

UN PROIECT INEDIT PENTRU CONSTRUCȚII DE ȘOSELE ÎN ȚARA ROMÂNEASCĂ ÎN PRIMA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XIX-LEA

Maria Dușu

Dezvoltarea economică a Țărilor Române la începutul sec. Al XIX-lea a impus îmbunătățirea mijloacelor și a căilor de comunicație, precum și a formării specialiștilor în domeniul topografiei¹.

Astfel, în anul 1813, ia ființă la Iași, școala lui Gheorghe Asachi care funcționează până în anul 1819. Aici se predau desenul, matematicile și cunoștințe de topografie. La București, în cadrul Școlii de la Sf. Sava, începând din anul 1818, pe lângă cursurile de literatură, matematică și limba română, Gheorghe Lazăr predă și cunoștințe de topografie însoțite de lucrări practice pe teren².

Regulamentul Organic a fost prima legiuire care a prevăzut măsuri și mijloace pentru construcția unor șosele în Țara Românească și în Moldova.

La Academia Mihăileană, în anul 1834, se înființează un curs de ingineri³, viitori specialiști în elaborarea unor hărți și planuri de amenajare și construcție de drumuri. Printre acestea se află și proiectul⁴ datat 9 iunie 1843 și întocmit de maiorul R. Borroczyn, proiect ce constituie obiectul studiului nostru.

Rudolf Arthur baron von Borroczyn⁵, ofițer rus de origine germană, s-a stabilit în Țara Românească, după ce a participat la războiul ruso-turc din anii 1828–1829. Din Rezoluția dată reînnoirii cererii de „împământenire” din anul 1835, reiese că el „este în

¹ V. Nicolau, Tr. Mătăsaru, *Scurt istoric al dezvoltării învățământului în construcție*, în Buletinul Științific al Institutului de Construcții, 9/1962, p. 9.

² Idem.

³ Idem.

⁴ Arhivele Naționale, mss. 1425, p. 1.

⁵ Fl. Georgescu, *Marele plan al orașului București ridicat de maiorul Borroczyn între 1844–1846*, în Materiale de istorie și muzeografie, I, București, 1964, p. 43.

slujbă din anul 1832”⁶, R. Borroczyn având funcția de inginer topograf în cadrul miliției pământene⁷.

În anul 1836, în timpul domniei lui Alexandru Dimitrie Ghica, el este înaintat la gradul de maior, devenind aghiotant al domnitorului⁸. În această calitate, Borroczyn figurează în „tabla pentru cheltuielile statului”, cu o leafă⁹ de lei 11.715 în anii 1839 și 1849, iar în anul 1842 primea 11.475 lei¹⁰.

La începutul lunii iulie 1843, R. Borroczyn este „slobozit din slujba ostășească” după cum se spune în documente¹¹, împreună cu Emanoil Filipescu, Iosif Bureli și alții. De la această dată îl vom găsi făcând parte din secția inginerescă creată pe lângă Departamentul Treburilor din Înăuntru¹².

Ca inginer topograf, el a întocmit mai multe planuri, printre care: *Planul moșiei Băneasa*, în anul 1832; *Planul orașului Brăila*, în anul 1834, în urma dispoziției primite de la generalul Kiseleff¹³; *Planul hanului Constantin Vodă*¹⁴; cel mai cunoscut fiind *Planul orașului București*, întocmit între anii 1844–1846, la cererea domnitorului Gheorghe Bibescu. Acesta este unul dintre cele mai complete planuri ale Bucureștiului¹⁵.

Ca urmare a cunoștințelor tehnice topografice dovedite cu prilejul întocmirii acestui plan, la 30 iunie 1846 el este numit șef al secției ingineresti – partea tehnică, înlocuindu-l pe polcovnicul Vladimir de Blaremburg, decedat¹⁶.

Lucrarea întocmită de Borroczyn, datată 9 iunie 1843, se intitulează: „Proiect pentru construcția de șosele în Valahia, cu o hartă a așezării Valahiei sub lit. A., un plan cu 5 profile pentru construcția de șosele sub lit. B și un deviz al cheltuielilor de construcție sub lit. C.”¹⁷. În urma cercetărilor efectuate la Arhivele Naționale, la Cabinetul de hărți și planuri al Bibliotecii Academiei Române și la Institutul de Construcții, nu am găsit anexele menționate (harta, planul cu cele 5 profile și devizul cheltuielilor), astfel încât, harta are o semnificație deosebită, completând imaginea noastră asupra activității maiorului Borroczyn.

Unul din motivele pentru care acest plan a rămas doar un simplu proiect (text redactat în limba franceză), poate fi și faptul că a fost întocmit cu o lună înainte de eliberarea sa din armată și numirea în cadrul secției ingineresti, pentru a conduce lucrările de ridicare a planului orașului București.

⁶ Arhivele Naționale M.A.I. – Adm. 1/1835, p. 483, 484, 492. Maiorul Borroczyn a cerut din nou „împământinirea” în anul 1856, cf. Arhivele Naționale M.A.I. – Adm. 32/1856, p. 255.

⁷ Fl. Georgescu, *op. cit.*, p. 44.

⁸ Idem.

⁹ Analele parlamentare ale României, anul 1839, tom XI, partea I și anul 1840, p. 722.

¹⁰ Idem, anul 1844, tom XIII, partea I, p. 159.

¹¹ Buletin Gazeta Oficială, 61/1843, p. 842.

¹² Fl. Georgescu, *op. cit.*, p. 44.

¹³ Idem.

¹⁴ N. Stoicescu, *Vechi monumente bucureștene*, în *Materialele de istorie și muzeografic*, I, București, 1964, p. 347.

¹⁵ Fl. Georgescu, *op. cit.*, p. 44.

¹⁶ Idem.

¹⁷ Arhivele Naționale, mss. 1425, p. 1 (lb. franceză).

În prima parte a proiectului, Borroczyn prezintă, traseul șoselei propuse pentru construcție. Ea traversează Țara Românească începând de la Focșani prin Slam-Râmnic, Buzău, Ploiești, Târgoviște, Pitești, Stăneți (probabil Stănești), Craiova, până la Cerneți¹⁸, care reprezintă în fapt linia pe care se aflau orașele principale, având deci importanța economică, comercială și militară.

Borroczyn arată că din acest traseu pornesc cinci ramificații principale: Ploiești-București-Giurgiu, Ploiești-Brașov până la frontiera Slam-Râmnic-Brăila, Pitești-Câineni prin Râmnic pe Olt, Precum și Pitești-București¹⁹.

Astfel, șoseaua proiectată pentru construcție, împreună cu ramificațiile respective lega centrele populate ale Țării Românești, constituind principalele căi ale comerțului intern și extern. Ea se suprapune drumurilor de poștă²⁰ existente în jurul anului 1843, care erau într-o stare deplorabilă, după cum reiese și din scrisoarea lui Ioan Ghica către Vasile Alecsandri, referitoare la călătoria ce o face acesta de la București la Iași cu poșta, în jurul anului 1841. Acesta spunea: „la barieră (fiind vorba de aceea a Bucureștilor) se isprăvise caldarâmul și o luam pe șleau²¹, cu roatele în noroi până la bucea, caii la pas și surugii croindu-le cu bicele la dungi bășicate pe spinare... picioarele cailor pocneau de câte ori ieșeau din noroiul gros, cleios și adânc”²².

Imaginea șoselei proiectate de Borroczyn era de 416.200 stânjeni, aproximativ 937 km, la care se adaugă 30.000 stânjeni, aproximativ 60 km de șosea, construiți între Râmnic și Câineni²³.

Din cauza transportului efectuat în țara noastră în acea vreme, în cea mai mare parte cu carul cu boi, Borroczyn arată că e necesar să se construiască șosele cu o fundație cât mai rezistentă. De aceea el propune în proiectul său două dintre metodele cele mai folosite în statele Europei occidentale, pentru construirea de drumuri și șosele, și anume, Mac Adam și Pfeil, arătând că la noi acestea nu se pot folosi decât combinate, în funcție și de distanța carierelor de piatră²⁴. Borroczyn indică obținerea pietrei de construcție din munții care erau apropiați de șoseaua proiectată pentru construcție.

În continuare sunt dezvoltate în proiect, o serie de detalii privitoare la etapele construcției²⁵.

În partea a doua a proiectului, R. Borroczyn prezintă forța de muncă și uneltele ce vor fi folosite, de asemenea el face calculul materialelor și a cheltuielilor pe o distanță de 4.000 de stânjeni²⁶.

¹⁸ Idem, p. 2.

¹⁹ Idem, p. 3.

²⁰ Cf. *Harta Țării Românești cu traseele poștelor pe anul 1837*, care se află Cabinetul de hărți și planuri al Bibliotecii Academiei Române.

²¹ Șleau = drum mare.

²² Al. Cebuc, *Din istoria transporturilor de călătorii în București*, București, 1963, p. 50.

²³ Arhivele Naționale, mss. 1425, p. 5, un stânjen = 2.02 m.

²⁴ Idem.

²⁵ Idem, p. 6-7.

²⁶ Idem, p. 8.

Regulamentul Organic prevedea împărțirea drumurilor din Țara Românească în două categorii: cele „mari”, care legau șoselele între ele, și cele „mici” care legau satele între ele sau răspundeau la drumurile mari²⁷.

Refacerea și întreținerea drumurilor „mari” reveneau statului, iar a celor „mici”, satelor din vecinătate. Birnicii erau obligați să presteze șase zile de lucru la drumuri, patru cu palmele și două cu carul, cifra care, în realitate, era depășită, ajungându-se la 10–12 zile de muncă.

În proiectul său, Borroczyn demonstrează că munca țăranilor sub formă de corvoadă, cu ziua, nu este rentabilă mai ales când aceștia locuiesc la o distanță mare de șoseaua în construcție. De aceea spune el, că aceștia sunt mai mulțumiți să plătească bani pentru cele șase zile de corvoadă, bani folosiți pentru angajarea unor muncitori. El spune că în Țara Românească, sunt 291.029 familii de cultivatori, obligate să presteze cele șase zile de corvoadă, ceea ce înseamnă 3.879,887 praștii²⁸.

Pentru buna desfășurare a lucrărilor de construcție, Borroczyn arată că terasamentul și prețuirea șoselei trebuie împărțită pe echipe de 20–30 oameni, iar metri cubi de piatră cioplită pe cap de om. Numai în acest fel muncitorii vor lucra mai bine, terminând mai repede porțiunea de șosea încredințată spre lucru. Dacă statul folosește corvoada, atunci el trebuie să achiziționeze utilajele necesare²⁹, deoarece nu toți țăranii au lopeți, târnăcoape sau roabe pentru căratul pământului și a pietrișului pe distanțe mici.

Statul poate organiza munca așa cum se arată mai sus, cu condiția ca atunci când țăranul a efectuat metri cubi de piatră cioplită sau de construcție a șoselei, care corespund celor șase zile de corvoadă în zile mai puține, să fie lăsat liber. Astfel țăranii nu-și vor da silința să termine mai repede și va fi necesară o forță de muncă de trei-patru ori mai mare.

Folosirea corvezii implică totuși cheltuieli pentru personalul tehnic și de conducere care se ridică după cum se arată în proiect la 434.000 piaștri ajungând până la 620.000 piaștri³⁰.

În încheiere, Borroczyn susține că, dacă „stăpânirea” nu acceptă acest proiect, atunci se vor putea face drumuri bătătorite de vară care sunt mai ieftine.

Din cercetările efectuate în diferite fonduri ale Arhivelor Statului nu am putut afla dacă acest proiect a fost acceptat sau nu, după cum nu avem nici date în legătură cu dispoziția întocmirii lui. Se poate deduce însă, că proiectul a fost cerut de către domnitor, Borroczyn fiind cunoscut ca inginer topograf, fapt pentru care este numit în comisia pentru ridicarea Planului cel mare al orașului București.

Acest proiect poate fi considerat un model de organizare modernă și eficientă a muncă, la standardele europene de la mijlocul secolului al XIX-lea, prin folosirea materialelor de construcție din țară și a forței de muncă locale, specializată și plătită (în

²⁷ Rolland Eminent, *Din istoria drumurilor*, II, București, 1957, p. 36.

²⁸ Arhivele Naționale, mss. 1425, p. 10.

²⁹ Idem.

³⁰ Idem.

locul corvezilor obișnuite), astfel încât întreaga lucrare să fie realizată temeinic și cu cele mai mici cheltuieli pentru stat.

El nu a fost aplicat, probabil nici nu a fost înaintat domnitorului spre aprobare, iar baronul Borroczyn s-a ocupat de elaborarea *Planului orașului București*.

În anul 1845 este aprobat Planul construcțiilor liniilor mari din Țara Românească a arhitectului Balzona din Triest, care avea să lege Bucureștiul cu Orșova prin Pitești, Slatina, Craiova, cu Focșani, cu Brăila, cu Sibiul prin Căineni și cu Brașovul prin valea Prahovei. Construcția lor a fost făcută în mai multe etape, în decursul anilor: 1846, 1847, 1848 cu forța de muncă gratuită a clăcașilor³¹. Iar între anii 1849–1850, între Predeal spre Izvor și de la Comarnic spre Izvor cu zile de prestație și apoi cu plată³², care erau mai rentabile, după cum, de altfel, propusese și Borroczyn în proiectul său.

În anul 1852, guvernul Țării Românești se adresează guvernul francez, cerându-i un inginer care să organizeze Serviciul de poduri și șosele³³. Astfel, vine în țară inginerul Leon Lalonne, care a înființat la noi prima Școală de Poduri și Șosele³⁴, făcând posibilă pregătirea specialiștilor români. Aceștia au avut o contribuție importantă la executarea drumului național București-Brașov³⁵ și a altor drumuri din țară noastră în special după 1860³⁶.

Considerăm că proiectul maiorului Borroczyn, analizat în acest studiu, este important pentru istoria topografiei românești, mai ales că și în vremurile noastre, drumurile și construirea lor sunt încă o problemă.

SUMMARY

An Original Project Concerning the Building of Roads in Wallachia, During the First Half of the 19th Century

The authoress presents the map of several roads-to-be planned to be built in Wallachia by mid 19th century. The map is dated June 9th, 1843, and is accompanied by modern solutions in road-building technologies and by the efficient planning of the works. The map was drawn by a Russian officer of German origin, Major Rudolf Arthur baron von Borroczyn, who settled in Wallachia after the Russian-Turkish war (1828–1829). As a topographer engineer, he drew many plans, among which we cite those of the Bănăsea estate (1832), of the Brăila town the plan of the Constantin Vodă inn (1834) (the most important one, till the present day), the map of the city of Bucharest.

³¹ Idem, p. 11.

³² *Istoria României*, III, București, 1964, p. 979.

³³ Ing. Rolland Eminet, *op. cit.*, p. 87.

³⁴ Idem, p. 39.

³⁵ Idem.

³⁶ După anul 1862, lucrările de șoseluire s-au dezvoltat rapid ajungând la 775 km, în 1887 la 12.931 km, iar în anul 1905 la 26.426 km, cf. Rolland Eminet, *op. cit.*, p. 40.

