

Considerații asupra drumului vechi al Branului

BOGDAN FLORIN POPOVICI

„În majoritatea cazurilor, drumurile sunt indicate de natură și omul niciodată nu ocolește condițiile naturale: ceea ce-i oferă solul și poziția locului în câștigarea mijloacelor de trai și în găsirea rețelelor de comunicație”.

Ioan Clinciu¹

Se știe faptul că, dintotdeauna, căile de comunicație au fost elemente indispensabile legăturii dintre diferitele comunități. Dezvoltarea economică a unei țări ar fi greu de înțeles fără contribuția unei cât mai largi rețele de căi de comunicație, răspândită pe întreg teritoriul ei. Zone de acces comercial, dar și militar, drumurile au favorizat dezvoltarea unor așezări, importanța lor strategică atrăgând atenția autorităților militare și politice.

„În vasta rețea de căi de comunicație terestră, câteva artere se individualizează prin importanța și vechimea lor. Astfel (între Țara Românească și Transilvania – n.a.), poate cea mai circulată arteră de comunicație pornea de la Brașov, placa turmantă a comerțului transilvan, trecea pe la Bran, apoi, prin <<schela>> de la Rucăr, cobora spre Câmpulung”².

Din punct de vedere istoric, drumul prin pasul Bran-Giuvla a avut din vechime o intensă circulație transcarpatică. A fost drum strategic în timpul ocupației romane, ce lega castrele Jidova, Rucăr și Râșnov³. În evul mediu, importanța deosebită a drumului a dus la ridicarea cetăților de la Bran și de la Orateca, precum și acordarea unei atenții deosebite din partea regalității maghiare, a voievozilor Transilvaniei și a domnilor Țării Românești. De precizat și faptul că drumul apare menționat în cel mai vechi document păstrat din cancelaria Țării Românești, anume privilegiul lui Vladislav Vlaicu către brașoveni, datat 1368⁴.

Cu toate acestea, nu există până acum, după cunoștința noastră, nici o încercare de reconstituire exactă a drumului vechi. Relatări vagi și neutre gen

¹ Ioan Clinciu, *Colibașii din pasul Bran*, în „Transilvania”, VI (1910), p. 396.

² Pavel Mircea Florea, *Condiții de transport și circulația mărfurilor și de călători în Evul Mediu*, (ms), 1997, p. 2-3.

³ Sorin Roată, Gheorghe Niculescu, *Culoarul Rucăr-Dragoslavele. Considerații geomorfologice*, în „Studii și cercetări de geografie”, București, XLII (1995), p. 33.

⁴ *Documenta Romaniae Historica. D. Relații între Țările Române*, vol. I, București, Editura Academiei, 1977, doc. 46.

„drumul Branului”⁵, „drumul transcarpatic al Branului”⁶, prezentări sumare, ca cea a lui Ștefan Meteș⁷, identificări eronate ale toponimelor existente în vechile documente⁸ nu fac decât să lanseze o provocare pentru cel ce se ocupă de geografia istorică a regiunii. Iată de ce, profitând de cunoașterea regiunii, folosind informații din vechile documente, mărturiile ale localnicilor, izvoare cartografice etc. am încercat să reconstituim cât mai fidel traseul drumului medieval al Branului.

Încă de la început se cuvin a fi făcute o serie de precizări. O primă remarcă este legată de toponimie. Ceea ce numim „drumul Branului” se întâlnește în documente sub diferite nume. În cele transilvănene apare deseori sun numele „drumul Regelui”⁹, în timp ce în documentele muntenești se vorbește de „drumul Rucărului”¹⁰ sau „drumul Dâmboviței”¹¹. Indiferent de numele sub care apare, drumul dintre Brașov și Câmpulung are un sector Bran-Podu Dâmboviței, iar în reconstituirea noastră am folosit izvoarele istorice, înțelegând prin toponimele întâlnite *acest* sector din drumul „medieval” al Branului. O a doua precizare se referă la faptul că, după informațiile oferite de localnici, actuala șosea DN 73 a fost amenajată pe sectorul Bran-Rucăr pe la începutul secolului XX. Harta militară 1881 prezintă, pe versantul nordic, drum modernizat, rectiliniu, până la Fundata, iar de aici la Podu Dâmboviței¹², traseu modernizat. Ioan Moșoiu afirmă că acest sector nordic s-a realizat între 1879-1880, iar serpentinele au fost tăiate în 1895¹³. Harta topografică a României, ediția 1906,¹⁴ prezintă versantul sudic atât cu varianta veche de drum, cât și cu drumul nou, modernizat parțial, cu serpentine, corespunzând actualului traseu. În concluzie, se poate spune că vechiul drum al Branului – sectorul montan – a fost utilizat până spre sfârșitul secolului al XIX-lea.

⁵ Titus N. Hașdeu, *Branul – poartă în Carpați*, București, Editura Albatros, 1979, p. 62, 93 și următoarele.

⁶ Teodor Simion, *O poartă în Carpați. Culoarul Rucăr-Bran*, București, Editura Sport-Turism, 1990, p. 93.

⁷ Ștefan Meteș, *Relațiile comerciale ale Țării Românești cu Ardealul până în secolul al VIII-lea*, Sighișoara, 1921, p. 17-19.

⁸ Ioan Bogdan, *Relațiile Țării Românești cu Brașov și Ungaria, sec. XV-XVII*, București, 1905, p. 228; *Călători străini despre Țările Române*, București, Editura Științifică, vol. II (1970), p. 429; III (1971), p. 20, 120; VIII (1983), p. 605; (în continuare *Călători ...*); Gh. Duzinchevici, *Din istoria Regimentului I grăniceresc român*, în „Revista Arhivelor”, 2/1978, p. 184, 186.

⁹ Pavel Binder, *Drumurile și plaiurile Țării Bârsei*, în „Studii și articole de istorie”, XIV (1969), p. 214.

¹⁰ Teodor Simion, *op.cit.*, p. 29.

¹¹ Pavel Binder, *loc.cit.*

¹² *Hartă militară. Transilvania*, ediția 1881/87, scara 1:300.000.

¹³ Ioan Moșoiu, *Branul și Cetatea Branului*, București, 1930, p. 63.

¹⁴ Institutul de Geografie al Academiei Române (IGAR), *Hartă topografică*, ediția 1906/12, scara 1:100.000, foaia Rucăr (seria XI, coloana F).

DRUMUL BRANULUI

1: 25 000

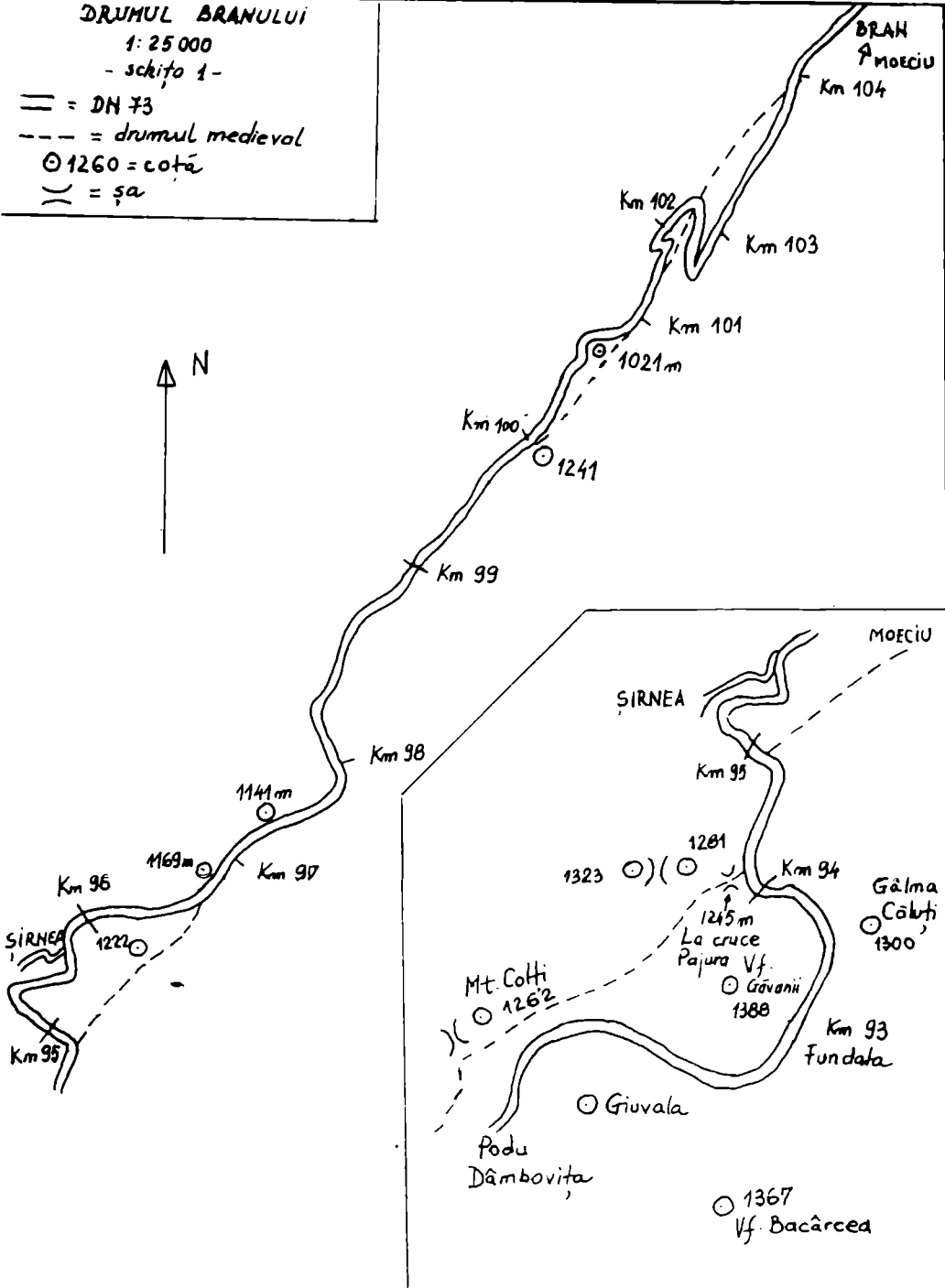
- schiță 1 -

== = DN 73

--- = drumul medieval

○ 1260 = cotă

) = șa



A. Sectorul nordic: Bran - Fundata

Cunoașterea zonei și studiul hărților topografice ne-au permis să stabilim existența unor variante de drum care evită serpentinele actualului drum DN 73. Acestea sunt și astăzi folosite de localnici ca drumuri de care¹⁵. Numele satului aflat pe culmea interfluviului – Drumul Carului – atestă, o dată în plus, poziția corectă a reconstituirii noastre. Mai mult, zona Moeciu-Drumul Carului și sectorul de la km 95-96 (variantă a șoselei) sunt definite de localnici drept „drumul vechi, din vremea turcilor”. Mărturiile călătorilor străini afirmă că drumul trecea prin punctul „La Cruce” sau „Pajura”¹⁶, pe care l-am identificat în teren ca fiind situat într-o șa, sub vârful Găvanii, în dreptul km 94¹⁷.

În opinia noastră, drumul pe acest sector avea următorul itinerar. Pornind de la vama Bran, urma o rută asemănătoare cu cea a DN 73 până în dreptul km 104. De aici, se angaja direct pe interfluviul Drumul Carului (sau Dealul Drumului, cum este numit pe o hartă de triangulație din 1866¹⁸), până la km 100. În continuare, drumul vechi urma, ca și drumul modern, linia de culme, relieful nepermițând o altă variantă. La km 96,5 însă, drumul vechi se desprindea spre est, revenind pe un itinerar comun cu DN 73 la km 95-200. Pentru încă 800 de metri, drumul vechi și cel actual se suprapun. La km 94, drumul vechi atingea locul Pajurei, trecând granița spre Țara Românească.

Referitor la acest sector, există o serie de mărturii care susțin că, în caz de primejdie, drumul era blocat¹⁹: „spun brănenii că în vechime, în vremuri de bătaie, ... două îngustimi ale drumului au fost afund tăiate, iar pe deasupra acoperite ușor, așa că năvălind unii sau alții de la frontieră pe drum în jos când au ajuns la tăieturi, fără să știe că acestea există, au căzut amestecați unii peste alții”²⁰.

Până la 1840, granița politică se afla pe culmea Carpaților, iar cea administrativă în dreptul cetății Bran²¹. După mutarea acestei granițe, o perioadă, vama și carantina s-au aflat în preajma drumului pe la km 94-95. Ulterior, s-a construit o nouă carantină și un nou oficiu vamal, situate pe locul actualului sat Fundata²².

¹⁵ IGAR, *Hartă topografică*, ediția 1981/82, scara 1:25.000, planșa L-35-87-D-a.

¹⁶ *Călători...*, III, p. 160; VIII, p. 203.

¹⁷ IGAR, *Harta 1906*; *Ibidem, Harta 1981*, planșa L-35-87-D-a; Al.Dan, Codruț Clement Dan, *Piatra Craiului – hartă turistică*, București, Editura Abeona, 1992.

¹⁸ Direcția Județeană Brașov a Arhivelor Naționale (D.J.Brașov A.N.), fond Primăria Brașov, colecția Hărți, nr. 127.

¹⁹ Pavel Binder, *loc.cit.*, p. 214.

²⁰ Ioan Turcu, *Excursiuni în muntii Țării Bărsei și Făgărașului*, Brașov, 1896, p. 39.

²¹ Candid Mușlea, *Fondul Bran*, în *Arhivele Statului. 125 de ani de la înființare*, București, 1957, p. 392.

²² D.J.Brașov A.N., *loc.cit.*, nr. 459.

B. Sectorul sudic: Fundata - Podu Dâmboviței



Cheile Orății – urmele drumului de pe versantul stâng

Dacă pe versantul nordic reconstituirea a fost oarecum mai ușoară, vechiul drum fiind și azi folosit, pe versantul sudic reconstituirea a fost mult mai dificilă. Drumul vechi nu mai este utilizat în întregime astăzi, ca drum local. În schimb, alte

Documentele vechi și relatările călătorilor străini²³ ne informează că drumul, după ce trecea de Pajură, ajungea într-un punct dificil. În documentele amintite, se regăsesc mai multe denumiri pentru acest sector. Denumirile întâlnite în documentele ardeleni definesc pasajul drept „Piatra Craiului” („Lapis Regis”, „Königstein”, „Királykö”), iar documentele muntenești „Oratea”, sau „Orății”. Regretatul cercetător brașovean Pavel Binder a demonstrat că cele două serii toponimice sunt identice²⁴, desemnând zona Cheilor Orății. Deci drumul de pe versantul sudic pornea de la Cruce, ajungând la Podu Dâmboviței, prin zona Cheilor Orății.

²³ *Quellen zur Geschichte der Stadt Kronstadt*, Brașov, vol. I (1886), p. 288, 356, 452, 454, 460-462, 506; II (1889), p. 266, 276, 381, 527; III (1896), p. 124, 408, 430; *Călători...*, I (1970), p. 492; II, p. 429; III, p. 20, 41, 160, 544, 545, 550, 561, 621; VI (1976), p. 98, 272, 376; V (1973), p. 529; N. Iorga, *Brașovul și românii. Scrisori și lămuriri*, București, 1905, p. 244.

²⁴ Pavel Binder, *loc.cit.*, p. 213-214.

variante de drum apar în teren, care îngreuiază o reconstituire fidelă. Hărțile zonei nu sunt nici ele unanime în a cartografia vechiul drum. Informațiile localnicilor și parcurgerea terenului au fost astfel principalele metode prin care am făcut reconstituirea. Confruntarea ulterioară a informațiilor a avut darul de a confirma datele din teren.

Din punctul La Cruce (1245 m), drumul vechi ocolea obârșia unei mici văi, îndreptându-se spre o șa, lângă Muntele Colți²⁵. De aici continua spre sud, apoi, printr-o șa, cobora spre Valea Muierii, pe la baza Colților Vătarniței. Militar vorbind, acest sector este extrem de expus pentru o armată în marș, fapt care, probabil, a contat de-a lungul timpului. În orice caz, este cert că în Valea Muierii au avut loc înfruntări între Regimentul I românesc de graniță și armata otomană, la 1789²⁶.

De aici, drumul continua pe Dealul Muierii, unde este și astăzi marcat de o cruce din piatră, cu o inscripție cu caractere chirilice. După o altă porțiune de drum, linia generală se schimbă, orientarea drumului devenind E-V pentru o perioadă. Ulterior, se revine la orientarea N-S și, după câteva serpentine ale drumului, se intra într-o mică vâlcea. Aici se regăsesc primele urme din ceea ce legenda spune că ar fi „amprenta” de la roțile carelor. Puțin mai departe se intră în zona Cheilor Orășii.

Aici este celebra zonă a Pietrei Craiului, „munții accia înalți și de nesuferit”²⁷. Și aici se pot remarca urme adânci, continue și la distanțe egale, care nu pot decât să confirme tradiția păstrării urmelor de care în stâncă. Acesta este locul unde relatările călătorilor vorbesc despre schele de lemn²⁸ ca niște trepte²⁹, peste care erau trase/coborâte carele cu scripeți³⁰ și cu frânghii³¹, prin forța brațelor³² sau a animalelor de tracțiune³³. Și aici este o zonă deosebit de favorabilă unei ambuscade. Zonă extrem de îngustă, în pantă, străjuită deasupra de Cetatea Orășii, ea putea fi apărată eficient, blocând astfel drumul spre Transilvania. Poate de aici și interesanta problemă juridică ce se ridică, și anume de ce reparau supuși transilvăneni un drum din Țara Românească, așa cum atestă documentele³⁴.

²⁵ cf. Dionisie Fotino, *Istoria generală a Daciei*, vol. III, București, 1859, p. 192.

²⁶ George Barițiu, *Părți alese din istoria Transilvaniei, pe 200 de ani în urmă*, ediția a II-a, vol. I, Brașov, 1993, p. 485.

²⁷ *Călători...*, IV (1972), p. 376.

²⁸ *Ibidem*, III, p. 20.

²⁹ *Ibidem*, p. 41.

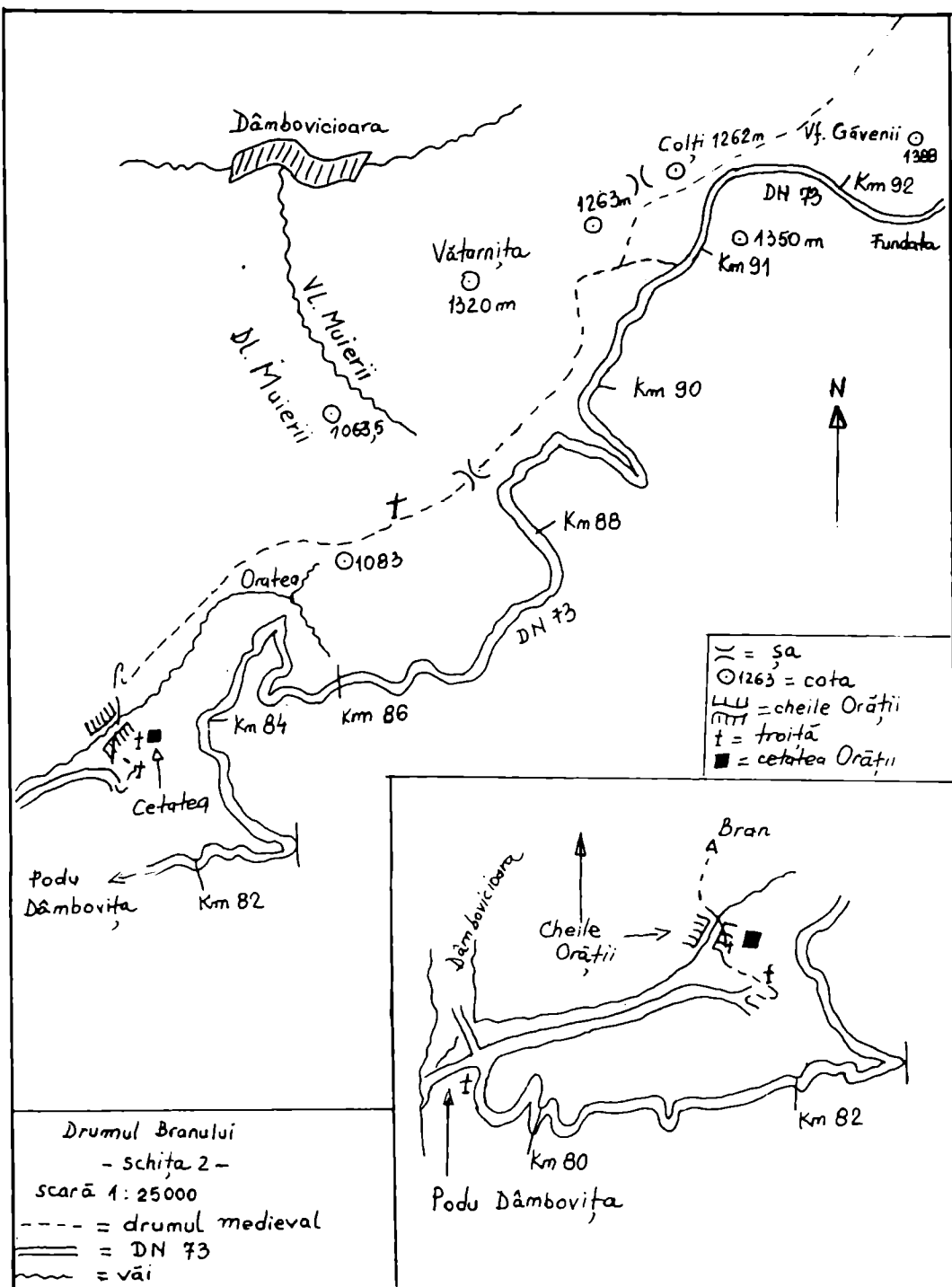
³⁰ *Ibidem*, p. 561; IV, p. 98.

³¹ *Ibidem*, III, p. 20, 41, 160, 545, 555; IX (1997), p. 48, *Quellen*, III, p. 430.

³² *Călători...*, III, p. 41.

³³ N. Iorga, *op.cit.*, p. 244; *Quellen*, I, p. 454; *Călători...*, IX, p. 48.

³⁴ *Quellen*, I, p. 288; II, p. 276; III, p. 124, 408; cf. Pavel Binder, *loc.cit.*, p. 213.



Este foarte posibil ca în această zonă să fi existat un pod, în felul acesta explicându-se modalitatea de trecere de pe un versant pe altul al prăpastiei, de asemenea, am înțelege urmele lăsate în stâncă și s-ar explica sintagma din documente: „podul de la Orășii”³⁵.

De aici, drumul coboară în Podu Dâmboviței, la crucea lui Constantin Brâncoveanu³⁶, după ce a trecut pe lângă alte două cruci din piatră, inscripționate.

Am încercat, în studiul de față, să reconstituim traseul vechiului drum al Branului, în sectorul montan. Traseul prezentat are o lungime aproximativă de 18 km (Bran-Podu Dâmboviței). După unele mărturii era parcurs în șase ore de negustori, iar patru regimente cu bagaje l-au parcurs în opt zile și jumătate³⁷. Sperăm ca informațiile oferite să fi clarificat o problemă de geografie istorică și că, de asemenea, au adus în discuție aspecte noi, urmând ca cercetări viitoare să scoată la lumină alte date despre drumul Branului.

³⁵ *Relațiile Moldovei și Țării Românești cu Brașovul. Inventar arhivistic*, București, 1986, p. 260; *Quellen*, I, p. 356; II, p. 276, 323, 527; III, p. 124, 408; E. Hurmuzaki, *Documente privind istoria Românilor*, XV/2, București, 1913, doc. MMMCCCLXIX.

³⁶ Gh. Pârnuță, Nicolae Blăjan, *Peste două secole de atestare documentară a bisericii din Rucăr-Muscel-Argeș*, în „Mitropolia Olteniei”, Craiova, XLII (1995), nr. 1-2, p. 122.

³⁷ Constantin Rezachevici, *1690-Zărnești*, București, Editura Militară, 1989, p. 178.