

## Sisteme de transport și de comercializare tradițională a sării

Transportul și comercializarea tradițională a sării constituie o componentă esențială a vieții comunităților umane și din arealul nostru cultural. Se poate vorbi astfel de ceea ce tot mai mulți autori numesc “*drumurile sării*”.

Drumurile sării fac parte din categoria mai largă a drumurilor străvechi, tradiționale. Dar aceste drumuri ale sării s-au format cu timpul oarecum independent de alte căi sau itinerarii economice, multe dintre ele fiind considerate conexe drumurilor pastorale. Pe unele trasee principale de altfel, chiar coincideau, pe altele secundare făceau anumite joncțiuni. Unii etnografi susțin însă că nu trebuie să se confunde drumurile sării cu drumurile pastorale, primele având un caracter net economic, de căi de negoț, celelalte un caracter itinerant, de căi de acces la pășunea din munte sau luncă, chiar dacă uneori drumurile pastorale constituiau și matca unor drumuri de negoț pentru bâlciurile, iarmaroacele și târgurile de pe traseele lor.

Printre căile mai avantajoase pentru transport și comerț tradițional se numără și râurile urmărind trasee intra și extracarpatică ; pe cursurile lor au fost transportate de-a lungul secolelor, produse deficitare în unele zone, cum au fost sarea sau lemnul, și mai greu de cărat cu căruțe, care sau alte mijloace de transport în unele zone cu căi de acces terestre greu practicabile și mai costisitoare.

În Țara Românească medievală, existând mai multe puncte de exploatare a masivelor de sare - și traseele terestre ale drumurilor sării erau diferite, coborând spre Dunăre; unul de-a lungul Oltului până la Caracal, de unde se ramifica în câteva drumuri secundare care ajungeau fiecare în parte la Bechet, Corabia și Islaz; o altă ramură a drumului ducea prin Craiova la Calafat. Pe dreapta Oltului, pornea drumul de la Ocna Mare continuând prin două ramificații spre Zimnicea și Giurgiu. Din dreptul ocnelor de sare așezate în bazinul Teleajenului și al Prahovei, coborau drumuri spre Dunăre, la Giurgiu, la Slonul de la Greaca, la Oltenița, spre bălțile Cornătelului, spre Călărași și Brăila.

În Transilvania, se remarcă detașat un drum străvechi al sării, care cobora pe Mureș de la Uioara spre Alba Iulia și Deva, iar de aici spre Ilva, Lipova și Arad; se desprindeau apoi două drumuri secundare, unul dintre ele paralel cu râul Streiul pătrundea adânc în satele de munte din Țara Hațegului și altul paralel cu apa Cernei care pătrundea în Țara Pădurenilor.

Dacă exploatarea sării era riguros organizată și supravegheată de autoritățile fiecărei provincii istorice românești, prin arendașii exploatărilor, “*contraccii ocnei*”, de obicei aceștia nu neguțatoreau direct sarea extrasă ci o vindeau “*chirigiilor*”, care transportau și revindeau pietrele de sare, bulgării, bulzurile sau bolovanii. Prin cămărașul ocnei, care era reprezentantul autorizat al eforiei exploatărilor, se vindea la gura ocnei sarea, fie contracților, fie chirigiilor în acord cu prevederile aceluiași Otcup al ocnelor. Chiriagiii se diferențiau după modul în care transportau sarea în: spătari sărari, care cărau sarea pe spate în desagi; călăreții sărari, care cărau sarea în coșuri de nuiele, plase din funii împletite sau desagi, pe cai de povară, căruțași sărari care transportau bulgării de sare în care, căruțe mari sau mici și plutașii sărari care transportau sarea cu plutele pe apă.

Spătașii și călăreții sărari transportau sarea mai ales pe drumurile de sub munți, prin satele de la poalele lor, pe plaiuri și pe poteci puțin cunoscute. Cei mai necăjiți erau desigur

spătașii sărari care obișnuiau să ducă sarea cu piciorul prin coclauri de munte, prin desișurile pădurilor.

Cea mai largă categorie de chirigii erau călăreții sărari numiți în documentele vechi și călăreți de sare. Ei transportau sarea pe drumuri sau poteci, bulzuri sau bulgări purtați în desagi, lese sau coșuri din nuiete sau plase din funii, cumpănite peste cai de munte (sau catâri). Aceste plase și harnașamentul animalelor de povară erau adaptate transportului special. Încărcătura era acoperită cu țoluri sau alte țesături pentru a apăra bulgării sării de ploaie, burniță, ceață sau rouă. Călăreții sărari erau bine organizați și când transportau în caravane, aveau în fruntea lor un staroste. Uneori, apăreau și incidente între călăreții sărari și paznicii plaiurilor Carpaților.

Prin intermediul acestor chirigii ai sării se aprovizionau satele și păstorii din zonele de sub munte în Transilvania, Banat, Oltenia, Muntenia, Moldova, Maramureș; multe drumuri treceau prin zona de graniță habsburgică apoi austro-ungară în epoca premodernă și modernă, precum și prin unele sate de pe versantele nordic și vestic ale Carpaților Meridionali, între Jiu și Dunăre.

În Moldova, regiunea Buzăului, Râmnicului Sărat, având sarea stratificată la suprafața solului, era lăsată localnicilor și vecinilor în schimbul unei contribuții, numită “sărărit” sau “sărăritul munților”, să extragă sau să taie acest produs în folosul lor.

Transportul sării dinspre regiunile imediat submontane în zona de câmpie se realiza pe așa-numitele “drumuri de apă”, prin intermediul plutăritului. Plutăritul ca sistem și soluție tehnică de transport este cel mai vechi mijloc de transport pe ape pentru toate categoriile de produse economice și s-a practicat în unele zone până la mijlocul sec. XX. Despre căraușia pe ape, avem informații încă din primele secole ale primului mileniu d.Hr. când în Dacia romană, spre exemplificare, existau așa-numitele colegii organizate pe teritoriul Transilvaniei, care se ocupau exclusiv cu transportul pe apă: colegiul luntrașilor-*nautorum*, colegiul plutașilor-*dendrophorum* și colegiul *utricularilor*. Aceștia făceau transporturi mai ales pe Mureș, dinspre podișul Transilvaniei spre Câmpia Panonică. Luntrașii transportau mai ales sare, plutașii lemne, iar utricularii diferite produse pe un fel de platforme sub care se legau burdufuri de piele umplute cu aer.

Vechimea transportului sării pe apă este atestată în perioada medievală de documentele cancelariei regilor maghiari; aflăm că la 1222, regele Andrei al II-lea reglementa astfel transportul sării: “*Andrei, din mila lui Dumnezeu, regele Ungariei, Dalmației, Croației...am mai îngăduit zișilor frați [cavalerilor teutoni] să țină liber pe râul Olt șase nave, pe râul Mureș alte șase, care să ducă sare prin tot regatul nostru la mers în jos, iar la venit în sus să aducă alte lucruri*”. Un alt document din 1233, reglementa prețurile cu care se comercializa sarea: “*Iar prețurile sării sunt acestea: pentru fiecare tyminus [zece mii de pietre de sare] să se plătească bisericilor 8 mărci ... iar pentru bolovanii de sare de apă [transportată pe apă] mai mari, datorăm mănăstirii din Igrăș 26 mărci pentru fiecare tyminus, iar bisericii din Arad 25 [mărci], deasemenea pentru fiecare tyminus. Iar pentru bolovanii de sare terestră [transportată cu carele] vom da o marcă pentru o sută de pietre de sare*”. Călătorii străini aflați în trecere pe meleagurile românești aduc și ei unele mărturii legate de transportul sării. Marele cărturar umanist de origine română Nicolaus Olahus, la mijlocul secolului XVI mărturisea: “*sarea care se sapă și se taie în Transilvania obișnuiește să fie transportată cu luntrea pe cele două râuri Mureș și Someș până la râul Tisa și de aici să fie distribuită și dată în vânzare prin toată Ungaria. Iar cea din Maramureș este cărată, parte în care trase de 16 boi și mai bine, parte în nave până în părțile de sus ale Ungariei*”. Deasemenea, Anton Verancsics, în prima jumătate a secolului XVI afirmă că: “*Arieșul are un curs navigabil de-abea patru mile ungurești de la orașul Turda până la Mureș. Someșul îl are cu mult mai lung de la orașul Dej până la Tisa (și un oraș și celălalt sunt vestite prin ocne) și bolovanii de sare sunt transportați de pe acel râu al Arieșului*

spre Mureș și de pe Someș pe Tisa”.

Bella al IV-lea acordă cavalerilor ioaniți în 1247 dreptul de a duce sare spre folosința țării și a părților dinspre Bulgaria, Grecia și Cumania, din orice ocnă a Transilvaniei, iar Ladislau al IV-lea, a întărit capitlului din Alba Iulia dreptul de a lua două treimi din vama de sare de la Vințu de Jos, sare purtată pe apă, când coboară pe Mureș cu luntrea.

Documentele medievale arată cât de importantă era în trecut circulația și buna gospodărire a sării. Cronicarul călător francez Jean de Warvin - spre exemplu - consemna că Mircea cel Bătrân ar fi clădit cetatea Giurgiului plătind pentru fiecare bloc de piatră adusă de pe malul drept al Dunării, câte un bloc de sare.

Pentru epocile premodernă și modernă (sec.XVIII-XIX), din informațiile de arhivă, cercetări de teren și reminiscențe folclorice, ni se confirmă deasemenea, existența a două drumuri principale pe apă, folosite de plutași pentru transportul bulgărilor de sare: unul în Câmpia Transilvaniei, altul între Carpații meridionali și Dunăre, primul pe Mureș, al doilea pe Olt; cel de pe Mureș pornea de la Ocna Mureșului, cobora spre Alba Iulia, Deva și Lipova ajungând la Tisa, iar cel de pe Olt, cobora de la Ocnele Mari spre Slatina, Caracal până la Dunăre. În Moldova, plutele cu sare porneau de la Târgul Ocna, pe Trotuș, coborând pe apa Siretului până la Dunăre. Etnograful I. Vlăduțiu, afirma că pe Bistrița moldovenească cu plute coborau adesea și locuitorii din amonte iar uneori se transportau vite, mai ales boi și cai, piatră pentru construcție și piatră de var, diferite gresii, lână, brânzeturi, sare și altele. Alteori, de pe plutele vândute se obțineau banii pentru cumpărarea din marile târguri a altor produse și animale necesare.

Drumul transilvănean al sării pe apă, era mai lung, bine amenajat pentru navigație, prevăzut cu opriri din loc în loc, amenajate cu schele ale sării, unde se practica negoțul.

Tehnica specială și ingenioasă cu care se construiau plutele folosite pentru transportul sării, presupunea ridicarea unui pat de bârne cu cel puțin o jumătate de metru deasupra plutei, astfel încât umezeala să nu altereze sau să îngreuneze produsele transportate, ci dimpotrivă trebuiau să fie aerisite continuu pe această platformă suspendată.

Orbán Balázs, precizează că pe Valea Topliței Mureșului Superior, exista un gater al satului care tăia scânduri speciale pentru “vasele de sare”, lungi de 12 brațe.

Plutașii sărari mai transportau și sare zdrobită sau chiar saramură în butii sau fedeleșe pe care o schimbau în natură pe unele produse agricole deficitare (grâu, secară, mei), dar pentru căraușie, mai ales pe distanțe mai mari de obicei, plutașul primea plată sau dijmă.

Din punct de vedere etnic și social, majoritatea plutașilor din Transilvania erau români iobagi, dar practicau plutăritul și secuii din zona Mureșului și Oltului Superior, uneori formând echipaje mixte. Conscriptia Urbarială Toplicza de la 1785, prevedea obligațiile iobagilor români în plute pentru nobilimea maghiară. Deasemenea, plutașii erau obligați să plătească vamă în foarte multe locuri, de la care încercau uneori să se sustragă, însă plutăritul era foarte bine organizat, existând ofițeri însărcinați cu supravegherea și buna rânduială a negoțului pe plute.

Pe lângă importanța economică, plutăritul integrându-se în activitatea comerțului, așa după cum afirma și istoricul N. Iorga, avea sensuri mult mai largi “*constituind schimburi de produse, dar și un schimb de cunoștințe, un fel de a uni între ele diferite națiuni*”.

Multă vreme, plutăritul într-adevăr făcea parte din peisajul etnografic caracteristic vieții cotidiene, a zonelor cu ape mari din țara noastră, fenomenul nefiind unic în această parte a Europei, cunoscut fiind și în Cehoslovacia și Polonia, generând forme proprii în cultura populară din țările respective .

Cercetările etnografice recente de teren, au scos în evidență noi aspecte legate de transportul și comerțul tradițional al sării în zona Mureșului Superior și Văii Gurghiului.

Socotind târgul ca loc de confluență economico-socială și un prilej de comunicare

între participanții provenind din diferite zone învecinate, la târgul tradițional de Duminică în comuna Deda, jud. Mureș, aflăm că sarea în drob sătenii o procurau de la secuii din Praid, care o aduceau în trecut cu căruțele cu coviltir, mai recent cu camioane sau mașini de teren, fiind ușor identificabili comercianții la strigarea prin sat *“Hai la sare!”*; unii cumpărau și de la Solovăstru sare la drob, pentru oi, dar aceea era neagră, de mai slabă calitate și nu prea se căuta. În trecut, în locul sării foloseau saramură adusă de la Săcalu de Pădure, sat aparținător comunei Brâncovenеști, pe care o transportau în fedeleșe și cu care stropeau fânul pentru animale, o foloseau în alimentație pentru prepararea mămăligii, la murături și altele. Saramura se mai transporta cu vase din doage și de la un izvor din hotarul satului Rușii Munți cu satul Filea.

La Săcalu de Pădure, sat aparținător com. Brâncovenеști, aflăm de la un localnic faptul că la murătoarea din Pădurea Săcalului, la locul numit *“Comorile”*, erau amenajate căsuțe din bârne de 4 x 4 m, pentru fiecare dintre satele din vecinătate: Dumbrava, Râpa de Sus, Porcești, Văleni, Lueriu; fiecare sat avea câte două zile pe săptămână, program pentru aprovizionare cu saramură. Căsuțele se țineau încuiate și erau deschise de câte un responsabil, cămăraș al fiecărui sat; la interior căsuțele aveau câte două fântâni zăgăzuite cu grinzi de stejar și erau prevăzute cu câte un scoc (jgheab), prin care se scurgea în vasele din doage, saramura. În perioada comunismului, cooperativele agricole din zonă își aprovizionau grajdurile, saivanele, cu droburi de sare aduse de la Praid, la început cu căruțele secuilor, apoi cu camioanele.

Pe drumul de la Gurghiu la Ibănești Pădure, sat aparținător comunei Ibănești, ciobanii relatează că se aducea sarea de la Praid de către secui, pe drumul de la Remetea prin Lăpușna, pentru că aceasta era considerată de mai bună calitate față de cea de la Orșăua (Orșova), din apropiere, care e mai *“spoioasă”*.

La Ibănești, sătenii mai săraci nu cumpărau ci săpau sarea drob *“pe gratis”* la Orșova, sat al comunei Gurghiu, fiind repartizate aici, pentru *“exploatare”* și la murătoare, o parte din satele de pe Valea Gurghiului. Cândva, sarea drob se aducea de secui, pe alt traseu, prin Valea Gâtii dinspre Lăpușna. Astăzi însă, se aduce de la Orșova, dar mai greu, în urma surpării unui deal, fiind mai dificil de săpat droburi din munte. Mai aduc droburi de sare și murătoare de la Orșova doar cei care au căruțe sau mașină precum și unelte de săpat, ceilalți săteni cumpărând-o de la magazin.

La Dulcea, sarea în drob se săpa gratis și se aducea de la Orșova. Azi însă, localitatea se aprovizionează prin secuii care o aduc de la Praid (pentru că pe la Remetea se urcă greu). Pentru a aduce sarea de la Orșova se întovărășeau mai mulți săteni, deoarece era nevoie de unelte și forță de muncă pentru săpat în munte.

Exemplele prezentate mai sus reprezintă aspecte referitoare la exploatarea, transportul și comerțul sării, cu privire specială la zona Mureșului Superior și a Văii Gurghiului, necesară fiind în continuare cercetarea științifică interdisciplinară pentru a se putea elabora un studiu comparativ cu alte zone, în care mai sunt prezente asemenea manifestări saline însoțite de fenomene etno - culturale interesante, care credem că merită să intre în circuitul științific, contribuind astfel la o mai bună cunoaștere a fenomenelor legate de cultura și civilizația tradițională.

Considerăm că reconstituirea drumului sării este în măsură să cartografieze traseele urmate dealungul timpului prin folosirea sistemelor și tehnicilor tradiționale de transport, cu o pondere deosebită în cadrul modelului comerțului popular în arealul carpatic și extracarpatic, în măsură să surprindă complexitatea fenomenului de circulație a valorilor de natură economică în raport cu relațiile interumane stabilite între participanții la diferite forme de manifestare etnoculturală.

**Dorel Marc**



## Bibliografie selectivă

**Butură Valer**, *Străvechi mărturii de civilizație românească. Transilvania-studiu etnografic*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1989, p. 385; **Idem**, *Etnografia poporului român*, Ed. Dacia, Cluj, 1978

**Chindea Teodor**, *Contribuții la istoria românilor din Giurgeul-Ciucului*, Ed. Brăduț, Tg. Mureș, 1995

*Conscriptio Urbarialis, Possessionis Toplicza, Anno 1785 die 20-a Novrembis*, originalul în col. Bibliotecii Academiei Române, Filiala Cluj

**Dezső Garda**, *Viața plutășilor din Remetea în secolul XIX-lea*, în *Acta Hargitensia*, Miercurea - Ciuc, 1980

**Dobosi Alexandru**, *Exploatarea ocnelor de sare din Transilvania în evul mediu (sec. XIV-XVI). Situația tăietorilor de sare și răzvrătirea lor contra nedreptății cămărașilor*, în *Studii și cercetări de istorie medie*, II, 1951

\*\*\*, *Documente privind istoria României, veacurile XI, XII și XIII, C. Transilvania, vol. I, (1075-1020)*, București, Ed. Acad. R.S.R., 1951

**Ilieș Aurora**, *Știri în legătură cu exploatarea sării în Țara Românească până în veacul al XVIII-lea*, în *Studii și materiale de istorie medie*, I, 1956

**Imre Horváth**, *Istoricul mineritului de la salina Praid*, Praid, 1998

**Iorga Nicolae**, *Istoria comerțului cu Orientul*, București, 1937

**István Imreh**, *Viața cotidiană la secui 1750-1850*, Ed. Kriterion, București, 1982

**Mureșan Mihaela**, *Credințe și obiceiuri legate de utilizarea unei străvechi bogății: sarea pământului*, în *Anuarul Muzeului Etnografic al Transilvaniei*, Cluj-

Napoca, 2000

**Orbán Balázs**, *Descrierea Ținutului Secuiesc*, Budapesta, 1869, XXVIII, reeditată

**Prodan David**, *Toplița la 1785*, Cluj, 1947

**Idem**, *Răscoala lui Horea în Comitatele Cluj și Turda*, București, 1938

**Idem**, *Problema iobăgiei în Transilvania 1700-1848*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1989

**Rus Dorin Ioan**, *Din activitatea Societății de plutărit din Reghinul Săsesc (1853-1908)*, în *Revista Bistriței*, XIV, Bistrița, 2000, apud **E. Philippi, W. Wigant**, *Sachsisch-regen: Die stad am berge: Lebensbilder au der Verganggenheit einer kleinen Stadt im Siebenbürgen*, Bochum, 1991

**Someșan Laurian**, *Viața umană în regiunea Munților Călimani*, în *Lucrările Institutului de Geografie al Universității Cluj*, vol. VI, Tipografia Cartea Românească, Cluj, 1936

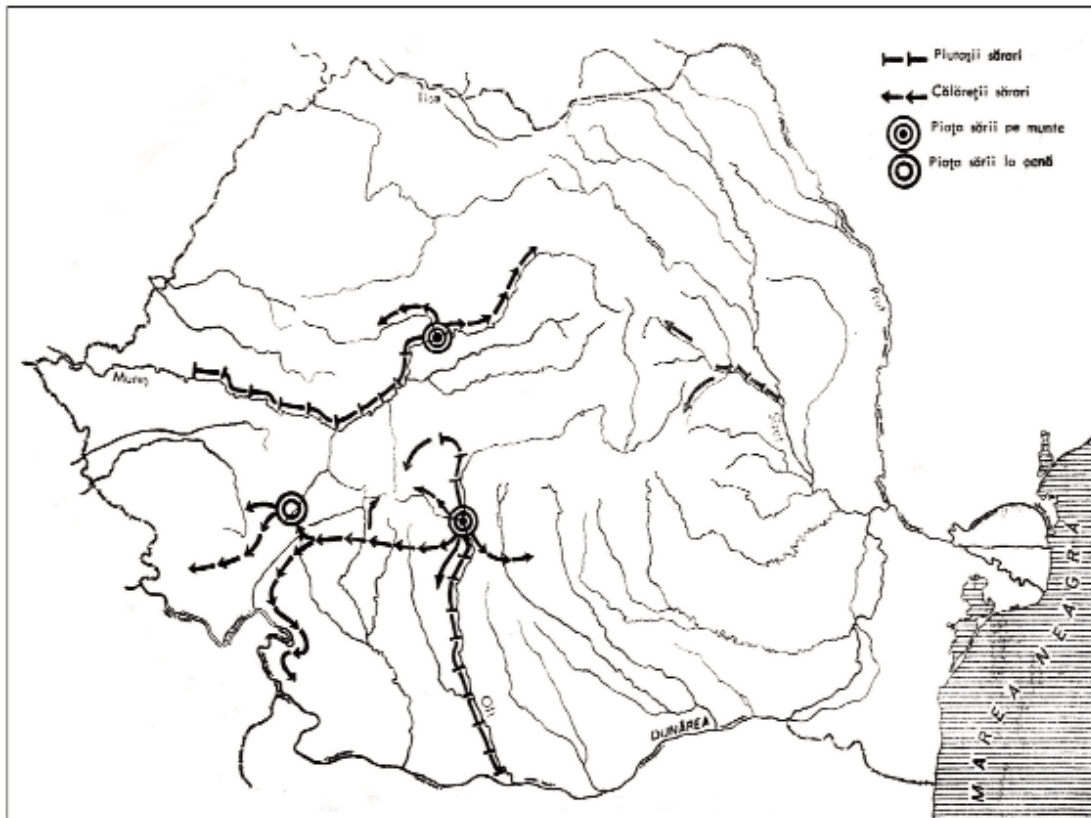
**Țăranu Victor**, *Plutăritul pe Bistrița*, în *Anuarul Liceului "Petru Rareș" din Piatra Neamț pe anii 1936-1940*, Piatra Neamț, 1942

**Vlăduțiu Ion**, *Etnografie românească*, Ed. Științifică, București, 1973; *Plutăritul*, în *Etnografia Văii Bistriței (zona Bicaz)*, Piatra Neamț, 1973,

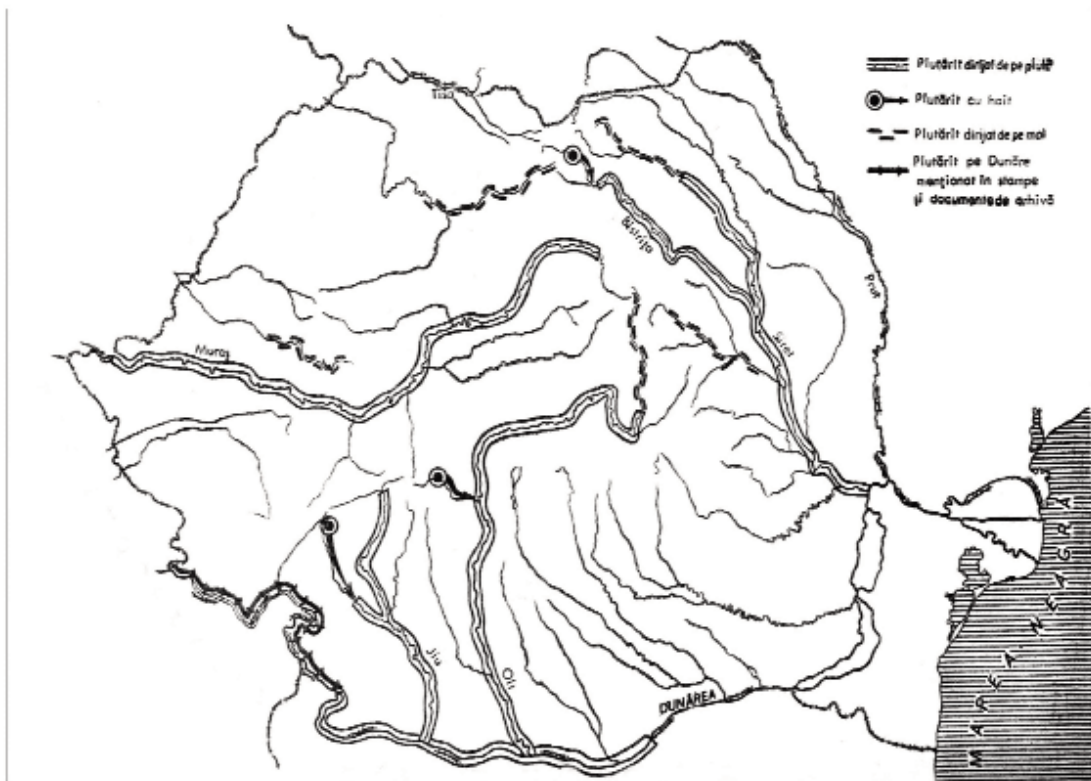
**Vulcănescu Romulus**, *Călăreții sărari*, în *Revista de folclor*, VIII, 1963

**Vulcănescu Romulus, Simionescu Paul**, *Dru-muri și popasuri străvechi*, Ed. Albatros, București, 1974

**Xenopol A. D.**, *Istoria Românilor din Dacia Traiană*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1985.



**Rutele parcurse de călăreții și plutașii sărari (sec. XVIII-XIX)**  
 (după: Vulcănescu-Simionescu 1974)



**Plutăritul (sec. XVIII-XIX)**  
 (după: Vulcănescu-Simionescu 1974)