

Historical travel times according to Specht's map: case study; Săcuieni county - Wallachia (Romania)

Cruceru, Alexandru-Ionut; Buterez, Cezar

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Cruceru, A.-I., & Buterez, C. (2017). Historical travel times according to Specht's map: case study; Săcuieni county - Wallachia (Romania). *Cinq Continents*, 7(15), 59-77. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-63371-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

HISTORICAL TRAVEL TIMES ACCORDING TO SPECHT'S MAP. CASE STUDY: SĂCUIENI COUNTY - WALLACHIA (ROMANIA)

Alexandru-Ionuț CRUCERU¹, Cezar BUTEREZ

Faculty of Geography, University of Bucharest
¹*johnny_cruceru@yahoo.com*

Table des matières:

1. INTRODUCTION	61
2. DATA SOURCES AND METHODOLOGY	63
3. VALIDATION AND INTERPRETATION OF THE RESULTS	64
4. CONCLUSIONS	69
5. REFERENCES.....	69

Citer ce document:

Cruceru, A.-I., Buterez, C. 2017. Historical travel times according to Specht's map. Case study: Săcuieni county - Wallachia (Romania). *Cinq Continents* 7 (15): 59-77

Historical travel times according to Specht's map. Case study: Săcuieni county - Wallachia (Romania)

Alexandru-Ionuț Cruceru, Cezar Buterez

Durata călătoriilor conform hărții Specht. Studiu de caz: Județul Săcuieni – Valahia (România). Considerată prima hartă a Valahiei la scară mare (cca. 1:57,000) și printre primele având la bază măsurători topografice, harta Specht (1790-91) a fost utilizată în numeroase studii geografice. Un fapt mai puțin cunoscut este că materialul cartografic a fost însoțit și de trei tomuri ce furnizează informații suplimentare, precum: elemente de localizare, numărul și tipul construcțiilor, felul formațiunilor vegetale și altele. În ciuda caracterului inedit, manuscrisele păstrate sub formă de copie, la Biblioteca Academiei Române, au fost rareori utilizate în scop științific. Scopul acestui articol este de a explora veridicitatea datelor care exprimă, în unități de timp, distanțele dintre așezările de pe harta Specht. Analiza a constat în interpolarea datelor organizate într-o bază de date istorico-geografică, pentru a reflecta două ipostaze ale mișcării populației: călătoria în orizontul local (în vecinătatea satului) și călătoria intrajudețeană, având ca pol reședința de județ. Pentru delimitarea zonei de studiu pe criterii relevante, ca studiu de caz a fost tratat județul Săcuieni, una dintre unitățile administrativ-teritoriale de tranzit între Muntenia și Transilvania. Pentru validare, hărțile obținute au fost comparate cu descrieri de călătorie din secolele XVIII-XIX. Având în vedere variabilele existente (mijloacele de deplasare, anotimpul, starea drumurilor, etc), rezultatele analizei corespund cu mărturiile istorice și cu situația reală. În concluzie, harta Specht împreună cu cele trei manuscrise complementare constituie o sursă veridică de date din perspectiva timpului estimat între așezări.

Cuvinte cheie: cartografie istorică, călătorii tradiționale, harta Specht, județul Săcuieni, România.

Historical travel times according to Specht's map. Case study: Săcuieni county - Wallachia (Romania). Being the first large-scale map of the province of Wallachia (approx. 1:57,600), and also among the first that were constructed using modern topographic survey means, the Specht Map (1790-91) has been used, sometimes quite extensively, in many historical-geographical researches. A fact less known is that the map was accompanied by three tomes, providing additional information, such as: location of the elements, number and type of constructions, type of plant formations and others. Despite the novelty, the manuscripts kept as copy at the Library of the Romanian Academy were seldom used for scientific purposes. The purpose of this article is to explore the veracity of the data that expresses the distances between the settlements on the Specht map in time units. The analysis consisted in interpolation of the data organized into a historical-geographic database, and reflect two hypostases of the population movement: the trip in the local horizon (in the vicinity of the village) and the intra-county trip, having as a pole the county seat. In order to delimit the study area on relevant criteria, we have chosen as a case study Sacuieni County, one of the administrative-territorial units of transit between Muntenia and Transylvania. For validation, the maps obtained were compared with travel descriptions from the 18th-19th centuries. Taking into account the existing variables (means of travel, season, road condition, etc.), the results of the analysis correspond to the historical testimonies and the real situation. In conclusion, the Specht map together with the three complementary manuscripts is a true source of data in terms of estimated time between settlements.

Keywords: ordinary travel, duration, Specht map, Saac County, Romania, historical cartography.

1. INTRODUCTION

The documentary value of Specht's map (1790-91) has been highlighted since the beginning of the 20th century, after its introduction in the collections of the Romanian Academy Library. Apart from the historian N. Docan (1912), who makes an extensive introduction to the subject, Vintilă Mihăilescu (1928) will contribute substantially to the popularization of the material, especially in the geographical studies, through its the level of detail. Since then, the number of studies using the Specht map has increased steadily since then. Also, the issues addressed through it cover a broad range of thematics, from the dynamics of the natural landscape, the dynamics of the anthropic landscape, to the reconstruction of certain elements such as the forestry field. We mention in this regard the approach of the authors Gabriela Osaci-Costache and Marian Ene (2010), which analyzes the dynamics of the forests between the Carpathians and Subcarpathians, based on the cartographic sources.

Another major direction of research ensured by Specht's map is related to human settlements. In the study of Nicolae Muică and David Turnock (2010), regarding the historical geography of the settlements from Pătârlagele depression, the Specht map is one of the starting points. With his help, for example, the authors state that Valea Seacă village is older than 1830-60, as previously B. Iorgulescu stated in the Dictionary of Buzău County (1892). The current concern for the capitalization and popularization of this cartographic material is ultimately demonstrated by projects carried out in other disciplines such as archeology of landscapes (LIMES TRANSALUTANUS, 2017). A connection made less at this time relates to the duration of traditional trips. A possible but less made connection with the map refers to the appreciation of the duration of traditional travel.

The topic of traveling on the territory of the Romanian Principalities has acquired importance in the Romanian scientific literature starting also with the last century. The historian Nicolae Iorga (1928) associated the beginnings of travels in the Romanian space with the moment in which the nation started to crystallize into political structures. Without the authority that guaranteed the safety of the travellers, namely, the state, and without a regional socio-economic context favorable to the circulation of merchandise, Wallachia could not have stepped out of the isolation of the first millennium (Iorga, 1928).

Travels have hardly become more frequent, in this part of Europe, since the XIVth century (Iorga, 1928). In the previous stage, from Central Europe towards the East, it was being used the road that lead into the Russian steppe, through Galitia and the road with the same starting point towards the Balkan Peninsula, which diagonally crossed Hungary and exited in the area of Belgrade (Iorga, 1928:7).

Regarding travelling on the territory of Wallachia, this has remained almost unchanged until the XIXth century, from the perspective of the means and travelling time. Only the factors that generated it have known some variations, namely the international politics, the economy, the migratory phenomenon. Among the first that ventured on the insecure and less known territory of Wallachia have been the Franciscan missionaries, the merchants and the representatives of the western diplomacy that were searching for some alternative itineraries towards Byzantium.

In time, the roads that crossed Wallachia from north to south, and from west to east have replaced the ones that were avoiding this territory. Only in few cases, apart from the western travellers, the sources mention a few Romanians venturing beyond the borders of their country. One of them was Milescu Spatharios (1636-1708), a Moldavian who travelled in the service of the Tsarist Empire towards China (Milescu-Spătaru, 1962). However, the cases of this type are exceptions to the rule. In the traditional european society, almost until the moment of the industrial revolution, there have existed communities whose members did not leave their village or their city for their entire lives (W. M. McClay et. al., 2014). For western Europe, the case of the philosopher Immanuel Kant is a representative one (W. M. McClay et. al., 2014, p. 105).

In eastern Europe, things were the same for the considerable part of the population. The case was eased by the fiscal system, by the relationship of the landowners (boyars, monasteries, the principality) with the vassal population, to whom it was prohibited to leave the domain (Constantiniu, 2015). The circumvention of the fiscal duties or work was illegal and the lord was granted full rights to apply physical punishments (Constantiniu, 2015). In Wallachia, the Organic Regulations that took effect on the 1st of July 1831 is the first set of norms that regulates the distance until which the vassal peasants (the workers) could have been sent to carry out some tasks outside the native domain: 12 hours for the cart pulled by 4 oxen and 6 hours for the cart with 2 oxen, where an hour is the equivalent of 2500 stânjani (5,05 km). The specifications were written in such a form as to prevent the abuses on both sides (Organic Regulations, 1944:39).

Depending on the covered horizon, the trips could therefore be local or regional. The former were marked in the limits of the life habitat, entailed by work at the plain, woods or mountain. The local trip was the most common mobility form among the population (peasantry). The exclusiveness of the hikings through the Carpathian passes, from Transylvania to Wallachia and viceversa, was owned until the beginning of the modern period by characters with an important role in society. The merchants and the shepherds benefited from the right to circulate freely under the virtue of the princely privileges (Meteş, 1925). The distinguished status of the wallachian shepherds who practiced transhumance are reflected in the freedom to guide their animals towards

distant regions, as today's Turkey, Albany or Greece (Meteş, 1925). At the request of the prince, depending on the political and military context, the important roads could have been closed to the circulation and reopened in times of peace.

The first regulations with the aim of maintaining and enhancing the roads were introduced in Wallachia by the dispositions of the same Organic Regulation from 1831. Until then, the mutual features of all travels - apart from the exceptional character and privileged status of the protagonists - were the lack of the infrastructure (the existence of dirt roads) and travelling means (on foot, on horseback or by cart).

In general, the resting areas were getting crowded towards the mountains and at the contact with the Subcarpathians, but they were also present in the plain. The travellers could take a rest, take supplies or change the horses on the main arteries, in the area of market towns and more important villages. Among the settlements well-known as resting areas in Săcuieni county we mention the market towns Văleni, Slănic, Urlați and Mizil, and the villages Scăieni, Șipot, Lipănești, Scăioși, Drajna, Izvoarele, Schiulești, Măneciu, Cerașu, Sion, Starchiojd, Pătârlagele, Sibiciu de Sus, etcetera. One of the main changes that took place after 1831 was the shortening of the travelling time owing to the modernization and maintenance of roads .

2. DATA SOURCES AND METHODOLOGY

To exemplify the different travelling horizons and especially to highlight their duration, with the traditional means of transport and under the minimal conditions of infrastructure specific to the Middle Ages, we have focused our analysis on the XVIIIth century. The selection of the temporal sample was based on the identification of a lesser known and researched data source in Romania, which can be found at the Romanian Academy Library (1790-91). It regards the 3 tome manuscript (*Militarische Beschreibung der Grossen Wallachey*) which is complementary to the Specht map (1790-91), containing numerous on field details which are not marked as clearly in the cartographic material.

One of the most interesting boxes is, undoubtedly, the one that mentions the distance between the settlements expressed in units of time (hours). It must be specified that until the second half of the XIXth century, when the measurement units from western Europe have been adopted, the Romanian Principalities have been continuously using time to measure distance (thus the common expression, "a day's trip"). Since data covers, with small exceptions, the entire network of settlements of Wallachia, in order to study more closely the quality of the results, we have agreed to restrict the analysis to the scale of a county, the main territorial administrative subdivision of the country. Located in the area of the Curvature Carpathians, Săcuieni county has witnessed the

transit of people and goods until the beginning of the modern period (XIXth century), linking Muntenia to Transylvania and the Balkans to Central Europe.

In the context of the reduced time mobility, of the traditional inactivity, Săcuieni county is an adequate sample to prove both the duration of the trips on roads of secondary importance, in the limits of the local horizon, as well as the duration of the real travels, undergoing on the main roads and under emergency conditions. One of the probable objections made to our analysis is related to the accuracy of the temporal data, given the fact that we are not certain whether they were registered on field (and if it was so, what transport means were used), or if they were taken from other sources by the Austrian topographers. Whereas they remain the only pieces of information of this type attached to a detail map from the end of the XVIIIth century, that we dispose of for Wallachia, we will turn them to advantage the way they are found in the manuscript.

The probity of the results has been finally validated in the following chapter, by confronting them with the testimonies of some historians and travellers. In this sense, there must be retained the works signed by Tunusli Brothers (1806) and Dionisie Fotino (1819), which we have consulted in the original editions, and the testimony of the English mineralogist D. Lovi (1834). In the study there have not been taken into consideration the resting areas and the duration of the possible breaks that could have arisen during the trip from various reasons. The situation exposed by the study simulates, therefore, the uniform travelling and without changing the transport means.

3. VALIDATION AND INTERPRETATION OF THE RESULTS

The following maps illustrate two classical aspects of the trips on the territory of Saac county, at the end of the XVIIIth century, according to *Militarische Beschreibung der Grossen Wallachey* (1790-91). The first map, "Temporal distance between the settlements of Saac County" (Figure 1), represents by the isochrone method the movements in the local horizon, between settlements, by the indications from the manuscript. In the map we mark two types of settlements: with central or reference and secondary roles. The first category is comprised of 63,4% of the villages and market towns from Saac county, and the second one, the remaining 36,6%. We consider that the prevalence of the former is not arbitrary and it reflects people's habit to consider themselves the center of the reference system.

Taking into account these reasons, the mentioned map could serve as evidence for the narrow geographic horizon at the end of the XVIIIth century, when the trip was prevailingly made under its most common form, in the limits of the life habitat. The reference to the surroundings targets each time the neighboring settlements and in few cases the distant ones (for instance, Văleni-Schiulești). For this reason, most of the human settlements is represented at less than 50 minutes from one another. The

duration between two settlements is longer only when the geographical conditions forced them to live in relative isolation.

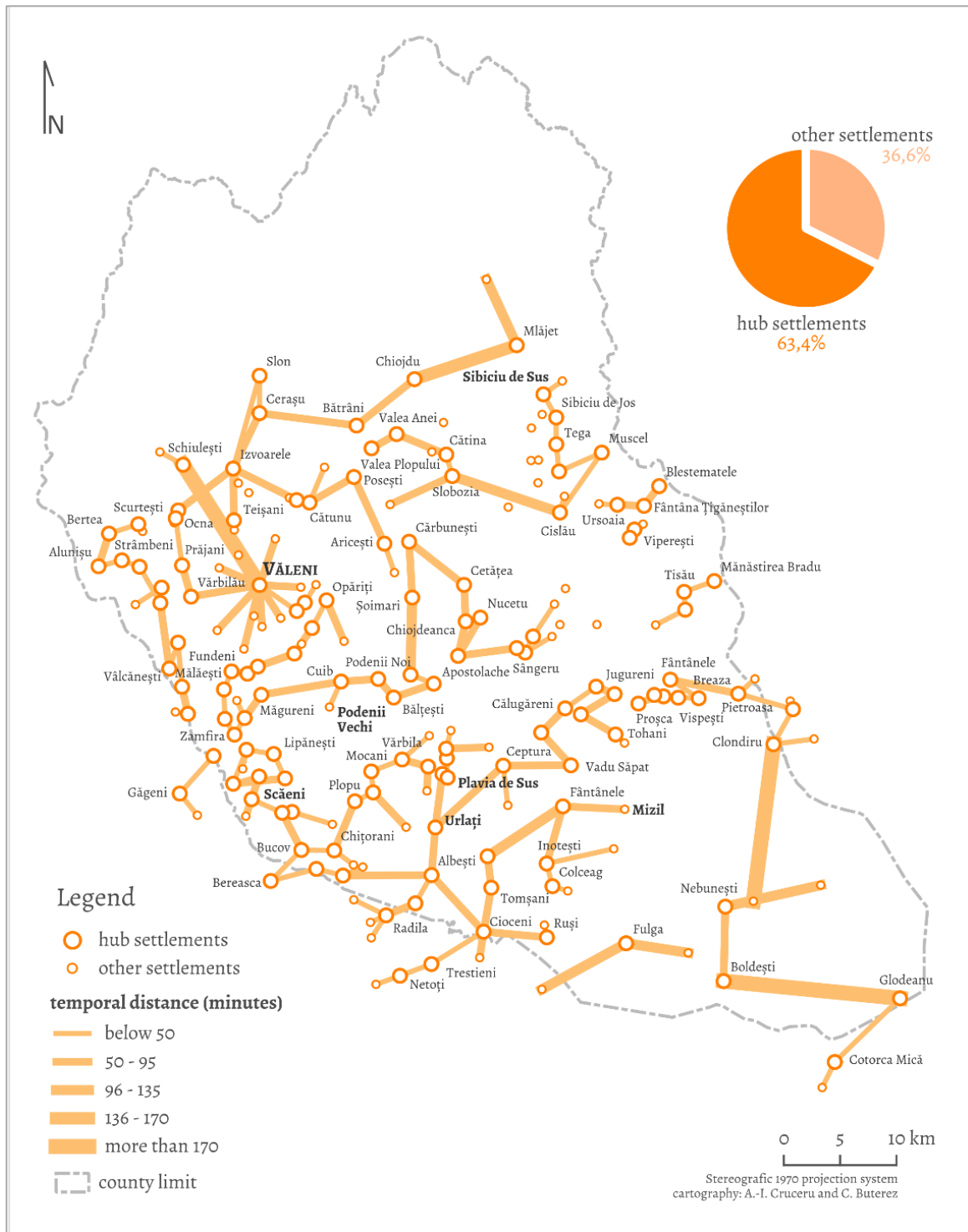


Figure 1. Temporal distance between the settlements of Saac County according to to Militarhische Beschreibung der Grossen Wallachey (1790-91)

It is the case of Boldești and Glodeanu villages, from the south-eastern extremity of the county, that although are located in the plain, were located at more than 170

minutes one from the other. The road trip from Văleni to Păcureți village (known for its black oil resources) took between 120 and 240 minutes, according to the isochrones. The accuracy of this is confirmed by the English mineralogist D. Lovi, assigned to identify the subsoil resources in the Carpathians, a century later. He recounted in 1834: "(...) I went to Văleni, from where, two hours later I went to Păcureți village to visit the black oil wells" (Foreign travelers, 2006:218). Lovi himself also writes in the same journal that from Văleni to Sibiciul de Sus village the trip would take 320 minutes, fact which is also confirmed by the GIS analysis. The second map is titled "Travel time to the town of Văleni" (Figure 2) and brings to attention one of the most frequent scenarios at the end of the XVIIIth century: the trip to the county seat, in this case, Vălenii de Munte.

At an even sketchy analysis it is observed that the position of the county seat was closer to the western extremity of the county. This fact would have an impact on the travelling time. From the factors that generated and intensified the traveller flow towards the county seat of Săcuieni, Vălenii de Munte, we will mention the most important ones: the weekly fair, that engaged the population of the entire county in trade, and the frontier customs, by which everyone who wanted to follow Teleajen Valley to get to Transylvania, or viceversa, was forced to pass. More than today, at the end of the XVIIIth century, the route Bucharest-Văleni represented a primary road. The period's works often mention it as the easiest way towards Transylvania, from the Carpathians' Curvature. In the second half of the XVIIIth century, the rulers will experience more and more acutely the need of shortening the travelling time to the county towns.

Thus, there will be attempts of optimizing the administrative apparatus. In the first phase, the leaders from Bucharest were satisfied with requesting each county seat lists with the travelling time. In the second one, it was opted in favor of permanently moving some seats from the Subcarpathian space, to the plain, closer to Bucharest. It is the case of the power transfer from Vălenii de Munte, the historical seat of Săcuieni county, to Bucov, according to the Organic Regulations. Returning to the first attempts of the leaders to gain a clearer image over the time spent on the roads to the main towns of the counties, the official document from 16 January 1796 is relevant, by which prince Moruzi declares his discontent towards the delay of the spatharios' clerks, "which are carriers of the books and prince orders that are sent and come from the counties" (Urechia, 1895: 310). We paraphrase the answer, the list of the distances expressed in hours, on 6 months of winter (October-end of March, considering that the day has 8 hours), and on 6 months of summer (April-end of September, considering that the day has 11 hours) (Table 1).

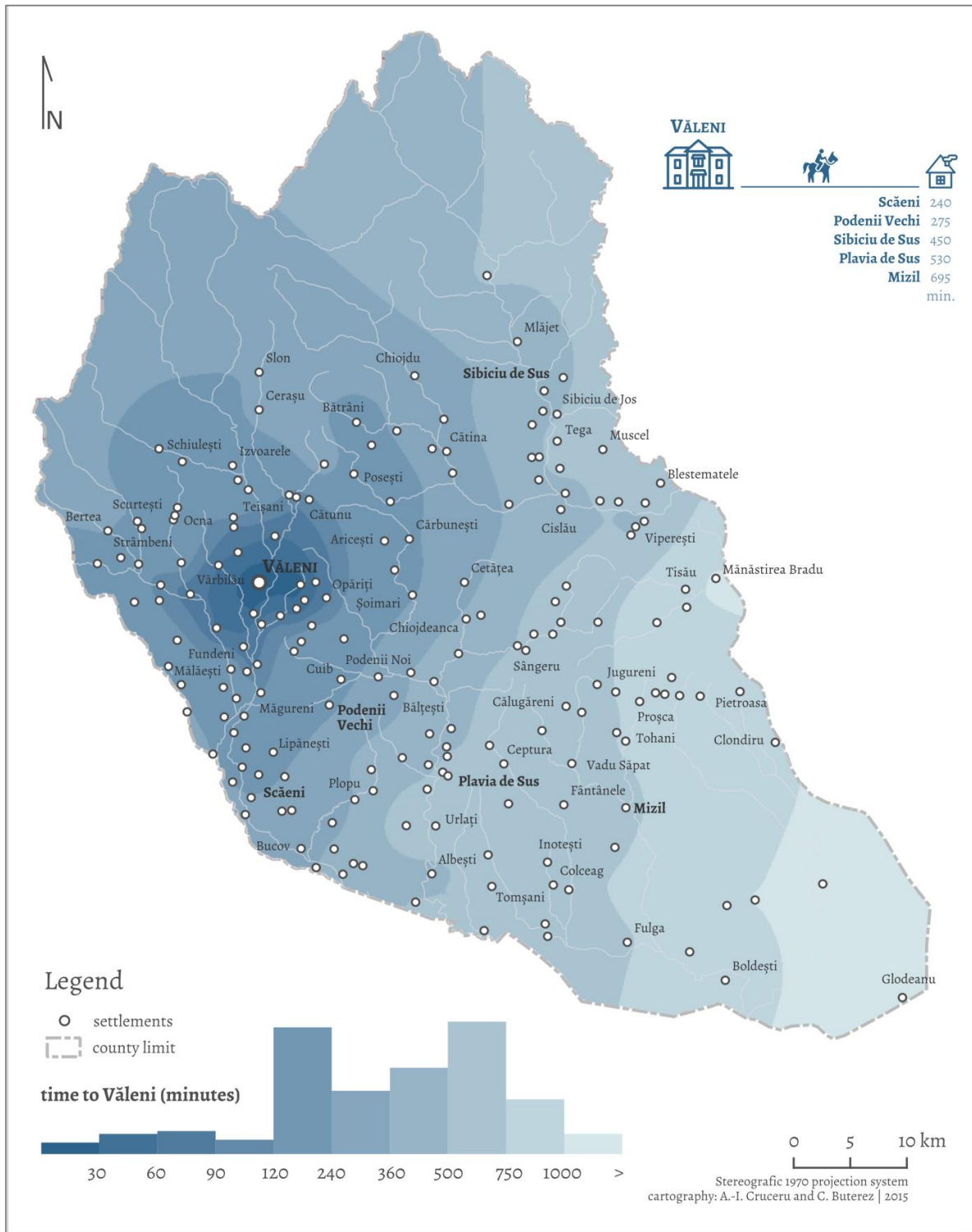


Figure 2. Travel time to the town of Văleni according to to *Militarhische Beschreibung der Grossen Wallachey* (1790-91)

According to this document, the quickest transport means of the time (diligence), spent in average 14 hours from Bucharest to the town of Săcuieni county, Văleni market town (denominated with an antiquated oiconym, Saac). Other testimonies originate from Tunusli Brothers (1806) and Dionisie Fotino (1819).

Table 1. Distances to County residences

From	Up to county's residences	During the first 6 months (hours)	During the other 6 months (hours)
B U C H A R E S T	Urziceni	9	9
	Buzău	18	18
	Focșani	30	30
	Ploiești	13	13
	Saac	14	14
	Târgoviște	12	12
	Pitești	18	18
	Câmpu-Lung	27	27
	Ogrăzeni	6	6
	Rușii de Vede	20	20
	Slatina	30	30
	Caracal	32	32
	Râmnicu (Vâlcea)	29	29
	Craiova	36	36
	Cerneți	52	52
	Târgu Jiului	46	46
	Slobozia	34	34

Data source: V.A. Urechia (1895)

Apart from the time factor, these specify the transport means used. The trip from Văleni customs to the German Vama Buzăului, over the Carpathians, took 9 hours by cart (Tunusli, 1806). The historian Dionisie Fotino (1819:209) describes the trip from Bucharest towards Vama Buzăului in the following way:

“Η δὲ φέρουσα κοινὴ ὁδὸς ἀπὸ Βουκουρέστιον ἕως Βαλένι δὲ μούντ, καὶ Βάμμα Μπουζαίουλοῖ εἶναι ὥρων 28. ἤτοι, ἀπὸ Βουκουρέστιον ἕως πόδα Βαλένι ὥραις 6. (διαβαίνει τὸν ποταμὸν Γιάλομιτζα διὰ κινητῆς γέφυρας), καὶ ἕως νερὸν Κρίκοβον ὥρα 1 ½. (διαβαίνει τὸ Κρίκοβον ἔσωθεν), καὶ ἕως Τιτιάνου ὥρα 1 ½. (διαβαίνει τὸν ποταμὸν Πράχωβας ἔσωθεν, ὡσαύτως τὰ ρεύματα Βισόρα καὶ Νεγογιάσκα) καὶ ἕως τὴν κωμόπολιν Πλοέζι ὥραις 3. (διαβένει τὸ ποταμὸν Δίμποβιτζα με γεφυραν) καὶ ἕως τὴν κωμόπολιν Βαλένι δὲ μούντ ὥραις 4. (διαβένει τὸ ποτάμι Τελιάζιν ἔσωθεν) καὶ ἕως Τζέρες ὥραις 3. (διαβένει αὐθις Τελιάζινο, καὶ τὸ νερὸν Δράζνα ἔσωθεν) καὶ εἰς ὥρας 9 φθάνει εἰς τὸ Τρανσιλβανικὸν Βάμμα (τελώνιον) Μπουζαίουλοῖ”. [“And the common way of transport from Bucharest to Vălenii de Munte and Vama Buzăului takes 28 hours. Namely, from Bucharest until Văleni bridge 6 hours (crossing Ialomița river on the mobile bridge) and until Cricov river an hour and a half (crossing Cricov river upwards) and until Titianou an hour and a half (crossing Prahova and also Viișoara and Negoiasca brooks) and until Ploiești city 3 hours (crossing Dâmbovița river on bridge) and until Vălenii de Munte town 4 hours (crossing Teleajen river upwards) and until Cerașu 3 hours (crossing Teleajen and Drajna rivers upwards) and in 9 hours gets to Vama, the transylvanian town customs (frontier) of Buzău”]. Analysing in comparison the three sources, on the section Ploiești-Văleni, we observe differences regarding the travelling time. The document from 1796 disseminates an hour difference between the two

settlements, while Tunusli Brothers and Dionisie Fotino venture a 4 hour difference. The inadequacy is due to the different transport means used. Naturally, the princely diligence moved quicker than a loaded cart. From this point of view, the manuscript that comes with the Specht map (1790-91) is coming closer in accuracy to Tunusli Brothers and Dionisie Fotino. The isocrones map places Bucov village in the interval of 4-6 hours until Văleni. This fact helps us to launch the hypothesis that the distances approximated in time units, by the Austrian topographers, reflect a situation obtained by heavy means of moving.

4. CONCLUSIONS

The reconstruction of the travelling time in the inner Saac county (Wallachia), on the basis of the unique manuscript that comes with the Specht map has underlined on one side, the lack of efficiency of the traditional means of transport and the precariousness of the infrastructure from the end of the XVIIIth century, and on the other side, the informative quality of the source that we consulted. To cover by cart the road from the most distant village (Glodeanu) of the county until its county seat, Vălenii de Munte, were needed approximately 15 hours. Concerning the verity and precision of the data that express the distance between the settlements on the Specht map, registered in the manuscript Mss. Germ. 1, these are plausible under the conditions of travelling by cart. These results have the capacity to lead towards a better understanding of the way in which the Specht map was made. It remains for the future studies to specify if the data contained by the manuscript have been taken or have been registered by the Austrian topographers in the exact time of travelling for the on field measurements.

5. REFERENCES

- CONSTANTINIU, F. 2015. *Constantin Mavrocordat. Reformatorul*, Ediția a 2-a, Editura Enciclopedică, București.
- DOCAN, N. 1912. *Memoriu despre lucrările cartografice privitoare la războiul din 1787-1791*, Extras din Analele Academiei Române, Seria II – Tom. XXXIV, Librăriile Socec & Comp, C. Sfetea și Librăria Națională, București.
- EDWARDS, J. F. 1987. *The transport system of medieval England and Wales – a geographical synthesis*, A Thesis presented for the degree of Doctor of Philosophy, University of Salford, Department of Geography.
- FOREIGN TRAVELERS 2006. *Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea*, Serie nouă. Vol III (1831-1840), Coordonatorul colecției: Paul Cernovodeanu, Coordonatorul volumului: Daniela, Bușă, Autori: Paul

- Cernovodeanu, Daniela Bușă, Cristina Feneșan, Georgeta Filitti, Adriana Gheorghe, Adrian-Silvan Ionescu, Marian Stroia, Lucia Taftă, Raluca Tomi, Șerban Rădulescu-Zoner, Editura Academiei Române, București, p. 218.
- FOTINO, D. 1819. *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙ ΔΑΚΙΑΣ, ΤΑ ΝΥΝ ΤΡΑΝΣΥΛΒΑΝΙΑΣ, ΒΛΑΧΙΑΣ, ΚΑΙ ΜΟΛΔΑΒΙΑΣ*, ΤΟΜΟΣ Γ', EN BIENNH ΤΗΣ ΑΟΥΣΤΡΙΑΣ, Εκ του τυπογραφείου 'Ιω. Βαρτολ. Σβεκίου.
- IORGA, N. 1928. *Istoria românilor prin călători*, Ediția a II-a adăugită, vol. I, Editura Casei Școalelor, București, pp. 6-7.
- McCLAY, W. M., McALLISTER, T. V. 2014. *Why place matters. Geography Identity, and Civic Life in Modern America*, New Atlantis Books, New York.
- METEȘ, Ș. 1925. *Păstori ardeleni în Țările Române*, Editura Librăriei Diecezane, Arad.
- MIHĂILESCU, V. 1928. *Harta austriacă din 1791*, Buletinul Societății Regale Române, 47, pp. 366-372.
- MILESCU-SPĂTARU, N. 1962. *Jurnal de călătorie în China*, Biblioteca pentru toți, Editura pentru Literatură.
- MUICĂ, N., TURNOCK, D. 2010. *Historical geography of settlements in the Pâtârlagele depression: the cartographic evidence from the late nineteenth and twentieth centuries*, Rev. Roum. Géogr./Rom. Journ. Geogr., 54, (1), București, pp. 13–24.
- ORGANIC REGULATIONS 1944. *Regulamentele Organice ale Valahiei și Moldovei*, vol I, Textele puse în aplicare la 1 iulie 1931 în Valahia și la 1 Ianuarie 1832 în Moldova, Colecțiunea vechilor legiuiri administrative sub conducerea profesorilor Paul Negulescu și George Alexianu, Întreprinderile “Eminescu” S. A. – Str. Ing. Anghel Saligny 2, București, 1944, p. 39.
- OSACI-COSTACHE, G, ENE M. 2010. *The analysis of forest dynamics within the Carpathians - the Subcarpathians contact area by using the historical cartography approach and open source GIS software. Case study: the Limpedeia catchment (Romania)*, Forum geografic. Studii și cercetări de geografie și protecția mediului, Year 9, No. 9, pp. 115-124
- ROMANIAN ACADEMY LIBRARY 1790-91, Specht, *Militarische Karte der kleinen oder oesterreichischer und grossen Wallachei* (Militarische Beschreibung der Grossen Wallachey - Mss. German - 1/3-ter Theil).
- SPECHT, F. 1790-91. *Militärische Carte der Klein oder Oesterreichischr und grossen Wallachei (...) welche beide zusammen aus 394 Sectionen bestehet, und wehrend dem Waffenstillstand zwischen der k.; und der türkischen Armee vom Monat September 1790 dis Ende May 1791 durch der Generalquartiermeisterstaab unter de Direction auspezeichnet worden*, Scale 1: 57 600.

TUNUSLI, F. 1806. *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΒΛΑΧΙΑΣ Πολιτική και Γεωγραφική από της αρχαιοτάτης αΰτης καταζάσεως ἕως τῆ 1774 ἔτθς*, Ἐν Βιέννη της Α8ζρίας, παρὰ Γεωργίω Βενδότη, 1806, p. 335.

URECHIA, V. A. 1895. *Documente inedite din domnia lui Alexandru Constantin Moruzi 1793-1796*, Extras din Analele Academiei Române, Seria II – tom. XV, Memoriile secțiunii istorice, Lito-tipografia Carol Gobl, Strada Doamnei, 16, p. 310.

*** LIMES TRANSALUTANUS. 2017. <http://www.limes-transalutanus.ro>

Durata călătoriilor conform hărții Specht. Studiu de caz: Județul Săcuieni – Valahia (România)

1. INTRODUCERE

Valoarea documentară a hărții Specht (1790-91) a fost pusă în evidență încă de la începutul secolului XX, după introducerea sa în colecțiile Bibliotecii Academiei Române. În afară de istoricul N. Docan (1912), care realizează o amplă introducere în subiect, Vintilă Mihăilescu (1928) va contribui substanțial la popularizarea materialului, mai ales în mediul geografilor, prin prisma nivelului de detaliu. De atunci și până în prezent, numărul studiilor care au utilizat harta Specht a crescut constant. De asemenea, problematicile abordate prin intermediul său acoperă o paletă largă, de la dinamica piesajului natural, dinamica peisajului antropic, până la reconstituirea anumitor elemente, precum domeniului forestier. Menționăm în această privință demersul autorilor Gabriela Osaci-Costache și Marian Ene (2010), care analizează dinamica pădurilor de la contactul Carpaților cu Subcarpații, pe baza izvoarelor cartografice.

O altă direcție majoră de cercetare pe care harta Specht o prilejuiește viează așezările umane. În studiul lui Nicolae Muică și David Turnock (2010), referitor la geografia istorică a așezărilor din depresiunea Pătârlagele, în secolele XIX-XX, harta Specht constituie unul dintre punctele de plecare. Cu ajutorul său, de pildă, autorii stabilesc că satul Valea Seacă este mai vechi de 1830-60, cum afirma anterior B. Iorgulescu, în Dicționarul județului Buzău (1892). Actualitatea preocupărilor în direcția valorificării și popularizării acestui material cartografic este demonstrată, în cele din urmă, de proiecte derulate și în alte discipline, precum landscape archaeology (LIMES TRANSALUTANUS, 2017). O conexiune posibilă dar realizată mai puțin la această oră cu harta se referă la stimarea duratei călătoriilor tradiționale.

Subiectul călătoriei pe teritoriul Țărilor Române a căpătat importanță în literatura științifică românească începând tot cu secolul trecut¹. Istoricul Nicolae Iorga (1928) asocia începuturile călătoriei în spațiul românesc cu momentul cristalizării poporului în structuri politice. Fără autoritatea care garanta siguranța călătorilor, adică statul, și fără un context socio-economic regional favorabil circulației mărfurilor, Țara Românească nu ar fi putut ieși din izolarea primului mileniu (Iorga, 1928). Călătoriile au devenit mai frecvente, în această parte a Europei, abia din secolul al XIV-lea (Iorga, 1928).

În etapa precedentă, din Europa centrală se folosea către Răsărit drumul ce ducea în stepa rusească prin Galiția și drumul cu același punct de pornire spre Peninsula Balcanică, care străbătea în diagonală Ungaria și ieșea în zona Belgradului (Iorga, 1928:7).

Cât privește călătoria de pe teritoriul Valahiei, aceasta a rămas aproximativ neschimbată până în veacul al XIX-lea, din perspectiva mijloacelor și a timpului de deplasare. Doar factorii care au generat-o au cunoscut oarecare variații, adică politica internațională, economia, fenomenul migrator. Printre primii care s-au aventurat pe teritoriul puțin cunoscut și nesigur al

¹ Vezi colecția „Călători străini despre Țările Române”.

Valahiei au fost misionarii franciscani, negustorii și reprezentanții diplomației occidentale aflați în căutarea unor itinerarii alternative spre Bizanț.

Cu timpul, drumurile care străbăteau de la nord la sud, și de la vest la est Valahia le-au înlocuit pe cele care ocoleau acest teritoriu. Doar în puține cazuri izvoarele menționează pe lângă călătorii din Apus, câte un român aventurat dincolo de hotarele țării sale. Unul dintre ei a fost Spătarul Milescu (1636-1708), moldovean care a călătorit în sluba Imperiului Țarist spre China (Spătaru-Milescu, 1962). Cu toate acestea, cazurile de acest tip rămân excepții de la regulă. În societatea tradițională europeană, până aproape de momentul revoluției industriale, au existat comunități ai căror membri nu părăseau satul sau orașul întreaga viață (W. M. McClay et. al., 2014). Pentru Europa occidentală, reprezentativ este cazul filosofului Immanuel Kant (W. M. McClay et. al., 2014, p. 105).

În Europa Răsăriteană lucrurile stăteau la fel pentru cea mai însemnată parte a populației. Situația era înlesnită de sistemul fiscal, de relația latifunzilor (boierii, mănăstirile, domnia) cu populația aservită, careia i se interzicea părăsirea moșiei (Constantiniu, 2015). Sustragerea de la datoriile fiscale sau muncă era ilegală și îi acordau seniorului drepturi depline în a aplica pedepse corporale (Constantiniu, 2015). În Valahia, Regulamentul Organic intrat în vigoare la 1 iulie 1831, constituie primul set normativ care reglementează distanța până la care țărani aserviți (clăcașii) puteau fi trimiși spre îndeplinirea unor sarcini în afara moșiei de baștină: 12 ceasuri pentru carul cu patru boi și 6 ceasuri pentru carul cu doi boi, unde un ceas era echivalentul a 2500 stânjeni (5,05 km). Precizările erau de natură să prevină abuzurile de ambele părți (Regulamentele organice, 1944:39).

În funcție de orizontul străbătut, călătoriile puteau să fie așadar locale sau regionale. Primele se desfășurau în limitele habitatului de viață fiind ocazionate de munca la câmp, pădure sau munte. Călătoria locală constituia forma cea mai răspândită de mobilitate în rândul populației (țărănimii). Exclusivismul drumeției prin trecătorile Carpaților, din Transilvania în Țara Românească și invers, era deținut până în pragul epocii moderne de personaje cu rol important în societate. Negustorii și ciobanii beneficiau de dreptul de a se deplasa liber în virtutea privilegiilor domnești (Meteș, 1925). Statutul distinct al oierilor valahi care practicau transhumanța se reflectă în libertatea de a-și mâna animalele spre regiuni îndepărate, precum Turcia, Albania sau Grecia (Meteș, 1925). La cererea domnului, în funcție de contextul politic și miliar, drumurile importante puteau fi închise circulației și redeschise în vremurile de pace.

Primele reglementări în scopul întreținerii și îmbunătățirii drumurilor au fost introduse în Țara Românească prin dispozițiile aceluiaș Regulament Organic din 1831. Până atunci, trăsăturile comune ale tuturor călătoriilor – pe lângă caracterul excepțional și statutul privilegiat al protagoniștilor – au fost lipsa infrastructurii (existența drumurilor de pământ) și mijloacele de deplasare (pe jos, cu calul sau căruța).

În general, locurile de popas se aglomerau spre munte și la contactul cu Subcarpații, dar ele nu lipseau nici din câmpie. Drumeții se puteau odini, se aprovizionau sau schimbau caii pe arterele principale, în aria târgurilor și satelor mai importante. Printre așezările consacrate ca locuri de popas în județul Săcuieni putem numi târgurile Văleni, Slănic, Urlați și Mizil, și satele Scăieni, Șipot, Lipănești, Scăioși, Drajna, Izvoarele, Schiulești, Măneciu, Cerașu, Slon, Starchiojd

Pătârlagele, Sibiciu de Sus, etc. Una dintre principalele schimbări produse după 1831 a fost scurtarea timpului de deplasare datorită modernizării drumurilor și a întreținerii lor.

2. SURSA DATELOR ȘI METODOLOGIA

Pentru exemplificarea diferitelor orizonturi de călătorie și mai ales pentru a evidenția durata lor, cu mijloacele tradiționale de deplasare și în condițiile minimale de infrastructură specifice evului mediu, ne-am concentrat analiza asupra secolului al XVIII-lea. Alegerea eșantionului temporal a avut la bază identificarea unei surse de date mai puțin cunoscute și cercetate în România, existentă la Biblioteca Academiei Române (1790-91). Este vorba de manuscrisul în 3 volume (*Militarische Beschreibung der Grossen Wallachey*) complementar hărții Specht (1790-91), conținând numeroase detalii din teren nemarcate cu aceeași claritate în materialul cartografic.

Una dintre cele mai interesante rubrici este, fără îndoială, cea care menționează distanța dintre așezări exprimată în unități de timp (ore). Trebuie specificat, că până în cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea, când s-au adoptat unitățile de măsură din vestul Europei, Principatele Române au folosit fără întrerupere timpul pentru măsurarea distanței (de aici și expresia comună în popor, „cale de o zi”). Întrucât datele acoperă cu mici excepții toată rețeaua de așezări a Țării Românești, pentru a putea urmări mai îndeaproape calitatea rezultatelor, am convenit a ne limita analiza la scara unui județ, principala subdiviziune administrativ-teritorială a țării. Amplasat în zona Carpaților de Curbură, județul Săcuieni a asistat tranzitul persoanelor și bunurilor până în pragul epocii moderne (sec. XIX), legând Muntenia de Transilvania și Balcanii de Europa centrală.

În contextul mobilității reduse a timpului, a sedentarismului tradițional, județul Săcuieni constituie un eșantion potrivit pentru a proba atât durata deplasărilor efectuate pe drumuri de importanță secundară, în limitele orizontului local, precum și durata adevăratelor călătorii, desfășurate pe drumurile principale și în condiții de urgență. Una dintre obiecțiile probabile aduse analizei noastre este legată de acuratețea datelor de timp, dat fiind că nu știm sigur dacă au fost înregistrate pe teren (iar dacă da, cu ce mijloc de deplasare), ori dacă au fost preluate din alte surse de topografii austrieci. Deoarece rămân singurele informații de acest tip anexate unei hărți de detaliu de la sfârșitul secolului al XVIII-lea, de care dispunem pentru Țara Românească, le vom valorifica așa cum se găsesc în manuscris.

Probitatea rezultatelor a fost, în sfârșit, validată în capitolul următor, prin confruntarea cu mărturiile unor istorici și călători. În acest sens, sunt de reținut lucrările semnate de Frații Tunusli (1806) și Dionisie Fotino (1819), pe care le-am consultat în edițiile originale, și mărturia mineralogului englez D. Lovi (1834). În studiu nu au fost luate în considerare locurile de popas și durata posibilelor pauze, ce puteau surveni pe parcursul călătoriei din varii motive. Situația expusă de studiu simulează, prin urmare, deplasarea uniformă și fără schimbarea mijlocului de transport.

3. VALIDAREA ȘI INTERPRETAREA REZULTATELOR

Hărțile următoare ilustrează două ipostaze clasice ale călătoriilor pe teritoriul județului Saac, la sfârșitul secolului al XVIII-lea, conform *Militarische Beschreibung der Grossen Wallachey*

(1790-91). Prima hartă, „Temporal distance between the settlements of Saac County” (Figura. 1), reprezintă prin metoda izocronelor deplasarea în orizontul local, între așezări, după indicațiile din manuscris. În hartă distingem două tipuri de așezări: cu rol central sau de referință și secundare. În prima categorie intră 63,4% dintre târgurile și satele din județul Saac, iar în cea de a doua, restul de 36,6%. Predominanța celor dintâi credem că nu este întâmplătoare și reflectă obiceiul oamenilor de a se considera pe sine centrul sistemului de referință.

Având în vedere aceste considerente, harta menționată ar putea servi drept dovadă pentru orizontul geografic îngust de la sfârșitul secolului XVIII, când călătoria se realiza preponderent sub forma ei cea mai comună, în limitele habitatului de viață. Raportarea la împrejurimi vizează de fiecare dată așezările învecinate și în puține cazuri așezările situate la distanță (ex: Văleni-Schiulești). Din acest motiv, majoritatea așezărilor umane figurează la mai puțin de 50 de minute unele față de altele. Durata dintre două așezări este mai mare doar când condițiile geografice le obligau să-și ducă existența în relativă izolare.

Este cazul satelor Boldești și Glodeanu, din extremitatea sud-estică a județului, care deși amplasate în câmpie, se aflau la peste 170 minute unul față de celălalt. Drumul de la Văleni până la satul Păcureți (recunoscut pentru resursele de păcură) dura între 120 de minute și 240 de minute, potrivit izocronelor. Că era chiar așa, ne încredințează mineralogul englez D. Lovi, însărcinat să identifice resursele de subsol din Munții Carpați, un secol mai târziu. Acesta relatează în 1834: „ (...) am fost la Văleni, de unde, după două ceasuri am fost în satul Păcureți pentru a vizita puțurile de păcură” (Călători străini, 2006: 218). Tot Lovi mai notează în același jurnal că de la Văleni la satul Sibiciul de Sus călătoria dura circa 320 de minute, fapt de asemenea confirmat prin analiza GIS. Cea de a doua hartă se intitulează „Travel time to the town of Văleni” (Figura. 2) și aduce în atenție un scenariu dintre cele mai întâlnite la sfârșitul secolului al XVIII-lea: călătoria la reședința de județ, în cazul de față, Vălenii de Munte.

La o analiză chiar și sumară se constată că poziția reședinței era mai apropiată de extremitatea vestică a județului. Lucrul acesta va avea impact asupra timpului parcurs. Dintre factorii care ocazionau și potențau fluxurile de călători spre reședința județului Săcuieni, Vălenii de Munte, îi vom menționa pe cei mai importanți: târgul săptămânal, care angrena în comerț populația întregului județ, și vama de hotar, prin care erau obligați să treacă toți cei care doreau să urmeze Valea Teleajenului pentru a ajunge în Transilvania, sau invers. Mai mult decât astăzi, la sfârșitul secolului al XVIII-lea, ruta București-Văleni constituia un drum prioritar. Lucrările de epocă îl menționează adesea ca cea mai facilă cale spre Transilvania, de la Curbura Carpaților. În a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, ocârmuitorii vor resimți din ce în ce acut nevoia reducerii timpului de deplasare până la reședințele județene.

Astfel, vor avea loc încercări de optimizare a aparatului administrativ. În prima fază, conducerea de la București s-a mulțumit să solicite liste cu timpul de deplasare la fiecare reședință de județ. În a doua, s-a optat în favoarea mutării definitive a unor reședințe din spațiul Subcarpatic, în câmpie, mai aproape de București. Este cazul transferului de putere de la Vălenii de Munte, reședința istorică a județului Săcuieni, la Bucov, după Regulamentul Organic. Revenind la primele tentative ale conducerii de a dobândi o imagine mai clară asupra timpului petrecut până la orașele de căpătâi ale județelor, grăitor este pitacul din 16 ianuarie 1796, prin

care domnul Moruzi își declară nemulțumirea față de întârzierea lefegiilor spătărești, „cari sunt purtători cărților și poruncilor domnești ce se trimitu și vinu de pe la județe” (Urechia, 1895: 310). Parafrazăm răspunsul, lista distanțelor exprimate în ceasuri, pe 6 luni de iarnă (Octombrie-sfârșitul lui Martie, socotindu-se ziua de 8 ceasuri), și pe 6 luni de vară (Aprilie-sfârșitul lui Septembrie, socotindu-se ziua de 11 ceasuri) (Tabel 1).

Conform acestui document, cel mai rapid mijloc de transport al vremii (poștalionul), petrecea în medie 14 ceasuri de la București până la reședința județului Săcuieni, târgul Văleni (denominat printr-un oiconim ieșit din uz, Saac). Alte mărturii importante provin de la Frații Tunusli (1806) și Dionisie Fotino (1819).

Tabel 1. Distanțele până la reședințele județelor

Din	Până la reședințele de județ	Pe șase luni de vară (ore)	Pe șase luni de iarnă(ore)
BUCUREȘTI	Urziceni	9	9
	Buzău	18	18
	Focșani	30	30
	Ploiești	13	13
	Saac	14	14
	Târgoviște	12	12
	Pitești	18	18
	Câmpu-Lung	27	27
	Ogrăzeni	6	6
	Rușii de Vede	20	20
	Slatina	30	30
	Caracal	32	32
	Râmnicu (Vâlcea)	29	29
	Craiova	36	36
	Cerneți	52	52
	Târgu Jiului	46	46
Slobozia	34	34	

Sursa datelor: V.A. Urechia (1895)

Pe lângă factorul timp, acestea specifică mijlocul de transport întrebuințat. Drumul de la vama Văleni până la Vama Buzăului Nemțesc, peste Carpați, dura 9 ore cu căruța (με άμάξι) (Tunusli, 1806:335). Istoricul Dionisie Fotino (1819:209) descrie drumul de la București spre Vama Buzăului astfel:

„Η δὲ φέρουσα κοινὴ ὁδὸς ἀπὸ Βουκουρέζτιον ἕως Βαλένι δὲ μοῦντ, καὶ Βάμμα Μπουζαίουλοι εἶναι ὠρῶν 28. ἤτοι, ἀπὸ Βουκουρέζτιον ἕως πόδα Βαλένι ὥραις 6. (διαβαίνει τὸν ποταμὸν Γιάλομιτζα διὰ κινητῆς γέφυρας), καὶ ἕως νερὸν Κρίκοβον ὥρα 1 ½. (διαβαίνει τὸ Κρίκοβον ἔσωθεν), καὶ ἕως Τιτιάνου ὥρα 1 ½. (διαβαίνει τὸν ποταμὸν Πράχωβας ἔσωθεν, ὡσαύτος τὰ ρεύματα Βισόρα καὶ Νεγογιάσκα) καὶ ἕως τὴν κωμόπολιν Πλοέζι ὥραις 3. (διαβένει τὸ ποταμὸν Δίμποβιτζα με γεφυραν) καὶ ἕως τὴν κωμόπολιν Βαλένι δὲ μοῦντ ὥραις 4. (διαβένει τὸ ποτάμι Τελιάζιν ἔσωθεν) καὶ ἕως Τζέρες ὥραις 3. (διαβένει αὐθις Τελιάζινο, καὶ τὸ νερὸν Δράζνα ἔσωθεν) καὶ εἰς ὥρας 9 φθάνει εἰς τὸ Τρανσιλβανικὸν Βάμμα (τελώνιον) Μπουζαίουλοι”. [„Iar calea comună de transport de la București la Vălenii de Munte și Vama Buzăului este de 28 ore. Adică, de la București până la podul Văleni 6 ore (traversând râul Ialomița cu podul mobil) și

până la apa Cricov o oră și jumătate (traversând râul Cricov în sus) și până la Titianou o oră și jumătate (traversând Prahova și asemenea pâraiele Vișoara și Negoiasca) și până în orașul Ploiești 3 ore (traversând râul Dâmbovița cu podul) și până la orașul Vălenii de Munte 4 ore (traversând râul Teleajen în sus) și până la Cerașu 3 ore (traversând Teleajenul și apa Drajna în sus) și în 9 ore ajunge la Vama (hotarul) transilvăneană a Buzăului”]. Analizând comparativ cele trei surse, pe segmentul Ploiești-Văleni, remarcăm diferențe în privința timpului parcurs. Pitacul din 1796 vehiculează o oră diferență între cele două așezări, în timp ce Frații Tunusli și Dionisie Fotino avansează o diferență de 4 ore. Inadvertența se datorează mijloacelor de transport diferite utilizate. În mod firesc, diligența domnească se deplasa mai rapid decât un car încărcat. Din acest punct de vedere, manuscrisul care însoțește harta Specht (1790-91) se apropie mai mult ca precizie de Frații Tunusli și Dionisie Fotino. Harta izocronelor plasează satul Bucov în intervalul de 4-6 ore față de Văleni. Acest lucru ne ajută să avansăm ipoteza că distanțele approximate în unități de timp, de către topografii austrieci, reflectă o situație obținută cu mijloace de deplasare greoaie.

4. CONCLUZII

Reconstituirea duratei călătoriilor în interiorul județului Saac (Valahia), pe baza manuscrisului inedit ce însoțește harta Specht, a scos în evidență pe de-o parte ineficiența mijloacelor de deplasare tradiționale și precaritatea infrastructurii de la finalul secolului al XVIII-lea, iar pe de alta, calitatea informativă a sursei de care am dispus. Pentru a străbate cu căruța drumul de la cel mai îndepărtat sat (Glodeanu) din județ până la reședința sa, Vălenii de Munte, era nevoie de aproximativ 15 ore. În ceea ce privește veridicitatea și precizia datelor care exprimă distanța dintre așezările de pe harta Specht, înregistrate în manuscrisul Mss. Germ. 1, acestea sunt plauzibile în condițiile deplasării cu carul. Aceste rezultate sunt capabile să conducă spre o mai bună înțelegere a modului în care a fost realizată harta Specht. Rămâne ca studiile viitoare să precizeze dacă datele cuprinse în manuscris au fost preluate sau au fost înregistrate de topografii austrieci chiar în timpul deplasării pentru măsurătorile de teren.