

DRUMURILE SĂRII

Una dintre cele mai vechi căi de comunicație din Țara Românească, ce atingea marginea Bucureștilor, a fost aceea pe care călătoreau carele cu sare în drumul lor de la ocne spre bălțile Dunării și dincolo de fluviu, în toată Peninsula Balcanică.

Astăzi o parte din acel vechi drum se află în cuprinsul orașului, datorită întinderii treptate a Capitalei. Tradiția populară i-a menținut numele vechi și frumos de Drumul Sării, deși autoritatea municipală îi atribuisese cândva denumirea arbitrară de Drumul Serii!

Astăzi Drumul Sării se găsește în partea de apus a orașului, începând din Drumul Taberii și sfârșind în Calea 13 Septembrie, întinzându-se deci pe o distanță de vreun kilometru. Dar în 1911, cu prilejul uneia dintre multele delimitări ale teritoriului Capitalei, găsim menționat Drumul Sării și în altă parte, adică între Calea Ferentarilor și cimitirul Ghencea. O privire pe planul orașului arată că era vorba de o prelungire, astăzi uitată, a primului Drum al Sării, și anume strada numită în prezent Petre Ispirescu, continuată dincolo de Calea 13 Septembrie până în șoseaua Măgurele. Și care drum, adăugăm noi, mergea mai departe, poate prin Ferentari și Pieptănari, îndreptându-se spre Giurgiu.

Prima întrebare la care trebuie să răspundem este pentru ce se transporta pe aici sarea și nu pe alte șosele.

Trebuie să ținem seama de două lucruri: că denumirea drumului este veche, datând din secolele anterioare, când se circula altfel decât acum. Și, în al doilea rând, că salinile din care se extrăgea pe atunci sarea erau la Ocnele de lângă Râmnicul Vâlci, aflate în exploatare încă din secolul al XV-lea.

Mai târziu, pe la începutul secolului al XVI-lea, au apărut Ocna Mică de lângă Târgoviște (Gura Ocniței), cea de la Telega, de la Ghitioara, de la Teișani și de la Slănic. Erau deci două regiuni miniere în regiunea de deal din Vâlcea și din Dâmbovița-Prahova. De aici se aducea sarea la București, spre a fi îndreptată apoi către bălțile de la Dunăre, unde pescarii conservau peștele prin sărare. O parte din sare trecea însă mai departe, peste fluviu, în toată Peninsula Balcanică, unde nu se găsea acest prețios mineral.

În acele secole, al XV-lea și al XVI-lea, carele cu sare fie că veneau de la Râmnic, fie că veneau din Dâmbovița și Prahova, trebuiau neapărat să ia singura cale posibilă, anume în lungul Argeșului și Dâmboviței, de la Pitești și Târgoviște spre sud, prin codrii imenși, prin „poarta pădurilor”. Era, probabil, așa-numitul „drum al Baiului”, care continua paralel cu malurile Argeșului, ajungea la Florești, la pădurea Icoanii, Dragomirești, Roșu, Lunca și Cotroceni. Era totodată și drumul de poștă de la Târgoviște și Pitești spre București, în oraș, traseul acesta era cunoscut sub numele de Drumul Mehedinților.

Călătorii care veneau dinspre Cotroceni coborau în oraș prin Gura Văii.

Dar cărăușii cu sare nu aveau nevoie să traverseze Capitala pentru a ajunge la Giurgiu. Ei luau Drumul Sării de astăzi, apoi strada Petre Ispirescu, de unde, așa cum am mai spus, prin Ferentari și Pieptănari, ajungeau în drumul Giurgiului.

Aceasta se întâmpla în vremuri relativ mai noi. Dar cândva, mai demult, carele cu sare trebuiau să ajungă în centrul orașului, fiindcă aici se găsea Sărăria veche, din Târgul Cucului. Tot pe aici erau și „scaunele pescarilor”, unde peștele, adus din bălți, trebuia sărat pentru conservare.

Sarea, un produs natural prețios, o bogăție de totdeauna a pământului nostru, a făcut obiectul schimbului în natură și ai

comerțului din cele mai vechi timpuri. Datorită sării au fost posibile schimburi economice de cea mai mare importanță.

Iată un exemplu. În Italia antică, unde nu existau mine, sarea se extrăgea din salinele de pe malul mării, de la Ostia și din toată regiunea gurilor Tibrului. De la saline, sarea se încălzește și se transporta în interiorul Peninsulei Italice. Un punct important de popas în drumul spre Latium, spre regiunile agricole centrale, a fost totdeauna Roma. Acolo exista, ca și la București, o „Via Salaria”, deci un „Drum al Sării”.

Ținând seama că și la noi sarea trecea prin București spre a ajunge la bălți și peste Dunăre, este de crezut că acest prețios mineral, indispensabil vieții omului și animalelor, implicit și agriculturii, a jucat un rol însemnat, capital, în formarea orașului, în ridicarea lui de la situația de sat la aceea de Țârg.

Este binecunoscut ceea ce spunea Vlad Dracul despre cetatea Giurgiului, clădită de tatăl său, Mircea cel Bătrân: „Fiecare piatră din castelul acesta a costat pe tatăl meu câte un bolovan de sare”. Bolovanii erau scoși din Ocna Mare, de lângă Râmnic, aceea care mai târziu, în secolul al XVI-lea, când s-au deschis și alte ocne (Dâmbovița și Prahova), a fost numită Ocnele Mari. Drumul cel mai drept era în jos, pe Olt, până la „vama de sare” a Vidinului. Dar o parte trebuia să treacă și spre Giurgiu, în acest caz atingând neapărat Bucureștii.

Traseul pe care se circula era Drumul Sării, acela din partea de apus a orașului.

A mai existat însă și un al doilea Drum al Sării, în partea de răsărit a orașului. Astăzi nu se mai știe de urma lui, dar două documente, unul din 1752 și altul din 1830, ni-l amintesc.

În testamentul său din 1752, Grigore Ghica Vodă dăruia mănăstirii Pantelimon o moșie care se întindea dincolo de „oborul Țârgului de Afară”, pe „drumul ce vine de la Mărcuța”, și „spre amiazăzi pe Drumul Sării... până în drumul cel mare”. Interpretăm această hotărnicie în sensul că „drumul ce

vine de la Mărcuța” este șoseaua Pantelimon de astăzi, iar „Drumul Sării de la amiazăzi” era vechea stradă Mărcuța între vii, astăzi Vatra Luminoasă, „drumul cel mare” fiind actuala Șosea Mihai Bravul.

Această interpretare, care ne aparține, va fi confirmată de cel de al doilea document, din 1830.

Este vorba de „Măsurătoarea ce s-au făcut împrejurul politii Bucureștilor, pe unde sănt a să pune pietre de hotar”, întocmită de „Moritz von Ott, Ingenieur”, la 30 martie 1830. Era o încercare de a delimita orașul, care se întinsese anarhic, punând probleme tot mai grele acelorora ce aveau sarcina de a-l îngriji.

„Măsurătoarea” începea de la streaja Podului Mogoșoaiei, adică de la Piața Victoriei de astăzi, urma șoseaua periferică spre Obor (deci bulevardele Ilie Pintilie³⁰ și Ștefan cel Mare), înconjura orașul și revenea la punctul de plecare. Sunt indicate o serie de repere, dintre care doar unele identificabile, precum Podul Târgului de Afară și Oborul. Dar distanțele dintre repere sunt date în stânjeni, care, transpuși în metri, ne îngăduie comod a le identifica pe planul orașului din zilele noastre.

Astfel, ținând „pe mâna dreaptă”, cum precizează „Măsurătoarea”, și mergând pe această șosea, care se numea încă în 1745 Calea cea Bătrână, găsim proprietatea lui Anghelache, situată la „Roata Lumii” de mai târziu, aceea a vistierului Nistor, la colț cu strada Tunari; puțul de lângă casa lui Păun, la colț cu vechea stradă a Teilor, azi Galați; streaja Podișorului, la colțul străzii Viitor, unde se afla și o cruce; capătul șoselei Târgului de Afară, deci Calea Moșilor; apoi o casă cu nr. 1393 la întretăierea cu Șoseaua Iancului și, în sfârșit, Drumul Sării, la intersecția cu străzile Matei Voievod și Vatra Luminoasă, arteră numită altădată strada Mărcuța între vii.

³⁰ Azi Bd. Iancu de Hunedoara (*n. ed.*).

După cum se vede, datele din testamentul domnesc din 1752 și cele din „Măsurătoarea” din 1830 concordă.

Problema care se ridică acum este de a ști în ce direcție se călătorea pe acest Drum al Sării, fost Mărcuța între vii, astăzi Vatra Luminoasă.

Deoarece ne aflăm aici în apropierea Șoselei Pantelimon, este de crezut că într-acolo era sensul principal de circulație. Dacă se ajungea aici prin partea de nord și de est a orașului, este evident că nu se putea lua alt drum decât Calea cea Bătrână, care trecea pe la capătul Podului Târgului de Afară și pe la Obor. Alt drum mare nu exista pentru a se ajunge pe Șoseaua Pantelimon și apoi prin Brănești, Islazu, Lehliu la bălțile din jurul Lichireștilor, astăzi Călărași.

„Măsurătoarea” ne arată cât se poate de clar ordinea reperelor, adică: Calea Moșilor, Oborul, Șoseaua Iancului și Drumul Sării. Dacă într-adevăr carele ar fi venit din această direcție, ele ar fi trebuit să treacă peste drumul mai mare și mai comod al Șoselei Iancului, pentru ca după numai circa 400 de metri să o ia pe Drumul Sării, care ducea acolo, adică în Șoseaua Pantelimon. Ar fi fost nefiresc. De aceea trebuie să admitem că transporturile de sare ajungeau aici nu dinspre Obor, ci dinspre Vergu. Numai așa li se deschidea carelor Drumul Sării spre Șoseaua Pantelimon, înainte de Șoseaua Iancului.

În acest caz, Drumul Sării nu era un drum diferit care ar fi ocolit orașul pe la răsărit, ci doar o ramificație din primul Drum al Sării, cel din vestul Capitalei. De unde se desfășura această ramificație nu putem încă preciza. Poate de undeva, din dreptul Căii Rahovei, spre a ajunge în Calea Văcăreștilor și Șoseaua Mihai Bravul.

Era un drum vechi, probabil puțin umblat la data celor două documente amintite, dar care-și păstra numele datorită puterii tradiției, adică la fel cum se întâmplă în prezent și cu Drumul Sării, cel din partea de apus a orașului.