

## DRUMURI COMERCIALE DE PĂMÎNT ȘI TOPONIMELE LOR ÎN ZONA DE SUD A JUDEȚULUI ARGEȘ

ION CRUCEANA

Posibilitățile pe care ni le oferă toponimia de a reconstitui firul istoriei, acolo unde documentele tac sau nu există, sînt multiple. Deși ramură a lingvisticii — toponimia — (de la fr. toponymie) este un auxiliar prețios al istoriei.

Diversitatea numirilor topice duce la identificarea și clarificarea unor fapte istorice acum dispărute sau care nu-și mai pot avea actualitatea, fiind depășite de evoluția societății.

Totuși, la timpul respectiv, ele reprezentau acțiuni care impuneau măsuri de organizare, întreținere și securitate peste a căror existență istoria nu poate trece fără să le înregistreze.

Astfel, prima linie ferată din Muntenia și anume București—Giurgiu, în lungime de 70 km, a fost inaugurată la 31 octombrie 1869. Cu aceasta însă nu au fost rezolvate multiplele nevoi de circulație și mai ales transportul sau cărăușia mărfurilor, în special a produselor cerealiere.

În zona de sud a județului Argeș toponimia încă mai reține denumirea unor „drumuri comerciale“, bineînțeles „de pămînt“, pe care se transportau produsele manufacturiere sau agroalimentare din Orient spre Occident, precum și invers. Mirodeniile din Asia Mică, peștele din bălțile Dunării, șalurile și covoarele iraniene erau trecute prin vama Giurgiului, de unde luau drumul spre București. De aici urcau spre Sibiu, bineînțeles trecînd prin nodul rutier al Piteștiului. O bună parte din aceste produse erau vîndute în țară la mănăstirile oltene și argeșene sau la negustorii „toptangii“, din orașele de munte ale Țării Românești.

Din produsele autohtone se transportau la schela Giurgiului: cerealele; sarea de la Ocnele Mari; produsele de olărie din centrele cu vechi tradiții (Curtea de Argeș, Coșești — Poenița de pe riul Doamnei, Stroești și chiar Oboga, Horezu și Vlădești); produsele de lemnărie; produsele animaliere sau cele petroliere etc.

Istoria drumurilor din Țara Românească nu se ocupă de ruta pe care se făceau transporturile cu produsele de mai sus, decît numai cînd

acestea urmau firul căilor de mare circulație, a drumurilor comerciale de interes național.

Produsele manufacturiere ale industriei casnice, produsele agro-alimentare căutau desfacerea sau vânzarea lor la fața locului, de obicei la cumpărător, prin schimbul în natură, troc, de unde și nevoia de a fi transportate și răspândite în sate, pe toate ulițele.

Produsele cerealiere provenite de la marile proprietăți, fie domnești, boierești sau mănăstirești situate în partea sudică a județului Argeș erau transportate la cea mai apropiată schelă, în cazul de față la Giurgiu, de unde erau încărcate în corăbii cu destinația Constantinopol sau în susul Dunării pînă la Viena.

Înainte vreme drumuri pietruite erau foarte puține sau aproape deloc. Circulația se făcea greoi și era nevoie de multe mijloace de transport (care trase de boi sau cai).

Se căutau de obicei drumurile de pămînt, scursurile, hotarele dintre moșii, chiar văile și se coleau pădurile din cauza hoților, iar unde nu se putea altfel, drumul își făcea loc de-a dreptul prin șleau<sup>1</sup>.

Drumurile de pămînt erau cele mai potrivite pentru mersul îndelungat. Pe acestea animalele nu se vătămău la picioare așa cum se întîmplă pe drumurile pietruite și deci, nu era nevoie să li se schimbe potcoavele prea des.

Căraușii cunoșteau necazurile la care erau supuși mergînd pe drumurile de țară, dar aveau mulțumirea că pot găsi hrană din destul pentru animale (iarbă) și lemn pentru reparat căruțele în cazul cînd se stricau, sau de făcut focul ca să se încălzească și să-și pregătească mîncarea.

În general, transporturile de la nord spre sud se făceau toamna, după strîngerea recoltelor sau chiar iarna cu săniile. Și într-un caz și în altul nu porneau la drum o căruță sau două, ci o adevărată caravană. În fiecare mijloc de transport (căruță) se găseau uneltele de prim ajutor, o secure, un clește, ghioaga din lemn de corn, drept armă de apărare sau de atac, precum și căldarea cu crăcana și mălaiul pentru mămăligă. Drumul era lung și dura zile și săptămîni în șir.

Pe un astfel de drum, „drumul Giurgiului” se transportau, pînă la darea în folosință a căilor ferate, mai ales cerealele și peștele. Cu toată comasarea terenurilor realizată în urma cooperativizării agriculturii din 1962, toponimia înregistrează încă din 1701<sup>2</sup> traseul pe care-l

<sup>1</sup> Istoria României, vol. III, Edit. Academiei R.S.R., 1964, pag. 978.

<sup>2</sup> a) În *Carte de hotărnicie scrisă întocmai după aceea originală din 7209 (1701), noiembrie 23, lucrată de sluger Sandu Depărățeanu în leatul 1838, aprilie 30*, se vorbește de „a treia trăsură (măsurătoare n.n.), la capul moșii despre apus puind lanțul din dreptul unui troian și pe drumul Giurgiului și prin gura văii oii...”

b) Informatori: Nicolae Corbescu, născut la 20 mai 1907 în com. Recea; Ilie I. Enache, născut la 7.IX.1929 în satul Tuțulești, comuna Suseni; Victor Marinescu, născut la 17.I.1921 în comuna Humele; Ioan C. Boeru, născut la 26.IX.1912, în comuna Lunca Corbului; Ion Șt. Nicolae — Cruceană, născut la 11.XI.1911 în comuna Mozăceni.

c) Publicații: Ion Nania, *O importantă descoperire în perioada feudalismului timpuriu, la Birlogu, comuna Negrași*, în *Studii și comunicări*, vol. II, 1969, editat de Muzeul Pitești, pag. 119.

— *Secera și Ciocanul*, nr. 5033 din 22.VI.1970, în art. „Toți constată, nimeni nu ia măsuri”.

urma, în sudul județului, Drumul Giurgiului. El, își configura prezența în zona orașului Pitești și cobora în jos prin Pirvu Roșu (în acest punct, dacă nu izbucnea primul război mondial s-ar fi făcut joncțiunea cu linia ferată Giurgiu—Videle căci, traseul și măsurătorile se și executaseră) spre Cerșani—Suseni, ca de aici, tăind cîmpia pe la est de hotarele satelor Cornățel—Tomșanca, Deagurile, Recea și Izvoru pe de o parte și pe la vest de Gliganu, Bîrlogu, Negrași, Mozăceni și Slobozia pe de altă parte să se continue prin Videle la Giurgiu.

În același timp transportul sării de la Ocele Mari, județul Vîlcea, a dat și el naștere toponimului — drumul sării.

Sursă de venituri domnești, sarea era transportată de la Ocele Mari pe Olt în sus, cu luntrea, spre Sibiu și tot cu luntrea, pe Olt în jos, pînă la satul Creminari sau Creminari monăstirești<sup>3</sup>, unde era „trecătoare peste Olt cu poduri umblătoare”<sup>4</sup> sau direct cu căruțele de la Ocele Mari la Craiova.

Pe firul Oltului o bună pante cobora la Slatina și chiar mai jos, la Dunăre, la Turnu Măgurele sau peste Dunăre, la Nicolope, în Balcani.

De la Creminari, încărcată în căruțe de clăcașii obligați la corvezi, sarea lua drumul spre Giurgiu. Căraușii ocoleau Dealul Negru. Pe căile umblate altă dată de Mircea cel Bătrîn și boierii săi cînd treceau de la Curtea de Argeș prin Cotmeana în sus la Cozia, ei coborau bolovanii de sare pînă la Pitești de unde urmau aproape același drum cu al cerealelor — drumul Giurgiului. În hotarul de vest al comunelor Negrași, Mozăceni, Slobozia, Ștefan cel Mare se afla, pînă la colectivizarea agriculturii, un drum de pămînt, numit drumul sării<sup>5</sup>.

Toponimul este cunoscut și în comuna Negrași-Bîrlogu<sup>6</sup> și chiar în București. Aici „au fost și două drumuri ale sării, pe unde se aducea sarea de la ocele: unul în partea de apus a orașului, altul în partea de răsărit; ambele continuau spre Dunăre și bălțile ei, spre locurile de pescuit de la Greaca, Spanțov, Cornățel, Gălățui etc”<sup>7</sup>.

Și azi o stradă din cartierul Drumul Taberei poartă numele de „Drumul sării”<sup>8</sup>. Aceasta dovedește că o parte din sare era destinată alimentării Capitalei, iar restul se transporta la Giurgiu de unde, încărcată în corăbii, lua calea spre Adrianopol. Este de remarcat faptul că strada Drumul sării se află în vecinătatea autostrăzii București—Pitești, în partea de apus a Bucureștilor, ceea ce întărește și mai mult ipoteza că drumul sării cobora de la Ocele Mari la Pitești — Giurgiu aproape paralel și de multe ori suprapus cu drumul Giurgiului și pe firul căroră, cu aproximație, s-a deschis acum moderna arteră de circulație, autostrada București—Pitești.

<sup>3</sup> Creminari monăstirești, azi Creminari, a aparținut de mănăstirea Flămînda, ctitorie a lui Șerban Cantacuzino.

<sup>4</sup> George Ioan Lahovari, *Dicționar geografic al județului Argeș*, București, Socean, 1888, pag. 83.

<sup>5</sup> Ion Cruceană, *Un sat vechi cu împliniri noi*, în *Secera și Ciocanul* nr. 5170 din 30 decembrie 1970.

<sup>6</sup> Ion Nania, idem.

<sup>7</sup> Constantin C. Giurescu, *Istoria Bucureștilor*, editura pentru literatură, București, 1966, pag. 375.

<sup>8</sup> *Ghidul străzilor municipiului București*, de Al. Ionescu și Dan Emanoil, editura Consiliului național pentru educație fizică și sport, 1969, planșa 75, e.

Pe lângă aceste două drumuri comerciale de pământ, folosite în principal pentru transportarea cerealelor de pe moșiile domnești, boierești și mănăstirești și a sării în scopul comercializării lor peste graniță, drumuri azi șterse de pe hărți și păstrate doar în amintirea populației, au existat și alte drumuri de pământ. Acestea aveau o folosință mai restrinsă și pe ele se scurgeau produsele agroalimentare sau produsele țărănești realizate de meșteșugari ca: produsele de olărie; produsele de lemnărie; țesături de artă populară și altele.

Produsele de olărie erau transportate din cunoscutele vetre de olari Curtea de Argeș, Stroești de pe Vilsan și Coșești — Poenița de pe riul Doamnei, încărcate în căruțe pătulate și acoperite cu coviltiruri, în jos, spre cîmpie.

La Pitești, nod rutier obligatoriu de trecere datorită configurației geografice se răspîndeau ca soldații pe cîmpul de instrucție, în trăgători.

Unii producători o luau spre Căteasca — Teiu — Leșile — Mozacul și de aici pe drumul olarilor, care se împletea cu Valea Mozacului, intrau dinspre răsărit în Mozăceni, traversau actuala șosea județeană Pitești — Giurgiu în punctul „la spital” și urcau în satul Babaroaga. Cei cărora le mai rămîneau oale nevîndute, continuau să meargă în satele din nordul fostului județ Vlașca.

Cam același traseu urmau și producătorii de șifă, pătule pentru porumb, hambare, putini și butoaie, ulucă și alte derivate de lemnărie, precum și produsele agro-alimentare, în special merele, perele și țuica. Și aici toponimia reține nume ca: drumul gușaților sau al merelor; precum și drumul bîtiei de la butie, al țuicarilor<sup>9</sup>.

Produsele petroliere, în special petrolul lampant (gazul) și păcura se aduceau de găzari pe drumul găzarilor, care veneau dinspre răsărit, perpendicular pe direcția drumurilor descrise mai sus. El refăcea un vechi și circulat drum comercial, cel al Slatinei. Acesta făcea legătura între Țirgoviște, fosta capitală a Țării Românești prin Slatina cu Craiova, Turnu Severin. Drumul trecea prin Găești, mănăstirea Glavacioc și de-a curmezișul prin cîmpia Burdea și Boian, ajungea mai jos de Slatina, la Ipotești, unde era vad și pod umbător peste Olt.

În amintirea locuitorilor rezidă și un drum al găinarilor, al negustorilor ambulanți care cumpărau, de prin sate, păsări vii pe care le duceau în căruțe proprii, la București.

Este de asemenea cunoscut drumul băjeniei situat tot în hotarul comunei Mozăceni, acolo unde cu veacuri în urmă se întindea pîntenul de nord al faimoasei păduri a Vlăsiei.

Tradiția spune că pe acest drum se „băjeneau” locuitorii satelor din jur în „căruțe de lemn cu două proțapuri”, așa de deasă era pădurea că nici loc de întors căruța nu era. Altă variantă spune că din cauza grabei de a se ascunde populația din calea năvălitorilor, atelașele de înhamat caii sau de înjugat boii se puneau în grabă mare în partea în care se putea fugi mai repede.

Am lăsat la urmă — drumul oii — al cărui traseu și multiple toponime — Plaiul oii, Drumul mocanilor, Pădurea pla-

<sup>9</sup> Ion Cruceană, idem.

iul oii, Valea oii, atestă o continuă mișcare a ciobanilor, fie a proprietarilor de oi din partea de nord a fostelor județe Argeș și Muscel, fie a mocanilor ardeleni, din partea Sibiului.

Propriu-zis — drumul oii — nu a avut un circuit sau fir stabil. Mocanii ardeleni cum ajungeau la Ciinenii de Vilcea sau de Argeș, continuau să-și mîie turmele, unii pe vechiul drum strategic Ciineni — Titești — Sălătruc — Plaiul Oii — Curtea de Argeș, alții pe Olt în jos pînă la Cremenari, unde-și treceau turmele pe podul plutitor, în fostul județ Argeș. De aici, pe drumuri comunale și mai ales pe văi treceau prin Stoilești, Trepteni, Bulimanu, Topana, Alunișu, Poboru, ocolind satele și căutînd locurile cu iarbă deasă. Cîte unul trecea și Dunărea la Turnu Măgurele în Bulgaria<sup>10</sup>, iar cei mai mulți se răsplineau prin sate, paralel cu drumul Giurgiului. S-au păstrat toponimele — legate de drumul oii — pînă în zilele noastre în raza mai tuturor comunelor din sudul județului Argeș și mai ales: Mozăceni, Slobozia, Ștefan cel Mare — Glavacioc, Șerbănești — Olt etc. În prezent drumurile au fost arate și terenurile redat agricole.

Local, drumurile comerciale de pămînt descrise aici, au avut un rol important în desfășurarea vieții sociale a populației rurale, au făcut legăturile între centrele administrative și au înlesnit circulația produselor de orice natură dintr-o zonă în alta.

Azi, pe firul multora din ele, s-au construit șosele pietruite sau chiar asfaltate ca: Pitești — Videle — Giurgiu (pietruită) sau Pitești — Costești — Roșiori de Vede — Turnu Măgurele (asfaltată) spre a nu mai repeta numele moderne autostrăzi București — Pitești.

Segmente neînsemnate au mai rămas în unele locuri, dar nefiind folosite, cu timpul se vor astupa, se vor ara și odată cu aceasta se vor uita și pieri odată cu numele respectiv.

## DES ROUTES COMERCIALES DE TERRE ET LEUR TOPONYMES DANS LA ZONE DE SUD DE DISTRICT ARGES

### RÉSUMÉ

La toponymie est un précieux auxiliaire de l'histoire. La diversité des dénominations topiques conduit à l'identification et à la clarification des actions historiques disparues aujourd'hui ou sorties d'actualité, étant dépassées d'évolution de la société, mais qui, à leur temps, ils ont eu une importance et un rôle bien déterminé.

Quoique le premier chemin de fer de Muntenia — București-Giurgiu — a été inauguré en 31 octobre 1869, il n'a pu solutionner les multiples besoins de circulation et d'abord le transport ou la routierage des marchandises.

<sup>10</sup> Informatori: Gheorghe P. Militaru, născut la 1 martie 1899, din comuna Brebeni, județul Olt; Ion Popescu — Buget, născut la 24 aprilie 1910 din comuna Șerbănești, județul Olt.

Nombreuses sont les preuves produites par la toponymie ; avec son l'aide on garde encore aujourd'hui des dénominations des „routes commerciales“ — certainement „de terre“ — qu'elles ont perdu de longtemps leur nécessité, mais qui représentaient plusieurs routes commerciales entre l'Orient et l'Occident. Et celles-ci traversaient la Muntenia soit sur la route Giurgiu-București-Sibiu, passant certainement par le noeud du Pitești, soit sur autres routes. Non toujours les produits autochtones suivaient la ligne des grandes routes commerciales mais, souvent, elles étaient utilisées „les routes de terre“, marchant de village en village, ou sortant directement dans les points d'ou les respectifs produits pouvaient continuer la route d'Occident ou d'Orient. Par exemple les céréales, provenues des grandes propriétés situées dans la part méridionale du district Argeș, destinées à „l'exportation“, étaient transportées dans le port Giurgiu, mais en, dans navires, à la Constantinople ou à la Vienne.

L'action de routierage n'était pas faite d'un seul attelage, mais des plus, constituant quelquefois véritables caravanes.

L'une des routes suivies a été „la route du Giurgiu“, lequel on transportaient, jusqu'à la inauguration du chemin de fer, d'abord des céréales et des poissons. Cette route — dont existence, signalée encore de 1701, doit qu'elle eût été très ancienne — configure sa présence dans la zone du Pitești, descendait par Pîrvu Roșu vers Cerșani-Suseni, mais d'ici, par l'est des limites des villages Cornățel-Tomșanca, Deagurile, Recea, Izvoru et, respectivement, par l'ouest des Gliganu, Bîrlogu, Negrași, Mozăceni, Slobozia et ensuite par Videle à Giurgiu.

Le nom „la route du sel“ s'a été né comme conséquence du transport du sel. De Ocnele Mari (Vilcea) le sel était transporté directement, avec les chariots, à Craiova, ou bien, avec les barques sur Olt en amont, à Sibiu, ou en aval jusqu'à Cremenari ou il était transversé par-dessus d'Olt avec „des ponts flottants“. De Cremenari, chargé en chariots, le sel suivait la route vers Giurgiu, évitant Dealul Negru, par Pitești et, près sur la même „route du Giurgiu“, par l'ouest des Negrași, Mozăceni, Slobozia, Ștefan cel Mare. L'existence d'une rue „La Route du sel“, en București, conduit à la conclusion qu'entre Pitești et Giurgiu „la route du sel“ et „la route du Giurgiu“ suivaient des tracés presque parallèles, quelquefois justement superposés ; sur leur fil — avec approximation — il y a aujourd'hui la moderne autoroute București — Pitești.

En présent la majorité de ces routes son restées seulement en mémoire, les terrains étant randus à l'agriculture, mais sur le fil de diverses „routes de terre“ il y a maintenant des chaussées empierrées (Pitești-Videle-Giurgiu) ou asphaltées (Pitești-Costești-Roșiori de Vede-Turnu Măgurele) pour que nous ne parlons pas de l'autoroute București-Pitești.

Comunicare prezentată la cea de a II-a Sesiune științifică de comunicări a Muzeului județean Argeș — Pitești 24—25 mai 1971.