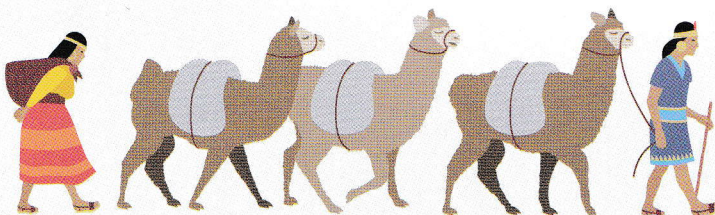




10 MARI DRUMURI DIN ISTORIE

10 HĂRȚI PENTRU A ÎNȚELEGE TOT
DE LA DRUMUL MĂTĂSII LA ROUTE 66

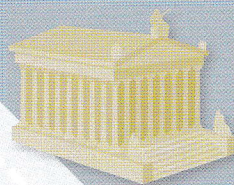
Traducere: Magdalena Iordan



CUPRINS



Drumurile regale persane

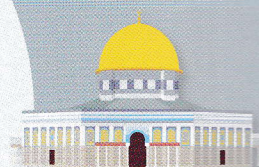


Drumurile romane



Drumurile Mătășii

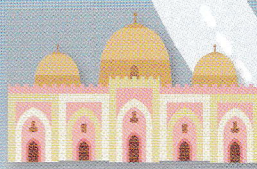
Pelerinajele
la Ierusalim



Caravanele transsahariene



Qhapaq Ñan,
drumurile incasilor



Sadak-e-Azam,
„Marele Drum”

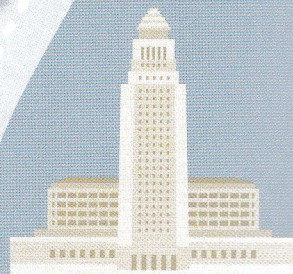


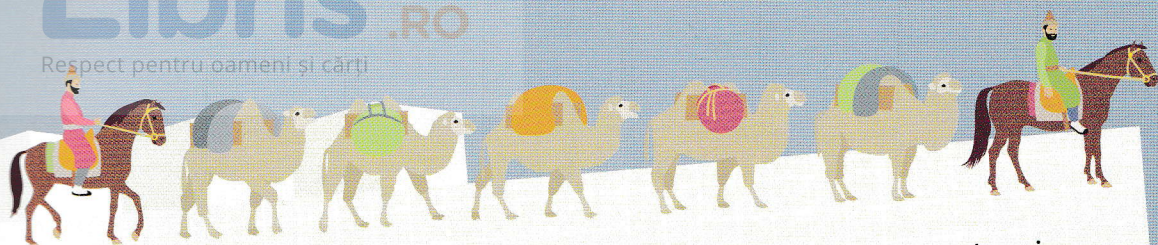
Rutele transatlantice



Calea Ferată
Transsiberiană

Route 66





Drumul a fost întotdeauna un motiv de visare, o invitație la călătorie și la a-i descoperi pe ceilalți. Pentru a explora teritoriul din jurul așezărilor lor, primii oameni și-au trasat drumuri și au făcut o serie de descoperiri în împrejurimi. Urmașii lor au avansat din ce în ce mai mult, aventurându-se în cele patru colțuri ale lumii, ba chiar și în spațiu.

Fără să meargă atât de departe, cartea de față prezintă zece dintre cele mai mari și importante drumuri care au existat în istorie, începând din Antichitate și până în prezent. Selecția lor nu a fost ușor de făcut, deoarece toate civilizațiile au folosit drumurile: de la populațiile migratoare din epoca preistorică, până la refugiații din zilele noastre care trec printr-o adevărată tragedie. Cele zece drumuri selectate aici se află pe patru continente diferite, dar au în comun faptul că au fost folosite de milioane de oameni.

Studiul lor înseamnă totodată descifrarea tehnicii de construcție și a transportului: de la cămilă la galion și apoi la tren, mijloacele de transport au evoluat mult odată cu trecerea timpului. În mod similar, s-au schimbat și drumurile: primele au fost doar niște poteci defrișate, iar cele mai recente au ajuns să fie asfaltate.

Unele dintre acestea au fost construite la cererea conducătorilor, care voiau să controleze teritoriul și astfel să-și mențină puterea. Odată terminate, drumurile le-au permis oamenilor să intre mai ușor în contact unii cu alții și să facă schimburi comerciale. Reușind să se deplaseze, comercianții, soldații, exploratorii sau simplii călători își transportau bunurile, dar duceau cu ei și știința, religia și cultura lor. În timpul călătoriilor pe care le întreprindeau, oamenii răspândeau știința, tehnologia, felul lor de a face și de a spune lucrurile, credințele și cunoștințele. Așadar, drumurile au dus la crearea unui model universal de umanitate.

Imre Feiner

*Doctor în istorie contemporană
și profesor asociat de istorie*





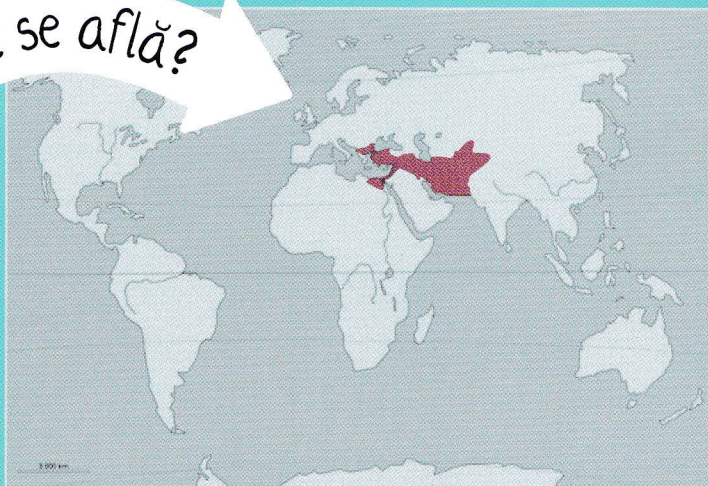
DRUMURILE REGALE PERSANE

Între secolele al VI-lea și al IV-lea î.H., regii persani dominau un vast imperiu din Orientul Mijlociu. Cyrus cel Mare, primul rege al dinastiei Ahemenide (*sau* Ahemenizilor), cucerește teritoriul care se întinde de la actualul Egipt până la granița cu India. Pentru a-l controla, succesorii lui vor construi și ei o rețea extinsă de drumuri. Cel mai cunoscut este drumul regal făcut la cererea regelui Darius, care lega Sardes (*sau* Sardis) de Susa, pe o lungime de aproape 2.700 km. El se întindea pe întreg teritoriul Imperiului Persan, iar toate capitalele acestuia (Pasargadae, Persepolis, Susa, Babilon, Ecbatana) erau interconectate. Pentru a ajunge din Babilon la Susa sau de la Ecbatana în Persepolis era nevoie de aproximativ douăzeci de zile, iar pentru a traversa Imperiul, de mai multe luni.

Deși nepavate, drumurile erau largi, iar carele se deplasau cu ușurință pe acestea. Traversarea se făcea prin câmpie, evitându-se astfel porțiunile abrupte sau aride. În aceste zone, deplasarea se făcea pe jos sau cu carul pe care poetul grec Eschil îl numea „cortul mobil”. Existau și scurtături, dar acestea treceau prin munți sau prin deșert. De-a lungul drumurilor, Marii Regi au instalat garnizoane pentru apărare și pentru siguranța circulației. Defileurile erau foarte bine păzite, precum porțile Ciliciei. Au fost amenajate stații de poștă la distanțe echivalente cu cea pe care ar fi parcurs-o într-o zi un cal în galop. Primul mesager livra mesajul următorului, și așa mai departe, zi și noapte, indiferent de vreme.

În timpul campaniilor militare, soldații de geniu reparau drumurile înainte de trecerea armatei, pentru că aceste rute aveau în primul rând o funcție militară și strategică, permițând conducătorului să dețină controlul asupra unui teritoriu atât de mare. Atunci când Alexandru cel Mare și armata lui reușesc să treacă de apărarea persană, ei circulă pe aceste drumuri, lucru care le creează un avantaj. Pe timp de pace, mesagerii oficiali obțin o permisiune regală de trecere, care le precizează traseul și le cere administratorilor stațiilor să le furnizeze o cantitate fixă de hrană. În cazul în care aceștia pierdeau timpul, scrisorile de permisiune specificau să nu li se mai acorde întârziărilor rației suplimentare!

Unde se află?





Drumuri aflate sub strictă supraveghere

În plină desfășurare a Războaielor Medice dintre greci și perși, garnizoanele ce asigurau o supraveghere continuă permit capturarea

spionilor greci care ofereau informații despre armata Marelui Rege Xerxes. Herodot relatează că, pentru a evita să fie prins asupra faptului, un persan a ascuns în burta unui iepure o scrisoare adresată lui Cyrus. Solul a trebuit să-i ducă Marelui Rege iepurele și să-i spună să-l taie el însuși.

Poduri din bărci

Podurile din piatră sau din lemn, ca cel fortificat de pe Halys, erau rare. Pentru a traversa râurile, perșii realizau poduri din bărci! Ca să le construiască, acostau treptat bărcile, una lângă alta, după aceea așezau deasupra lor o punte de scânduri. Se fixa apoi o balustradă pentru ca animalele și caii de tracțiune să nu se sperie atunci când văd apa din râu. Un autor grec menționează că pe Tigru erau legate 37 de nave care permiteau traversarea râului. Când apărea un dușman ca Alexandru cel Mare, perșii ardeau bărcile ca să împiedice traversarea cursului de apă.

Satrapii

Pentru a controla provinciile, numite atunci „satrapii”, Marele Rege pune în fruntea lor guvernatori, cărora li se spunea „satrapi”. Fiecare satrap era responsabil cu întreținerea drumurilor și conducea un corp specializat de muncitori.

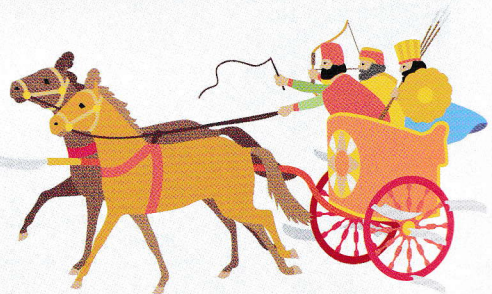
Drumuri care aveau mai mult un rol militar decât unul comercial

Pe astfel de drumuri se practica, în general, comerțul. Caravanele erau deseori escortate de soldați pentru mai multă siguranță. Cu toate acestea, din vremea respectivă lipsesc documente care să ajute la aprecierea amplitudinii pe care o luase



„Oriunde pe acest drum sunt case regale și hanuri frumoase: această cale este sigură și traversează teritoriul unor țări cu populație mare. Se ajunge mai întâi în Lidia și Frigia. La ieșirea din Frigia se află [fluviul] Halys; aici trebuia să treci prin niște porți ca să traversezi fluviul, dar există și o importantă fortăreață care oferă siguranța traversării. Se parcurge apoi Cappadocia, până la granița cu Cilicia, timp de douăzeci și opt de zile. La această frontieră se traversează două defilee și două fortărețe, după care se mai fac cincisprezece parasange și jumătate până la Cilicia, în trei zile. Eufratul, care se traversează cu barca, ține loc de graniță și separă Cilicia de Armenia. De la Sardes la Susa se fac în total o sută unsprezece zile.”

Herodot, *Istorie*, Cartea V-52



comerțul de acest fel, spre deosebire de cel de pe rutele fluviale și maritime, despre care există mai multe informații. De fapt, rutele terestre aveau mai mult un rol militar, așa cum atestă existența depozitelor de hrană și de apă, destinate adunării și trecerii armatelor.






Astăzi

Poșta și telecomunicațiile

Unele drumuri sunt dotate cu sisteme de semnalizare vizuală sau fonică: posturi de pază, nu foarte spațioase, dar înalte, care ușurează comunicarea cu ajutorul vocii, precum și posturi optice prin care se transmit mesaje vizuale cu focuri aprinse din loc în loc. Persanii creează, așadar, unul dintre primele sisteme de telecomunicații!

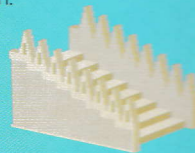
Drumurile regale persane au dispărut aproape în totalitate. Nefiind pavate, cu timpul urmele lor s-au șters.



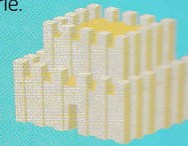
-  Drumul regal
-  Imperiul Persan
-  Soldați persani
-  Călăreți persani
-  Care persane



Persepolis este una dintre capitalele Imperiului Persan. La sfârșitul secolului al VI-lea î.H., Darius construiește aici palate superbe, ale căror ruine se pot vizita și astăzi. Arheologii au descoperit în aceste locuri tăblice de argilă. Unele dintre ele ne arată cum se ținea contabilitatea în timpul Marilor Regi, dar mai ales cum erau permisele de trecere obținute de oficiali pentru a putea călători.

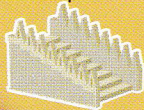


În prezent pe teritoriul Iranului, **Susa** era pe vremea aceea una dintre capitalele Imperiului Persan Ahemenid. Astăzi, nu a mai rămas nimic din acele vremuri de glorie.

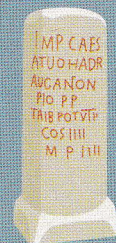


Cucerit de Cyrus, orașul **Sardes** (actualmente pe teritoriul Turciei) a fost complet distrus, în anul 547, de un cutremur, fenomen frecvent în această regiune.

- Pasargadae
- Persepolis



DRUMURILE ROMANE



Romanii domină un teritoriu vast în bazinul mediteraneean între secolul al III-lea î.H. și secolul al V-lea d.H. După ce unifică Italia, aceștia încep cucerirea Europei și a unei părți din Africa și Asia. Pentru a controla provinciile, încep construirea unei rețele gigantice de drumuri ce constă în: drumuri publice (principale) și drumuri marginale, care leagă orașele mici. La momentul lor de apogeu, această rețea de drumuri atinge o lungime de 150.000 km!

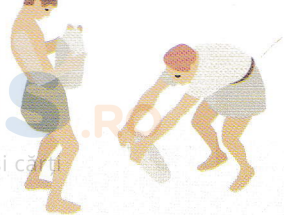
Drumurile aveau între 6 și 12 m lățime și permiteau trecerea simultană a două care. Cele mai importante rute erau pavate, dar altele, mai puțin strategice, erau acoperite doar cu nisip. Odată construite, erau plasate sub autoritatea unui funcționar, responsabil cu întreținerea lor.

Această rețea de drumuri permitea romanilor să asigure „pacea romană”, facilita deplasarea trupelor și efectuarea comerțului, extrem de activ între diferitele provincii. Așadar, la Roma se găseau bunuri aduse din toate cele patru colțuri ale Imperiului Roman (vin, cereale, alimente conservate...). Prosperitatea negustorilor romani se datora în parte existenței acestor axe de comunicare eficiente. La granițele Imperiului, erau instalate garnizoane și posturi vamale care preveneau incursiunile străine.

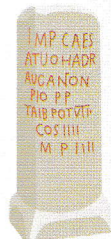
Pentru a garanta siguranța schimburilor comerciale și a călătoriilor, existau alte garnizoane care protejau drumurile. Cu toate acestea, deplasările erau periculoase, iar în zonele depărtate existau numeroși tâlhari. Drumurile se aflau sub protecția zeilor – în principal a lui Mercur, zeul comerțului și al călătoriilor –, în cinstea cărora au fost ridicate multe edificii.

Unde se află?





Pentru delimitarea traseului drumurilor, a fost constituit un corp de angajați calificați. Drumurile sunt construite în linie dreaptă, acolo unde este posibil, deoarece trebuie să fie scurte și rapide. Odată stabilit traseul, acestea sunt realizate pe porțiuni: armata începe construcția lor pe timp de pace, apoi ele vor fi terminate de sclavi sau de prizonieri.



Bornele miliare

Pentru ca voiajorii să nu se rătăcească pe drum, romanii construiesc, la intervale regulate, „borne miliare”. Aceste borne sunt niște cilindri din piatră – înalți de 2 până la 4 m și cu un diametru de 50 până la 80 cm –, bine înfipti în pământ.

Pe borne sunt inscripționate numele celui care a cerut construcția drumului, precum și distanța până la următorul punct de trecere, oraș sau până la următoarea frontieră. Deși nu erau amplasate sistematic, la fiecare milă romană (1.000 de pași, aproximativ 1,5 km), bornele miliare sunt într-un fel strămoșul actualelor borne kilometrice (care se găsesc la fiecare kilometru) și al panourilor indicatoare.

Podurile

Romanii sunt renumiți pentru tehnica folosită în construcția podurilor. În afară de apeducte (prin care aduc apa în oraș), romanii construiesc foarte multe poduri care traversează râurile. Pe cursurile de apă mici, se construiesc vaduri de macadam, iar pe cele mari, poduri de piatră impresionante. Unele dintre acestea sunt practicabile și astăzi, cum ar fi cel din Alcantara, Spania, construit în secolul I, în timpul domniei împăratului Traian.

Astăzi

Prezent mai există porțiuni din Via Appia, proprietatea Romei, unde încă se văd urmele lor din timpul Imperiului Roman. De-a lungul acestui drum, se găsesc catacombele primor comunități creștine din Italia și prima mănăstire miliară. În anul 191 î.H., Via Appia a fost restaurată până la Brindisi, unde încă există cele mai multe coloane care îi marchează capătul.



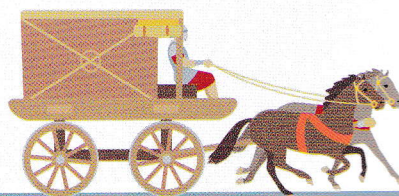
Toate drumurile duc la Roma?

La Roma, împăratul Augustus, unul dintre primii împărați romani, instalează în Forum „Milliarium Aureum” – borna aurită care marchează simbolic originea tuturor drumurilor romane. Aceasta indică distanța dintre Roma și principalele orașe ale Imperiului Roman. Nu toate rutele romane se îndreaptă spre Roma, iar proverbul „Toate drumurile duc la Roma!”, care vrea să spună că există mai multe modalități de a-ți atinge scopul, nu trebuie interpretat literal. Poate că acesta se referă și la faptul că drumurile romane din Italia, care sunt dispuse în stea, duc spre capitala Imperiului.



Popasurile și hanurile

Ca și în Persia, o rețea postală permite mesagerilor să parcurgă 75 km pe zi. La intervale regulate, de-a lungul drumurilor, călătorii se adăpostesc în hanuri. Aici mănâncă, se odihnesc, își îngrijesc caii sau își repară mijloacele de transport atunci când este necesar. La unele popasuri există și depozite pentru mărfuri. Însă unele dintre ele sunt atât de rău famate, încât uneori călătorii preferă să campeze în afara lor pentru a evita întâlnirile neplăcute.



Drumurile pavate



Pentru a spori rezistența și durabilitatea drumurilor, romanii încep să le paveze. Pământul este mai întâi nivelat, iar apoi acoperit cu mai multe straturi: un strat de pietre, două formate dintr-un amestec de ciment și ultimul strat de pava. Pentru a permite apei să se scurgă, drumul este bombat. Romanii construiesc în lateral trotuare pentru pietoni. Deși exista

acest model, drumurile nu sunt identice și se realizează din materialele care se găsesc pe plan local.

