

155 . Șoimuș | Județ: Hunedoara | Punct: Varianta de ocolire Deva-Orăștie km. 31+850 - 32+300 | Anul: 2011

Anul: 2011

Cod RAN: 91349.03

Perioade: Preistorie, Evul Mediu

Epoci: Neolitic, Eneolitic, Epoca bronzului timpuriu, Epoca bronzului, Hallstatt, Epoca migrațiilor

Tipuri sit: locuire, descoperire izolată

Categorii sit: Neatribuit, Domestic

Autori: Angelica Bălos, Ionuț Bocan, Paul Damian, Edmond-Silviu-Iulian Ene, Cătălina Mihaela Neagu, Eugen Marius Paraschiv-Grigore, Ioana Paraschiv-Grigore, Mihai Vasile, Decebal Vleja

Instituții: Direcția Județeană pentru Cultură Hunedoara, Muzeul Național de Istorie a României, Muzeul Național de Istorie a României, Muzeul Național de Istorie a României, Muzeul Național de Istorie a României, Muzeul Național de Istorie a României, Muzeul Național de Istorie a României, Muzeul Național de Istorie a României

Raport

„Construcția variantei de ocolire Deva și Orăștie la profil de autostradă" face parte din Coridorul IV Pan European, coridor considerat prioritate strategică de interes național și european. Varianta de ocolire Orăștie se înscrie pe traseul general al autostrăzii aprobat de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. în cadrul studiului de fezabilitate pentru Pitești-Sibiu-Deva-Nădlac din anul 1997. Acest traseu intersectează o zonă cu un bogat potențial arheologic, semnalat în literatura istorico-arheologică de specialitate. Potrivit prevederilor legale, în perioada de pregătire a fazei de execuție au fost realizate o serie de studii, sub forma unor evaluări teoretice și de teren, care au sintetizat toată această informație. Informația astfel obținută atrăgea atenția asupra acestui potențial fără însă a delimita exact și fără geo-referențierea posibilelor situri arheologice intersectate și deci afectate de construcția obiectivului de infrastructură.

Față de această situație inițială și având în vedere avizul DJPCN Hunedoara pentru faza de execuție s-a impus verificarea datelor conținute de evaluare prin diagnosticul arheologic prin metode intrusive. Astfel, în baza contractului încheiat între Muzeul Național de Istorie a României și Asocieria STRABAG AG-S.C. STRACO GRUP S.R.L.-S.C. STRABAG S.R.L., în conformitate cu legislația în vigoare și conform autorizațiilor de diagnostic arheologic eliberate de Ministerului Culturii și Patrimoniului Național s-a constituit un colectiv de cercetare coordonat de Muzeul Național de Istorie a României, București (MNIR), cu sprijinul Direcției Județene de Cultură și Patrimoniu Național Hunedoara.

Obiectivul general al diagnosticului a vizat determinarea prezenței sau absenței materialelor arheologice, a structurilor, complexelor, artefactelor sau ecofactelor din zona afectată de lucrările de construire. În cazul descoperirii unor vestigii arheologice, cercetarea a urmărit distribuția spațială a acestora, stratigrafia zonei, caracterul și starea lor de conservare. În legătură cu acest ultim aspect se impunea și evaluarea riscurilor pentru patrimoniul cultural din zonă în relație cu implementarea proiectului de construire. Astfel a fost necesară formularea unor estimări cantitative privind viitoarele cercetări arheologice preventive de pe traseul acestui tronson de autostradă (necesarul de resurse umane și tipul acestora, utilaje, timp dedicat cercetărilor etc.), precum și a unor devize estimative cu privire la costurile viitoarelor cercetări arheologice preventive.

Pentru zonele unde diagnosticul arheologic nu ar fi pus în evidență existența unor descoperiri, obiectivul principal a fost reprezentat de realizarea documentației în vederea avizării lucrărilor de construcție, cu condiția asigurării supravegherii arheologice.

În vederea atingerii acestor obiective s-au folosit următoarele metodologii de lucru:

- documentarea în arhivă și biblioteci pentru strângerea datelor despre potențialul arheologic al zonei

(descoperiri întâmplătoare, cercetări arheologice periegetice și de teren anterioare), precum și studiul aerofotogrametric (ortofotoplanuri și fotografii satelitare);

- folosirea unor tehnici non-distructive prin cercetări arheologice de tip periegetă și carote stratigrafice, anterior sondării;

- efectuarea pe traseul tronsonului a unor sondaje arheologice, realizate mecanic, cu un utilaj de tip buldoexcavator, dotat cu lamă de taluz, în funcție de particularitățile reliefului și a marcajului topografic;

- realizarea unor fișe de secțiune, complex sau sit, în funcție de situațiile arheologice întâlnite;

- realizarea unor desene arheologice (în cazuri specifice);

- fotografierea secțiunilor și a complexelor identificate;

- prelucrarea primară a materialului arheologic recoltat;

- prelucrarea computerizată a fișelor și a desenelor.

Pe toată lungimea traseului viitoarei căi rutiere au fost executate secțiuni stratigrafice (în continuare unități de săpătură) realizate cu mijloace mecanice, respective cu un utilaj de tip buldoexcavator dotat cu lamă de taluz. La descoperirea unor complexe arheologice, cercetarea s-a făcut manual, încercându-se conturarea și investigarea acestora. Densitatea, lungimea și orientarea unităților de săpătură a fost determinată de particularitățile reliefului și de marcajele topografice din teren.

Pentru unitățile de săpătură executate cu mijloace mecanice s-a realizat curățarea manuală a profilelor mai relevante, fotografii digitale de ansamblu (la finalizare), de profil, după caz și detalii s-au desene ale profilelor (la scara 1:20). Planul unităților de cercetare arheologică a fost înregistrat digital, pe măsurătorile efectuate de către firma de specialitate pusă la dispoziție de către beneficiar.

Literatura de specialitate, destul de bogată, menționează o serie de descoperiri pentru zona afectată de construcția variantei ocolitoare la standard de autostradă Deva-Orăștie. În afara acestei literaturi, informații folositoare au fost furnizate și de Raportul privind rezultatele cercetării de teren efectuate în scopul întocmirii evaluării teoretice și de teren pentru traseul autostrăzii Orăștie-Sibiu (coridorul IV) pe teritoriul județului Hunedoara (2008) întocmit de Muzeul Civilizației Dacice și Romane (Deva). Studiul vechilor hărți, în special a celor iosefine (1769-1773) și francisco-iosefine (1806-1869) sunt de asemenea relevante pentru cunoașterea aspectelor legate de amenajarea terenurilor din zonă în secolele XVIII-XIX, dar și pentru înregistrarea unor obiective arheologice, astăzi inaccesibile pe baza observației vizuale directe. Pe baza tuturor acestor informații și surse consultate se poate concluziona că acest proiect traversează o zonă extremă de bogată din punctul de vedere al vestigiilor arheologice, acestea urmând să fie direct sau indirect afectate de viitoarele lucrări de construire pentru infrastructură rutieră, după cum este prezentat în cele ce urmează.

Au fost executate un număr de 650 de secțiuni stratigrafice pe întreaga suprafață afectată de construcția variantei ocolitoare la standard de autostradă Deva-Orăștie, cu dimensiuni cuprinse între 6-10 m/2 m. De asemenea, concomitent au fost efectuate lucrări specifice în vederea avizării exploatarei pentru gropile de împrumut de la Pricaz, Romos și Chimindia.

Pe cea mai mare parte din suprafețele menționate mai sus, în urma sondajelor de diagnostic, nu a fost identificate intervenții antropice, fiind întocmite documentații în baza cărora s-au emis avize favorabile cu condiția supravegherii arheologice. Astfel, în urma rezultatelor preliminare ale diagnosticului s-au emis avize favorabile care au permis începerea lucrărilor pe cca. 86% din întreaga suprafață afectată de proiect.

Din punct de vedere stratigrafic întreaga zonă afectată de proiect are un facies pedologic specific luncii inundabile a Mureșului. O parte din perimetrul investigat a fost perturbat de amenajarea construcțiilor de protecție hidrografice corespunzătoare râurilor Orăștie și Strei în perioada ulterioară marilor inundații din anii '70, aceste areale având un aspect deosebit, respectiv prundiș, nisip, teren accidentat impropriu amplasării structurilor de locuire.

Solurile de pe întreaga suprafață investigată sunt încadrate în tipul solurilor aluvionare, gleice și a cernoziomurilor levigate.

Stratigrafia generală (cu variații specifice indicate în descrierea stratigrafiei particulare fiecărei unități de cercetare) se prezintă astfel:

- nivel vegetal actual: 0,00-0,35-040 (strat de culoare brună-cenușie, argilos, friabil, cu resturi vegetale consistente în compoziție, corespunzător exploatării agricole a terenului în ultimele decenii);

- nivel vegetal de bază: -0,40-0,70 m (strat de culoare brună-negricioasă, cu bază argiloasă, friabil, ușor mai compactat față de precedentul);

- nivel corespunzător unei revărsări -0,70-1,40 m (strat de culoare galbenă, nisipos, cu sporadice pigmenți de cărbune și urme de lemn macerat, probabil un nivel aluvionar);

- nivel consistent, preponderent argilos, de culoare brună-cenușie, cu urme de material arheologic, ce suprapune în zona siturilor nivelurile ocupaționale.

În urma acestor investigații, echipele de arheologi din cadrul MNIR au identificat și delimitat cu coordonate STEREO 70 un număr de 13 situri arheologice, după cum urmează:

1. Romos-Bretea Orăștie (km 0)
2. Gelmar 1-Barcsi (km 1+580-1+650)
3. Gelmar 2 (km 1+850-2+050)
4. Pricaz-Dig (km 4+600-5+150)
5. Pricaz (km 6+700-7+100)
6. Pricaz-Valea Siteșului (km 8+350-8+780)
7. Turdaș-La Luncă și Turdaș-La Gară (Turdaș I-Turdaș II) (km 11+060-12+450)
8. Spini (km 12+450-13+200)
9. Simeria Veche-Ferma IAS (km 16+150-16+500)
10. Uroi-Pod Mureș (km 18+800-19+380)
11. Uroi-Sighet (km 20+293-20+506)
12. Șoimuș 1 (km 29+750-30+300)
13. Șoimuș 2 (km 31+850-32+200)

În continuare sunt prezentate principalele repere cronologice referitoare la siturile arheologice delimitate în etapa de diagnostic pe traseul variantei ocolitoare la standard de autostradă Deva-Orăștie.

Preistorie - Perioada neolitică (cca. 4500-4200 a. Chr.)

km 11+060-12+450, Turdași-Turdaș II

km 12+450-13+200, Turdaș III-Spini

km 29+750-30+300, Șoimuș I (Balata)

km 31+850-32+300, Șoimuș II

Preistorie - Epoca bronzului

km 0-nod rutier Orăștie - Romos-Bretea Orăștie (epoca bronzului mijlociu-cultura Wietenberg și epoca bronzului târziu-cultura Noua)

km 8+350-8+780, Pricaz-Valea Siteșului (cultura Wietenberg)

km 16+150-16+500, Simeria Veche-ferma IAS

km 20+293-20+506, Uroi-Sighet

km 29+750-30+300, Șoimuș I (Balata)

km 31+850-32+300, Șoimuș II

Preistorie-Prima epocă a fierului (Hallstatt)

km 1+580-1+650, Gelmar 1

km 20+293-20+506, Uroi-Sighet

km 29+750-30+300, Șoimuș I (Balata)

Preistorie-A doua epocă a fierului (La Tène)

km 1+850-2+050, Gelmar 2

km 4+600-5+100, Pricaz-Dig

km 11+060-12+450, Turdași-Turdaș II

km 12+450-13+200, Turdaș III-Spini

km 18+800-19+380, Uroi-Pod

km 29+750-30+300, Șoimuș I (Balata)

km 31+850-32+300, Șoimuș II

Perioadă Romană Clasică-sec. II-III p. Chr.

km 1+850-2+050, Gelmar 2

km 12+450-13+200, Turdaș III- Spini

km 16+150-16+500, Simeria Veche-ferma IAS

km 18+800-19+380, Uroi-Pod

km 29+750-30+300, Șoimuș I (Balata)

Perioada post-romană-epoca migrațiilor (sec. IV-VIII)

km 18+800-19+380, Uroi-Pod

km 29+750-30+300, Șoimuș I (Balata)

km 31+850-32+300, Șoimuș II

Perioada medievală timpurie (sec. IX-XII)

km 6+700-7+100, Pricaz

km 8+350-8+780, Pricaz-Valea Siteșului

km 16+150-16+500, Simeria Veche-ferma IAS

km 18+800-19+380, Uroi-Pod

km 20+293-20+506, Uroi-Sighet

km 29+750-30+300, Șoimuș I (Balata)

km 31+850-32+300, Șoimuș II

Perioada modernă/contemporană (1711-prezent)

km 1+850-2+050, Gelmar 2

km 6+700-7+100, Pricaz

Așa cum se menționa anterior, din punct de vedere arheologic se cunoșteau (prin cercetări sistematice/salvare sau descoperiri întâmplătoare) în zona Deva-Orăștie mai multe puncte de interes, în care fuseseră semnalate vestigii din diferite perioade istorice. De o importanță deosebită erau siturile de la Turdaș și Șoimuș I, considerate repere de prim rang pentru studiul preistoriei României și Europei. Pe de altă parte informațiile, deși foarte importante, erau deseori lacunare, dispersate și greu de identificat în teren, în lipsa unor precizări topografice. Astfel, delimitarea siturilor realizată prin evaluarea teoretică nu a reflectat

situația reală din teren. Acest lucru este firesc pentru orice evaluare teoretică, ce se bazează strict pe documentare bibliografică și de arhivă și pe cercetare preliminară de teren de suprafață, pentru conturarea unei imagini exacte fiind absolut necesară etapa de diagnostic propriu-zis prin realizarea de sondaje/secțiuni arheologice. Un astfel de demers este însă condiționat de accesul la terenurile pe care se preconizează construcția, fiind posibil doar după parcurgerea procedurii de expropriere care, de obicei, se derulează în paralel cu faza de execuție.

O parte dintre siturile arheologice identificate în cursul diagnosticului de teren nu erau anterior menționate în literatura de specialitate (ex. Uroi-Pod, Uroi-Sighet, Șoimuș II, Pricaz-Dig, Gelamar 1 și Gelmar 2) ori sunt semnalate pe amplasamente care nu sunt precis delimitate (ex. Simeria Veche, Romos-Orăștie). În cazul siturilor de la Turdaș și Șoimuș diagnosticul de teren a evidențiat extinderea lor față de limitele conținute în Registrul Arheologic Național sau în Lista Monumentelor Istorice.

În concluzie, datele obținute prin diagnosticul arheologic de teren (prin efectuarea de sondaje) coroborate cu cele din literatura de specialitate au adus noi informații despre răspândirea habitatelor din diferite epoci istorice pe valea Mureșului și, cu siguranță, rezultatele ce vor fi obținute odată cu cercetarea arheologică preventivă a acestor situri vor contribui la cunoașterea mai aprofundată a zonei văii Mureșului, atât în epoci îndepărtate, cât și în perioade mai recente.

Informații suplimentare online

[Raportul 6273 din cronica.cimec.ro](http://cronica.cimec.ro)

[Localizare pe hartă, folosind Mapserver Cimec.ro](http://maps.cimec.ro)
