

HARTA SZATHMÁRI

În urmă cu vreo doi ani colegii de la Universitatea „Babeş-Bolyai” (toți maghiari) au beneficiat de un grant UEFISCDI și, rarissim, au făcut un cadou nesperat românilor din sud: Harta Szathmári (1864), în versiune digitală, reproiectată Stereo 70 (charta1864.ro).

Nu vom da detalii multe despre această hartă, fiindcă ele pot fi citite pe site-ul dedicat. Vom încerca aici să facem o prezentare a zonei noastre de referință (vezi <http://www.limes-transalutanus.ro/baze-de-date/toponimie.html>), pe care am lucrat nemijlocit, notând câteva observații.

Am beneficiat nu doar de produsul pus pe internet de colegii de la Cluj, ci de mai mult decât atât. Site-ul menționat are posibilități de export în „tiles” de mici dimensiuni (fie WGS 84, fie Stereo 70), însă procedura este lentă și dificilă; am rugat deci producătorii să ne livreze tot blocul de hartă care interesa proiectul nostru. Spre marea noastră bucurie – l-am primit. Suntem sincer recunoscători.

Erori cartografice

Nu vom intra aici în subtilități ale transformărilor de proiecție, fiind ceva dincolo de calificarea noastră reală; cert este că și în acest caz (ca și în cazul Planurilor Director Plan de Tragere¹, de exemplu), reproiectarea a produs un „shift” (o deplasare, o eroare de poziționare), pe care am încercat să o corectăm (prin rectificarea ortofotografică). Doar informativ, acest „shift” are, pe original, următoarele valori, în câteva puncte extreme ale hărții:

- Pitești – 954 m NE;
- Slatina – 786 m NE;
- Turnu Măgurele – 927 m NE;
- Mănăstirea Baldovinești – 752 m NE

În urma corecției fotogrametrice am reușit să reducem erorile (acolo unde ele se pot măsura, fiindcă stabilirea unor „puncte comune” între realitățile de la jumătatea sec. XIX și de la finalul de secol XX este o operațiune delicată...) la aproximativ următoarele erori:

- fortul de la Putineiu – 49 m NNV
- fortul mare de la Băneasa – 13 m VSV
- fortul mic de la Băneasa – 68 m NNE
- fortul Crâmpoia – 45 m ENE

Am beneficiat, în cazurile de mai sus, de puncte certe (forturile sunt figurate și pe harta Szathmári), ceea ce a permis o rectificare aproape mulțumitoare; în alte cazuri, însă, acolo unde reperele comune sunt discutabile, erorile sunt mai mari; astfel, de pildă, podul peste râul Teleorman, la sud de satul Cerbu (aparent în aceeași poziție) are o eroare de 153 m V, iar podul peste Râul Doamnei (imediat la nord de Pitești) are o eroare de 168 m V.

Oricum, inconsistența unor erori ale unor puncte apropiate, cum este cazul forturilor de la Băneasa, respectiv o eroare spre VSV și una spre NNE (deși între cele două obiective distanța reală reciprocă este de sub 300 de m), avertizează asupra erorilor de fond, topografice, produse ca urmare a imperfecțiunii lucrării cartografice, datorită limitărilor tipice epocii.

¹ De găsit, pe Internet, drept „Planurile Directoare de Tragere” (v., de exemplu, geospacial.ro), însă „acordul” de plural al unui concept („director de tragere” pentru artilerie) ni se pare aici inadecvat.

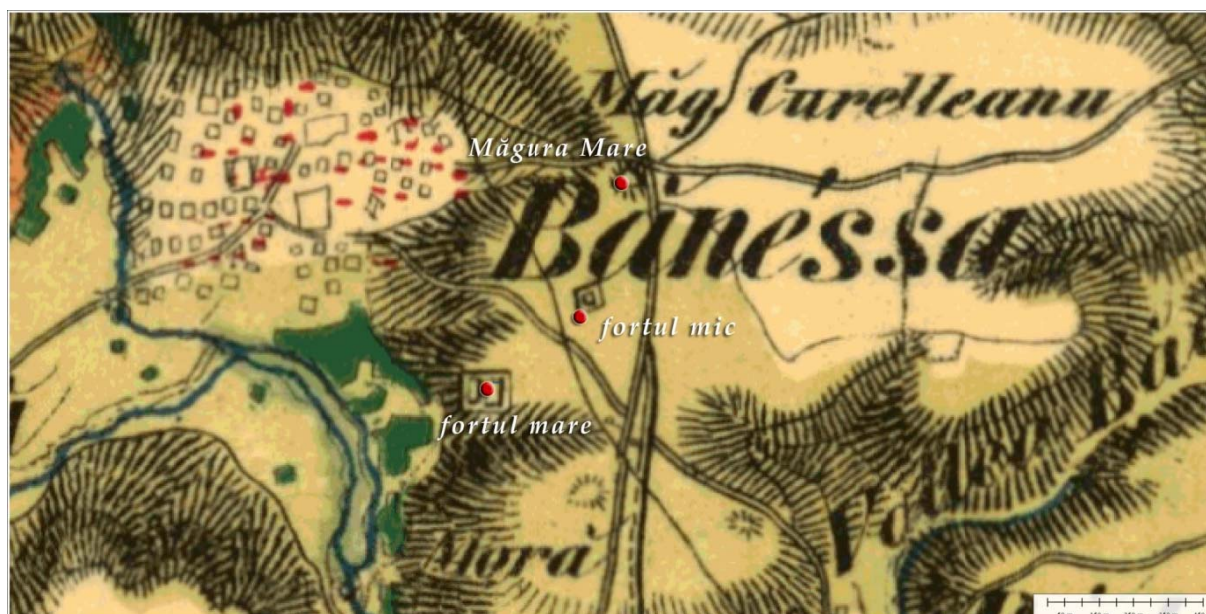


Fig. 1. Satul Băneasa și monumentele din jurul său (variantea cu corecție ortofotogrametrică).
Punctele roșii marchează centrul geometric al obiectivelor (după ortofotografie).

Astfel de avertismente sunt destinate numai pentru a pune în gardă asupra faptului că nu trebuie să ne bazăm foarte mult pe localizarea absolută a reperelor; dincolo de acest fapt – harta Szathmári rămâne un document de valoare documentară excepțională.

Măsurătorile topografice, pentru această regiune (dintre Turnu Măgurele și Pitești), au fost realizate de ofițer austrieci² în 1957, produsul reflectând deci situația din acel an. Măsurătorile din teren au fost realizate, pentru toată suprafața de interes, de echipa condusă de maiorul Heinrich Mündel, ceea ce ar fi trebuit să producă o lucrare unitară; totuși, în fapt, sunt de remarcat diferențe în realizarea unor foi de hartă (diferențele de cromatică, de hașură, de scris, etc. sunt destul de vizibile), ceea ce ar putea fi datorat și execuției de planșetă, probabil chiar la București³. Fiindcă motivul apropierii noastre de acest produs cartografic este în primul rând unul toponimic, vom insista asupra acestor aspecte.

Ortografie

Vom începe prin a preciza câteva chestiuni ținând de grafie. După cum bine se știe, trecerea la alfabetul latin a fost un proces lung, greu, și mai ales sinuos. Prima carte tipărită cu literă latină o datorăm Școlii Ardelene (mai exact lui Samuil Micu, 1779⁴), iar grafia latină a fost introdusă oficial între 1860-62, adică exact în perioada în care aceste hărți erau desenate și pregătite pentru publicare. Spre deosebire de cele întâmplate în secolul XX, în care a fost preferat principiul fonetic (mai simplu și lăsând mult mai puțin loc interpretărilor), la mijlocul veacului XIX, sub influența Școlii Ardelene, s-a preferat principiul etimologic (cel care „demonstră” latinitatea). De aici și câteva

² Este vorba despre armata „de ocupație” care a „securizat” Țara Românească de eventualele incursiuni turcești în timpul Războiului Crimeii (1853-56), și care nu a părăsit teritoriul nord-dunărean decât câțiva ani mai târziu (1959 sunt datate foile de hartă cele mai târzii)

³ Conform sursei citate (<http://www.charta1864.ro/essay.html>), în lucrările de teren ar fi fost implicați și tineri ofițeri ai armatei române, aparținând Institutului geografic al armatei, care tocmai se înființase. Diferențele de ortografie (vezi infra) pot fi puse mai ușor pe seama românilor, decât pe seama austriecilor.

⁴ http://ro.wikipedia.org/wiki/Ortografia_limbii_rom%C3%A2ne.

particularități de scriere – care pot fi întâlnite și în alte publicații de epocă – pe care le vom lista mai jos:

- sufixul „-ești” (Popești, Ionești, etc.) este redat *-esci*⁵;
- l intervocalic dublat (*Căllugări, vallea, deallü, Măgurelle*, etc.);
- s intervocalic dublat (*Bănéssa, Lissa*);
- p intervocalic dublat (*Lippia*);
- transcrierea diftongului *ea*⁶ ca e cu accent ascuțit (é), precum în *Brănéssa* (Brăneasa);
- transcrierea diftongului *oa* ca o cu accent ascuțit (*Gólla* pentru Goala și *Isvórelle* pentru Izvoarele);
- redarea unui u final (mut? sau scurt?), ortografiat *ű*⁷ (*de susű, de josű, cătunű*);
- o problemă greu de rezolvat este un fonem care, la origine, era probabil un *dz*, transcris pe hărți ca un *d* cu sedilă⁸ (*ḍ*)⁹, aparent sistematic înaintea literei *i* (mută, în această situație, uneori notată ca atare - *î*); nu este foarte clar cum ar trebui citit acest semn, câtă vreme el a evoluat diferit în cuvinte precum *Barđia* (pentru Barza), *Buđiviesci* (probabil Buzoești), *Đianóga* (pentru Zănoaga), *Frunđiaru* (pentru Frunzaru), dar și *Michăilesci*¹⁰ de mijloc (Mihăilești de mijloc) sau *Cârđia* (astăzi Cîrja, cf. DTM¹¹); apare chiar forma *Laņdesci*, azi Lăngești, însă este probabil o denaturare a fonetismului originar (ar trebui să fie „Lănjești”);
- J inițial = I (mare), ca în Jonesci (= Ionești).

Regulile enunțate mai sus sunt aplicate doar relativ sistematic, putând fi găsite excepții, mai ales în partea de hartă din jurul Slatinei. Se pot găsi acolo numeroase încălcări ale regulilor generale, precum în *Cereșovu de jos*, unde diftongul *ea* este transcris ca atare, iar *ű* (*josű*) lipsește. Acestea sunt, clar, rezultate ale „școlilor” de ortografie diferite, din epocă, cât și a faptului că la transcrierea hărților pe „curat” au lucrat cu siguranță mai multe mâini (caligrafiile fiind distincte).

Transcrierea în baza de date a toponimelor se va face, ori de câte ori va fi posibil, cât mai aproape de original. Așa cum am menționat deja în note, nu toate semnele necesare există în setul de fonturi Central European (folosit în mod curent pentru limba română), situație în care vom fi nevoiți să improvizăm; o primă soluție vizibilă este menționarea acestor situații în câmpul Observații (al bazei de date). Pe de altă parte, ori de câte ori forma transcrisă are o translare evidentă în ortografia

⁵ Interesant de menționat că un sunet foarte asemănător, apărut însă în formele de feminin singular, sunt transcrise „modern”, precum în *Grădiștea* (și nu *Grădiscea*, așa cum poate ne-am fi așteptat). Neîndoind, însă, sufixul plural masculin (*-esci*) are o logică greu de contestat (mai ales într-o perspectivă etimologică), câtă vreme masculinul singular este *-escu*.

⁶ Sau cel puțin așa era considerat pe vremea când autorul acestor rânduri făcea școală. Astăzi se pare că fonologii duc o luptă fără sfârșit pentru a „rafina” terminologia; a se vedea, în acest sens, punctele de vedere atât de diferite exprimate în http://en.wikipedia.org/wiki/Romanian_phonology sau în versiunea română a aceleiași probleme, http://ro.wikipedia.org/wiki/Fonologia_limbii_rom%C3%A2ne.

⁷ Din păcate, semnul nu este disponibil în setul Central European folosit atât în aplicația GIS, cât și în baza de date, așa încât nu poate fi redat. Nu am găsit deocamdată o soluție convenabilă. De cele mai multe ori, un *u* final este mut, dar există și destule excepții (de pildă *Corbu*, astfel încât în expresia *Corbu de susu*, vocala finală a primului cuvânt este sonoră, dar a celui de al treilea – este mută). Astfel de excepții apar și pentru Maldăru (scris *Malderu*), Poboru, Cornățelu. Un indiciu ar fi că *u* final sonor apare, în general, în cuvinte care au păstrat această caracteristică până în zilele noastre, ele figurând fără semnul de înmuiere („căciulă”).

⁸ Alt termen care face deliciul lingviștilor (<http://ro.wikipedia.org/wiki/Sedil%C4%83>, sau comentarii și mai furioase la <http://lenghel.net/it/romania-intre-virgula-si-sedila/>, dezbateră fiind în fapt lipsită de substanță).

⁹ Din păcate și acest semn lipsește din setul standard al fonturilor Central European (se găsește doar în suplimentele fonetice), deci nu poate fi reprodus nici în GIS, nici în baza de date. Singura soluție, la momentul de față, este o mențiune a sedilei în câmpul „Observații”.

¹⁰ Transcrierea fonemului (literei) *h* prin *ch* este rară și pare legată doar de unele nume proprii, probabil sub influența obiceiurilor legate de transcrierea numelor în epocă.

¹¹ Abreviere curentă pentru Direcția Topografică Militară – numind aici, mai exact, harta din anii 70-80 ai veacului trecut).

actuală, o vom menționa între slash-uri (*Barđia /Barza/*), pentru a ușura găsirea acestora cu funcția „find” (sau „search”). Dublarea formelor vechi cu a celor actuale va constitui baza statisticilor asupra conservării unor nume vechi în nomenclatorul localităților (sunt cele mai frecvente toponime, după cum vom vedea mai jos).

Elemente constitutive

S-au cules toponime de pe aproximativ 6350 km pătrați¹², respectiv limitele de cercetare impuse proiectului toponimic¹³. Pentru harta Szathmári, s-au colectat următoarele categorii de toponime:

- localități (392)
- oronime (92)
- mănăstiri (5)
- hidronime (14)¹⁴
- hanuri (65)¹⁵
- forestiere (30)¹⁶
- toponime (29)¹⁷
- mobile (153)¹⁸
- *limes* (5)¹⁹

Se observă, în lista de mai sus, un cert dezechilibru între localități și restul elementelor. Lipsurile nu pot fi puse pe seama lipsei de spațiu, aspectul grafic al hărții fiind unul destul de aerisit²⁰. Foarte probabil situația se datorează grabei cu care ofițerii austrieci au lucrat în teren, neavând timp să colecteze date și despre mediul înconjurător. Conform obiceiului epocii, nu sunt desenate cote de nivel, ci hașuri care sugerează locuri mai înalte sau, dimpotrivă, mai joase²¹.

Cu toate acestea, deși lipsite de nume proprii, hărțile sunt destul de grijulii în reprezentarea principalelor tipuri de vegetație (un element cheie în reprezentările militare, fiindcă trupele se

¹² Pentru comparație, județul Teleorman are 5790 km².

¹³ Vezi Raportul științific al Etapei 1, secțiunea 4, unde sunt explicate aceste limite.

¹⁴ Râurile și pâraiele sunt de obicei prezente ca oronime (Valea cutare). La capitolul hidronime au intrat elemente precum fântânile (sau puțurile) sau lacurile (care, deși în epocă erau multe, există puține mențiuni ale numelor acestora)

¹⁵ Marea majoritate fără nume propriu, ci doar cu mențiunea *osp.* (ospătărie?). Deși inutilizabile toponimic (lipsind deci și din baza de date), am colectat însă aceste date pentru a înțelege principalele direcții de comunicare, la mijlocul veacului al XIX-lea.

¹⁶ Foarte puține, ținând cont că acoperirea forestieră a zonei, la jumătatea veacului al XIX-lea era de peste trei ori mai bună decât astăzi. Marea majoritate a numelor de păduri nu este însă menționată.

¹⁷ Conform teoriei generale, la categoria „toponime” au fost incluse toate numele sau înscrisurile care nu au putut fi încadrate în nici una dintre categoriile precizate (localități, hanuri, mănăstiri, oronime, forestiere sau măguri), reprezentând în general puncte de reper importante din hotarul satelor (deci departe de vetrele satelor). În acest caz, majoritatea sunt mențiunile de direcție ale unor drumuri, fără importanță toponimică, dar – din nou – un important indiciu asupra principalelor direcții de mișcare, în epocă.

¹⁸ Imensa majoritate nu sunt numite; ele au fost colectate în fișierul GIS, deoarece unele dintre ele nu par să mai figureze pe hărțile de mai târziu. După cum se știe, mobilele sunt un element fundamental în orientarea călătorilor preistorici, deci un puternic indicator al direcțiilor majore de mișcare. Înțelegerea unui sistem militar numit, curent, *limes*, presupune inclusiv efortul de a înțelege mediul în care aceste amenajări au fost construite, inclusiv drumurile care premerg civilizației romane.

¹⁹ Respectiv elementele care pot fi cert atribuite constructorilor romani, în acest caz cinci forturi. Se poate discuta și ce anume din rețeaua rutieră de la mijlocul sec. XIX are la bază construcții antice.

²⁰ Pentru comparație, pe DTM, pentru aceeași suprafață și la aproape aceeași scară de lucru (1:28800 pentru harta Szathmári și 1:25000 pentru DTM), există 411 localități, dar 911 oronime și 238 forestiere.

²¹ Tehnica de realizare este în multe asemănătoare hărților austrice aparținând „cele de a doua ridicări topografice” (<http://mapire.eu/en/>), cu care sunt, de altfel, contemporane.

puteau ascunde în păduri!), ceea ce le dă valoare de întrebuițare dincolo de interesul toponimic. O aplicație deja realizată²² este comparația acoperirii forestiere pentru două zone de interes – cea de la sud de Pitești și cea de la sud de Roșiorii de Vede. Astfel, pentru o zonă de 470 km², dintre Urlueni și Albota, suprafața împădurită a scăzut, între 1857 și 2012 (ortofotografie) de la 19,8% la 7,37%, în timp ce pentru o zonă de 1044 km², de la nord de Dunăre, evoluția a fost de la 10,9% la 3,3%. Extinderea acestui experiment, eventual prin aducerea în comparație a hărții Specht (1791), va contribui decisiv nu doar la explicarea tendințelor, dar chiar la definirea – de principiu – a peisajului antic; a se observa, de pildă, că cifrele din preajma Dunării sunt aproximativ la jumătatea celor de lângă Argeș, ceea ce poate sugera diferențe care se datorează cadrului natural (climă, regim pluvial, ape freatiche, etc.) și nu alterărilor istorice.

Elemente ale *limes*-ului roman

Așa cum am văzut și mai devreme, harta Szathmári prezintă și schița câtorva forturi romane aparținând organizării de graniță. Faptul în sine nu ar avea mare importanță, decât ca un detaliu privind atenția cu care topografii și-au făcut treaba, în unele locuri, dar și reversul – fiindcă majoritatea au scăpat atenției lor. Un alt detaliu interesant ar fi prezentarea segmentată a fortului mare de la Băneasa, așa cum am văzut în Figura 1.

Cu adevărat importantă este rețeaua de drumuri de la mijlocul veacului al XIX-lea, fiindcă ea ascunde monumentele romane. Ascunde, dar și arată, fiindcă, la jumătatea drumului de la Dunăre spre satul Putineiu, apare eticheta „Drumu lui Traianu”²³, însoțind linia dublă a „drumurilor principale”. Desigur, nu este vorba despre drumul roman (pierdut în arătură), ci de valul de graniță, folosit însă, din vremuri imemorabile, ca drum²⁴. Această etichetă mai apare o dată, la nord de Băneasa („Drumu Traianului”), dar traseul monumentului este marcat aproape continuu, până la Gresia.

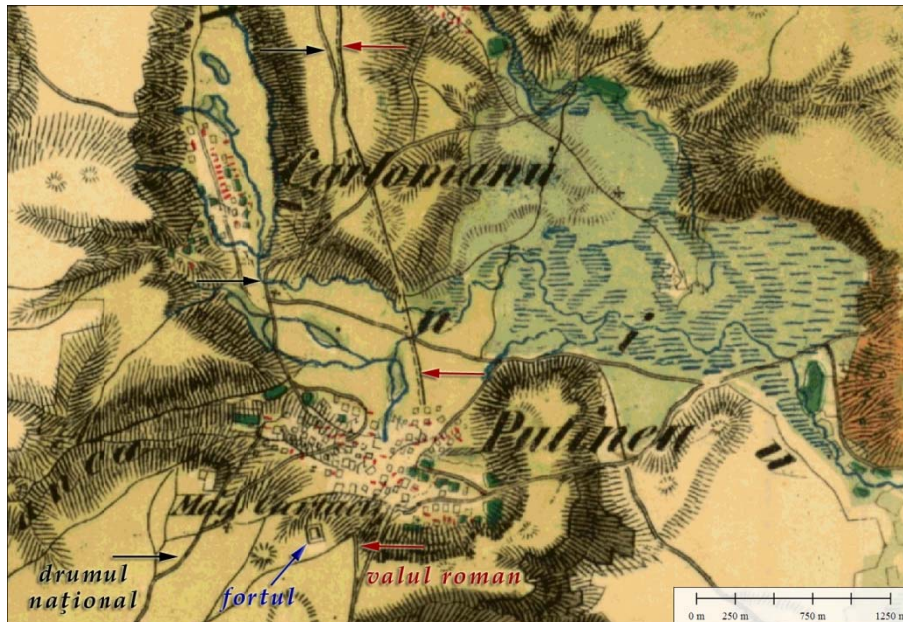


Fig. 2. Traversarea Călmățuiului, la Putineiu.

Este marcat drept „drum național” traseul aproximativ pe care drumul din această clasă îl are, de peste un veac.

²² Și folosită în recentul studiu din *Journal of Ancient History and Archaeology* – vezi secțiunea Rezultate a site-ului.

²³ Lipsește căciula pe *u* final, dar aproape cert nu se pronunța.

²⁴ Astfel era prezentat, de exemplu, de Marele Dicționar Geografic al României, editat la finalul secolului al XIX-lea, variantă îmbrățișată de arheologi de frunte ai vremii, precum Carl Schuchhardt.

Foarte importante sunt niște pasaje anume, care până foarte de curând prezentau neclarități asupra traseului valului. Așa este, de pildă, zona de la traversarea râului Călmățui – cel mai important curs de apă între Dunăre și Vedea. A treia ridicare topografică austriacă (publicată 1910) prezintă valul până la marginea terasei, lângă fort; la fel – Planurile Director de Tragere (interbelice), care adaugă și traseul de pe terasa opusă, nordică, spre Băneasa. Nici o altă hartă însă nu indică traseul valului în lunca râului, deși Polonic îl menționa, sec, fără o localizare clară. Harta Szathmári umple acest gol, desenând această parte într-un fel pe care legenda²⁵ nu îl explică: o linie continuă și una întreruptă, ceea ce sugerează un „drum principal vechi”. Că așa este și nu altfel – o arată foarte clar reprezentarea de la nordul râului, unde două drumuri „principale” merg, peste un kilometru, aproape paralel (ceea ce este absurd).

Drumurile de la mijlocul veacului al XIX-lea suprapun valul roman până undeva la 2,4 km NNE de Valea Urlui – adică la aproximativ jumătatea distanței între fortul de la Valea Urlui (nefigurat) și orașul Roșiori de Vede. În acest punct, drumul care suprapunea valul roman se întâlnește cu cel care venea de la Băjești (azi Călmățui de Sus), urmând, de aici, traseul celui din urmă, pentru a intra în oraș. Renunțarea la drumul antic în favoarea unuia nou arată, poate, dinamismul mai mare al unui oraș – chiar și a unui prăfuit orașel de provincie, ca în acest caz; oricât de neînsemnat ar putea pare, Roșiori este singurul târg din zonă, iar rețeaua de drumuri din jurul său arată că și-a jucat, cu brio, rolul de magnet al comerțului local.

Cercetările recente au demonstrat că, undeva la această intersecție (reamintim că precizia limitată a hărții Szathmári nu permite mai mult de o aproximare), drumurile romane se despart: unul merge exact spre oraș, până în imediata lui proximitate (la cimitirul actual), în timp ce un altul ia o scurtătură spre Scrioaștea, mergând deci pe la 2 km vest de oraș. Ei bine, surprinzător sau nu, nici unul dintre drumurile moderne nu mai folosește aceste căi antice, cel puțin până la traversarea Văii Bratcovului.

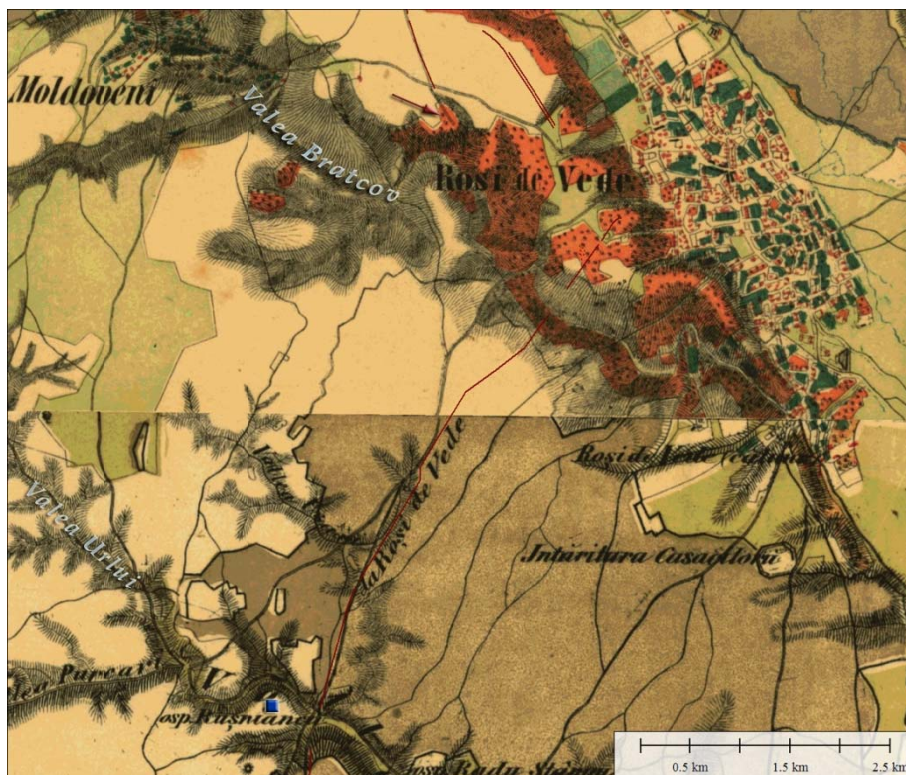


Fig. 3. Roșiorii de Vede. Indiciul pentru căutarea „drumului de vest”.

Legenda: pătrat – localizarea aproximativă a fortului de la Valea Urlui; linii grena – suprapunerea aliniamentelor antice, conform ortofotografiilor; săgeata – indiciul asupra traseului „drumului de vest”.

²⁵ Vezi pe site-ul menționat (charta1864.ro), unul dintre butoanele din dreapta-sus.

Chiar și așa, harta Szathmári a oferit un nesperat indiciu asupra zonei unde al doilea drum – cel vestic – ar trebui căutat (fig. 3). În celebrele vii ale orașului²⁶ – marcate cu suprafețe roșu-deschis – este figurat un drum care vine de nicăieri (dinspre malul Bratcovului, dar acolo nu este marcată nici o localitate) și merge spre NNV, unindu-se cu urmele cunoscute ale monumentului roman²⁷. Ipoteza a fost confirmată pe teren, în această toamnă²⁸, contribuind astfel decisiv la clarificarea unei aparente contradicții între relatarea lui Polonic și lucrurile vizibile pe ortofotografii.

Următoarea ilustrație (fig. 4), respectiv zona imediat la nord de Roșiori, ne poate ajuta să evaluăm acuratețea topografică a lucrării. Vedem acolo cum, pe parcursul a doar 2,5 km, traseul „drumului” deviază nu mai puțin de 108 m. Nu am vrut să arătăm aici decât că, în baza hărții în cauză, fără indicii foarte solide, trebuie să ne abținem de la localizări „exacte”. În fine, dincolo de acest lucru, pe această imagine (mai jos) mai sunt de făcut două observații: prima – că „drumul” se termină, pe dealul de deasupra satului, la fel de brusc și inexplicabil precum a început, la malul pârâului Bratcov (vezi figura anterioară); a doua este că, bizar, nu se vede nicăieri, pe traseul valului către sat, pădurea evocată de Polonic²⁹, terenul fiind (conform legendei hărții) pământ arabil.

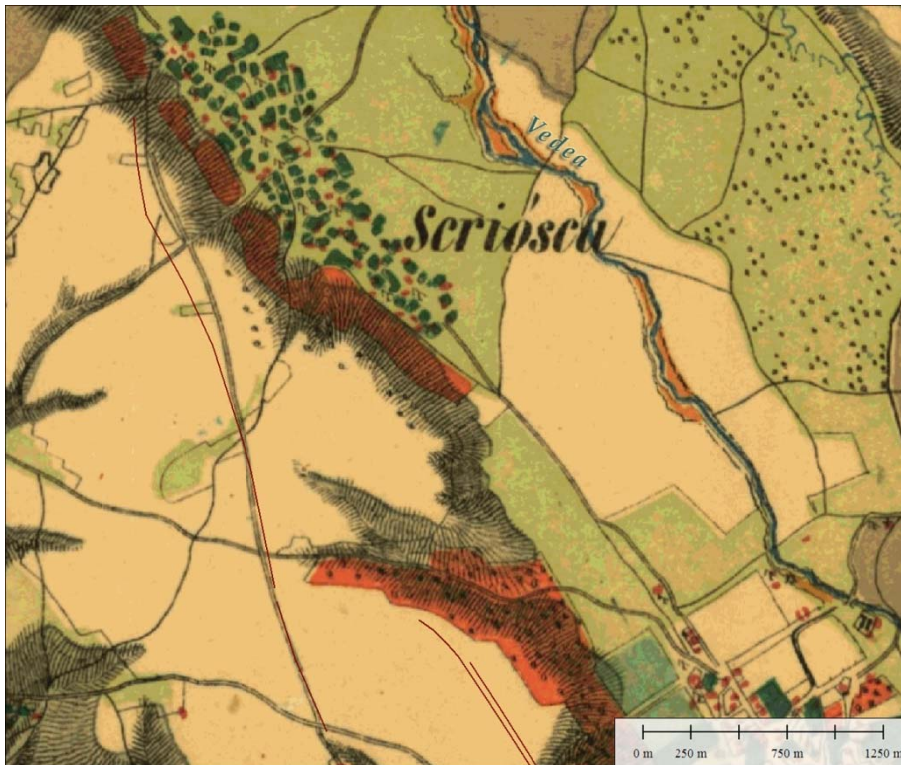


Fig. 4. Valul roman la sud de Scrioștea.

Linia roșu-închis reprezintă traseul valului, conform ortofotografiilor.

Am insistat asupra situației dintre Dunăre și Vedea, pentru că aici lucrurile sunt ceva mai clare. Cu excepția împrejurimilor imediate ale orașului Roșiori, drumurile de secol XIX suprapun și folosesc valul roman de graniță. Lucrurile se schimbă în amonte de Gresia, fiindcă din acel loc nu mai există un

²⁶ Amintite de toată literatura care s-a ocupat de problemă, de la Notele lui Polonic, la cartea lui Ioana Bogdan Cătănicu din 1997)

²⁷ Planul Director de Tragere al zonei indică un rambleu (care nu suportă un drum de secol XX), fiind evident valul despre care vorbea Pamfil Polonic.

²⁸ Vezi Raportul științific al Etapei 1, sub-sectiunea 2.3.3.

²⁹ Explicația este una singură, și anume că era o pădure nouă, plantată după 1857, suficient de viguroasă după 40 de ani pentru ca Polonic să nu-și dea seama (oricum, nu a consemnat faptul). Din contră, el sublinia că valul este bine conservat în pădure, sugerând astfel că este veche (Teodor, *Urișul invizibil...*, 207).

val, granița romană luând aspectul unei *ripa*³⁰, care nu mai au obstacole artificiale, ci doar posturi de observație (turnuri de semnalizare).

Despre relația dintre drumurile moderne și cele antice, dincolo de Gresia, nu se poate spune deocamdată nimic, fiindcă nici un drum roman nu a fost relevat în zonă. O observație provizorie și cu caracter de generalitate este că drumurile de secol XIX păstrează unele dintre caracteristicile drumurilor antice, respectiv un traseu pe cote înalte, evitând astfel văile adânci și viroagele, a căror traversare ar solicita lucrări ingineresti³¹. Satele își păstrează însă preferința pentru a se afla cât mai aproape de cursul de apă, ceea ce este firesc și probabil nu trebuie explicat. Rezultatul este că drumurile nu traversează, de obicei, centrul satului – model de dezvoltare care a dominat secolul al XX-lea –, excepție făcând așezările mai mari, eventual cele aflate la o intersecție de drumuri importante.

Așa se face că drumul dintre Gresia și Crâmpoia, așa cum este reprezentat în harta Szathmári, nu suprapune drumurile recente, aflându-se în general ceva mai la vest, la marginea satelor de pe terasa Vedei. Dacă acel traseu suprapune eventual un drum mai vechi nu vom afla decât cu prilejul perieghazelor din zonă.³² Nu există garanții asupra rezultatelor acestor căutări, câtă vreme la est de Urlueni – acolo unde valul de graniță reappare – între monument (vizibil în epocă, după mărturia lui Polonic) și drumurile epocii nu există nici o relație.

³⁰ Frontieră a Imperiului roman trasată în lungul unui râu semnificativ. Desigur, Vedea sau Cotmeana sunt departe de a fi „râuri semnificative” (astfel de granițe se organizează, de obicei, pe râuri cu debite de peste 150 m³ pe secundă, precum Oltul), însă terasa vestică a lor, foarte abruptă (când nu verticală), înaltă de 20 de m, reprezintă un obstacol natural demn de luat în seamă.

³¹ inaccesibile comunităților locale; cele regionale și naționale nu făcuseră până la jumătatea veacului respectiv pași decisivi spre modernizare.

³² Primele periegheze – cele numite de noi „liniare” – din zona terasei Vedea sunt planificate pentru primăvara anului 2015.