

CATEGORII ȘI DENUMIRI DE DRUMURI MEDIEVALE AMINTITE ÎN DOCUMENTELE INTERNE ALE ȚĂRII ROMÂNEȘTI (SEC. XIV—XVII)

DORINA TOMESCU

În pofida tuturor greutăților ivite de-a lungul istoriei, românii, popor curajos și cinstit, și-au găsit întotdeauna nu numai forța necesară de a-și păstra glia strămoșească dar și posibilitatea de realizare a unei civilizații deosebite. Pricinuită de năvălirile dușmane, bejenia localnicilor prin locuri ascunse, pe drumuri și poteci necunoscute străinilor, constituie o metodă caracteristică românilor în lupta lor împotriva vrăjmașilor. Desigur că, în momentele de răgaz, populația se întorcea în vechile așezări unde reîncepea totul, și viață și obiceiuri, casele erau reclădite, drumurile străbătute din nou de carele pline de roadele muncii lor, toate acestea constituind mărturii ale unității românești.

Legate strâns de viața economică, politică și militară a ținuturilor noastre, drumurile au avut, nu numai importantul rol de a întări legăturile firești ale neamului nostru, ci și de a mări prestigiul său peste hotare prin comerțul pe care îl făcea cu cele mai importante state europene.

Există încă din timpul dacilor, drumurile străbătute de negustorii localnici sau străini, folosite apoi și de romanii cuceritori, pe lângă altele noi, construite de aceștia în scopuri militare și economice. Un exemplu elocvent îl constituie „drumul lui Troian“ care urmărea îndeaproape cursul Oltului pe dreapta¹.

Prezența drumurilor în evul mediu este legată în special, de dezvoltarea economică și politică a societății românești și în ultimă instanță de întemeierea statelor feudale românești. Se presupune că însăși formarea târgurilor românești amintite pe la 1300, la Baia și la Argeș, a fost condiționată de apariția și dezvoltarea drumurilor de comerț care treceau prin aceste zone, drumuri care se mențin și în secolele următoare.

Relativ la această problemă dispunem de informațiile a doi călători germani : Peter Sporman și Ulrich von Tennstödtt care, pe la 1380 au trecut prin Argeș, Cîmpulung și Brașov, venind de la Nicopole, urmînd probabil un drum binecunoscut în epoca lui Mircea cel Bătrîn².

Încă din secolul al XIV-lea, mărfurile de proveniență străină pătrunseseră în Țările Române, în special cele occidentale. Datorită privilegiilor comerciale din vremea lui Vlaicu Vodă (1368), Mircea cel Bătrîn, Alexandru cel Bun, Vlad Dracul (1439) și alții, cunoaștem ce produse importau și exportau Țările Române³.

Dealtfel, schimbul intens între produsele meșteșugărești transilvănene și produsele naturale din Muntenia și Moldova explică dezvoltarea economică a orașelor de margine transilvănene : Brașov, Sibiu, Bistrița și a unor orașe muntene și moldovene Slatina, Cîmpulung, Tîrgoviște, Suceava, Baia, Siret¹.

Diversitatea denumirilor, numărul mare al drumurilor, importanța pe care o aveau au atras atenția asupra necesității unei clasificări pentru o mai bună înțelegere și cunoaștere a acestui domeniu al vieții sociale românești. Astfel, de la început ne alăturăm ideii că vechile drumuri pot fi grupate în două mari categorii drumuri obișnuite, cunoscute celor ce străbăteau țara, așa numitele drumuri mari și drumuri puțin obișnuite sau tradiționale⁵. Așa zisele drumuri mari, consemnate în hărți și hrisoave, devin drumuri oficiale cu denumiri diferite legate prin natura lor de zona geografică, de ocupațiile meșteșugarilor și țăranilor. Direcțiile marilor drumuri erau determinate cum este și firesc, de prezența unor centre economice cunoscute la acea vreme. Brașovul, de exemplu, se leagă de Țara Românească prin patru artere mari, oficiale, prin pasul Bran și cu „drumul moldovenesc“ prin pasul Oituzului⁶. Dar cum unele centre comerciale mari erau așezate de cele mai multe ori în apropierea cursului unor ape, drumurile care treceau prin acele locuri purtau numele apelor. Numeroase documente interne ale Țării Românești din secolele XIV—XVI vin în sprijinul celor spuse mai sus, de exemplu : drumul Slănicului, amintit la 1596, 1611, 1616 etc.⁷, drumul Argeșului întâlnit în documentele din timpul lui Radu Mihnea⁸, drumul Teleajenului, drumul Ialomiței, drumul Buzăului⁹ și multe altele. Existau unele drumuri care luau numele ținutului prin care treceau sau a regiunii respective, astfel erau : drumul Mehedinților¹⁰, drumul Bărăganului¹¹ etc. Importante erau și drumul Giurguiului¹², al Bucureștilor¹³, sau al Piteștilor¹⁴ cunoscute călătorilor și negustorilor.

În ceea ce privește „drumul Stambulului“⁴, care trece și prin Moldova, avea următorul traseu prin Țara Românească : Rîmnicu-Sărat, Buzău, Gherghița, Tîrgșor, Pitești, Slatina, Craiova, Severin, cu ramificații spre Orașul de Floci și Dirstor¹⁵. Cu timpul o parte din drumurile mai noi devin drumuri de poștă și, o dată cu dezvoltarea lor, se vor transforma într-o categorie aparte notate în hărțile secolului al XIX-lea.

Despre drumurile tradiționale sau puțin obișnuite, putem spune că erau drumuri legate de produsele agricole transportate de țăranii, sau de iernatul oilor (drumuri pastorale), de transportul sării (drumurile sării), al lemnului etc. Unele din aceste drumuri purtau numele unor persoane, altele erau denumite după orientarea lor în spațiu¹⁶ și după anumite practici și obiceiuri. Pentru toate aceste exemple documentele vin să întărească rolul important avut de aceste drumuri în viața economică și socială a românilor. Drumurile pastorale răspândite de-a lungul văilor unor ape erau legate de izlazuri, pășuni sau păduri, erau folosite de mișcările turmelor de oi și nu de puține ori își schimbau traseul în funcție de anotimpuri. Despre un drum al oilor aflăm dintr-un document emis de Vlad Vintilă în 1533, prin care domnitorul întărea ocină unor sate din Țara Românească drumul atingea hotarul unui sat numit Iz-

voari. În secolul al XVII-lea, în vremea lui Radu Șerban, întâlnim două drumuri ale oilor la 1603¹⁷, când domnitorul întărea lui Bodea postelnic satul Cotenița și la 1622¹⁸.

Pentru drumurile sării există o documentație și mai bogată; de altfel numai un exemplu, dar edificator, arată cât de importantă era în trecut buna gospodărire a sării în Țara Românească. Este vorba de mărturia consemnată de cronicarul călător Jean de Wawrin după care, Mircea cel Bătrîn ar fi clădit cetatea Girgiu plătind pentru fiecare bloc de piatră adusă de la Rusciuk câte un bulgăre de sare¹⁹. Revenind la drumurile sării știm că unul din acestea atingea marginea de vest a orașului București și că, un al doilea drum al sării trecea prin partea de răsărit a orașului²⁰. La un drum al sării se referă și documentul din 20 mai 1580 emis de Mihnea Turcitul²¹ și un altul din 11 mai 1620 dat de Gavriil Movilă²². Din dreptul ocnelor de sare așezate în bazinul Teleajenului și al Prahovei coborau de asemenea drumuri ale sării spre Dunăre, la Giurgiu, Oltenița, Călărași, apoi spre Brăila²³. O altă categorie de drumuri devenite tradiționale era aceea a „lemnelor“, folosite de cei care coborau din munți cu lemn pentru construcții. Un asemenea drum este consemnat într-un document emis de Alexandru Mircea la 1570 prin care se întărea mănăstirii Bistrița ocina Vădastra²⁴. Încă două documente din vremea lui Mihnea Turcitul ne vorbesc de asemenea de un drum al lemnelor aflat în apropierea drumului Bucureștilor. În ceea ce privește „drumul Țîrgului“ probabil că era parcurs de cei care plecau la Țîrguri sau iarmaroace cu produsele lor. Astfel, într-un document dat de Radu Paisie, la 7 iulie 1544²⁵, se pomenește de un „drum al Țîrgului“ care atingea hotarul satului Stroești din județul Argeș și, de asemenea, tot de un drum al Țîrgului se vorbește și în documentul lui Mircea Ciobanul la 1547²⁶, probabil o ramură colaterală a drumului Mehedinților. În câmpia munteană mai existau și alte drumuri, denumite după produsele principale care se transportau pe ele. Era „drumul peștelui“ pe un traseu ce pornea de la Cornățel pe Mostiștea și se îndrepta spre miazănoapte. Cunoscut era și „drumul untului“, pe unde se transportau spre oraș produsele oilor și vitelor și care pornea de la Giurgiu și ajungea la Turnu Măgurele²⁷. Mai cunoaștem și un „drum al cerii“, dinspre județul Olt și Zimnicea²⁸. În documente mai apar și „drumul morii“ și al „mălăiului“, ultimul aflat în Oltenia, semnalat la 1583²⁹, iar primul în 1579 și 1580³⁰.

Denumirea lor putea fi legată și de anumite practici sau obiceiuri, cum este de exemplu „drumul vracului“ întâlnit într-un document din 1587³¹. Destul de numeroase erau drumurile care purtau numele unor persoane „drumul lui Badea“ amintit la 1528, „drumul Banului“ la 1570 care trecea pe la marginea raialei Giurgiu, apoi prin satele Frățești și Daia. Denumirea ultimului vine de la numele Banului Teodosie, hotarnicul lui Mircea Ciobanul³². Cunoaștem și „drumul lui Caloian“³³, la 1578, „drumul Popeștilor“³⁴ la 1580, „Calea lui Berivoie la 1505“³⁵.

Toate aceste drumuri tradiționale au unele caracteristici generale, ele erau drumuri mai ferite care ocoleau satele sau drumurile oficiale, de multe ori își schimbau traseul în funcție de anotimp sau nevoi. De

exemplu drumul Giurgiu—Slobozia—Malu—Petroșani venea numai cînd era Dunărea scăzută³⁶.

Unele aveau circuit închis, altele se infundau prin vaduri de ape sau deviau, în general însă urmăreau terenul evitînd obstacolele. O parte din aceste drumuri cunoscute mai ales numai de o anumită categorie socială s-au uitat cu timpul, hărțile consemnîndu-le numai pe cele mari. Toate aceste drumuri, oficiale sau tradiționale, au fost străbătute de locuitorii diferitelor ținuturi românești. Astfel, se poate vorbi despre strînsa legătură economică ce exista între români, despre schimbul de obiceiuri, felul de a fi, gîndi și vorbi. Toate acestea au contribuit în ultimă instanță la menținerea unității etnice a poporului român.

NOTE

- ¹ P. Giștescu, **Județul Teleorman**, București, 1976, p. 9.
- ² N. Iorga, **Drumuri vechi**, București, 1920, p. 14.
- ³ C. C. Giurescu, **Istoria românilor**, III, partea a II-a, București, 1940, p. 545, 569.
- ⁴ V. Curticăpeanu, **Formarea națiunii române și a statului național unitar român**, București, 1974, p. 16.
- ⁵ R. Vulcănescu, **Drumuri și popasuri străvechi**, București, 1974, p. 13.
- ⁶ C. C. Giurescu, **op. cit.**, p. 549; cf. V. Curticăpeanu, **op. cit.**, p. 17.
- ⁷ **DIR**, B, sec. XVI, V, p. 186—188, sec. XVII, II, p. 23, III, p. 48.
- ⁸ **Ibidem**, IV, p. 64.
- ⁹ **Ibidem**, sec. XVI, I, p. 171, cf. N. Iorga, **Istoria comerțului românesc, Epoca veche**, București, 1937, p. 70.
- ¹⁰ **DIR**, B, sec. XVI, II, p. 369, III, p. 40.
- ¹¹ **Ibidem**, IV, p. 425.
- ¹² **Ibidem**, sec. XIII, XIV, XV, p. 132, sec. XVI, I, p. 31, V, p. 254.
- ¹³ **Ibidem**, sec. XVI, IV, p. 434—437, V, p. 10—14.
- ¹⁴ **Ibidem**, sec. XVII, III, p. 308—310.
- ¹⁵ C. C. Giurescu, **op. cit.**, II, partea a II-a, 1940, p. 549.
- ¹⁶ R. Vulcănescu, **op. cit.**, p. 24—26.
- ¹⁷ **DIR**, B, sec. XVII, I, p. 70—71.
- ¹⁸ **Ibidem**, IV, p. 149.
- ¹⁹ **Călători străini despre țările române**, I, București, 1968, p. 109.
- ²⁰ C. C. Giurescu, **Toponimie bucureșteană. Drumul sării**, SCL, XIII, 1962, p. 73—75.
- ²¹ **DIR**, B, sec. XVI, IV, p. 475—477.
- ²² **Ibidem**, sec. XVII, III, p. 524.
- ²³ R. Vulcănescu, **Op. cit.**, p. 73—74.
- ²⁴ **DIR**, B, sec. XVI, III, p. 384.
- ²⁵ **Ibidem**, II, p. 314—315.
- ²⁶ **Ibidem**, p. 369, V, p. 316—317.
- ²⁷ C. C. Giurescu, **Principatele române la începutul sec. al XIX-lea**, București, p. 163.
- ²⁸ **Ibidem**.
- ²⁹ **DIR**, B, sec. XVI, V, p. 146.
- ³⁰ **Ibidem**.
- ³¹ **DIR**, B, sec. XVI, V, p. 4—5.
- ³² **Ibidem**, III, p. 359—360; cf. S. Stăncescu, **Din trecutul orașului Giurgiu**, București, 1935, p. 130.
- ³³ **Ibidem**, IV, p. 351.
- ³⁴ **Ibidem**, V, p. 482—483.
- ³⁵ **Ibidem**, p. 253—254.
- ³⁶ S. Stăncescu, **op. cit.**, p. 129—130.