Crisia

vol. LI, Supliment nr. 1, 2021

Vocație și devotament profesional

Studii în onoarea lui Aurel Chiriac la 70 de ani

Gabriel Moisa • Ioan Goman • Sorin Șipoș
(coordonatori)

Editura Muzeului Țării Crișurilor,
Oradea, 2021

VIAGGIATORI STRANIERI NEI PRINCIPATI ROMENI E MEZZI DI TRASPORTO UTILIZZATI (1710-1810)[1]

Sorin ȘIPOȘ*

FOREIGN TRAVELERS IN THE ROMANIAN PRINCIPALITIES AND THE MEANS OF TRAVEL THEY USED (1710-1810)

Abstract

The foreign travelers chose their preferred means of transport through the Romanian Principalities depending on their direction of entry and on their financial possibilities. If the entry into the Principalities was made by crossing the Danube or another water course located on the border, the voyagers used boats, skiffs or ferries. If, on the contrary, they entered the country on land, then this was done by stagecoach, carriage, on horse or on foot (in mountainous areas, due to the precarious and undeveloped road networks).

It was much more dangerous to cross from Transylvania to the Romanian Principalities, and maybe this is the reason why few descriptions of the passes that connect these two countries were kept. However, probably the most important thing is that most of the travelers' descriptions of their experiences when crossing the Carpathian Mountains are marked by emotional intensity.

High-ranking figures coming to the Romanian Principalities, considering the number of voyagers who left accounts, were few and enjoyed the princes' support. The crossing of the country, generally speaking, and of the border, in particular, became true displays of force, meant to show the power of the country the travelers came from.

In extraordinary situations, even if one possessed all the modern means of travel, in the case of floods or snowfalls, or when crossing the Carpathian passes, the peregrines' situation could get very complicated, their accounts reflecting the emotions they felt during those moments.

Keywords: *Romanian Principalities, foreign travellers, voyagers, Transylvania, Carpathians, means of transport*

I. Introduzione

Alla fine del XVII secolo, con l'inclusione nelle frontiere dello Stato austriaco delle province che anteriormente erano appartenute all'Ungheria, assistiamo a un

* University of Oradea, e-mail: sorin.sipos@yahoo.com

[1]This study was published in Romanian, in an extended version, in Iulian Boldea (Editor), The Shades of Globalisation. Identity and Dialogue in an Intercultural Word. History, Political Sciences, International Relations, Arhipeleag XXI Press, Targu Mures, 2021, p. 8-20.

ridisegnamento della cartina dell'Europa nei suoi confini a Sud e a Est a seguito delle sconfitte subite dall'Impero ottomano[2]. Evidentemente, questi eventi hanno attratto l'attenzione degli uomini politici, dei militari, dei rappresentanti ecclesiastici e degli intellettuali interessati alle realtà degli spazi recentemente riconquistati dal cristianesimo. I Principati romeni, come anche gli Stati vicini, erano tornati al centro dell'attenzione delle grandi potenze europee man mano che i territori occupati dai turchi venivano liberati dall'esercito dell'Impero asburgico[3]: gradualmente, l'Europa riconquistava, dopo alcuni secoli, territori che, per l'origine degli abitanti, per la lingua e le tradizioni ivi presenti le appartenevano. Il problema che si pone è se gli abitanti di queste terre si sentissero ancora legati alla cultura e alla civiltà dell'Europa occidentale, dopo un periodo di dominazione ottomana. Per rispondere a questa domanda ci appelleremo a fonti documentarie esterne, alle annotazioni dei viaggiatori stranieri sui Principati romeni. Ci interessa in questo studio vedere come veniva percepito il mondo romeno dei tre principati, attraverso gli occhi e la mente dei viaggiatori stranieri.

Nella presente ricerca intendiamo, in generale, cogliere come le realtà del territorio romeno sono riflesse negli appunti di viaggio degli stranieri che hanno attraversato i Principati romeni[4]. In una prima fase, tenteremo di identificare e analizzare i luoghi attraverso i quali i viaggiatori stranieri penetravano nello spazio romeno e, in particolare, i mezzi di trasporto utilizzati[5].

---

[2]Vedi Călin Felezeu, *Statutul Principatului Transilvaniei în raporturile cu Poarta Otomană (1541-1688)*['Lo Statuto del Principato di Transilvania nelle relazioni con la Porta ottomana (1541-1688)'], Cluj-Napoca, 1996, p. 107-119; David Prodan, *Supplex Libellus Valachorum. Din istoria formării naţiunii române*, Bucureşti, 1984, p. 134; Mathias Bernath, *Habsburgii şi începuturile formării naţiunii române*, Cluj, 1994, p. 87

[3]*Istoria românilor*, vol. VI, *Românii între Europa clasică şi Europa luminilor (1711-1821)*. Coordonatori: Dr. Paul Cernovodeanu, Prof. univ.dr. Nicolae Edroiu. Secretar ştiinţific: Constantin Bălan, p. 13-30. Vedi anche Leonid Boicu, *Principatele Române în raporturile politice internaţionale (1792-1821*), edizione a cura di Victor Spinei, Iaşi, 2001, 327p.; Veneamin Cioban, *La graniţa a trei imperii*, Iaşi, 1998, 204p.

[4]Vedi l'analisi eccezionale realizzata da Sorin Mitu sulle direzioni di ricerca e i principali contributi per gli studi di imagologia in Romania, in Sorin Mitu, *Transilvania mea. Istorii, mentalităţi, identităţi*, Iaşi, 2013, p. 93-98. Neagu Djuvara, *Între Orient şi Occident. Ţările Române la începutul epocii moderne (1800-1848)*. Traduzione di Maria Carpov, Bucureşti, 1995, p. 41-58. Pompiliu Eliade, *Influenţa franceză asupra spiritului public în România. Originile. Studiu asupra stării societăţii româneşti în vremea domniilor fanariote*. Traduzione dal francese di Aurelia Dumitraşcu. Ediţia a II-a integrală şi revizuită, Bucureşti, 2000, p. 121-125. Gilles Bertrand, „Voyager dans l'Europe des années 1680-1780", in*Les circulations internationales en Europe, années 1680- années 1780*, Sous la direction de Pierre-Yves Beaurepaire et Pierrick Pourchasse, Rennes, 2010, p. 243. Vedi per il viaggio nel Medioevo il lavoro di Jean Verdon, *Voyager au Moyen Age*, Paris, 2007, 385p.

[5] Un'interessante descrizione dei tipi di frontiera in Europa, invero per le realtà a noi contemporanee, si trova in Mircea Brie, Ioan Horga, „Le frontiere europee – espressioni dell'identità", in*Transylvanian Review*, Vol. XXIII, Supplement, No. 1, 2014. *Categorie europee. Rappresentazioni Storiche e Letterarie del ´Politico´*. Edited by Sorin Şipoş, Federico Donatiello, Dan Octavian Cepraga, Aurel Chiriac, Cluj, 2014, p. 202-216. Più vicino al nostro tema di ricerca è lo il volume coordinatoda Romaniţa Constantinescu, *Identitate de frontieră în Europa lărgită. Perspective comparate*, Iaşi, 2008, 349p. Vedi, anche, Robert Muchembled, „Introduction: Frontières vives: la naissance du Sujet en Europe (XVe - XVIIe) siècle", în *Frontiers of Faith. Religious Exchange and the Constitution of Religious Identities 1400-1750*. Edited by Eszer Andor and István György Tóth, Budapest, 2001, p. 1-8.

Prima di analizzare le informazioni contenute nelle memorie, nei diari, nelle relazioni e nelle corrispondenze dei viaggiatori stranieri, è nostro dovere precisare la metodologia di ricerca. In un primo livello di analisi, ci siamo proposti di identificare i viaggiatori che hanno attraversato il territorio romeno e hanno lasciato note documentarie. Sotto la nozione di viaggiatori intendiamo sia coloro che hanno avuto come punto finale del loro percorso i Principati romeni sia coloro che hanno solo transitato in questo territorio, ma che ci hanno lasciato dei resoconti sul mondo romeno.

Nel periodo analizzato, ovvero gli anni tra il 1710 e il 1810, si sono identificati i racconti di viaggio di 171 stranieri che hanno percorso lo spazio romeno.

È importante per la nostra investigazione anche stabilire la direzione da cui penetrano nel territorio romeno, per comprendere l'atteggiamento che essi assumono nel momento in cui attraversano la frontiera. Per quanto riguarda il luogo da cui essi iniziano il viaggio e la direzione da cui entrano nei Principati, abbiamo un numero di 93 viaggiatori che vengono dall'Europa occidentale e del Nord e 66 che vengono invece dall'Impero ottomano e dall'Impero zarista. Il risultato ottenuto riflette in una certa misura il rapporto di forze tra le grandi potenze e l'interesse di queste per lo spazio romeno nel periodo analizzato. La maggioranza è composta da viaggiatori che vengono dall'Europa occidentale o del Nord, riflettendo dunque l'interesse che tali stati avevano per lo spazio romeno[6]. È rilevante per noi anche la direzione di accesso nei Principati romeni. Bisogna precisare che, dei 171 viaggiatori di cui abbiamo notizie fino ad ora, 89 sono solo transitati in questo territorio, mentre 81 hanno avuto come destinazione i Principati.

II. Viaggiatori stranieri nei principati e mezzi di trasporto utilizzati

I viaggiatori stranieri sceglievano i mezzi di trasporto con cui attraversavano lo spazio romeno in funzione della direzione da cui entravano nei Principati Romeni e delle proprie possibilità finanziarie. Se l'accesso avveniva con l'attraversamento del Danubio o di un altro corso d'acqua sulla frontiera, utilizzavano grandi imbarcazioni, barche, *șeice* (barche a vela a fondo piatto), *luntre* (barche a remi a fondo piatto) o battelli (*bac*)[7]. Se, al contrario, l'accesso avveniva dalla terraferma, allora viaggiavano in diligenza, carrozza, carrozza chiusa o carretto[8], a cavallo o a piedi, nelle zone montane, a causa

---

[6] Andrei Oțetea, *Scrieri istorice alese*, prefață de acad. David Prodan, ediție și studiu introductiv de Florin Constantiniu și Șerban Papacostea, Cluj-Napoca, 1980, p. 69-176. Vlad Georgescu, *Mémoires et projets de réforme dans les Principautés roumaines, 1769–1830*,București, 1970. Pompiliu Eliade, *Influența franceză asupra spiritului public în România. Originile. Studiu asupra stării societății românești în vremea domniilor fanariote*. Traduzione dal francese di Aurelia Dumitrașcu. Ediția a II-a integrală și revizuită, București, 2000, p. 176-198; Jean Nouzille, „La diplomatie française et les Principautés au début du XIXe siècle", in*Revue Roumaine d'Histoire*, tome XXXVIII, no. 1-4, janvier-décembre 1999, p. 3-36.

[7]Pavel Mircea Florea, *Transporturile în Țara Românească (secolul XIV-XIX)*, București, Editura Academica, 2002, p. 167.

[8]*Călători străini despre Țările Române*. Serie nouă, vol. I (1801-1821), volum îngrijit de Georgeta Filitti, Beatrice Marinescu, Șerban Rădulescu-Zoner, Maria Stroia (secretar de volum). Redactor-responsabil Paul Cernovodeanu, Editura Academiei Române, București, 2004, p. 15. În continuare (*Călători străini despre Țările Române*, Serie nouă, I), Pavel Mircea Florea, *op.cit*., p. 158-179; Marius Chelcu, *Drumuri și orașe în Moldova secolelor XVI-XVIII. Câteva observații*, în *Civilizația urbană din spațiul românesc în secolele XVI-*

della precarietà e della difficoltà delle vie di comunicazione. Dai racconti di alcuni viaggiatori abbiamo anche informazioni riguardo i mezzi di trasporto e le stazioni di posta dei Principati romeni, dove si cambiavano i cavalli e i viaggiatori riposavano[9]. Anche se non disponiamo di numerose informazioni lasciateci dai viaggiatori sul passaggio in Transilvania e nei due Principati al di là dei Carpazi, abbiamo, tuttavia, quasi per ogni viaggiatore, informazioni sui mezzi di trasporto e sulle strade percorse. Per questo, ci siamo proposti di descrivere in questo studio le modalità di viaggio nei tre Principati, di cogliere le esperienze e gli stati d'animo dei viaggiatori in rapporto ai mezzi di trasporto da loro utilizzati e alle strade percorse nei loro spostamenti. La presentazione delle relazioni di viaggio è stata fatta in ordine cronologico, iniziando dall'accesso nei Principati verso il luogo di destinazione, in modo da cogliere le continuità e le discontinuità esistenti nello spazio romeno; inoltre, al fine di permettere al lettore di entrare nell'atmosfera dell'epoca, abbiamo introdotto nel testo alcune citazioni dei resoconti di viaggio. Non tutti i viaggiatori hanno sentito la necessità di descrivere i luoghi da cui sono penetrati nei Principati o i mezzi di trasporto utilizzati: per tale ragione, laddove ho trovato annotazioni in questo senso, non ho esitato a sfruttarle al massimo.

I rappresentanti delle grandi potenze utilizzavano nei loro viaggi cocchi, berline (*rădvane*), calessi e carrozze, poiché disponevano dei mezzi finanziari per pagarli e della generosità dei signori fanarioti, attenti nei confronti dei rappresentanti diplomatici che attraversavano le loro terre[10]; i viaggiatori che non dispongono di consistenti risorse finanziarie utilizzano invece la carrozza postale e i cavalli di posta, per l'attraversamento dei Principati romeni[11].

Nelle note di Stephan Ignaz Raicevich, che ha trascorso alcuni anni nei Principati danubiani nella seconda metà del XVIII secolo, troviamo numerose informazioni sulle modalità di viaggio in Valacchia e in Moldova. Raicevich ci ha lasciato i seguenti dati:

> In entrambi i Principati le poste sono a circa quattro ore di distanza tra loro e devono avere a disposizione molti cavalli per ordine della Porta e per agevolare i suoi funzionari, che non pagano niente e che, per il più piccolo ritardo o per capriccio, massacrano di botte i mastri di posta e i postiglioni, costringendoli a correre con disperazione. Quando passa una persona di riguardo, il signore è obbligato a dargli carrozze chiuse buone e un gran numero di altre carrozze. Ogni servitore ne prende una per sé e un'altra per la sua sella e il suo bagaglio, cosicché in simili circostanze si usano da 70 a 80 cavalli. In ogni stazione di posta, oltre ai cavalli appositamente scelti, che deve cambiare ogni anno, il

XVIII. Studii și documente, volum editat de Laurențiu Rădvan, Iași, Editura Universității „Al.I. Cuza", 2006, p. 159.

[9] Vedi Ala Movileanu, *Hanuri și cârciumi la drumul mare* (I), în *Buletin Științific. Revistă de Etnografie, Științele Naturii și Muzeologie*, volum 27, Chișinău, 2017, p. 33-42; Idem, *Hanuri și cârciumi la drumul mare* (II), în *Buletin Științific. Revistă de Etnografie, Științele Naturii și Muzeologie*, volum 31, Chișinău, 2019, p. 34-39.

[10] Pavel Mircea Florea, *op.cit*., p. 167.

[11] *Ibidem*, p. 177.

signore prende anche cavalli dai contadini, ad un prezzo da nulla, e così si moltiplica il numero di violenze e soprusi"[12].

Il sistema delle poste dei due principati era diverso da quello esistente in Transilvania.

Le poste erano posizionate a distanza di qualche ora le une dalle altre, tanto quanto bastasse per far resistere i cavalli ad una marcia forzata[13]. Spesso, i viaggiatori erano serviti alle stazioni di posta in funzione dei capricci e dell'arbitrio dei funzionari signorili, che si comportavano con brutalità. I funzionari signorili o quelli ottomani, non poche volte, se non erano disponibili cavalli di cambio alla posta, li confiscavano ai contadini[14].

Gli inviati delle grandi potenze e le persone vicine al principe avevano agevolazioni speciali da parte della signoria. I funzionari signorili facevano tutto quello che era in loro potere per trasportare in sicurezza il viaggiatore a destinazione sulle strade dissestate dei due Principati.

Informazioni molto più complete sui mezzi di viaggio della Transilvania le troviamo nei dati di Johann Lehmann (Christopher Seipp), che descrive il viaggio tra Pressburg (Bratislava) e Sibiu. Il direttore di teatro ha viaggiato molto in Occidente e in Transilvania nel corso degli anni, diventando pratico delle strade, dei mezzi di trasporto e degli alloggi del posto. In più, le sue descrizioni sono pertinenti, equilibrate, redatte in una forma chiara e in un linguaggio piacevole. Anche se la descrizione di viaggio realizzata da Johann Lehmann riguarda solo la Transilvania, è importante per l'economia della ricerca, perché ci presenta informazioni su come si viaggiava dalle regioni centrali verso le regioni orientali dell'Impero asburgico:

L'utilizzo della posta speciale è, come dappertutto, la più comoda, più rapida e più economica [poiché si utilizzano meno le locande]. Da Pressburg a Sibiu sono 50 stazioni di posta (100 miglia). [Il viaggio si può fare in 8 giorni. Per ogni cavallo si paga una mancia sempre con 1 *gulden*. Aldilà del Tibisco, in Banato, puoi utilizzare la *Cambiatură.* Questo tipo di posta è molto economico: se hai un ordine scritto, paghi per un cavallo in una stazione 17 *creițari*. Se non hai un simile ordine paghi 24 *creițari* per cavallo e una mancia di 7, 10, 20 *creițari*, a seconda di quanto sei soddisfatto del servitore della posta. Questo tipo di posta ha la seguente particolarità umiliante: il cocchiere non ha un corno da suonare e deve, quindi, farsi di lato ogni volta che incontra qualcuno con un corno e, come se non bastasse, anche spiacevole perché si ricevono i cavalli peggiori. […] La diligenza va solo una volta al mese, direttamente da Pressburg a Sibiu. Quando c'è maltempo, va ancora più di rado. Due volte al mese va a Timișoara. Pochi viaggiatori utilizzano questo

[12]Ignatz Stephan Raicevich, *Osservazioni Storiche, Naturalia e Politiche intorno la Valachia e Moldavia*, Napoli, 1788,p. 215-216; *Călători străini despre Țările Române*, vol. X, partea a I-a, volum îngrijit de Maria Holban, Maria M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, Paul Cernovodeanu (redactor-responsabil), Editura Academiei Române, București, 2000, p. 507. (d'ora in avanti *Călători străini despre Țările Române*, X_1).
[13] Alexandru Cebuc, *Din istoria transportului de călători în București*, București, 1962, p. 26.
[14] Pavel Mircea Florea, *op.cit*., p. 229.

mezzo di trasporto rapido e comodo, perché va giorno e notte ed è effettivamente costoso. Le diligenze locali sono talmente tante su questa strada, che puoi averle in ogni stagione a portata di mano, quasi ogni giorno fino a Timișoara. […] Da Timișoara a Sibiu, puoi utilizzare la diligenza locale solo d'estate e nemmeno allora sempre [Questa diligenza ha una capienza di 7 persone. È preferibile cambiare la diligenza locale a Timișoara]. I cocchieri di Timișoara conoscono meglio i monti, i loro forti cavalli si inerpicano meglio e in modo più sicuro. Esiste anche un altro modo di viaggiare, più economico, per i viaggiatori soli, da Pest a Sibiu e Brașov, con i carrettieri romeni. Molte persone, in speciale i mercanti greci, viaggiano in modo davvero economico, secondo il vecchio uso. Negoziano con i carrettieri romeni. Questi coprono i propri carri con una struttura in vimini e tessuti spessi e li difendono in questo modo dalla pioggia. Gli costa pochissimo e non hanno l'uso di fermarsi nelle locande. Danno ai cavalli il pasto di mezzogiorno e lo consumano loro stessi all'aperto, nelle vicinanze di un villaggio, dove solitamente sostano, anche il pernottamento è simile. Il viaggiatore che essi accompagnano si porta il proprio cibo, da bere e il letto, e viaggia su grandi distanze ad un costo ridotto. I mercanti solitamente portano con sé una piccola tenda e stoviglie per cucinare. La maggior parte viaggia molto spesso insieme e conosce bene la zona"[15].

L'organizzazione del sistema di Poste dell'Impero asburgico, come si può osservare, era diversa da quella in vigore nei Principati al di là dei Carpazi: in Transilvania erano presenti mezzi di trasporto diversi. A seconda della rapidità con cui voleva spostarsi, del confort che desiderava e del denaro di cui disponeva, il viaggiatore poteva scegliere con cosa viaggiare. Oltre alla posta rapida, si utilizzavano le diligenze che venivano da Pressburg a Sibiu, una volta al mese, mentre da Pressburg a Timișoara, due volte al mese. Sulla rotta Timișoara-Sibiu si potevano anche utilizzare diligenze locali, che passavano quasi ogni giorno.

Il direttore di teatro ci offre informazioni anche sulle carrozze e i cocchieri, il numero di persone che poteva entrare in una carrozza o diligenza, il tempo di percorrenza tra Pressburg e Sibiu o Timișoara, la distanza in miglia e il prezzo di un viaggio. Tra le peculiarità descritte da Johann Lehmann rimarchiamo anche la maniera in cui si annunciava all'epoca la diligenza rapida, con un corno, al suono del quale gli altri mezzi di trasporto sulla strada dovevano fare posto. In questo modo è passata dal Banato alla Transilvania Christine Reinhard, nell'anno 1806[16]. Secondo Johann Lehmann (Christopher Seipp) da Timișoara a Sibiu c'erano 17 stazioni di posta.

---

[15]Johann Lehmann, *Johann Lehmanns Reise von Preßburg nach Hermannstadt in Siebenbürgen*, Dünkelspiel u. Leipzig, 1785, p. 41-42; *Călători străini despre Țările Române*, X_1, p. 559-560.

[16] „Gli equipaggi ci aspettavano; otto cavalli erano attaccati su due fila ad ogni carrozza e guidati da un solo cocchiere che suonava nello stesso tempo anche il corno. Queste persone fanno davvero bene il proprio lavoro.Tuttavia, i ronzini, scarni, avanzavano lentamente e poiché la strada era stata dissestata dalla pioggia siamo arrivati tardi a Orăștie". *Lettres de Madame Reinhard a sa mère, 1798-1815: une femme de diplomate / traduites de l'allemand et publiées pour la Société d'histoire contemporaine, par la Baronne de Wimpffen, née Reinhard, sa petite-fille*,Paris, 1901, p. 190-191; *Călători străini despre Țările Române*, Serie nouă, I, p. 282.

I mercanti e le persone con entrate modeste utilizzavano il carro coperto dei romeni, essendo questi ultimi buoni conoscitori delle strade transilvane. I viaggiatori che optavano per l'utilizzo del carro avevano spese basse, mentre i pasti e il pernottamento avvenivano all'aria aperta, non nelle locande o nei luoghi di sosta, posizionati sulle rotte principali.

Con l'eccezione del Danubio, il resto dei viaggi nei Principati si facevano via terra. Dei viaggiatori di cui sappiamo che hanno attraversato lo spazio romeno, uno solo l'ha fatto esclusivamente sul Danubio. A sua volta, il futuro re e imperatore Giuseppe II, nei suoi viaggi in Transilvania, ha preferito utilizzare i cavalli quando faceva le ispezioni nelle zone alte e difficili da percorrere di questa regione e del Banato[17].

Nei due Principati danubiani l'organizzazione delle poste e del trasporto dei viaggiatori era diversa da quella presente in Transilvania. Tenendo conto dell'importanza che avevano i mezzi di trasporto per la sicurezza del viaggio, numerosi viaggiatori in Moldavia e in Valacchia descrivono l'organizzazione delle poste della zona.

Feodor Karacsáy, animato dal desiderio di mettere a disposizione dei viaggiatori informazioni sull'organizzazione del sistema dei trasporti e sulle strade dei Principati oltre i Carpazi, scriveva quanto segue: "In entrambi i Principati, il viaggiatore è servito molto bene e velocemente sulle grandi strade di posta. Ad ogni stazione di posta ci sono 3-400 cavalli. Nel luogo di partenza si dà una cedola di posta, nominata *podorojna*, in cambio della somma stabilita per l'intero viaggio o almeno fino alla frontiera, poi bisognava solo mostrare questo ordine. Alle stazioni di posta si trovava un amministratore delle stalle (*chehaia*), uno scriba (*logofat*) e dove mancasse il primo un custode (*ceauș*). Il prezzo di un cavallo è di 10 *parale* all'ora, ovvero un *piastru* per quattro cavalli, dato che non se ne potevano attaccare meno. Le carrozze private devono prendere più cavalli, a seconda del loro peso e delle condizioni della strada. Al postiglione si danno, con mancia, 10 *parale*, mentre allo stalliere o al custode 5 *parale*"[18]. Le somme erano pagate in modo differente a seconda dello statuto sociale. Se i corrieri o i viaggiatori signorili pagavano 10 soldi all'ora per cavallo, i signori con caftano 15 soldi, mentre i mercanti 20[19].

Nei Principati romeni non esistevano corse regolari: i viaggiatori dunque potevano spostarsi a qualsiasi ora del giorno o della notte con l'aiuto dei cavalli delle stazioni di posta. Alla prima stazione di posta, il viaggiatore pagava il controvalore del viaggio, mentre alle stazioni successive aveva la possibilità di cambiare i cavalli, di riposare e di mangiare[20]. Nella pratica, però, le cose non funzionavano ogni volta, perché o non c'erano cavalli, o le stazioni di posta non avevano sistemazioni disponibili per la notte o per il riposo e, dunque, i viaggiatori preferivano dormire all'aria aperta.

---

[17]*Ibidem*, p. 135-136.
[18]*Călători străini despre Țările Române*, Serie nouă, I, p. 56.
[19] Alexandru Cebuc, *op.cit*., p. 36.
[20]*Ibidem*, p. 26.

L'amministratore della stalla si chiamava *chehaia*; presso le poste ben organizzate vi erano anche uno scriba e un custode. Colui che guidava i cavalli attaccati alla carrozza si chiamava *surugiu*. Nella maggior parte dei casi, le carrozze utilizzate per il trasporto dei viaggiatori erano modeste, ma molto rapide e adatte per le strade del Paese. I viaggiatori, così come si può osservare dalla relazione di Feodor Karacsáy, potevano comprarsi una carrozza più sicura e confortevole a Iași o Bucarest e usufruire solo dei cavalli delle stazioni di posta, il cui prezzo di noleggio era molto basso. Il vantaggio delle stazioni di posta era che qui si trovavano, in media, 60-80 cavalli disponibili per essere attaccati, a seconda dell'importanza e della difficoltà del percorso. Abbiamo anche casi documentati di viaggiatori che preferivano comprare la propria vettura e pagare un cocchiere fino all'uscita dalla Moldavia o dalla Valacchia.

Alla sua partenza da Istanbul, Ruggiero Giuseppe Boscovich ha accompagnato sir James Porter, che tornava in patria, facendo una deviazione abbastanza ampia dalla Polonia, per evitare di passare per l'Austria, ai tempi in guerra contro il Regno Unito. Il convoglio preparato per il viaggio per l'Inghilterra era composto di due carrozze chiuse con quattro posti ciascuna, trainate da 6 cavalli, di cui una riservata alle donne e ai bambini e una carrozza più piccola con due posti, trainata da quattro cavalli; in aggiunta c'erano anche abbastanza cavalli per coloro che avrebbero voluto andarci quando il tempo lo avesse permesso, - poi tanti altri cavalli per il personale dell'ambasciatore e il suo entourage e una fila di carri per i bagagli; il tutto si era messo in moto da Istanbul, il 24 maggio 1762[21].

Domenico Sestini viene in Valacchia da Istanbul il 24 settembre, incoraggiato dalla dichiarazione fatta dal signore Alexandru Ipsilanti che avrebbe ricevuto un incarico a corte. Dal quartiere di Pera fino a Bucarest preferisce fare la strada a cavallo, accompagnato da un lacchè del signore e da un cocchiere turco. Alla prima stazione di posta della Muntenia, a Daia, Sestini cambia i suoi cavalli di posta e continua il tragitto verso Bucarest sulla vecchia strada di posta. Arriva nella capitale la mattina del 4 ottobre, dopo essere passato vicino al monastero di Văcărești[22]. È accolto in udienza dal signore il giorno seguente al suo arrivo a Bucarest, ma non ottiene la funzione di segretario signorile. Di conseguenza, decide di lasciare la Muntenia nel momento in cui gli si presenta l'opportunità. Venendo a conoscenza della partenza verso casa dei figli dell'ambasciatore del Regno di Napoli a Costantinopoli, sollecita quest'ultimo per un passaporto per poter viaggiare verso Vienna, insieme ai suoi figli. Sestini, al suo arrivo in Muntenia, ha utilizzato i cavalli di posta, mentre alla partenza dal principato verso Vienna ha utilizzato una carrozza chiusa, assieme a Carlo de Ludolf. Il viaggio da

[21]*Călători străini despre Țările Române,* vol. IX. Volum îngrijit de Maria Holban (redactor-responsabil), Maria M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, Paul Cernovodeanu, Editura Academiei Române, București, 1997, p. 472. (D'ora in avanti *Călători străini despre Țările Române,* IX).

[22]*Viaggio curioso, scientifico, antiquario per la Valachia, Transilvania e Ungheria fino a Viena fatto da Domenico Sestini*, Firenze, 1815, p. 2-3 ;*Călători străini despre Țările Române*, X_1, p. 337-338.

Bucarest fino alla frontiera con la Transilvania è stato pagato dal signore della Valacchia. Da Turnu Roșu, Domenico Sestini noleggia carrettieri sassoni che lo portino a Sibiu, dove si separa dai figli dell'ambasciatore, contrattando con un cocchiere romeno che lo porti infine a Pest, per 9 *țechini*[23].

Ha avuto parte di un viaggio privilegiato Stephan Ignaz Raicevich, nominato dalla Corte Viennese in posizione di agente commerciale e diplomatico nei Principati nel 1782[24]. La nomina di Raicevich nei Principati è stata annunciata anche al signore della Valacchia, che comunica al generale Preiss, il comandante delle truppe in Transilvania, la disponibilità di occuparsi del viaggio dell'agente commerciale e diplomatico a Bucarest[25]. Raicevich, nel tragitto verso Bucarest, parte da Sibiu verso Turnu Roșu, dove è aspettato dall'inviato del principe Alexandru Ipsilanti, il 20 luglio 1782[26]. L'agente commerciale dell'Impero asburgico è accolto da uomini munteni a cavallo, da carrozze e cavalli, come anche da numerosi accompagnatori. Nei punti difficili del percorso, Raicevich e la sua scorta utilizzeranno anche buoi per trainare le carrozze, ottenendo poi, nelviaggio verso Bucarest, l'appoggio del principe Alexandru Ipsilanti, che gli ha offerto trasporto, vitto e alloggio[27].

Daniel Clarke, noto viaggiatore, collezionista di antichità e mineralista, trovandosi sulla strada di ritorno da Istanbul, nell'anno 1802, descrive il tragitto percorso dall'Impero Ottomano fino alla Valacchia. Non potendo partire per mare da Istanbul per l'Inghilterra, approfitta della partenza di una solenne ambasciata ottomana verso la Francia, il primo aprile del 1802, con a fronte un emissario speciale inviato per la firma del trattato di pace di Amiens[28]. Daniel Clarke descrive la traversata dall'Impero ottomano verso la Valacchia, in rapporto al comfort offerto da un viaggio in una carrozza e, soprattutto, un certo tipo di mentalità diffusa presso i turchi:

> "Il giorno del 16 aprile", annota, "ho passato il Danubio. Sull'altra riva le vetture del signore di Valacchia. […]. Alcuni turchi non si erano mai seduti prima in una vettura con ruote e quando si sono messe in moto le carrozze hanno messo le loro teste barbute fuori dai finestrini, lanciando le occhiate più patetiche che si potessero immaginare. […]. E per noi, il cambiamento non era meno memorabile, perché era passato più di un anno da quando avevamo lasciato la Russia e tutto questo tempo lo avevamo trascorso viaggiando senza avere una sola volta a nostra disposizione una vettura con ruote"[29].

---

[23]*Ibidem*, p. 353; 363.
[24]*Documente privitoare la istoria românilor culese de Eudoxiu Hurmuzaki, vol. XIX. Corespondență diplomatică și rapoarte consulare austriece (1782-1797)* publicate după copiile Academiei Române de Ion I. Nistor, București, 1922, p. 14.
[25]*Ibidem*, p. 15.
[26]*Ibidem*, p. 19-20. *Călători străini despre Țările Române*. Serie nouă, I, p. 508.
[27]*Ibidem*, p. 20. *Călători străini despre Țările Române*. Serie nouă, I, p. 509-510.
[28]*Călători străini despre Țările Române*. Serie nouă, I, p. 55.
[29]Edward Daniel Clarke,*Travels in Various Countries of Europe, Asia and Africa*, vol. 8, London,p. 251; *Călători străini despre Țările Române*, Serie nouă, vol. I, p. 56.

In situazioni eccezionali, anche se si disponeva di mezzi moderni per quel tempo, se, ad esempio, avevano luogo inondazioni, la situazione dei viaggiatori diveniva molto complicata.

Così è successo a Daniel Clarke, dopo aver attraversato il Danubio, dato che il territorio a nord del fiume si era inondato a causa delle piogge torrenziali. L'ufficiale inglese, di fronte a questa situazione, si è abbandonato completamente alle autorità valacche. Probabilmente l'eccezionale situazione vissuta da lui e dai membri del seguito dell'ambasciatore ottomano ha spinto Clarke ad annotare l'esperienza vissuta, nei termini seguenti:

> "Sull'altra riva, le carrozze del signore della Valacchia aspettavano l'ambasciatore per portarlo a Bucarest. C'era anche una vettura per noi inviata dal signor Summerer. […] Prima di arrivare a Adunații Copăceni, siamo stati costretti a fermarci nella pioggia a causa della frana di un ponte che era stato portato via dal torrente una mezz'ora prima del nostro arrivo. […] Dopo di che, non avendo quasi nessun tipo di posto nella carrozza, che era tutta permeata dall'acqua, si è trovato posto in una delle capanne, ma le valigie, essendo tutte dall'altra parte del fiume, e poiché la pioggia non si fermava, così che non si poteva portarsele appresso, non rimaneva altro da fare che rimanere fino alla mattina sul pavimento vuoto, facendo uscire vapore dai vestiti bagnati. Questa mattina con l'aiuto di alcune barche portate da altre parti del fiume, e di un ponte provvisorio, tutta l'ambasciata insieme con i bagagli è stata passata dall'altra parte e siamo stati di nuovo in grado di continuare il viaggio"[30].

L'ufficiale inglese e il seguito dell'inviato speciale ottomano sono stati ad un passo dal perdere la vita a causa dell'inondazione improvvisa prodotta dalle piogge abbondanti. Il fiume Neajlov si è gonfiato, è uscito dall'alveo e ha distrutto ogni cosa sul suo percorso, rendendo impossibile proseguire il viaggio verso la capitale. Gli sforzi dei servi per salvare i viaggiatori sorpresi dal torrente d'acqua si sono dimostrati esemplari.

Il nostro viaggiatore, dopo l'udienza con Mihail Șuțu, continua il suo percorso verso la Transilvania, per il passo di Turnu Roșu, e poi verso Sibiu. Come per l'entrata nel Paese, da Giurgiu, il signore mette anche ora a disposizione di Clarke un numero importante di cavalli nelle poste che si trovavano sul percorso. Questo fatto ha spinto l'ufficiale inglese ad annotare nel diario dei suoi viaggi:

> "Proprio prima di Pitești, ho passato il fiume Dâmbovița con l'aiuto di una *luntre*. Il signore aveva dato per noi un ordine di quarantatré cavalli e aveva anche stabilito, senza che ne fossimo a conoscenza, che tutti i notabili dei villaggi si occupassero che fossimo ben trattati e ospitati. Così, grazie a questo fatto, sono venuti a farci visita al nostro arrivo a Pitești cinque o sei tra gli abitanti più in vista della città. Siamo rimasti sorpresi da

[30] *Ibidem*, p. 57.

questo e ancor di più quando ci hanno pregato di dir loro i nostri desideri, dicendo di aver ricevuto ordine dal signore di fornirci tutto ciò di cui avessimo bisogno”[31].

Il supporto offerto dal signore è stato generoso, grazie al fatto che insieme a Daniel Clarke viaggiava anche l’inviato speciale del sultano, accompagnato da un gran numero di sottoposti.

Louis Allier de Hauteroche ha annotato le informazioni riguardanti i mezzi di trasporto utilizzati da Ruse a Bucarest. Il viaggiatore francese attraversa il Danubio in barca, sbarcando a Giurgiu il 9 ottobre 1805. Da qui, Allier de Hauteroche e un compagno di viaggio, utilizzano ciascuno una carrozza trainata da quattro cavalli. Fino a Bucarest avviene un unico incidente con la rottura di una ruota durante l’attraversamento del fiume Argeș[32]. Da Bucarest ripartono il 13 ottobre in direzione di Sibiu in una vettura trainata da sei cavalli. I viaggiatori francesi, tra Pripoare e Titeşti, Câineni e Turnu Roșu, hanno percorso la strada a cavallo, trattandosi di una zona montana[33]. Secondo le annotazioni, nel viaggio tra Sibiu e Timișoara, tra il 20 ottobre e il 9 novembre 1805, sono stati spesi 318 fiorini per il pagamento dei cavalli, dei buoi e per le provviste e gli alloggi. Rientrano in questa somma anche i pagamenti per sette riparazioni al carro, per i vestiti e per i doni fatti in diverse occasioni durante il viaggio[34]. Il tragitto da Bucarest a Sibiu è durato quattro giorni, tra il 13 e il 16 ottobre. Tra i due centri amministrativi esistevano tredici stazioni di posta, le più importanti delle quali erano Pitești, Curtea de Argeș, Câineni, l’ultima stazione della Muntenia e Turnu Roșu, la prima della Transilvania. Nelle zone di pianura e collina, la distanza tra le stazioni di posta si percorreva tra le due ore e le due ore e mezza. Al contrario, il tempo percorso tra le stazioni di posta delle zone più elevate poteva arrivare anche a sei ore[35].

I diplomatici e gli ufficiali superiori godevano del supporto dei signori dei Principati romeni per transitare nel loro territorio in buone condizioni. Per la sicurezza dei viaggiatori era raccomandato di evitare i viaggi lunghi nel periodo invernale, a causa delle difficoltà che l’attraversamento dei passi dei Monti Carpazi presupponeva. Hanno avuto luogo situazioni in cui i viaggiatori, per l’importanza delle missioni cui erano stati assegnati, si sono avventurati a valicare i Carpazi d’inverno, quando i passi erano bloccati dalle nevi. Il marchese des Alleurs, inviato del Re di Francia a Costantinopoli, descrive la sua traversata dal Maramureș verso la Moldova, nell’inverno dell’anno 1710, durante il suo viaggio verso l’Impero ottomano. Arrivato a Bender, all’inizio del mese di marzo, il marchese des Alleurs invia un rapporto al Ministero degli Affari Esteri, in cui descrive le difficoltà incontrate durante la traversata dei Monti Carpazi[36].

[31]*Ibidem*, p. 66.
[32]*Ibidem*, p. 193-194.
[33]*Ibidem*, I, p. 196.
[34]*Ibidem*, p. 192-193.
[35]*Ibidem*.
[36]"Vi farò una breve descrizione del modo in cui ho passato i monti dal Maramureș alla Moldavia. Prima di entrare (in Moldavia) ho visto come di fronte ai miei occhi scompariva sotto il ghiaccio di un torrente che

L'ambasciatore di Francia è stato costretto a valicare in pieno inverno il passo Prislop sui Carpazi, che collegava il Maramureș alla Moldova, tra Borșa e Câmpulung Moldovenesc, evidentemente in un'azione rischiosa e ricca di pericoli, dato che il Prislop è il passo più alto dei Carpazi Orientali. Per attraversare il passo Prislop è stato aiutato, per ordine del principe di Transilvania, da 300 romeni del Maramureș, che si sono occupati di liberare i sentieri e approvvigionare la delegazione francese.

Un'altra raccomandazione a coloro che viaggiavano in terre straniere era di evitare di muoversi la notte. I motivi erano numerosi e variavano a seconda del Paese, tuttavia molte raccomandazioni erano valide per tutti i posti. Di notte i viaggiatori potevano essere attaccati dai briganti o dai soldati in ritirata; allo stesso modo, cresceva il rischio di incidenti o di perdersi in una terra sconosciuta. I viaggiatori che dovevano adempiere missioni di Stato, per evitare simili situazioni, cercavano diverse soluzioni per spostarsi di notte in sicurezza.

Jean Claude Flachat, un appassionato viaggiatore che ha visitato parte dei Paesi europei, tra cui Olanda, Germania, Italia e Ungheria, ha viaggiato su sollecitazione di alcuni mercanti greci, incontrati a Bratislava, verso Priente, passando anche per la Valacchia. Flachat viene ricevuto da Constantin Mavrocordat a Bucarest; dopodiché, proseguendo verso Oltenița, passa in terra turca[37]. Il viaggiatore francese descrive nei minimi dettagli il suo viaggio tra Bucarest e Oltenița, di notte[38]. È chiaro che non tutte le informazioni che questi ci lascia vanno prese per vere. Per esempio, tra le località attraversate non esistevano massicci montuosi, così come l'autore ha lasciato intendere. Si viaggiava anche durante la notte, ma in condizioni speciali; i viaggiatori si organizzavano in un gran numero e beneficiavano di una scorta numerosa, per far fronte a eventuali borseggiatori. Poi, per non perdere la strada ed evitare incidenti, si utilizzava la *masala*, una torcia rudimentale, molto efficiente. La carovana di cui faceva parte anche Jean Claude Flachat era numerosa, con oltre 100 persone di diverse nazionalità, più numerosi carri con valigie e diverse merci che intendeva commercializzare sul mercato di Istanbul. La paura che, tuttavia, emerge dai testi è esagerata, nelle condizioni in cui il signore aveva messo a sua disposizione guide e soldati.

Valicare i monti dalla Transilvania verso i Principati romeni oltre i Carpazi era molto rischioso, motivo per cui probabilmente si sono conservare poche descrizioni dei

---

aveva 12 o 15 piedi d'acqua un carretto trainato da sei cavalli, di cui non ho più saputo nulla e su cui si trovava quanto avessi di meglio, fatto che ha ridotto in un batter d'occhio a quattro piccole valigie i bagagli del signor ambasciatore, che si è visto anche costretto a prendere con sé trecento contadini. Di essi, duecento liberavano la strada e cento portavano pane per me e mangime per i miei cavalli, di cui, d'altronde, una metà è anche morta nella neve. Infine, per cinque giorni non ho visto né cielo, né terra, né acqua".In*Călători străini despre Țările Române,* vol. VIII. Volum îngrijit de Maria Holban (redactor-responsabil), Maria M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, Paul Cernovodeanu, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1983, p. 377. (d'ora in poi: *Călători străini despre Țările Române,* VIII).

[37]*Călători străini despre Țările Române,* IX, p. 253.

[38]*Ibidem*, p. 258.

passi tra queste regioni. Ci è rimasta, tuttavia, la descrizione di un monaco francescano del monastero di Glatz, che ha viaggiato in Transilvania,[39]visitando nel 1738 i principali insediamenti francescani e lasciando informazioni sulle strade e i passi che legavano la Transilvania ai due principati danubiani. Secondo le relazioni del monaco francescano, che a sua volta ha preso le sue informazioni dall'ex padre provinciale, tra Transilvania e Valacchia, Moldova, Banato e Oltenia vi erano valichi pericolosi, dove, oltre ai numerosi sentieri, erano presenti anche strade per i carri[40].

Ludwig von Stürmer, il figlio di Ignatz Lorenz von Stürmer (1752-1825), nunzio papale ad interim a Istanbul, ha passato il valico dalla Transilvania alla Valacchia da Turnu Roșu. Nell'autunno del 1816, è partito da Vienna per Costantinopoli per visitare il padre. Nel corso di questo viaggio, ha percorso l'Ungheria, il Banato, la Transilvania e, passando da Turnu Roșu e Câineni,è entrato in Valacchia[41].Von Stürmer descrive con molti dettagli l'attraversamento della frontiera e i mezzi di trasporto utilizzati; ci parla, inoltre, del sistema di organizzazione delle poste in Transilvania e in Valacchia. Ecco un passo più lungo della descrizione di von Stürmer sul momento dell'attraversamento dei Carpazi:

> "Siamo ora alla frontiera della Transilvania. La strada si attorciglia sui monti scoscesi, che possono essere considerati una continuazione dei Carpazi e, a causa di queste difficoltà continue che la natura oppone alle strade della Transilvania, alla diligenza postale si attaccano qui quattro cavalli, che non costano però più di due in Ungheria […]. Alla fine, sono arrivato a Sibiu. […] Non ho trascorso qui che qualche ora, fino a quando, alla posta, si sono fatti tutti i preparativi per la partenza. Infatti, per chi viene da Vienna, Sibiu non può trasmettere granché. […] Da Sibiu sono partito con un tempo meraviglioso, sono passato di corsa per i piacevoli villaggi Șelimbar e Veștem, dove ho visto i doganieri nel presidio e ho cambiato i cavalli a Tălmaciu, un borgo sassone piacevole. Ero ancora a un'ora dal passo Turnu Roșu"[42].

Ludwig von Stürmer ha viaggiato in Transilvania con una vettura di posta trainata da quattro cavalli. Sibiu è l'ultimo centro importante della Transilvania dove i viaggiatori si preparano per valicare i Carpazi. Sul tragitto verso Turnu Roșu, il viaggiatore passa dai villaggi sassoni Șelimbăr, Veștem, Tălmaciu, ultima stazione di posta della Transilvania, dove vengono cambiati i cavalli, mentre in un'ora arriva a Turnu Roșu. Più avanti, l'autore descrive con molti dettagli e con note personali l'entrata in Valacchia[43]. Per il nunzio papale, il passaggio in Valacchia porta con sé un cambiamento per quanto riguarda il mezzo di trasporto, una carrozza semplice in legno per una sola persona, adattata alle strade della zona alta di montagna e adatta alle strade della Valacchia. I

[39]*Ibidem*, p. 208.
[40]*Ibidem*, p. 233.
[41]*Călători străini despre Țările Române*, Serie nouă, I , p. 698.
[42] *Ibidem*, p. 702.
[43]*Ibidem*, p. 703.

cavalli erano quattro ed erano attaccati con finimenti rudimentali; su uno di essi, senza sella o coperta, vi era un postiglione con una frusta in mano. Si avanzava in fila indiana, a causa della strada stretta, mentre i postiglioni gridavano e sferzavano la frusta per condurre i cavalli. Ulteriormente, von Stürmer descrive la prima stazione di posta della Valacchia, quella di Câineni:

> "[…] Dopo una mezz'ora sono arrivato a Câineni. È la prima stazione di posta romena. Questa località alcuni pretendono che si chiami Câineni. Colui che la gestisce si chiama *vătaf*. Egli ha numerosi servi, sta in una casa abbastanza bella, ed è di fatto un funzionario. Ho pagato qui non solo la stazione fatta, ma anche le successive undici che portano a Bucarest, per cui ci è stata data una ricevuta, che andava solo mostrata nei rispettivi posti. I signori mantengono per i corrieri di stato e per i viaggiatori un numero alto di cavalli di posta. Di solito se ne ricevono quattro con un veicolo leggero, che permette un viaggio più rapido. Tuttavia, io ho utilizzato per il mio viaggio a Bucarest, ogni volta, non meno di 16 di questi animali, almeno così in qualsiasi altra parte me ne sarebbero bastati due. Per questo anche il prezzo dei cavalli è davvero insignificante. Io ho pagato il cavallo con 8 *parale* (due *parale* fanno un *creiţar* di argento) e il postiglione a piacere, tuttavia mai meno di 20 *parale.* Le stazioni sono di solito ad una distanza tra di loro di quattro ore abbondanti, nella stazione di posta romena. Quattro persone hanno un ruolo di rilievo: *capudan*, *logofăt*, *ceauş* e *rotar*. Il primo è il capo della stazione di posta propriamente detto, il secondo è il suo segretario, il terzo è il custode capo, mentre il quarto colui che si occupa della preparazione della carrozza. Ad alcune poste si trovano più di 80 cavalli, per questo non si sentono mai lamentele per la loro assenza, come succede in Ungheria. In verità sono piccoli, ma svelti e resistenti a grandi sforzi"[44].

Dalla descrizione del viaggiatore emerge che nonostante il mezzo di trasporto fosse rudimentale, egli ha percorso molto rapidamente la strada per Bucarest. Alla stazione di posta di Câineni ha pagato per tutto il tragitto fino a Bucarest, ovvero per undici stazioni, e per un grande numero di cavalli. Il nostro viaggiatore si è permesso il lusso di noleggiare un grande numero di cavalli, grazie al prezzo basso, in comparazione con i prezzi dell'Ungheria o della Transilvania. La distanza tra le stazioni di posta della Valacchia era di approssimativamente quattro ore, ad ogni stazione si trovavano 80 cavalli piccoli, ma veloci e molto resistenti, per fare il cambio dei cavalli per i viaggiatori.

William Wittman, medico militare per l'esercito britannico, trovandosi in transito in terra romena, sulla strada da Istanbul verso casa, descrive il modo in cui ha viaggiato da Galați verso l'Inghilterra:

> "Procurandoci tre *harabale* e dodici cavalli per il nostro viaggio, abbiamo lasciato Galați alle cinque la mattina del 10 giugno e alle sette e mezza siamo arrivati al villaggio

[44] *Ibidem*, p. 703.

di Pechea, la prima sosta, percorrendo una distanza di quasi dodici miglia. I cavalli del luogo sono piccolini, ma svelti e durante un simile viaggio sono tenuti sempre al galoppo”[45].

L’autore descrive l’*haraba* come un grande carro per il trasporto con assi di legno al suo interno, l’antenata della diligenza, designata con una parola turca (*araba*), a cui erano attaccate due pariglie. I cavalli, nonostante fossero piccoli, erano molto rapidi, e, dato che lo spostamento si faceva al galoppo, sono riusciti a percorrere la distanza tra Galați e la località Pechea, di quasi 32 chilometri, in due ore e mezza.

Cristine Reinhard ha accompagnato il marito in Moldova, lasciandoci testimonianze di grande valore sul suo viaggio nel Banato, in Transilvania, in Valacchia e Moldova. Le sue testimonianze emanano sensibilità e cura per la sicurezza del viaggio, dato che assieme a loro viaggiavano anche i due figli. Per l’intensità dei momenti vissuti dalla moglie del console e per la ricostruzione della traversata del valico di Turnu Roșu, restituiamo alcuni passi dalle sue lettere:

> “Le peripezie e le difficoltà non sono mancate. Una volta siamo rimasti impantanati in un fosso pieno di fango da dove siamo riusciti ad uscire solo con l’aiuto dei cavalli presi in prestito dalle carrozze sassoni che abbiamo avuto la fortuna di incontrare. Il secondo giorno ci è stato consigliato di attaccare ai cavalli anche dei buoi, che dovevamo trovare ai piedi dei monti; eravamo felici di averli, ma non ce n'erano nel posto indicato. I nostri cocchieri hanno deciso di attaccarsi a loro e, per alleggerire le vetture, ci siamo avviati a piedi. […]. Noi stessi siamo partiti a cercare le carrozze, che, alla fine, sono arrivate. I nostri uomini hanno avuto l’idea ingegnosa di attaccare tutti i cavalli ad una carrozza alla volta e, ripetendo questo sforzo, sono riusciti a sorpassare gli ostacoli e raggiungerci. La discesa è stata tanto veloce, quanto era stata faticosa la salita”[46].

Tale descrizione fa riferimento a situazioni che hanno avuto luogo nei pressi di Sibiu, dopo che i viaggiatori avevano percorso la difficoltosa strada da Orăștie, attraverso Sebeșul Săsesc e Mercurea, prima di arrivare a Sibiu. Le sfide del viaggio sono numerose, dalla bassa qualità delle strade, dove i viaggiatori rimangono spesso bloccati a causa delle piogge abbondanti, ai cavalli numerosi attaccati alle carrozze, ma deboli, fino alla difficoltà del tragitto sulle strade di montagna, dove i cavalli non riescono a trainare. In più di un’occasione, i viaggiatori godono dell’aiutodei mercanti sassoni, che li fanno uscire da una pozza d’acqua in cui erano rimasti bloccati e durante la salita sul monte prendono i bambini e la governante nei loro carri coperti. Qualche

---

[45]*Ibidem*, p. 135.

[46]*Lettres de Madame Reinhard a sa mère, 1798-1815: une femme de diplomate / traduites de l'allemand et publiées pour la Société d'histoire contemporaine, par la Baronne de Wimpffen, née Reinhard, sa petite-fille*,Paris, 1901, p. 191-192; *Călători străini despre Țările Române*, Serie nouă, I, p. 283.

giorno prima di arrivare a Sibiu, Charles Frédéric Reinhard e la famiglia hanno passato la notte a Dobra[47].

Alla difficoltà delle strade si aggiungono anche quelle legate alle sistemazioni nelle locande che si trovavano sul percorso, la maggior parte improprie. I coniugi Reinhard hanno cercato di superare gli inconvenienti di un viaggio di tre mesi da Amburgo fino a Iași attraverso le piccole gioie offertegli dal paesaggio dei Principati romeni, cercando di godere al massimo della bellezza primigenia dei luoghi e degli incontri con i loro abitanti. Il valico dalla Transilvania alla Valacchia ha avuto luogo a Turnu Roșu, con l'aiuto dei carri trainati da cavalli. Benché quattro pariglie fossero attaccate ad ogni carro, la strada scoscesa si era rivelata difficile da percorrere per dei viaggiatori poco abituati alle realtà di questa parte d'Europa. Di conseguenza, i passeggeri, per facilitare il lavoro ai cocchieri, sono scesi dai carri e hanno passato il valico a piedi.

Non tutti i viaggiatori stranieri hanno goduto, tuttavia, dell'aiuto delle autorità politiche dei Principati. Un monaco francescano del monastero di Glatz, in Slesia, viaggia con l'aiuto della posta in Austria e in Ungheria, poi, in Transilvania nel 1738. Arrivando nel Bihor, a Săcuieni, passa da Marghita, quindi nella sera del 26 marzo sosta a Dolea. Riportiamo qui alcune sue annotazioni:

> "Visto che il postino doveva andare a Șimleu, abbiamo fatto la strada insieme e siamo arrivati al confine transilvano. Dopo aver camminato 111 miglia, nello stesso giorno e ancora quatto in Transilvania, siamo arrivati verso le 11, a Șimlău. Qui abbiamo preso alloggio da una monaca vedova che non parlava ungherese e nonostante questo sono stato invitato da lei per uno spuntino. Per la notte abbiamo preso vitto e alloggio presso l'amministratore della salina. Il 29 marzo, la mattina, alle sei e mezza, partendo da Șimleu, abbiamo proseguito il viaggio con un carro contadino fino alle undici del mattino, quando abbiamo fatto uno spuntino frugale con pane e vino sul campo, vicino a un ruscello, e siamo rimasti là per un'altra ora per far pascolare i cavalli; dopodiché, avviandoci nuovamente, siamo stati sorpresi da una tempesta in campo aperto, con una pioggia torrenziale. La pioggia è durata quasi tre quarti d'ora, mista a grandine, che non era più piccola di un pisello, motivo per cui eravamo fradici, dalla testa ai piedi, a causa di questa pioggia inaspettata. A questa disgrazia se n'è aggiunta un'altra non più piccola, poiché a causa del terribile flusso d'acqua dai monti, siamo rimasti impantanati con la nostra carrozza sul fondo di una pozzanghera, per cui siamo stati costretti a scendere e ci siamo sporcati del tutto le gambe e i vestiti ancora prima della pioggia. Alla fine il cocchiere ha alzato la ruota che si era bloccata mentre il prete commissario spronava i cavalli con un bastone da sinistra, e io con la frusta da destra, e dopo che il carro è stato tolto dal pantano,

[47] „Dobra era un villaggio misero, dove l'oste ci ha procurato una sola stanza senza letti; i nostri materassi sono stati poggiati a terra sul fieno e i servi sono rimasti nelle carrozze per sorvegliarle. La strada percorsa il giorno seguente è stata ancora peggio; per fortuna, la bellezza del paesaggio ci ha aiutati a sopportare più facilmente quell'avanzare lento".*Ibidem*, p. 189-190; *Călători străini despre Țările Române*, Serie nouă, I, p. 281.

ci siamo affrettati il più possibile verso il punto finale della nostra missione, ovvero il castello di un conte ungherese"[48].

La scena descritta sembra essere veritiera e la ritroviamo anche presso la maggior parte dei viaggiatori che hanno percorso il territorio romeno senza beneficiare dell'aiuto da parte delle autorità politiche. Chi noleggia le vetture o utilizza il sistema pubblico di trasporto incorre in situazioni simili: strade piene d'acqua, mezzi di trasporto bloccati nel fango, viaggiatori obbligati ad andare a piedi. In più, su di essi aleggia anche l'insicurezza e la permanente preoccupazione di trovare una sistemazione e un pasto accettabili. Sfortunatamente per il nostro monaco, là dove pensavano di trovare alloggio non sono stati accolti, a causa dell'ora tarda a cui erano arrivati. Di conseguenza, è costretto a pernottare in condizioni improprie e ad accontentarsi di un pasto frugale[49]. Il monaco è stato sistemato in una casa con una sola stanza, dove abitavano più membri della famiglia. Per questo, l'alloggio è stato considerato dal viaggiatore come misero e inadeguato per abitarvi.

III. Conclusioni

I viaggiatori stranieri sceglievano i mezzi di trasporto su cui attraversavano il territorio romeno in funzione della direzione da cui entravano nei Principati romeni e delle loro possibilità finanziarie. Se si accedeva ai Principati passando il Danubio o un altro corso d'acqua sul confine, i viaggiatori utilizzavano la barca, la *luntre*, barca fluviale a fondo piatto, o il *bac*, la chiatta. Se l'accesso avveniva dalla terraferma, aveva luogo su una diligenza, una carrozza, una carrozza chiusa, un carretto, a cavallo o a piedi, nelle zone montane, a causa della precarietà e della difficoltà delle vie di comunicazione.

Per i viaggiatori era più rischioso attraversare i monti della Transilvania verso i Principati oltre i Carpazi, motivo per cui, forse, si sono conservate poche descrizioni degli attraversamenti che collegano questi due Paesi. La maggioranza degli appunti di viaggio si limitano a descrivere il percorso seguito, con insistenza sui pericoli incontrati.

Le personalità di rilievo sono poche e godono dell'appoggio dei signori. L'attraversamento del territorio, in generale, e della frontiera, in special modo, si trasformavano in veri scenari di potere, che avevano lo scopo di mostrare la forza del Paese di provenienza del viaggiatore. L'autorità politica dei Principati era interessata che il viaggio di un ambasciatore o di un alto funzionario si svolgesse in sicurezza. In casi eccezionali, la situazione dei viaggiatori diveniva disperata, nonostante disponessero di mezzi di trasporto moderni, a causa delle inondazioni o delle nevi o durante l'attraversamento dei passi sui Carpazi.

---

[48]*Călători străini despre Țările Române*,IX, p. 211.
[49]*Ibidem.*