

UN SISTEM TEHNIC-FUNCȚIONAL. TRANSPORTUL ȘI MIJLOACELE DE TRANSPORT POPULARE

Valer DELEANU

Transport și civilizație

Necesități practice, rezultate din cercetarea patrimoniului tehnic în context muzeal, au pus, în muzeul sibian, problema înțelegerii acestuia, atât ca structură autonomă cu funcționalitate specifică, cât și integrarea sa fenomenologică în câmpul de civilizație populară tradițională.

Cercetarea, pornită la nivel etnografic, a trebuit să ia în considerare aspectul antropologic. Omul care utilizează transportul în existența sa este ființă biologică ce preia funcții asociabile „concurrentilor” săi în mediu, depășindu-i prin caracterul cultural al ființei sale, în primul rând prin a fi creator de civilizație. De la acest nivel realizarea civilizației corespunde satisfacerii a patru condiții civilizatorii generate de ființa biologică, în raport general cu spațiul și timpul, care aduc modelului de civilizație variabilele sale evolutive și specifice (funcție de timp, istorie, mediu și grad de complexitate și experiență a colectivității, la care adăugăm specificitatea integratoare). Modelul de civilizație considerat în muzeul sibian cel mai aproape de reprezentativitatea sa a fost de la început cel al lui Simion Mehedinți: civilizația ca structură de obținere a hranei (alimentație) a casei (locuința – gospodărie), îmbrăcăminte (portul specific zonei de viață) și transportul. Fiecare structură componentă alcătuiește gradual un sistem structural și categorial propriu. Din acest întreg am luat în considerare transportul ca temă a cercetării. Transportul are în acest context de civilizație rolul relațional față de celelalte componente, asigurând resurse și dinamică în spațiu pentru individ și

colectivitate, iar pentru țaran relația între zona de obținere a resurselor (hotar) și cel al depozitării și prelucrării lor (gospodăria din hotar / vatră). Și transportul, ca structură de civilizație poate alcătui, prin sine, morfo-funcțional un sistem structural propriu.

Legitățile transportului

Ca parte a civilizației (tradiționale, populare, moderne etc.) transportul e generat de câteva legități existențiale impuse de mediul locuirii sau de caracteristicile dinamicii ființei biologice – culturale umane:

- legea distribuției inegale a resurselor naturale > obținere pe loc / consum pe loc versus consum la distanță (transportul resurselor pentru prelucrare, nu la locul exploatarei, ci în habitatul locuibil, ce asigură condiții mai prielnice prelucrării lor);
- legea distribuției inegale a valorificării produselor gospodărești în raportul consum (prelucrare) > schimb (comert) prin rolul în continuare, mediator al transportului;
- legea circuitului în spațiu al ființei versus fixare spațială cu limitarea posibilităților de utilizare a variabilității legii (a) cu eficiență prin rolul de ființă culturală (dinamism și mobilitatea funcțională și spirituală), asumat de inițiatorii transportului.

Dubla „triadă” a transportului

În spațiul firesc, natural, evolutiv, în devenire al civilizației, transportul capătă (ca și celelalte componente) o dublă dimensiune sub formă de „triade” metastructurale:

- Transport popular (rural) / aulic / urban;
- Transport arhaic / tradițional / modern

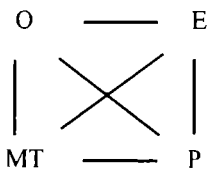
În sens general, transportul poate fi conceput ca un sistem de metodologii, tehnologii și mijloace de realizare a funcțiilor sale în interesul omului creator de civilizație. În sens special, transportul se referă practic, ocupațional și meșteșugăresc în primul rând la deplasarea de resurse și în al doilea rând de mobilitate autonomă a ființei (fizic și spiritul).

Sistemul transporturilor

Relație și nucleu, arce și noduri, fenomen și mijloc material, activitate cu operatori și vectori, transportul (popular, tradițional în speță) se poate concepe ca matrice (ij) pe seria:

Om-energie-mijloc de transport-povară
(resursă)

(o) (E) (MT) (P)
pusă în configurație geometrică de modelul relațional:



în care:

O - beneficiarul și moderatorul sistemului, organizator și constructor, creator și posesor el însuși de energie, cu inițiativă în modelarea sistemului în raport cu forțele sale germinate de experiența și inteligență (până la har funcțional);

E - utilizată direct / indirect pe seria tradițională ($E_1 - E_2 - E_3 - E_4$) corespunzător energiilor naturale (biologic umane și animale, hidraulice, eoliene) și *in extremis* în câmpul de civilizație tradițională adaptând energiile puse în valoare de revoluțiile tehnice (în primul rând forța aburilor);

MT - partea ce justifică cel mai deplin existența întregului sistem, conținutul său mobil, legat intrinsec de factorii civilizaționali ai activității umane. MT e rezultatul și funcție a ocupațiilor și meșteșugurilor din câmpul de civilizație reprezentând dispozitivul tehnic specific, dobândit natural sau realizat artificial, având ca funcție proprie transportul și cuprinzând structuri morfologice și funcționale proprii; rolul său e ca sub acțiunea energiilor E să învingă spațiul pe o anumită distanță între reperele de bază (intrare - locația resursei / ieșire - locația depozitării, consumului) pistă pe care dispozitivul tehnic pentru a învinge obstacolele (redundanțele) se perfecționează dezvoltându-și structurile ;

P - povara caracterizată prin proprietăți fizico - chimice, pre și post procesate gospodărește; proprietățile sale măsurabile sunt : volum, greutate, stare de fragmentare etc., toate reprezentând funcții pentru MT.

Dintre aceste repere cel mai important pentru MT pare a fi capacitatea sa funcție de E de a se deplasa spațial, variabilă a depășirii gradelor de dificultate a pistei. Valențele MT trec spre componentele de variabilitate a pistei de transport, suportul transportului: uscat (sol) / apă / aer (medii de transportare), distanța d (variabilă în raport dimensional : mare / mijlocie / mică în spațiul conturat de actul de transportare, pentru transportul de tip popular în gospodărie / sat / hotar / piață de desfacere). Pista cu relele sale și transportul de persoane este considerat în mediul rural agricol ca având o importanță secundară: timpul transportului nefiind relevant, nici realizat în grabă, nici în lentoare, înțeles în raport cu importanța poverii, dependentă de viteza în care se realiza transportul în calendarul muncilor agricole ce necesitau solicitări de transport urgent, prin schimbarea, de obicei, a animalelor de tracțiune (E_2).

Raportul transportului cu mediul

Modalități de transport

Depășirea redundanței suportului de transport ca principală sfidare a mediului a impus compartimentarea de modalități de transport tradițional, cu soluții diferite de realizare a mijlocului de transport:

- căderea liberă a corpurilor (g)
- mers (locomotie) (x)
- mers (deplasare călare) (y)
- purtat povara (z)
- târât povara (w)
- alunecat (la sol) (s)
- rulat la sol (t)
- plutit (pe apă) (h)
- zbor (aer) (v)

(deplasarea pe animale, călare – y, se asociază prin E_2 la purtat, târât, alunecat sau rulat la sol și chiar pentru plutire – în cazul special al trasului la edec).

Pe acest model liniar, care se diferențiază în succesiunea de coloane (i) în matricea (ij) în care E se reprezintă în șiruri (j), doar ultimul (zborul) a fost imposibil de realizat prin depășirea redundanțelor suportului de deplasare (aerul). Ca să imaginăm modul de depășire a acestui „obstacol” trebuie, ca și țărănul, să apelăm la un nivel mitologic, fantastic de percepere a unui mediu imposibil de accesat cu energiile la îndemână în câmpul tradițional al „triadei” II.

Fiecare din aceste categorii primare (modalități de transport) își are rezolvarea sa pe serii energetice E ($E_1 - E_4$) menționate mai sus. Asociate coloanelor g – v, dau imaginea matricială a transportului popular (ij):

E_1	g	x	z	w	s	t	
E_2	xy	zy	wy	sy	ty		
E_3	$h_{(y)}$						h
E_4							he
							(v)

În care $h_{(y)}$ este trasul la edec; iar he sunt nave (ambarcațiuni) cu pânze.

Așa cum se observă siglele convenționale ale sistemului cuprind la rândul lor o multitudine de MT dar centrul de greutate „apasă” pe t – ty și h (vehicule și ambarcațiuni). De aici încolo sistemul se diluează și poate intra în valență cu alte sisteme din instrumentarul tehnic ocupațional – meșteșugăresc la câmpului de civilizație tradițional (popular).

Una dintre limitele acestei matrice este lipsa componentelor funcționale pentru P.

Mijlocul de transport. Structuri

Sistemul descris mai sus cuprinde MT care alcătuiesc clase și subclase individualizate ca structuri simple sau complexe (instalații), iar tipologic în cadrul fiecărei clase se pot detașa tipuri, subtipuri, variante, subvariante etc.

Complexitatea unui MT depinde de șirurile $E_1 - E_2$ de structurile componente adecvate celor șase modalități de transport (pe uscat) și a celor plutitoare (h). Structurile MT alcătuiesc în combinarea lor două grupe de organizare internă : MT simple (de obicei reduse din punct de vedere volumetric, legate de modalitatea de transport în care omul și animalul de tracțiune au un rol predominant prin asocierea lor în transport (mers, călărit, purtat povara, înot etc.) alcătuind clase netipice de MT (comparabile cu unelele din alte sisteme instrumentale ocupaționale și meșteșugărești) și MT complexe (asemănătoare instalațiilor) și care de fapt reprezintă ceea ce se numește vehicul de transport (utilizat la târârea, transportul prin alunecare, transportul prin rulare) sau ambarcațiune (transport prin plutire a poverii), alcătuind clase tipice de MT. Structurile lor componente, unitare dar simple în cazul grupeii MT netipice,

pot fi diferențiate în patru structuri de bază: A, B, C, D, vizibile mai ales la vehicule și ambarcațiuni.

- Structurile A reprezintă cele mai importante structuri ale MT care dau acestora specificitate funcțională; aceste structuri A sunt suportul poverii în MT. Ele sunt complexe, mai ales în cazul vehiculelor rulate $E_2 - ty$ unde se diferențiază în tipuri numeroase în raport cu suportul de susținere a poverii;

- structurile de mișcare, numite în acest caz structuri B, în cazul MT simple (corespunzătoare cu unelele) sunt sinonime cu organele de deplasare ale indivizilor sau animalelor de tracțiune, pe când în cazul grupelor de transport MT complexe, devin structuri tehnice de deplasare, sub formă de tălpi, roți, suprafețe asimilate cu structurile A în cazul deplasării MT plutitoare (sau structuri de impulsare: vâsle, zbat-uri etc.);

- structurile C, care asigură instalațiilor de transport sursa energetică reprezintă relația între MT și sursa de energie E și de transmisie a mișcării în întreaga instalație;

- structurile D auxiliare, asigură buna funcționare a celorlalte trei structuri, îndeosebi la mijloacele de transport mari, vehicule, nave, etc.

Cele patru structuri dau naștere în cadrul sistemului transporturilor unor tipologii proprii mijloacelor de transport, considerate ca unelte / instalații de transport, în funcție de categoriile matricei (ij) a transportului (modalități de deplasare, energia utilizată, povara transportată și distanța parcursă în transport). Tipologia structurală (în primul rând prin structurile A), poate depăși limitele matricei (ij) a transportului (popular / tradițional) prin acordarea locului poverii (P) în diversitatea acestor structuri A prin realizarea gradelor de „închidere” a poverii sub formă de recipient sau ambalaj a suportului purtător de povară.

În afara claselor de MT relația între diversele componente ale sistemului se realizează prin catene structurale în cadrul cărora structurile A, B, C, D se mențin în mare parte neschimbate (izomorfe) /sau puțin schimbate (ușor izomorfe).

Dimensiunile antropologice ale sistemului

Considerat unitar prin funcționalitatea sa, sistemul prezentat alcătuit din sisteme tehnice MT integrate în sistemul transporturilor (matricea ij): El se referă doar la mijloacele de transport populare / tradiționale (dar cu posibilitatea de a fi adaptat specific și la ceilalți piloni de civilizație – alimentație, casă – gospodărie, port etc.) adică poate fi privit și dincolo de componentele sale limitate la mijloacele de transport. Revenind la „triadele” evolutive ale mijloacelor de transport (nivelele popular, aulic, urban / arhaic, tradițional, modern) acestea depind în primul rând, sincron sau diacronic, de sursele de energie folosite în transport:

arhaic	tradițional	modern
g; E_1 ; E_2	E_2 ; E_3 ; E_4 ;	surse de energie moderne

Câmpul tradițional și modern (coexistând adeseori cu componente arhaice), este încă vizibil în fiecare localitate rurală cu gospodării cu funcții de transport, dezvoltate în grade diferite plasabile pe matricea ij.

Dimensiunile antropologice ale transportului pot fi abordate variat: prin realitatea tehnică - structurală - materială (unelte, instalații), prin materialul ales în meșteșugul confecționării lor (lemn, lut, textile, metal, piele etc.) ce realizează în matricea mai sus menționată forma de recipient - ambalaj al mijlocului de transport prin structurile A, prin locul de confecționare (gospodărie, atelier rural,

atelier urban), prin întreținerea și locul depozitării mijloacelor de transport, prin utilizare (metodologii tehnice, inclusiv conducerea transportului și educația sau transmiterea cunoștințelor legate de transport altor generații), prin influențele sociale corespunzătoare (transportul dependent de nivelul gospodăriei, diferit la gospodarul înstărit sau la cel sărac etc.

La aceasta se poate adăuga și o dimensiune spirituală a transporturilor populare:

- dimensiunea artistic - ornamentală (mijlocul de transport - suport decorativ);
- dimensiunea rituală (prezență în datini);
- dimensiunea folclorică (modul de interpretare și semnificațiile mijloacelor de transport reflectate în folclor);
- dimensiunea mitologică - încă puțin cercetată și care se referă nu numai la transporturile ireale și irealizabile practic la nivelul civilizației populare, cât și felul în care, de la popor la popor mijloacele de transport sunt percepute și concepute începând de la proprietățile lor fizice morfofuncționale până la funcțiile magice în care sau pe care le integrează;
- dimensiunea terminologică ce se asociază intim fiecărui mijloc de transport sau procedee de transport și care își are particularitățile sale de la zonă la zonă etnografică, cunoașterea acesteia putând da o imagine interesantă și revelatoare pentru înțelegerea fenomenului transportului popular.

Dimensiunea muzeografică

În cadrul muzeal transporturile populare se bazează pe patrimoniul colecționat. Patrimoniul alcătuit din MT este un patrimoniu mobil. El este comun muzeului pavilionar și celor în aer liber, soluțiile de reprezentare

putând fi variate de la muzeu la muzeu și cuprinzând în practica muzeografică toată gama funcțiilor muzeale: cercetare, conservare, restaurare, valorificare expozițională etc.

Experiența muzeului sibian s-a dezvoltat pe mai multe direcții:

- cercetarea fenomenului de transport la nivel național (documentar, bibliografic, de teren);
- realizarea unei colecții specifice de mijloace de transport, mai ale de dimensiuni mari, folosind evidența bazată pe clasele și seriile tipologice mai sus menționate;
- depozitarea colecției: rezolvarea unor probleme impuse de dimensiunile patrimoniului mobil folosind spații de obicei amenajate expozițional în monumentele din muzeul în aer liber;
- prezentarea colecției sau a părților de colecții în expoziții temporare (1986, 1995) sau permanent în cadrul contextului gospodăresc transferat în muzeu într-o formulă adecvată fiecărui monument aparținând unei anumite zone de proveniență sau tematică;
- proiectarea unui pavilion expozițional pentru reprezentarea mijloacelor de transport de dimensiuni mari (în prezent în curs de realizare);
- includerea încă din proiectul tematic a realizării unui sector de prezentare a transporturilor populare (sector tematic), care a fost pe parcurs completat cu monumente de civilizație populară reprezentând transportul prin plutire (pod plutitor din Turnu Roșu, județul Sibiu, bac cu „zbat” din Topalu, județul Constanța și o monoxilă provenită dintr-o descoperire întâmplătoare pe râul Siret, lângă Bacău. Pavilionul propus va completa patrimoniul expus printr-o documentație explicativă adecvată locului transporturilor în civilizația populară și a mijloacelor de transport în sistemul corespunzător funcției sale tematice.