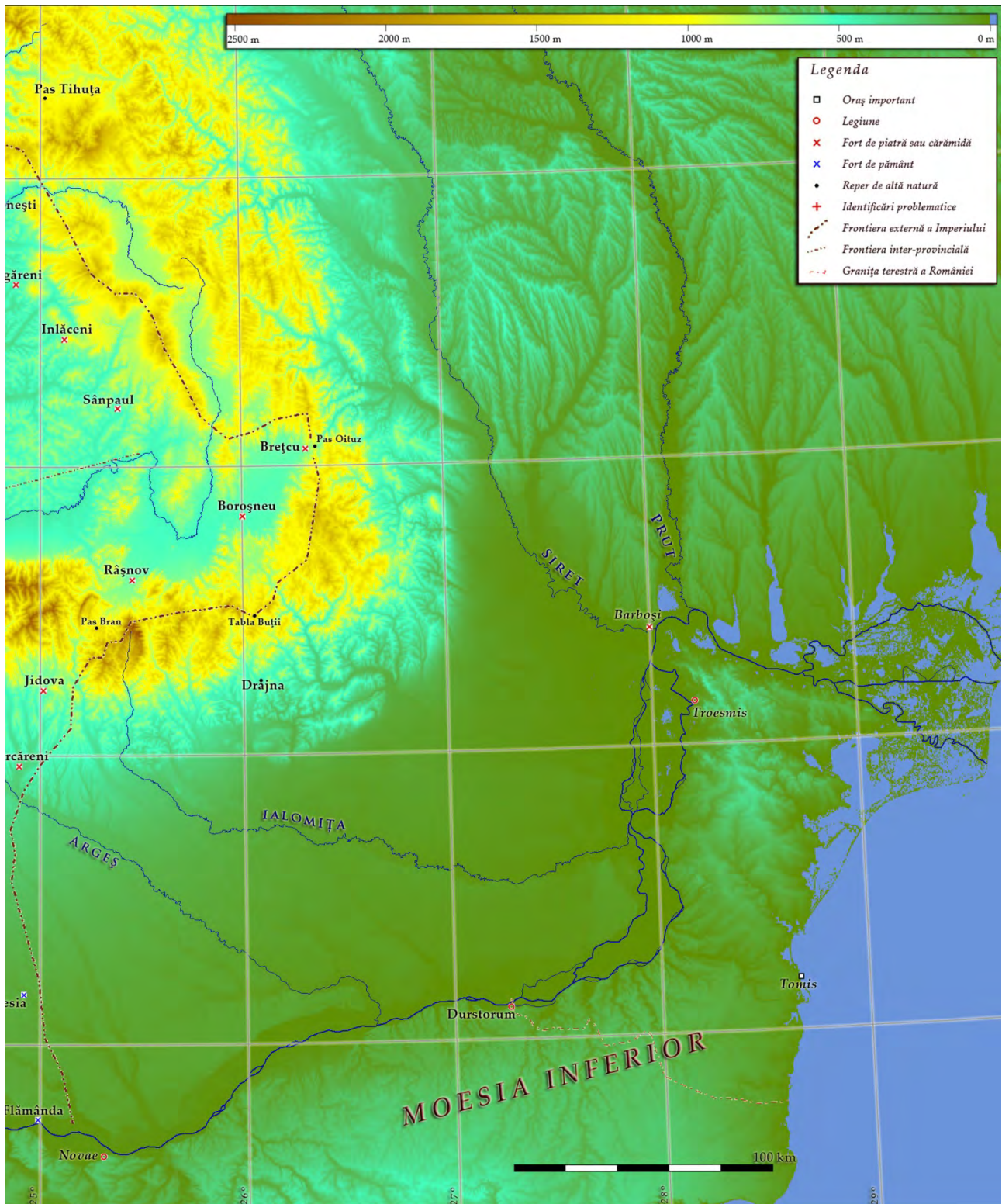


Figura 1. Dacia Traiană – selecție de situri. Vezi și pagina următoare.



Proiecție UTM 35 N cu datum WGS84, etichetare stil coordonate geografice (grade). Vezi și pagina anterioară.

INTRODUCERE

Pe aceeași hartă de la figura 1 vedem că, în general, apărarea provinciilor se bazează în special pe elemente simple, precum bararea unor puncte de trecere obligatorii; astfel, *Micia* barează ieșirea din defileul de la Ilia, împiedicând accesul spre Țara Hațegului; *Tibiscum* închide culoarul Timiș-Cerna, ca și accesul spre Porțile de Fier ale Transilvaniei și spre capitala *Ulpia Traiana Sarmizegetusa*; fortul de la Bumbești controlează accesul în valea superioară a Jiului; mai multe castre controlează circulația pe defileul Oltului; Boroșneu închide pasajul montan de înălțime care începe la Drajna și trece peste creasta de la Tabla Buții⁷; fortul de la Brețcu se află chiar la ieșirea din pasul Oituzului, controlând circulația dinspre Moldova de sud.

Uneori însă asemenea elemente de apărare minimalistă nu sunt suficiente. Exemplul cel mai clar este apărarea complicată, pe multe linii, din pasul Meseș, dar și din spatele lui. Avem acolo o vale de râu barată, la Sușig, pe calea de acces spre *Porolissum*; există apoi complexul de fortificații de la *Porolissum*, însoțit de turnuri de pază pe toată lungimea Munților Meseș⁸; în linia a doua sunt patru cetăți puternice (Bologa, Buciumi, Românași, Romita), cu trupe numeroase, barând toate căile spre interiorul provinciei, inclusiv spre Munții Apuseni; în linia a treia exista o importantă trupă de cavalerie, la Gilău, capabilă de a interveni rapid oriunde ar fi apărut o amenințare; în fine, după 167, ca o încununare a strategiei de apărare în adâncime, a fost edificat castrul legionar de la Potaissa, poziționat încă și mai în spate. Trupele din zonă, cumulând efective echivalente a peste două legiuni, puteau purta un război pe cont propriu, la nevoie, chiar înainte de a primi întăriri.

Singura altă zonă a Daciei unde s-a recurs la apărare liniară este *Limes Transalutanus*. Motivele par să fie două: un adversar neîmblânzit în față – mai ales carpicii, presupun, și mai puțin localnicii culturii Chilia-Militari; necesitatea organizarea apărării în plină câmpie, fără puncte de trecere obligatorii care ar fi putut fi barate. Acest lucru, însă, cu siguranță, avea să conducă la o necesară sporire a trupelor de graniță, apărarea liniară în câmpie fiind net dezavantajoasă, față de cea organizată pe o *ripa*. După cum vedem, fiecare opțiune strategică pare să aibă certe avantaje și dezavantaje.

Mă voi ocupa, în această carte, de problematica *Limes Transalutanus* în sectorul său de câmpie, între Dunăre și Argeș, acolo unde ar trebui să găsim manifestările cele mai tipice ale unei frontiere romane.

Datorăm prima descriere a frontierei romane transalutane lui Grigore Tocilescu (1900), sub numele de *Limes Alutanus*, folosit astăzi pentru drumul roman de pe cursul inferior și mijlociu al Oltului. Descrierea lui Tocilescu este însă mai degrabă sumară, folosind doar o câtime din informația strânsă de locotenentul său, inginerul topograf Pamfil Polonic, care este probabil persoana cu cea mai bună cunoaștere a teritoriului național, din toate timpurile. Deși notele lui Polonic nu au fost publicate, ele au fost cunoscute, măcar de unii specialiști care lucrau în institute ale Academiei Române – păstrătoarea acestei arhive – și folosite, când explicit, când mai discret, pentru descrierile mult mai detaliate de mai târziu. Dumitru Tudor⁹ aduce prima prezentare substanțială, numindu-l *Transalutanus* sau *Valahicus*, mărturisind faptul că urmează detaliile lui Polonic, publicând și o planșă (idem, 280) cu 10 dintre schițele topografului, din păcate cu licențe care alterează originalul, chestiune la care vom reveni pe larg. Pentru a rezuma conceptul lui D. Tudor,

⁷ Valea Buzăului trebuie exclusă din rutele vechi de comunicații, acesta fiind și motivul pentru care a fost folosit, în toate epocile, până în sec. XVII, ruta de creastă peste Slon și Tabla Buții. Studiul de distribuție a siturilor din toate epocile istorice (Constantin, Constantin, 2010) demonstrează că Valea Buzăului nu a fost activă economic până epocă modernă.

⁸ Gudea 1979, 75, fig. 7, pentru ansamblul alăturat cetății de la Bologa.

⁹ Tudor 1978, 253-257 pentru descriere, cât și părți din catalogul forturilor (257-309).

el nu credea că *Limes Transalutanus* este „un adevărat limes, ci o graniță înaintată de protecție a celei de la Olt” (idem, 256).

Din contră, Cristian Vlădescu (1983, 130) considera că este un „*limes* propriu-zis, cu val de pământ bătut și ars, castre și șanț (sic)”. El afirmă explicit că valul era de pământ cu miezul ars, fiind lat de 10-12 m și înalt de 3 m, cu șanț în față. Este greu de spus pe ce se baza Vlădescu, în afară de bun simț, precizând existența șanțului, fiindcă toată literatura, de la cea nepublicată a lui Polonic, până în zilele noastre, afirmă altceva¹⁰. Dar asupra acestei chestiuni vom reveni în detaliu.

Descrierea cea mai completă a fortificațiilor de pe limesul valahic o datorăm Ioanei Bogdan Cătănicu (1997), într-o carte de o anume anvergură, tratând acest subiect anume. Autoarea este singurul arheolog român care și-a legat temeinic numele de *Limes Transalutanus*, făcând numeroase campanii de săpături (dar cu fonduri modeste) atât pe linia valului – realizând singurele secțiuni arheologice publicate – dar și în forturi, mai ales în cele de la Urlueni.

Se pot aminti aici și lucrările de sinteză ale lui Nicolae Gudea (1979, 1997) privitoare la sistemul defensiv al Daciei traiane, însă tratamentul aplicat elementelor fortificate din sud-estul provinciei este mai degrabă sumar, de dragul „exhaustivității”, pe subiecte care privesc Dacia romană în ansamblul său; necesare probabil informării arheologilor străini aflați în căutarea unor materiale de sinteză, sunt de luat cu multă atenție de către arheologii români, majoritatea localizărilor propuse fiind greșite, așa cum vom vedea.

Limes Transalutanus mai este tratat, sumar, de lucrări având un subiect legat fie de fortificații liniare nord dunărene (Croitoru 2004), fie referitor la drumurile romane (Fodorean 2006), dar în nici unul dintre cazuri frontiera vest-muntenă nu a fost actor principal, ci, mai degrabă, figurant, autorii având desigur alte puncte de interes, indicate și de proiectele lor mai recente, interesante dar direcționate spre alte orizonturi geografice.

Singura lucrare străină la care am să fac referire relativ frecvent este sinteza despre amenajările de fortificație liniară a lui Jöelle Napoli (1997), care aduce importanta vedere de ansamblu asupra acestui tip de monumente, la scara imperiului, cât și suportul bibliografic necesar până la momentul apariției.

Ar trebui poate să numesc surse care, prin natura lor – sau măcar intenția lor – ar trebui să ne ajute exact în sensul poziționării pe suport cartografic a unor situri legate de moștenirea romană, precum TIR L35 (1969). Scara la care aceste colecții au fost proiectate – 1:1.000.000 – mă scutește însă de comentarii, fiindcă dacă banca de date (în special bibliografia) este utilizabilă, deși depășită de mult de situație, harta este doar un decor academic. Există inițiative mai recente, precum cea a profesorului Bărbulescu (2005), care încearcă să actualizeze și datele, dar și să aleagă un format de hartă mai ușor de folosit (împărțind-o în carouri, vezi *idem*, 104); nu pot însă să nu remarc faptul că datele (și cartarea) pentru *Limes Transalutanus* sunt extrem de sumare, zona aflându-se mult în afara preocupărilor școlii de la Cluj. Cât despre bazele de date publice care au ca obiect de activitate siturile arheologice, ele sunt inutile unui demers științific serios; includ aici și Lista Monumentelor Istorice (2010).

Fac precizarea că nu am urmărit recenzarea exhaustivă a literaturii care face referiri la *Limes Transalutanus*, lipsindu-mi ambițiile istoriografice și nedorind să iau subiectul doctoranzilor în căutare de teme, urmând a face referiri, de-a lungul cărții, doar la autorii care nu s-au mulțumit să

¹⁰ De exemplu Tocilescu 1900, 123 (care nu este foarte clar, dar practic susține acest punct de vedere); Tudor 1978, 255; Bogdan Cătănicu 1997, 86 și următoarele; Croitoru 2004, 72 – pentru o listare a punctelor de vedere „istorice” în materie (majoritatea se bazează doar pe opera lui Tocilescu, fără o valoare particulară, în ciuda rezonanței numelor).

INTRODUCERE

compileze, ci au adus contribuții reale, fie ele teoretice, materiale sau raționale. Dacă totuși a scăpat ceva important, adresez anticipat cuvenitele scuze atât autorilor, cât și cititorilor.

Obiective și mijloace

Reevaluarea propusă aici va fi, în primul rând una fotogrametrică¹¹, fiindcă nu există încă o verificare exhaustivă pe teren și nici nu este clar când va putea exista; nu am, cel puțin deocamdată, fonduri destinate unui asemenea obiectiv. Rămânem deocamdată captivi uriașei activități de teren desfășurate de Pamfil Polonic la sfârșitul veacului al XIX-lea, din ale cărui experiențe s-au hrănit generații la rând, precum cele reprezentate de Dumitru Tudor sau Ioana Bogdan Cătănicu și, indirect, de urmașii lor. Verificarea în teren a observațiilor realizate acum ar putea lua mulți ani, în cazul în care vom găsi vreodată (eu sau altcineva) resursele necesare. Trebuie astfel să-mi asum riscul ca unele ipoteze să nu se verifice pe teren; consider însă mai important să public pachetul de date realizat în baza unei documentații de la mijlocul primului deceniu al veacului XXI, fiindcă lucrurile sunt în continuă schimbare, și nu în bine, cel puțin din punctul de vedere al prezervării monumentelor istorice. Că ipotezele mele de lucru se vor dovedi valide sau false – nu are o importanță deosebită, cel puțin din punctul meu de vedere.

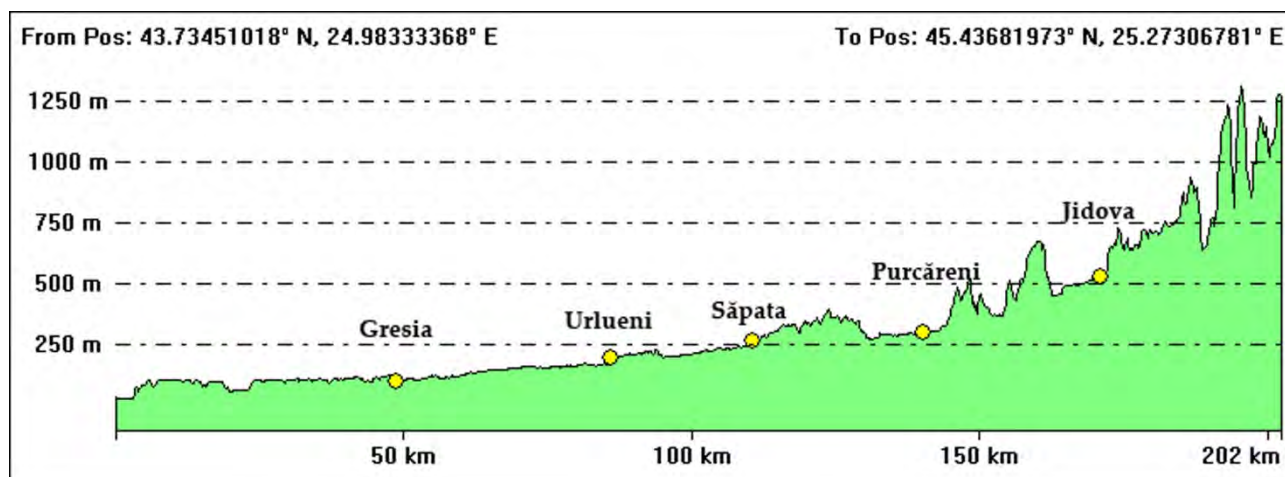


Figura 2. Profil altimetric între Dunăre și Pasul Bran, legând în linii drepte principalele repere ale Limes Translutanus.

¹¹ Deși a pătruns în DEX (1998), dar și în alte dicționare (ca și în *spelling*-ul de MS Office), cu doi *m* (fotogrammetrie), personal consider chestiunea o flagrantă încălcare a regulilor ortografice ale limbii române, care *nu are consoane duble*, cu excepția cuvintelor compuse (precum *a înnopta*), unde păstrează consoana și prefixul și cuvântul de bază, sau atunci când valoarea lor fonetică este diferită (ca în *accent*, unde avem un *k+č*). Cel puțin acestea erau regulile pe vremea mea... (v. de exemplu *Îndreptar ortografic, ortoepic și de punctuație*, Ed. Academiei, ed. IV, 1987, mai ales p. 15). Există, e drept, și dicționare care folosesc forma cu un singur *m* (Lucian Miclăuș, *Glosar de termeni aviatici*, Ed. Marineasa: Timișoara, f.a.), cât și instituții sau firme care folosesc grafia normală (o căutare pe Google va aduce câteva zeci de exemple), însă „trendul” este unul păcătos. Explicații se găsesc, desigur: cuvântul originar este unul compus (fotogramă + metron, ciocnind – în franceză! – un *m* mut final cu un *m* inițial), dar a căuta explicații în etimologia limbilor străine pare un exces de zel și calea scurtă către haosul ortografic. Mă bucur să constat că un volum recent, editat de profesorul Mihai Bărbulescu (2005, 12) a rezistat tentației de „modernizare”.

Dumitru Tudor (1978, 253) împărțea cei cca 235 de km ai Limesului Transalutan în trei segmente: cel de câmpie – până la Urlueni, adică până la intersecția cu Brazda lui Novac de Nord; de deal – până la Purcăreni, adică până la nord de Argeș; în fine, segmentul montan, care traversează Carpații. Așa cum vom vedea, se poate vorbi despre o mică schimbare a reliefului la nord de Urlueni. Pe de altă parte, traseul între Urlueni și Argeș nu urcă pe nici un segment peste cota de 330 m, iar aspectul general al terenului este acela al unei câmpii înalte, segmentată de râuri care sapă râpe adânci de 15-20 m. Figura 2, ilustrând profilul altimetric între Dunăre și Munții Carpați, arată limpede că Urlueni nu reprezintă un prag, vreo schimbare fundamentală a reliefului, modificarea reală a peisajului apărând la nord de Săpata de Jos; un profil net distinct vedem însă doar la nord de Purcăreni. Cu toate acestea, nu din considerente geografice voi împărți aici *Limes Transalutanus* în două segmente majore, cel de câmpie și cel de munte, ci din rațiuni strategice. *Limes*-ul de câmpie este destinat a fi un avanpost al *limes*-lui oltean, altfel spus o linie continuă de apărare destinată a împiedica accesul prea facil al barbarilor spre vest, spre inima provinciei romane, mai ales pe culoarele unor râuri, precum Călmățui, Vedea, Teleorman sau Argeș. Din contră, limesul montan, la nord de Pitești, este o circulație de culoar, având rolul de a împiedica deplasarea inamicului în lungul culoarului, și nu în traversul său, cu excepția aceluși scurt pasaj, la nord-est de Câmpulung, care avea rolul de a închide circulația de pe cursul mijlociu-superior al Dâmboviței.

În privința surselor istorice – am folosit tot ce mi-a stat la îndemână pentru identificarea fortificațiilor, fie ele liniare sau castrense; ele sunt acelea pe care cititorul le așteaptă și vor fi amintite la momentul necesar. O notă specială aici o reprezintă ilustrația și textul descriptiv ale lui Pamfil Polonic, pe care le posed în copie, prin bunăvoința colegei Roxana Dobrescu de la Institutul de Arheologie V. Pârvan. Îmi era clar, de multă vreme, că puțină lume a bătut, cu pasul, măcar o parte a traseului, dar că toată lumea face apel, din sursă directă sau indirectă, la descrierile lui Polonic; am făcut deci efortul de a le găsi, în arhivă, și de a citi un text deloc ușor. Public aici, în partea finală a cărții, o transcriere a textului original (Anexa 1).

Principalele mijloace sunt însă de natură tehnică și le voi expune mai jos, uneori cu exces de detalii, având în vedere că în arheologia românească, deocamdată, cartografia digitală este într-un stadiu incipient. Principalul suport-hartă este reprezentat de hărțile Direcției Topografice Militare (DTM), la scara 1:25.000, realizate în anii '80, și desecretizate recent¹². Un alt set de hărți istorice, devenit resursă publică foarte recent¹³, sunt hărțile militare românești cunoscute sub numele Planuri Director de Tragere (PDT), realizate într-o perioadă mai lungă, cuprinzând interbelic și primul deceniu post-belic, la scara 1:20.000¹⁴, foarte importante fiindcă au o rețea bogată de toponime, multe dintre ele dispărute de pe hărțile ulterioare. Sunt disponibile și hărți mai vechi, precum cele austriece, acoperind nu numai toată România (dar și o bună parte a Balcanilor) de dinaintea primului război balcanic, la o scară inferioară (1:200.000), însă valoroase prin setul de nume de localități, multe rezolute, și posibilitatea comparării evoluției în timp a arealului ocupat de localități. Cele două seturi din urmă sunt disponibile împreună pe portalul *Geospatial*, alături de alte seturi de date: hărțile militare sovietice pentru România (1:50.000), hărți geologice, limite de județe, comune sau localități, care se pot vizualiza online dar se pot descărca pentru uz local.

¹² Hărțile au fost disponibile la descărcare pe site-ul Facultății de Geografie a Universității din București (openGIS.unibuc.ro – meniu „hărți”), momentan (martie 2013) procedura părănd mult mai complicată.

¹³ Mulțumită activității comunității Geo-spatial (de pe lângă Facultatea de Geografie din București, comunitate care are însă nume sonore din afara facultății, vezi <http://earth.unibuc.ro/harti/>).

¹⁴ Pentru detalii despre aceste hărți vezi <http://earth.unibuc.ro/download/planurile-directoare-de-tragere>.

INTRODUCERE

Așa cum spuneam, hărțile sunt doar un suport, peste care suprapunem, pentru studiu, fotografiile aeriene. Acestea sunt, în esență, din trei clase distincte: satelitare, precum cele folosite de foarte cunoscutul Google Earth (mai departe GE); de mare înălțime, precum acoperirea aeriană a României, aflate în custodia ANCPI¹⁵; fotografia de mică înălțime, fie verticală sau oblică (de la modul cum se fac fotografiile, în unghi pieziș față de sol)¹⁶. În esență, primele două clase sunt fotografii referențiate, sau ortofotografii, ceea ce înseamnă că deformările paralactice ale lentilei sunt corectate, având aspectul și calitatea unui plan, cu scară cunoscută; referențierea se face în funcție de un sistem de proiecție, în cazul ortofotografiilor de la ANCPI în Stereo 70, care este cel oficial în România. Aceste produse se mai numesc și „ortofotoplanuri”, adică fotografii „orto”, „drepte”, fără deformări, cu valoare și scară de plan¹⁷, cele care, în zilele noastre, folosesc efectiv la realizarea hărților. Pentru nevoile unui asemenea studiu niciodată un set de fotografii nu este suficient; de aici nevoia de a folosi toate resursele disponibile, inclusiv cele Google Earth (de aici: GE), care au la rândul lor un „istoric” (un set de fotografii mai vechi), dar și seturile complete ale ortofotografiilor românești (de aici doar „ortofotografii”) din 2005-2006 și 2008-2009¹⁸. Din nefericire, nu am beneficiat deocamdată de fotografie oblică, singura care poate oferi relative certitudini asupra identificării unor situri și obiective arheologice, în primul rând datorită rezoluției mai bune.

Cele de mai sus au fost asamblate pe un soft de cartografie, respectiv Global Mapper (mai departe GM). Acesta lucrează – ca orice aplicație GIS – cu „straturi” (precum foile de calc, numite curent *layers*¹⁹) care pot fi vizualizate în orice combinație dorită. În plus, soft-ul permite vizualizări în trei dimensiuni (3D) ale terenului, pe baza unui fișier tip DEM (*Digital Elevation Model*), existent pe Internet în mai multe versiuni de uz liber²⁰, calcularea distanțelor – fie în linie dreaptă, fie pe un traseu stabilit, evaluarea dificultăților unor rute alternative și multe altele.

¹⁵ Agenția Națională pentru Cadastru și Publicitate Imobiliară, instituția abilitată prin lege cu realizarea lor.

¹⁶ Pentru inițiere vezi Donisă et al. 1980; Bărbulescu 2005, 12-15; Palmer 2009; Scollar 2009. O mențiune specială binemerită prima lucrare de listă, demonstrând că preocupările în materie sunt ceva mai vechi. Lucrarea este redactată la cele mai înalte standarde profesionale, cu o ilustrație de excepție (pentru acele vremuri!). Un element insolit, zic eu, este apariția unui scurte prezentări a tehnicii LIDAR (Donisă et al. 1980!, 40-41); există și un duș rece: autorii tratează „toate” domeniile în care este necesară fotointerpretarea (am numărat 13), doar că arheologia și protecția monumentelor nu se află printre ele. Cam de acolo venim... Habar nu avem unii de ceilalți. Trist de tot.

¹⁷ În limbaj topografic, distincția între „planuri” și „hărți” se referă la limita 1:25.000, scările mai detaliu fiind „planuri”, celelalte – „hărți”. Ortofotoplanurile folosite au toate scara 1:5.000.

¹⁸ <http://geoport.ancpi.ro/geoport/viewer/index.html>. Datele date mai sus sunt strict orientative. În esență, există o generație veche de ortofotografii (generația 2005, dar unele fișiere sunt puse pe server în 2008), și una mai nouă, din 2008, cu completări în 2009 (și, probabil, alte completări ulterioare). Pe geoportul indicat mai sus veți găsi aceste opțiuni: setul 2005 (incluzând produse din 2006 sau 2007), 2008 și 2009.

¹⁹ Deși mulți intelectuali fac eforturi de a traduce în limba română orice, atunci când vorbim despre limbajul tehnic eu prefer de cele mai multe ori cuvintele în original, pentru a evita orice neclaritate. Sigur că putem spune „straturi de hartă”, pe GIS, dar cum se numesc aceste „straturi” în ACAD, Adobe Photoshop sau CorelDraw? Straturi de desen, sau de „colaci de sârmă” (wireframe)? Straturi de pixeli?... În rândul imediat următor al textului de mai sus apare cuvântul „soft(ware)”. Care este traducerea fericită în limba română, adică dincolo de orice ambiguitate? „Program”? De ce spunem „ortofotografii” (are cineva ceva împotriva?) și nu „fotografii oable”? Pleacă cineva la „sfârșitul săptămânii”, sau în „week-end”? Cum se numește „corect” un *geoport*? Dar un *datum*? Sau un *geoid*? Neașsismele stau bine doar în „cuvinte den bătrâni”.

²⁰ În acest caz http://topotools.cr.usgs.gov/GMTED_viewer/viewer.php. În ciuda imperfecțiunii datelor de bază – cu siguranță obiectul unor îmbunătățiri radicale în anii următori – fișierele DEM dau cercetării de tip

Am folosit, pe tot parcursul studiului, referința proiecției geografice (latitudine, longitudine), cu *datum* WGS84, din mai multe considerente: în primul rând – nu am deloc convingerea că proiecția Stereo 70 (cu *datum* Dealul Piscului 1970) va mai rămâne multă vreme oficială în România; proiecția Stereo 70 este, pentru imensa majoritate a specialiștilor din străinătate, o necunoscută absolută (deși posibilitățile actuale de conversie a datelor sunt foarte bune), dar face probleme surprinzător de mari și arheologilor români; datele furnizate în anexele acestui studiu pot fi folosite nemijlocit, prin încărcarea lor în GPS, fără alte transformări, pentru a verifica diverse ipoteze de lucru (nu îmi fac iluzia că voi apuca să le verific singur pe toate)²¹. Desigur, toată documentația românească (ortofotografii, hărți de toate generațiile) este la origine în Stereo 70, însă am lucrat într-un fișier generat în WGS 84, toate datele de ieșire fiind cu acel *datum*.

Complementar la soft-ul GIS²² principal, mai ales pentru schimbul de date cu GPS-ul²³, am utilizat platforma PC a Garmin, numită MapSource, care folosește hărți produse de Garmin România, cunoscute sub acronimul Ro.A.D., versiunea 8 pentru PC și 12 pentru GPS, cu detalii plecând de la hărți la scara 1:50.000. Asupra Ro.A.D voi reveni la capitolul dedicat perieghezei.

În beneficiul celor care nu pot folosi un fișier tip *shape*, am realizat planșe descriind parcursul *Limes Transalutanus* (LT mai departe) pe lungimea anunțată, începând cu o vedere de ansamblu (fig. 1), fără detalii, apoi vederi mai detaliate, pe diverse segmente, incluzând desene de plan, vederi 3D sau analize de vizibilitate.

Suplimentar au fost folosite, într-o măsură mai mică, și alte soft-uri necesare parcurgerii temei, precum, de exemplu AutoCAD 8 pentru realizarea măsurătorilor pe profile arheologice, dar și pentru realizarea planurilor sectoriale, CorelDraw în completare, sau Photoshop CS4 pentru layout-ul final al ilustrației.

Structura lucrării

Partea inițială a cărții se ocupă cu evaluarea ortofotogrametrică și cartografică a informațiilor care apar în literatura de specialitate despre *Limes Transalutanus*. Această analiză este structurată în patru capitole, respectiv segmentul de la Dunăre la Gresia, apoi cel până la Urlueni, urmând segmentul Urlueni-Săpata de Jos și, în fine, cel de al Săpata la Purcăreni. Voi explica la momentul oportun de ce anume analiza trece la nord de râul Argeș.

Așa cum se va vedea, cele patru analize au generat un număr neașteptat de mare de ipoteze de lucru, care sunt testate, de maniere diferite, în partea a doua a lucrării; aceasta se deschide cu un capitol de dezbatere teoretică a problemelor puse de cercetarea unui *limes* (capitolul 6). O mică parte dintre ipoteze au putut fi verificate pe teren în câteva periegheze, în noiembrie 2012, ale căror rezultate sunt publicate în capitolul 7. Aceste periegheze au adus importante precizări (nu totdeauna cu caracter categoric), însă nu am modificat substanțial partea întâi a lucrării, pentru că, zic eu, diferențele nu sunt doar amuzante, dar și instructive. Am amendat însă primele patru

„landscape” posibilități de neimaginat acum câteva decenii. Concluziile trase astfel pot fi în viitor obiectul unor necesare rafinări.

²¹ Doritorii pot solicita pe email-ul personal (esteo60@yahoo.co.uk) fișierul shape (*.shp) cu toate datele, care se pot încărca în GPS ca atare (sau cu minime conversii, în funcție de aparat).

²² Pentru cei care au nevoie mai degrabă de un manual, decât de explicații elaborate (pe care însă nu le pot folosi), am găsit un soi de manual, scris pe limba muritorilor de rând (cât se poate), care este și disponibil fără taxă la descărcare (Terente 2008).

²³ Un model vechi, dar încă utilizabil (Garmin eTrex Legend Cx).

INTRODUCERE

capitole (2-5) cu note care să avertizeze asupra faptului că periegeza a produs concluzii de altă natură. În fine, capitolul 8 va face analiza necesarului de trupe pentru apărarea acestui *limes*. Evident, în lipsa materialului epigrafic sau a unor săpături arheologice sistematice de amploare, reconstituirea numerică a trupelor care au apărat fortificațiile liniare este imposibilă. Scopul unei astfel de întreprinderi este însă altul, și anume de a identifica zonele de limes pentru care informațiile despre fortificații par a fi relativ complete, sau, mai corect, satisfăcătoare, și, din contră, zonele pentru care există sigur lacune grave în cunoașterea arheologică. O asemenea evaluare are ca scop să precizeze segmentele de *limes* pentru care ar fi necesare cercetări de teren aprofundate, pentru recuperarea datelor lipsă, având a face mai mult cu viitorul decât cu trecutul cercetării istorice.

Cartea este încheiată de un șir de anexe, opt la număr. Ele reprezintă materiale oferite cititorului ca supliment documentar pentru înțelegerea mai bună a situațiilor discutate. Pe scurt, ele se grupează în trei segmente de bază. Primul segment este arhiva istorică, reproducând acolo manuscrisul lui Polonic referitor la subiectul acestei cărți; al doilea segment (anexele 2-5) oferă date diverse, de o manieră compactă și sintetică, despre localizarea castrelor, despre ipotezele de lucru pentru stațiile de *limes*, date comparative de pe limesul german și un studiu de densități de ocupare în forturi; pentru utilizatorii de GIS și GPS există a treia secțiune a anexelor (6-8), cu o etalare completă și sistematică a bazei documentare existente.

Cartea a fost inițial proiectată în limba română (după momentul în care am înțeles că despre o carte este vorba). Pe măsură ce citeam și avansam în redactare, am înțeles ce probleme mari ridică literatura străină, cu referire la *Limes Transalutanus*, cât și faptul că este necesară o versiune în limba engleză. Am făcut această constatare cu inima strânsă, pentru că engleza mea este destul de dificilă, mai ales pe asemenea dimensiuni. Am analizat problema pe toate fețele, având a mă angaja la o sarcină pentru care nu eram foarte pregătit. Am ajuns la concluzia că nu îmi doresc, pur și simplu, o ediție bilingvă, pe două coloane afrontate, ci două texte diferite (urmând însă aceeași structură), și iată exact din ce motive: versiunea românească conține multe detalii probabil obositoare, în special geografice, discuții toponimice destul de detaliate, referințe la persoane și instituții pe care, sper, un (arheolog) român le va putea eventual urmări; sunt detalii poate inutile unui cititor scufundat în fotoliu, dar posibil necesare celor care vor dori să facă verificări în teren. Îmi este însă greu să cred că un arheolog străin va face curând verificări în teren, în căutarea reperelor *Limes Transalutanus*; de aceea, unele detalii vor lipsi din versiunea englezească, din dorința de a nu plictisi cititorul de peste granițe, pentru care am preferat să insist pe partea teoretică sau concluzivă.

Odată luată această decizie, a apărut altă complicație... Doream să aduc ilustrația în pagină, adică acolo unde este nevoie de ea (pentru edițiile electronice este un *must*). Dar aceasta ar fi însemnat ca toată ilustrația să fie reprodușă de două ori, cu costuri cu tot... Explicând editorului meu – un mai vechi colaborator, Dan Mărgărit, căruia îi mulțumesc pentru eficiență – dilema în care mă aflam, el a optat pentru o soluție la care, sincer, eu nu mă gândisem: vor fi două cărți diferite!

Mă simt obligat a explica aceste fapte, dorind să clarific de ce anume sunt două cărți, dar mai ales să explic de ce nu sunt identice.