

## Mijloace de transport tradiționale din colecția Muzeului Satului Vâlcean

Alexandru Zamfir<sup>1</sup>

**Key words:** *Vâlcea's Village Museum, traditional means of transport.*

**Abstract:** *The traditional means of transport have continuously grown over time while becoming indispensable for the population, fact that was the base of later ethnographic studies. In time, there have been many different progressive phases for the roads linking major urban areas or for those situated in the rural areas, at first they have undergone an underdeveloped level, then to meet a series of modernization processes.*

**Cuvinte-cheie:** *Muzeul Satului Vâlcean, mijloace tradiționale de transport.*

**Rezumat:** *Mijloacele tradiționale de transport au cunoscut o dezvoltare continuă de-a lungul timpului, devenind totodată indispensabile populației, fapt ce a stat la baza studiilor etnografice de mai târziu. Diferite faze progresive au cunoscut, în timp și drumurile ce făceau legătura între zonele importante din mediul urban sau din cel rural, la început fiind la un nivel subdezvoltat pentru ca mai apoi să cunoască o serie de procese de modernizare.*

Muzeul Satului Vâlcean și-a structurat aspectul tematic pe o suprafață totală de 8 hectare, începând cu anul 1974, misiunea principală constând în crearea unei înfățișări utile a unei amplasări sătești păstrătoare de tradiție.

Printre factorii de bază ce au stat la întemeierea acestui muzeu au fost: formele de relief ale zonei, vatra și hotarul. De asemenea, muzeul este împărțit în 4 sectoare de bază ce au în componența lor un număr de aproximativ 15.000 de piese muzeistice.

Primul sector, intitulat *sectorul gospodărie* – are în componență un număr de 43 de monumente de arhitectură populară și în jur de 12.000 de piese muzeistice. Ca factori constitutivi ai acestui sector se pot menționa îndeletnicirile păstrate prin tradiție de la generație la generație, cum ar fi: pomicultura, viticultura, agricultura, creșterea animalelor și alte meserii practicate de-a lungul timpului în satul vâlcean.

În ceea ce privește monumentele de arhitectură tradițională ai căror proprietari aveau ca îndeletnicire principală viticultura, acestea au fost transferate din zona etnografică Drăgășani. În afara monumentelor tradiționale menționate mai

---

<sup>1</sup> Zamfir Alexandru, muzeograf, Muzeul Județean „Aurelian Sacerdoțeanu” Vâlcea.

sus, acest sector găzduiește și casa tradițională cu foișor, locuință specifică pentru zona etnografică a Vâlciei.

Al doilea sector, cel *social – cultural*, include o școală de tip Spiru Haret ce datează din primii ani ai secolului al XIX-lea și care a fost transferată în muzeu din comuna Șirineasa. În cadrul acestui sector se află și trei lăcașuri de cult transferate pe rând; primul din comuna Nicolae Bălcescu, datează de la sfârșitul secolului al XVIII-lea, la fel ca și a doua biserică ce a fost strămutată din comuna Crețeni; ultimul lăcaș de cult ce a intrat în patrimoniul muzeal în anul 2015, monument transferat din comuna Pietrari, fiind totodată și cea mai veche biserică de lemn din Țara Românească, având ca perioadă de construcție anul 1685.

Pentru că jocul și voia bună erau nelipsite în satul vâlcean de odinioară în cadrul acestui sector se află un *scrânciob* ce reprezenta o formă de divertisment.

Cel de-al treilea sector, intitulat *meșteșuguri și tehnici populare* are în alcătuire ateliere ce doresc să aducă în conștiința vizitatorului metode populare de confecționare a anumitor produse finite, cum ar fi: atelier de olărit, atelier de dulgherie, atelier destinat prelucrării părului de capră și cel pentru prelucrarea fierului; toate aceste ateliere sunt datate în secolul XX.

În afara acestor ateliere, *sectorul meșteșuguri și tehnici populare* mai are în componență și: o moară de mână și una de apă, un cazan pentru țuică, o pivă, un cuptor pentru uscarea prunelor și ansambluri de obiecte destinate procurării vinului.

Al patrulea sector a fost dedicat *construcțiilor specializate* și are în componența sa monumente de arhitectură populară specifice *hotarului satului* de odinioară și zonei muntoase a județului Vâlcea.

Unitățile ce întregesc acest sector au fost strămutate din sate precum: Govora, Fântâțești și Ciunget.

În cadrul sectorului *social cultural*, la începutul anilor '90 în incinta Muzeului Satului Vâlcean a fost construit un pavilion dedicat adăpostirii mijloacelor de transport tradiționale.

De-a lungul timpului transportul, privit în ansamblu, a devenit indispensabil pentru populație.

Mijloacele tradiționale de transport s-au dezvoltat în timp, fapt ce a dus la apariția mai multor studii etnografice de specialitate, unul dintre acestea fiind al etnografului Valer Butură care distinge în acest sens trei perioade:

- O primă perioadă s-a bazat pe mijloacele tradiționale din antichitate;
- O a doua perioadă a început o dată cu apariția și răspândirea mijloacelor moderne de

comunicație și transport, care au coexistat cu cele tradiționale;

- Acestea din urmă au început să dispară, o dată cu electrificarea și radioficarea satelor,

cooperativizarea agriculturii prin care se inaugurează cea de-a treia perioadă.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Butură 1978, p. 434

În ceea ce privește transportul, cea mai dificilă perioadă poate fi considerată cea a toamnei și a iernii atunci când drumurile se stricau cel mai des și astfel schimbul de produse între satele învecinate devenea imposibil.

O perioadă lungă de timp căile de acces ce făceau legătura între zone din mediul rural sau între cel rural și urban au fost subdezvoltate, acest lucru reglementându-se la începutul epocii moderne atunci când drumurile au intrat într-un proces de modernizare: epoca modernă începe, în secolul al XVIII-lea, cu o intensă preocupare pentru comunicații, drumuri pietruite, specialitate mai ales pentru constructorii militari austrieci.<sup>3</sup>

Autoritățile locale au fost preocupate în special de administrarea căilor importante de comunicație din punct de vedere comercial. Drumurile ce nu erau importante din acest punct de vedere și îndeplineau doar necesitățile pe plan local, erau lăsate în grija populației.

Metoda de transport cea mai des folosită a fost cu carul și cu căruța. De aceea, meseria de rotar în zona rurală a fost cea mai populară meserie.

Pe timpul iernii, atunci când drumurile deveneau impracticabile, locul căruțelor era luat de sănii în special în zonele muntoase, ajungând să fie folosite la transportul lemnului și al fânului.

În colecțiile Muzeului Satului Vâlcean se află aproximativ 11 mijloace de transport tradițional, ce pot fi împărțite în două categorii: de mici dimensiuni și de mari dimensiuni.

În ceea ce privește prima categorie, de aici fac parte următoarele obiecte:

- *Oblanicul*- realizat din fragmente de textile cu o textură diferită, rulate sub diferite forme,

era poziționat pe creștetul capului fiind utilizat la transportul lavițelor, coșurilor, chiar și al unor produse agricole. Importanța acestui obiect era dată de faptul că atenua presiunea exercitată de greutatea cărată acționând ca o protecție între cap și obiect;

- *Cobilița*- termenul provine din limba bulgară *kobilica* și reprezintă o bucată de lemn

curbată cu ajutorul căreia se căra apă, fiind poziționată pe umeri;

- *Bota*- recipient confecționat din doage de lemn, folosit la transportul apei, în unele cazuri

fiind utilizat și la pastrarea anumitor băuturi alcoolice. În anumite zone ale țării botele erau folosite pe câmp de către țărani care păstrau apa în ele, iar în unele zone mai sunt cunoscute și ca *donițe*;

- *Coșul*- obiect cu structură variată, realizat din nuiele împletite, în funcție de tipul coșului

și întrebuințarea lui poate prezenta și toartă; confecționat special pentru a fi utilizat la transportul produselor finite de dimensiuni mici și mijlocii, uneori chiar și la depozitarea lor;

<sup>3</sup> Deleanu 2011, p. 21

- *Traista*- realizată din material textil, utilizată de cele mai multe ori fie pe umăr, fie pe

mână, uneori chiar și pe braț cu forme variate. Este valoroasă atât din punct de vedere artistic, cât și din punct de vedere social, fiind parte integrată a portului popular: cu valoare artistică dată de caracterul de marcă individuală și socială a mijlocului de transport, inclusiv ca parte componentă a portului.<sup>4</sup> Variată în ceea ce privește întrebuințarea, traista era utilizată de cele mai multe ori în călătoriile pe distanțe lungi sau scurte, fiind purtată indiferent de vârstă. Cromatica și modelul traistei erau diferite în funcție de sexul persoanei care urma să o poarte.

- *Desagii*- confecționați din material textil rezistent, erau formați din două traiste.

Legăturile desagilor, care în termeni populari se numesc *baiere* erau realizate din lână

răsucită sau împletită. Desagii erau utilizați în special pentru transportul anumitor categorii de produse alimentare (brânză, mălai, grăunțe, pâine), dar uneori utilizarea lor cunoaște și cazuri mai aparte, ca de pildă transportul copilului când este mic.<sup>5</sup>

În a doua categorie se încadrează obiectele de mari dimensiuni, cum ar fi:

- *Carul*- reprezintă un mijloc de transport tradițional, ce are în componență patru roți, cu

tracțiune animală, utilizat în mediul rural, fiind mijlocul de transport tradițional cel mai răspândit pe teritoriul țării noastre. În unele zone țărani își confecționau singurii propriile care.

Popularitatea de care s-a bucurat a fost posibilă datorită faptului că a rămas principalul vehicul din gospodăria țărănească deoarece corespundea cel mai bine ocupațiilor agricole tradiționale;<sup>6</sup>

- *Trăsura*- vehicul ce are în componența sa 4 roți, arcuri, folosit doar la transportul

persoanelor, cu tracțiune animală. S-a bucurat de o mare popularitate cu precădere în zona urbană, fiind datată între jumătatea secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea;

- *Șareta*- mijloc de transport pătruns în spațiul românesc spre sfârșitul secolului XIX,

construită pentru a satisface nevoile boierilor. Pe lângă transportul de persoane aceasta putea fi folosită la căratul obiectelor de mici dimensiuni. A fost folosită atât în mediul rural, cât și în cel urban;

- *Sania*- alcătuită din două suporturi dispuse paralel cu ajutorul cărora aluneca, numite

*tălpi* sau în unele zone *făcele*. Utilizată în special în zonele montane la căratul lemnului și al fânului;

<sup>4</sup> Deleanu 2011, p. 102

<sup>5</sup> Stroia 1970, p. 296

<sup>6</sup> Deleanu 2011, p. 219

- *Dricul*- vehicul special construit pentru a căra mortul, cu 4 roți, arcuri, folosit pe post de car mortuar, spațiul în care era poziționat defunctul prezintă un acoperiș construit din lemn.

Modernizarea mijloacelor de transport s-a realizat o dată cu trecere timpului, atât la nivelul formei, cât și din punct de vedere funcțional adaptându-se la necesitățile omului și dezvoltându-se concomitent cu modernizarea societății.

### **Ilustrații:**

1) Sanie de la Voineasa; 2) Șartetă de la Băile Olănești; 3) Trăsură de la Călimănești 4) Dric de la Goranu; 5) Car de la Popești.

### **Bibliografie:**

Bucur 1969-1973 – C. Bucur, *Cu privire la metodologia cercetării și identificării monumentelor de cultură populară transferate în Muzeul Tehnicii, Cibinium*, p. 99- 126.

Butură 1978 – V. Butură, *Etnografia poporului român*, Cluj-Napoca.

Deleanu 1990-2000 – V. Deleanu- *Sistemul transporturilor tradiționale colecție și reprezentare expozițională în Muzeul Civilizației Populare Tradiționale ASTRA, Cibinium 1990-2000*, p. 141-158;

Deleanu 2001 – V. Deleanu, *Mijloace de transport populare din România*, Sibiu.

Stroia 1970 – Marian Stroia, *Unele observații cu privire la mijloacele de transport din județul Vâlcea și Mehedinți*, Muzeul Satului-studii și cercetări, 1970, p. 295 - 302.

XXX 1984 - *Dicționarul Explicativ al Limbii Române*, București.



1.



3.

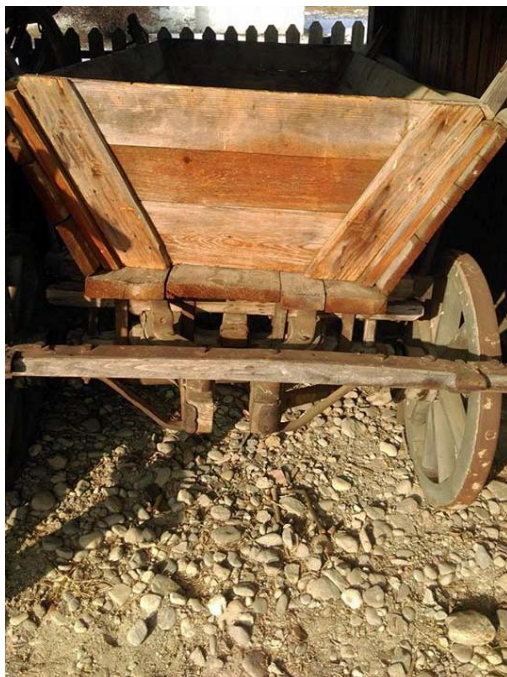


2.



4.





5.

1) Sanie de la Voineasa; 2) Șartetă de la Băile Olănești; 3) Trăsură de la Călimănești 4) Dric de la Goranu; 5) Car de la Popești.