

DRUMUL ROMAN IMPERIAL ÎN VATRA MUNICIPIULUI CLUJ-NAPOCA

Cercetarea drumului imperial Potaissa-Napoca a început în anul 1977 de către un colectiv condus de dr. Iuditha Winkler de la Institutul de Istorie și Arheologie din Cluj, colectiv din care făcea parte și subsemnatul. Obiectivul principal al cercetărilor era studierea sa din punct de vedere arheologic precum și din punct de vedere geo-topografic. Cercetarea lui s-a făcut în sens invers construirii lui adică de la valea Becașului spre Potaissa trecând prin satele Gheorgheni, Aiton, Ceanu Mic, Tureni, Copăceni și ca punct terminus str. Hotarului de la intrarea în municipiul Turda. Cercetarea s-a făcut în acest sens întrucât urmele de suprafață ale drumului roman erau mai evidente în această zonă, exceptând tronsonul dintre satele Ceanu Mic—Tureni—Copăceni unde urmele drumului antic sunt estomplate ceea ce ne-a făcut să-l cercetăm prin metode geodezice, cartometrice, și mai ales geomorfologice. Concomitent cu aceste cercetări s-au efectuat și ridicările topografice ale drumului antic deci s-a făcut o cercetare pluridisciplinară care să poată răspunde multor întrebări care s-au pus privind trasarea drumului roman pe calea actuală. Sigur că a mai rămas de cercetat intrarea drumului roman în Potaissa și în Cluj-Napoca cele mai grele sectoare de cercetat întrucât în aceste sectoare nu există urme de suprafață ale drumului antic pentru că ele au fost șterse datorită construirii diferitelor obiective edilitare sau datorită diferitelor lucrări de îmbunătățiri funciare. La toate acestea a mai contribuit și depunerea unui strat gros de aluviuni transportate de pe versanți care au acoperit drumul roman după abandonarea lui.

Aceasta fiind situația existentă s-a trecut în primul rând la cercetarea documentelor istorice mai vechi care fac o descriere a drumului roman imperial din acest sector care pe anumite porțiuni era vizibil la sfârșitul sec. al XIX-lea, a descoperirilor arheologice care semnalează prezența drumului roman cum ar fi: morminte, necropole, monumente funerare și nu în ultimul rând rezultatele ultimelor săpături arheologice din vatra municipiului Cluj-Napoca.

Trasarea și construirea drumului roman imperial de către gromaticii romani a ținut cont în primul rând de condițiile geografice locale, deci de mediul înconjurător care se coroborau armonios cu problemele funcționale pe care trebuia să le îndeplinească. În cele ce urmează vom face o scurtă trecere în revistă a condițiilor fizico-geografice locale ale vetei municipiului Cluj-Napoca care au avut un rol hotărâtor în construirea drumului antic pe traseul actual și nu pe altul.

Vatra municipiului Cluj-Napoca este situată la periferia depresiunii Transilvaniei, la contactul cu ținutul muntos al Apusenilor al ținutului piemonturilor și subcarpaților interni ai Transilvaniei.

Axată de-a lungul văii Someșului Mic (vale de tip subsecvent) cu versanți abrupti, cuoste pe partea stângă (D. Cetățuia 395 m) unde se pot urmări două nivele de cuoste în timp ce pe partea dreaptă este delimitată de masivul deluros al Feleacului (744 m) cu pante domoale ce urcă de la bază spre vârf. Simbol al Clujului, dealul piemontan al Feleacului făcând contact cu terasele Someșului Mic pe care este în mare parte grețat drumul roman imperial, prezintă un relief dezvoltat pe un fundament necutat. Stratele eocene, oligocene și sarmațiene se dispun monoclinal spre depresiunea Transilvaniei. În ansamblu acest relief reprezintă un sistem de suprafețe erozive piemontane care au fost fragmentate inegal datorită eroziunii fluviale din pliocen și până în prezent. Versanții sunt acoperiți cu depozite deluviale groase alcătuite preponderent din: nisipuri, sfărâmături de gresii nisipoase sarmațiene (concrețiuni de Feleac) marno-argile și intercalații de tuf vulcanic. Alternanța acestor roci permeabile sau semipermeabile cu roci impermeabile de tipul marne argilelor a generat suprafețe și abrupturi structurale dar mai ales frecvente alunecări de teren de tip „glimei“. Datorită acestei litologii, infiltrațiile apelor de suprafață se face cu multă ușurință producând spălări și dizolvări care au ca rezultat tasări locale iar la altitudinea de 700 m se formează microdepresiuni. Sub acest nivel cu cca 200 m se află un alt nivel cu interfluvii înguste, prelungi cu versanți abrupti care sunt dominați de procese de șiroire, alunecări de teren și prăbușiri fenomene datorate în mare parte acțiunilor antropice de defrișare a terenului de vegetația arborescentă. Altitudinea relativă acestui nivel este de 220 m—260 m. Pe fruntea lui cât și pe versanții văilor ce-l intersectează eroziunea diferențială a creat suprafețe și abrupturi structurale marcate de prăbușiri de teren și izvoare de apă bogate, resurse importante de care au ținut cont constructorii romani la trasa-rea drumului. Abrupturile structurale amintite sunt marcate de cornișe de desprindere a alunecărilor de teren ale căror valuri până pe terasa a V-a a Someșului Mic. Constructorii romani cunoscând pericolul acestor mișcări ale terenului au trasat o bună parte din drumul roman pe nivelul terasei a IV-a a Someșului Mic zonă mult mai stabilă, evitând în acest fel pericolul ca drumul să fie acoperit de eventualele alunecări de teren sau prăbușiri.

Defrișările masive ale pădurilor din Dealul Feleacului au permis activarea organismelor torențiale care primăvara mai ales și în timpul ploilor torențiale transportă mari cantități de aluviuni care sunt așternute fie pe versanți fie la baza lor mai ales. Așa se explică faptul că în P-ța Cipariu pe terasa a IV-a a Someșului Mic drumul antic este acoperit cu un strat gros de 4 m de aluviuni iar pe terasa a I-a depășește 5—6 m. Nu întâmplător vatra orașului antic Napoca este situată pe partea dreaptă a văii Someșului Mic aici terasele sunt bine reprezentate, neinundabile și bogate în ape freatice permițând dezvoltarea agriculturii.

Stabilitatea teraselor a II, III, și a IV-a a fost un factor important care i-a determinat pe constructorii romani să traseze drumul antic pe „podul” lor în special și doar într-un singur loc pe fruntea terasei (pe str. Gheorgheni tronsonul cuprins între str. V. Lupu și str. Pata). Relieful cel mai tânăr al Văii Someșului Mic îl constituie lunca care este inundabilă mai ales primăvara sau în timpul ploilor torențiale. În vatra orașului acest sector geomorfologic este foarte îngust datorită reamenajării cursului văii Someșului Mic. Deasupra luncii sunt etajate terasele de care am amintit și care însoțesc valea Someșului Mic și o parte a afluenților mai importanți. Terasa I-a de 4—6 m este inundabilă local în vatra orașului dar după cum am spus anterior numai la viituri fiind alcătuită din: nisipuri pietrișuri și materiale coluviale ce apar mai ales la contactul cu terasele mai înalte. Aici se încadrează cartierul Grigorescu, Parcul Orașului, cartierul Grădinilor și P-ța M. Viteazul. Urmează terasa a II-a de 10—16 m care este foarte slab păstrată în sectorul ce ne interesează, P-ța Cipariu și P-ța Unirii, fiind acoperită cu un strat gros de depozite coluviale depuse de torenții cu obârșia în zona D. Feleacului. Trebuie să semnalăm prezența apei freatică foarte aproape de suprafață 2—5 m adâncime care în timpul ploilor urcă chiar până la suprafața solului. Terasa a III-a „Calvaria” este cuprinsă între 22—24 m fiind dezvoltată fragmentar pe partea dreaptă a văii Someșului Mic. Resturi din această terasă cu fruntea și podul terasei, sunt bine reliefate în P-ța Cipariu și zona fostului cămin studentesc Avram Iancu. Subasamentul acestei terase este alcătuit din aluviuni groase de 14 m peste care se dispun nisipuri și luturi deluvio-proluviale. Pe această terasă fiind situate cartierele Pata și Gheorgheni. Terasa a IV-a este legată de terasa superioară printr-o „frunte de tonșă” bine reprezentată terasă care poartă numele de terasa Gheorgheni—Clinicilor care poate fi urmărită pe tot teritoriul municipiului Cluj-Napoca având o lățime de 800 m. Este bine reprezentată în str. Gheorgheni, Amurg, Plugarilor platoul ei fiind mărginit spre str. N. Titulescu (fost Pata) printr-o frunte de terasă abruptă. Ea este alcătuită din prundișuri așezate peste un strat argilo-marnos peste care este depusă o acoperitură de aluviuni cu o grosime de 2 m uneori chiar mai mult. Urmează terasa a V-a de 60—70 m bine reprezentată deasupra fermei hortiviticele din Becaș deasupra căreia este prezentă terasa de 100—110 m (terasa VI-a) reprezentată în D. Becaș cu un depozit de material deluvial gros de cca 5—20 m. Ultima terasă a VII-a de 128—140 m constituie nivelul superior și ultimul al complexului de terase din vatra municipiului Cluj-Napoca, bine reprezentată în D. Borhanci sub colonia Becaș (care este o depresiune de terase cu urme romane) deci locuită și în antichitate. Fragmentarea acestei terase se datorește numeroaselor izvoare provenite din straturile sarmațiene grezoase.

Trebuie să amintim și rolul important jucat de factorii pedoclimatici în amplasarea orașului antic Napoca cât și la trasarea drumului roman. Analizând factorii climatici mai importanți: temperatura medie anuală de 9,2°C, numărul anual de zile cu îngheț 120—130, numărul zilelor tropicale dintr-un an 10—12, nebulozitatea destul de ridicată 6—6,5 zecimi în 100 de zile în timp ce o nebulozitate de 7,6 zecimi este

mai puțin frecventă, umiditatea relativă este foarte ridicată 74% situând Clujul printre orașele cele „mai umede“ din țară; Precipitațiile medii anuale sunt moderate în jur de 600—650 mm/mp anual care cad în cea 120—130 de zile care cad atât sub formă de ploaie cât și sub formă de zăpadă. Valcarea precipitațiilor destul de ridicată se datorește influențelor maselor de aer oceanic care vin din vest, purtate de circulația generală a vânturilor de vest și nord-vest cu o frecvență de 23% în decursul unui an. Un fenomen curios se semnalează în timpul verii când în vatra orașului de-a lungul văii Someșului Mic se semnalează prezența vânturilor diurne de relief numite brize. Hidrografia zonei studiate este reprezentată de valea Someșului Mic și afluențului său mai mic valea Becașului care au o alimentare pluvio nivală și subterană, prezentând viituri mari de primăvară și ape mai scăzute vara și iarna. Debitul mediu al Someșului Mic este de cca 20 m³/sec dar această valoare este depășită în timpul viiturilor care reprezintă cea mai importantă sursă de alimentare cu apă a populației. Vegetația preponderantă, azi dispărută în mare parte o reprezintă pădurile de fag și stejar de pe D. Feleacului care în zona medie a versanților fac loc vegetației de silvostepă pentru ca în luncă să fie ocupată de o vegetație specifică de salcie răchită trestia etc. Această vegetație a contribuit, alături de factorii subaerieni amintiți la formarea unor soluri bune pentru agricultură (pe deal soluri brune de pădure iar în luncă și pe terase soluri foarte fertile aluviale). Toți factorii geografici amintiți au oferit condiții ideale pentru amplasarea orașului antic Napoca pe dreapta văii Someșului Mic la poalele Dealului Feleacului la nord și Dealul Cetașuia la sud.

Semnalări mai vechi ale traseului drumului roman în vatra orașului provin de la cercetătorii Torma și Iakob care ne dau o foarte succintă descriere a lui plecând din centrul orașului spre calea Turzii el ocolea bustul ce se află în fața Casei Nobililor, apoi traversa calea Turzii îndreptându-se spre un cartier din marginea orașului numit „Kandia“ de unde o lua spre grădina Unității Economice Ardelene traversând drumul ce mergea spre satul Gheorgheni. La sfârșitul sec. XIX-lea urmele drumului antic mai puteau fi văzute în grădina Unității Economice și pe partea stângă a străzii Gheorgheni mai ales că în Grădina Unității Economice s-au descoperit sarcofage. Descoperirile ulterioare ale lui Casianu și Orășanu din anul 1938 de pe str. Gheorgheni nr. 31B au scos la iveală 4 sarcofage romane de piatră, iar la nr. 31 mai sus a fost descoperit un sarcofag de copil.

Toate acestea semnalau prezența drumului roman prin apropiere adică pe str. Gheorgheni. Trebuie să remarcăm descoperirea în anul 1933 pe str. Plugarilor a 5 sarcofage romane orientate este-vest încă o dovadă că traseul drumului roman trecea pe la intersecția străzii Plugarilor cu str. Gheorgheni. Cele mai edificatoare probe privind elucidarea traseului drumului antic le-au adus săpăturile arheologice efectuate în perioada anilor 1972—1977 și 1985—1988 pe podul terasei a IV-a a Someșului Mic în perimetrul cuprins dintre străzile Plugarilor și Muncitorilor unde s-a descoperit o vastă necropolă (121 de morminte). Acest fapt, plus descoperirea în urmă cu un secol pe actualul loc

al Casei Învățătorului a 4 sarcofage ne-au permis să tragem concluzia fermă că drumul roman cobora pe str. Gheorgheni, intersecta str. N. Titulescu (fost Pata) făcea o curbă spre P-ța Cipariu, traversa str. Calea Turzii, intra în str. A. Iancu unde s-au descoperit la nr. 302 sarcofage (anul 1914) iar ceva mai târziu în anul 1927 s-a mai descoperit un sarcofag în timp ce la nr. 42 a fost scos la iveală un alt sarcofag. Cu ocazia construirii Arhivelor Statului și a Bibliotecii Academiei în 1974 au fost scoase la iveală 3 sarcofage fapt ce ne indică o schimbare de orientare a direcției drumului antic mergând pe str. M. Kogălniceanu spre Casa Universitarilor (unde s-au găsit 3 sarcofage) și Universitatea Babeș Bolyai unde în timpul construirii sale s-a scos la iveală un sarcofag de copil. De la Universitate drumul face o curbă scurtă spre nord intrând în str. Universității îndreptându-se spre poarta de sud a orașului antic Napoca spre a intra în forum — actualmente P-ța Unirii. Descoperirile arheologice amintite ne-au furnizat date importante pentru trasarea drumului antic dar se simțea nevoia descoperirii lui „în situ” șansă oferită de săpăturile din P-ța Cipariu pentru construirea Catedralei Greco-Catolice când în 1992 pe peretele săpăturii dinspre latura de este a fost surprins drumul roman la o adâncime de 4 m sub un strat gros de aluviuni, pe o lungime de 70 m până la marginea de vest a str. Calea Turzii. Orientarea acestui segment este clar de la est la vest și constituie o punte de legătură între cel din str. Gheorgheni și cel din str. Avram Iancu. Lățimea lui este de 5,6 m având în bază concrețiuni grezoase de Feleac rezistente, cu o grosime de 40—50 cm peste care urmează o cuvertură destul de groasă de cca 1 m de pietriș. De remarcat lipsa dalelor de piatră care mai mult ca sigur au fost refolosite după abandonarea sa. Drenarea drumului antic se făcea printr-o rigolă de formă triunghiulară cu baza mică în sus de 60 cm care în adâncime are 45 cm. Lateral dreapta se observă o extindere a drumului, probabil după părăsirea lui, alcătuit dintr-o cuvertură de pistriș groasă de 30 cm și o lățime de 4,5 m. După cum se observă lipsesc concrețiunile grezoase din bază ceea ce atestă că el a fost construit post roman. Și acest drum este drenat în partea dreaptă de o rigolă semicirculară adâncă de 40 cm.

Cele două drumuri nu se pot confunda nici ca structură și nici ca și lățime mai ales că drumul roman a înlăturat pietrișul din bază deus de pâraiele ce veneau dinspre D. Feleacului înlocuindu-l cu roci grezoase solide așezate pe stratul stabil. Stratul acesta de pietriș este bogat în ape freatice și izvoare motiv ce i-a determinat pe constructorii romani să-l îndepărteze reprezentând un factor de risc.

În final merită să tragem câteva concluzii cu privire la acest tronson de drum roman cuprins între valea Becașului și P-ța Unirii din municipiul Cluj-Napoca.

-- Pe o lungime de 3498 m drumul roman prezintă 2 (două) aliniamente lungi orientate nord-vest sud-est (str. Gheorgheni și str. Universității) unite printr-un alt aliniament cu orientare aproape vest-est (str. A. Iancu) precum și două curbe; una cu raza mare în P-ța Cipariu și alta cu rază mică în str. M. Kogălniceanu spre str. Universității.

Panta medie este sub 1° (str. Cipariu, A. Iancu, M. Kogălniceanu, str. Universității) doar pe str. Gheorgheni depășește 1°. *Fig. 1.*

— Inginerii romani au conceput o construcție solidă, durabilă, bine protejată față de alunecările de teren sau prăbușirile de teren. Pe tot traseul său evită zonele mlăștinoase sau cele inundabile fiind trasat mai ales pe terasă a II, III, IV și V zone stabile. Totodată aceste terase oferă și o apă potabilă cantonată în pânza freatică care este aproape de suprafață. *Fig. 2.*

— Materialul de construcție este din orizontul local: concrețiiuni grezoase de Feleac și pietriș rulat de terasă care permit datorită permeabilității lor o bună infiltrație a apelor de suprafață.

În încheiere doresc să mulțumesc studentului anul V de la Facultatea de Istorie—Filozofie Găzdac Cristian care a realizat ridicarea topografică a drumului roman din P-ța Cipariu precum și d-lui Paul Petrică care ne-a pus la dispoziție documentația cartografică și topografică necesară.

URSUȚ DORIN

BIBLIOGRAFIE

1. K. Torma, Adálek észak-nyugati Dacia-föld és helyiratához, Pest 1864
2. K. Torma, A limes dacicus feső része, Budapest 1889
3. D. Ursuț — P. Paul — I. Winkler, in ActaMN
4. Repertoriul arheologic al județului Cluj, Cluj-Napoca 1992

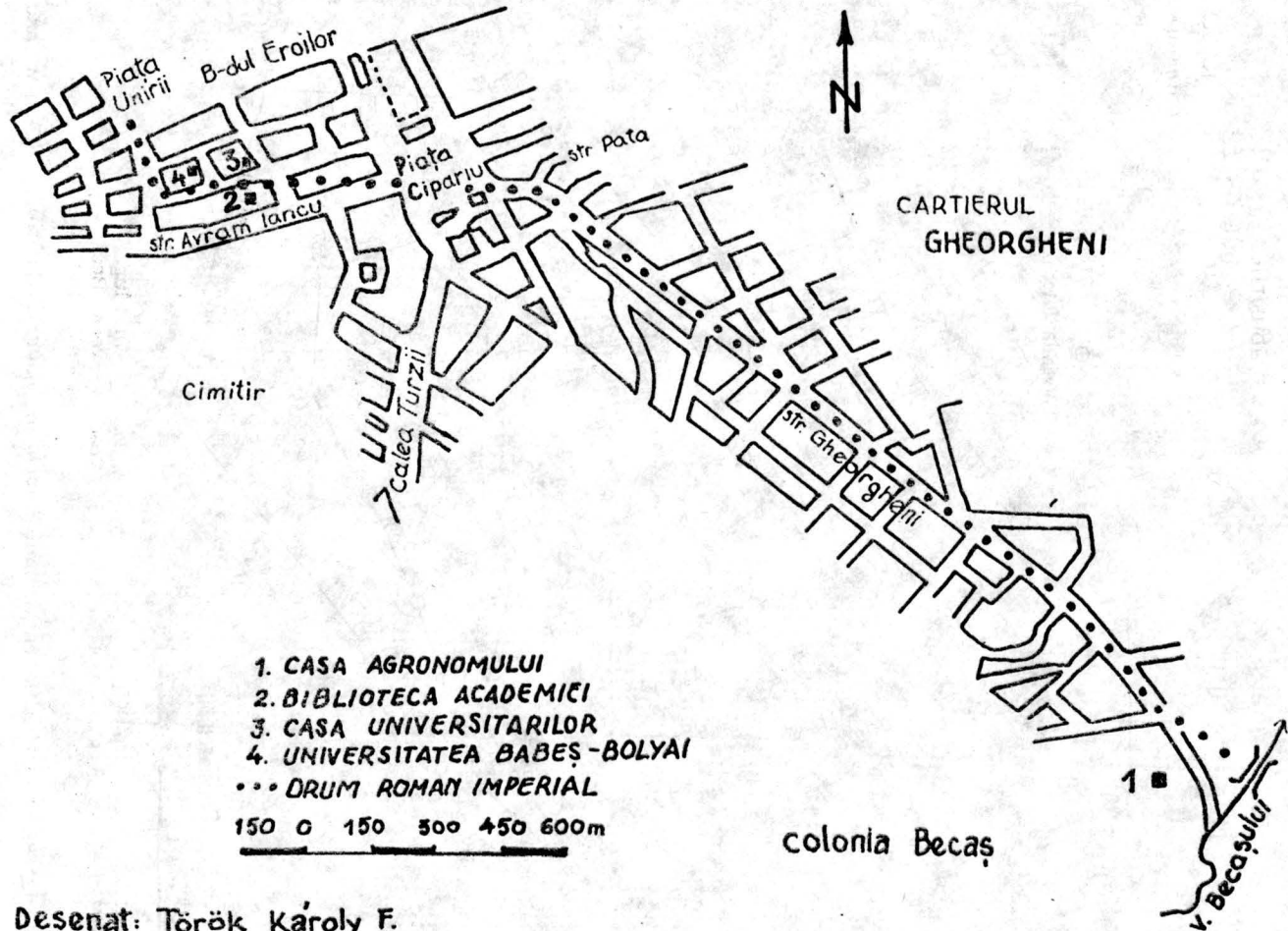
THE IMPERIAL ROMAN ROAD AT THE ENTRANCE OF CLUJ-NAPOCA CITY

(Summary)

The itinerary of the Roman road in the sector mentioned before has been only approximately described in several archaeological writings from the end of the XIXth century and the beginning of the XXth. Both the most recent diggings in Cipariu Square which, for the first time, brought to light the „in situ” Roman road at a depth of 4m, and those from Plugariilor Street, permitted us to draw very precisely the roman road between Becas Valley and Unirii Square, taking into account the funeral monument's and the sarcophagus that were found there.

On a length of 3750m, it presents two alignments facing S-E, N-W and united by secondary line facing W-E; the construction material is specific to this zone: Sarmatian concretions and river gravel.

Drumul Roman la intrarea în municipiul Cluj-Napoca



Desenat: Török Károly F.

Fig. 1. Hartă a sectorului de oraș Cluj-Napoca cu traseul drumului pe strada Gheorgheni și strada Avram Iancu

PLAN DE SITUAȚIE Piața CIPARIU

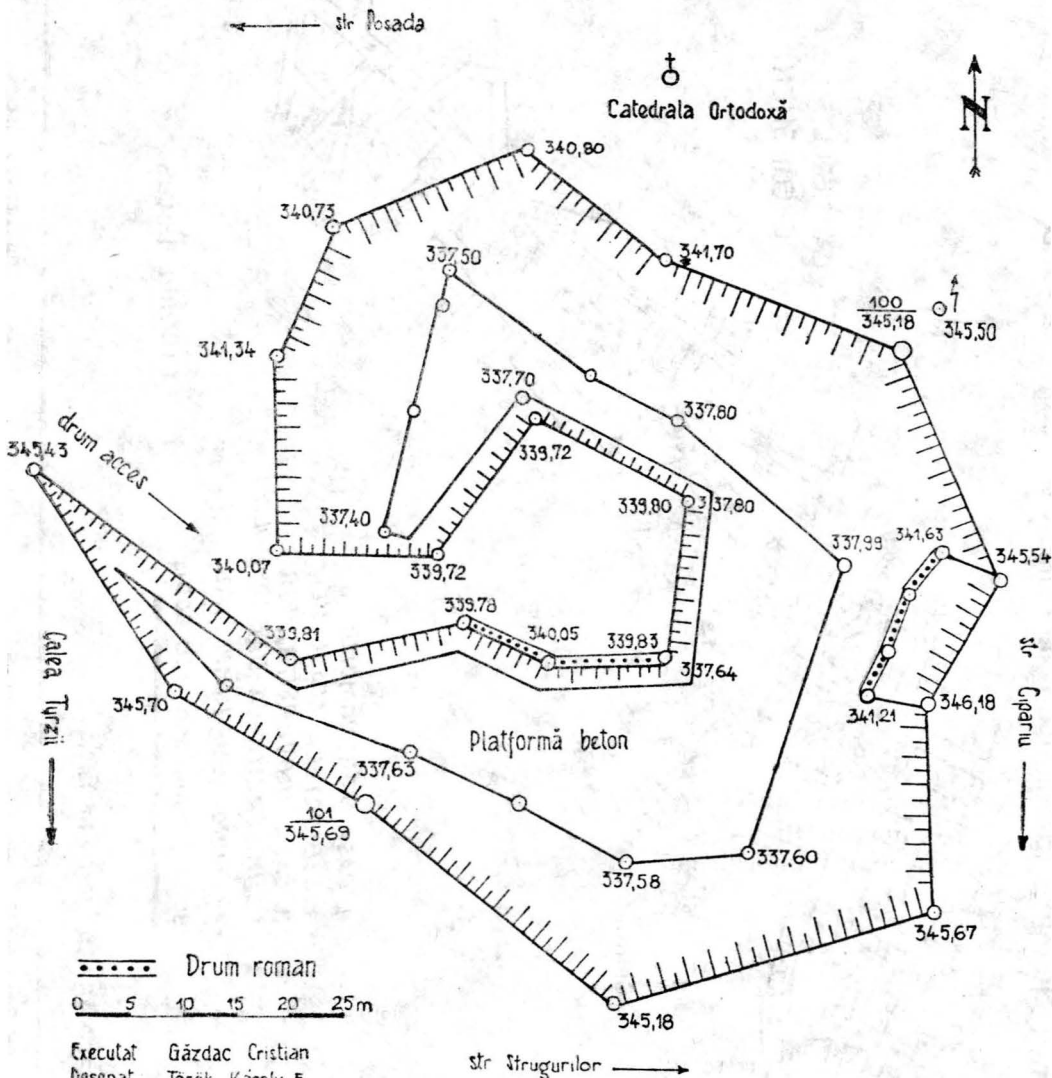


Fig. 2. Plan de situație cu drumul roman în piața T. Cipariu