

TRIBUTARI DUNĂRII: BÂRLADUL, SIRETUL, PRUTUL. CÂTEVA GÂNDURI LEGATE DE CĂILE DE COMUNICAȚII DIN SUDUL MOLDOVEI ÎN ANTICHITATE ȘI NU NUMAI*

Costin CROITORU*

Keywords: Dunărea, Bârlad, Siret, Prut communication routes

Această notă succintă se datorează unei observații lacunare, pe care mi-a făcut-o „istoricul Galaților” Paul Păltănea, la finele unei comunicări susținute la chiar prima ediție de *Perspective asupra istoriei locale în viziunea tinerilor cercetători* (2005). Nu am înțeles atunci (nici acum) ce anume din intervenția mea, relativă la „troiane” din sudul Moldovei,¹ l-a făcut să îmi atragă atenția că „în antichitate, Bârladul se vărsa în Dunăre” (citez din memorie), dar o serie de descoperiri arheologice ulterioare și reflecții personale asupra imperativelor strategice solicitate de „Poarta Focșanilor”, în diverse perioade istorice, m-au făcut să întrevăd importanța acestei informații. Deși îndeobște cunoscută, este uitată uneori, când se abordează teme de istorie „veche”, existând tendința de a se suprapune realitățile geografice contemporane în judecata unor evenimente din trecut. Probabil că cea mai la îndemână exemplificare se regăsește în consemnarea așezării de la Barboși (jud. Galați), în cadrul „davelor de pe Siret”; cum voi arăta în continuare, chiar dacă astăzi informația este corectă, la vremea lor, anticii o vor fi așezat pe Bârlad...

Amintind antichitățile de la Barboși, cronicarul moldovean Miron Costin nota următoarele: „la năruiturile cetății de la Gălați, din sus, unde cade Bârladul în Dunăre, s-au aflat un ban de aramă galbăn și de mare cât un ort, nu mai gros, în carele slovele nu s-au putut ceti de cie ce știu lătinește, fără unii ce știu mai bine grecește dzic că scrie Marchiianopolis, și samănă așea, iar celelalte slove de înțeles nu sântu. Așijderea o piatră mare adusă la Gălați la biserica Dii, mai mult nu s-au putut înțelege, făr de atâta, lătinește Severus Imperator romanorum, iar românește: Sever a Râmului împărat. Și acei cetăți dzicu Gherghina”². Vărsarea Bârladului în Dunăre este confirmată astăzi și de existența Bârlădelului, vechiul curs părăsit. În orice caz, în acest context, ar căpăta sens și relatarea lui Herodot, potrivit căreia

* Această lucrare a fost realizată cu sprijinul unui grant al Ministerului Cercetării și Inovării, CNCS-UEFISCDI, număr proiect 90/2016, PN-III-P4-ID-PCCF-2016-0090, în cadrul proiectului PNCDI III: *Peisaje ascunse: explorarea prin teledetecție și LiDAR a drumurilor, granițelor și câmpurilor de luptă din Carpații de Sud-Est*.

* Muzeul Brăilei „Carol I”, Universitatea de Stat „B. P. Hasdeu” din Cahul; costin_croitorul@yahoo.com.

¹ Costin Croitoru, „Troianul” în unele izvoare narative românești relative la spațiul gălățean. Considerații generale, comunicare la Conferința *Perspective asupra istoriei locale în viziunea tinerilor cercetători gălățeni*, Muzeul de Istorie Galați, 19 mai 2005, de altfel, publicată sub același titlu, în vol. *Perspective asupra istoriei locale în viziunea tinerilor cercetători. Pagini de istorie gălățeană, (I), Lucrările Colocviului Științific, Galați, 19 mai 2005* (vol. îngrijit de: Ștefan Stanciu, Costin Croitoru), Galați, 2005, p. 17-42.

² Miron Costin, *De neamul Moldovenilor*, în *Idem, Opere* (ediție critică, studiu introductiv, note, comentarii, variante, indice și glosar de P. P. Panaitescu), București, 1958, p. 267.

Tiarantos (identificat cu Bârladul ?) era afluent al Dunării³.

În ceea ce privește contribuția factorului uman la prefacerile mediului, Ștefan cel Mare pare să fi dezvoltat o anumite abilitate / strategie în ceea ce privește abaterea cursului Siretului, mai cunoscute fiind în acest sens secarea „șanțului” fortificației lui Radu cel Frumos⁴ sau amenajarea Cetății Noi a Romanului⁵. Evident, nu doar activitățile antropice au contribuit la aceste modificări hidrografice, ci, mai ales, unele mișcări epirogenetice care au generat abaterea Siretului în cursul Bârladului, a Putnei spre Siret și a Râmnei spre Putna, cea din urmă părăsindu-și vechiul curs prin Leica⁶. Așadar, datorită mișcărilor negative „recente”, s-a produs pe segmentul inferior al luncii Siretului o concentrare a rețelei hidrografice, astfel că, în această zonă, se regăsesc confluențele unor afluenți, precum Bârladul, Putna, Râmnicul Sărat sau Buzăul⁷. Totuși, aria de manifestare a acestor mișcări de subsidență este mult mai mare, ele resimțindu-se în arealul de la est de Argeș până la confluența Troțușului cu Siretul, suprapunându-se peste diferite sectoare de afundare ale Platformei Epihercinice, care este fracturată de mai multe falii, reactivate în Cuaternar⁸.

Un alt reper, în ceea ce privește cursul Bârladului, – nu mai puțin lipsit de importanță pentru demersul de față, – este dacă era sau nu navigabil. Cred ca una dintre cele mai elocvente sugestii o regăsim în descoperirile arheologice de la Negriștești⁹. O prăbușire din malul stâng al Bârladului (2007) a dezvăluit un complex interesant, ce conținea patru vase de factură locală (unul fragmentar) și două amfore romane (întregibile)¹⁰. În acest context, reține atenția amfora „orientală”¹¹ de mari dimensiuni care păstra pe gât un zgrăfit pe patru rânduri ce imortalizează un *naukleos ellenikon* ajuns, iată, undeva spre finele secolului I p. Chr. sau în prima parte a secolului II p. Chr. (datarea „convenabilă” a complexului), cel mai probabil navigând chiar pe artera hidrografică, în zona așezării de la Negriștești (punct de acostare? de redistribuire?), aflată nu departe de Poiana (*Piroboridava*) – față de care conexiunile rutiere contemporane indică, în medie, o distanță de aproximativ 30 de kilometri.

Chiar dacă, în momentul de față, „indicii cronologici” generoși ai siturilor arheologice de la Negriștești nu au fost marcați de alte descoperiri ce pot fi asociate epocii La Tène, intuim, prin prisma complexului amintit mai sus, că acesta nu este decât un stadiu al cercetărilor (îndreptate predispus spre așezările aparținând culturilor Noua și Sântana de Mureș) și/sau al

³ N. Antonovici, *L'identification d'un affluent inconnu scythique du Danube: le Tiarantos (Le Bârlad)*, (Union Géographique Internationale), Varsovie, 1938, p. 51-52. Vezi, totuși, N. Gostar, *Le fleuve scythique Ararus des „Histoires” d'Hérodote ou Ierarus de la „Géographie” de Ptoloméé dans la tradition Roumaine*, în „Balkan Studies”, 12, nr. 2, 1971, p. 399-414.

⁴ I. Bogdan, *Documentele lui Ștefan cel Mare, II, Hrîsoave și cărți domnești, 1493-1503. Tractate, acti omagiale, solii, privilegiu comerciale, salv-conducte, scrisori, 1457-1503*, București, 1913, p. 311, doc. nr. CXXXIX.

⁵ V. Ursachi, *Inițierea cercetărilor arheologice sistematice la cetatea nouă a Romanului*, în V. Sîrbu, C. Luca (ed.), *Miscellanea Historica et Archaeologica in Honorem Professoris Ionel Cîndea*, Brăila, 2009, p. 275-294.

⁶ M. Botzan, *Apele în viața poporului român*, București, 1984, p. 265.

⁷ V. Sficlea, *Podișul Covurluiului. Studiu geomorfologic*, în vol. *Masivul Ceahlău, Țara Giurgeului, Depresiunea Dărmănești, Podișul Covurlui*, București, 1980, p. 252.

⁸ Gr. Posea, N. Popescu, M. Ielenicz, *Relieful României*, București, 1974, p. 252.

⁹ O privire de ansamblu asupra cercetărilor de la Negriștești, cu observații critice asupra modalității de publicare, vezi la mine, C. Croitoru, *Despre descoperirile arheologice de la Negriștești, județul Galați. Note de lectură (VI)*, în „Acta Musei Tutovensius”, VII, 2012, p. 249-254.

¹⁰ Imagini ale complexului și ilustrația celor șase vase au fost realizate de către colegul Paul Ciobotaru de la Muzeul de Istorie „Teodor Cincu” din Tecuci, de altfel, acestea fiind prezentate în comunicarea noastră comună: *Descoperiri întâmplătoare în zona așezării aparținând culturii Sântana de Mureș de la Negriștești, județul Galați*, la a IX-a ediție a Sesiunii de Comunicări Științifice a Muzeului „Vasile Pârvan”, Bârlad, 17-18 mai 2013.

¹¹ Deși nu se cunosc foarte multe exemplare, tipul este unul „comun”, regăsindu-se în varii clasificări: Berenice MR 5; Robinson 1959, K 115; Zeest, 1960, tipul 80; Burakov 1976, tipurile 10 și 11; Opaïț 1980, tipul XII; Hayes 1992, tipul 4; Krapivina 1993, tipul 32; Paraschiv 2004, tipul 40. Pentru discuții mai ample (tipologie, variante, datare, bibliografie), vezi D. Paraschiv, *Amfore romane și romano-bizantine în zona Dunării de Jos (sec. I – VII p. Chr.)*, Iași, 2006, p. 86-87.

interpretării materialului arheologic recoltat în campaniile de cercetări sistematice. Am convingerea că reevaluarea artefactelor identificate deja, ca și rezultatele săpăturilor ulterioare vor nuanța toate aceste chestiuni, ilustrând tot mai clar importanța așezării de la Negrilești, în special, și cea a Bârladului, în general, în ceea ce privește vehicularea mărfurilor și persoanelor în acest spațiu – de la și spre Dunăre, la intervalul cronologic care ne interesează. Mai mult decât atât, pentru a rămâne în contextul general al intervenției de față, trebuie să luăm în considerație ipoteza potrivit căreia complexul de la Negrilești jalonează un punct al arterei ce lega fluviul de munte, prin pasul Brețcu¹².

În altă ordine de idei, deși excentrică obiectivelor prezentei intervenții, realizarea unui repertor al obiectivelor arheologice de pe valea Bârladului, din varii perioade istorice, cred că poate releva sugestii nu mai puțin interesante.

*

Un rol indispensabil în desfășurarea activităților comerciale, apoi militare și ulterior general administrative îl dețineau mijloacele de comunicație. Sistemul rutier roman, deosebit de bine organizat, era pus deopotrivă în slujba securității și administrării Imperiului, chiar uneori pe categorii speciale de drumuri¹³. Judiciozitatea acestei adevărate rețele a fost sintetizată elocvent în formula rămasă celebră: „toate drumurile duc la Roma”¹⁴.

Interesantă este, pentru spațiul care ne interesează, informația datorată lui Aurelius Victor (*De Caesaribus*, 13, 3: „*et inter ea iter conditum per feras gentes, quo facile ab usque Pontico mari in Galliam permeatur*”), conform căreia, încă din timpul cuceritorului Daciei datează drumul ce făcea legătura între Oceanul Atlantic și Marea Neagră¹⁵. Astfel, noua provincie era racordată, prin *Viminacium*, la importanta arteră de comunicație ce lega extremitățile Imperiului, de la apus la răsărit: *Lugdunum, Mediolanum, Verona, Emosa, Singidunum, Serdica, Byzantion, Ancyra, Tarsus, Antiochia*¹⁶.

Deținem foarte puține repere relative la un presupus „drum al iazigilor”. Geograful din Ravenna (Ravennatis Anonymi, *Cosmographia*, IV, 5) menționează, într-un pasaj, o serie de localități care jalonează un drum de la *Porolissum* la *Tyras*: *Phira, Tirepsum, Iscina, Capora, Alincum, Ermerium, Urgum, Sturium, Congri, Porolissum, Certie*. Dacă *Porolissum* și *Certiae* sunt plasate de către izvor la un capăt al drumului, atunci direcția acestuia trebuie să fi fost dinspre nord-vest spre sud-est¹⁷. Pe de altă parte, acest tronson a fost interpretat¹⁸ drept „drumul de comerț” al iazigilor cu roxolanii, prin *Dacia*, cunoscut fiind dreptul oferit acestora de către Marcus Aurelius, dar condiționat de acordul guvernatorului provinciei (Cassius Dio, LXXI, 19, 2). Din păcate, în ceea ce privește fixarea în teren a localităților atestate de izvor, nu deținem date precise. S-a presupus că toponimul *Alincum* ar putea reprezenta o formă coruptă pentru *Aquincum*, iar *Capora* pentru *Carpis*¹⁹.

Așadar, *Dacia* era orientată deopotrivă spre vest, prin intermediul drumurilor de legătură cu *Pannonia* (*Porolissum-Aquincum-Bologna-Intercisa* sau *Micia-Partiscum-Lugio*),

¹² C. Croitoru, *De la mare la munte prin vadurile Dunării (I). Despre drumurile (romane) prin sudul Moldovei / From Sea to Mountain through the Danube Fords (I). About (Roman) Roads through South Moldova*, în Istros, XXV, 2019, p. 241-276.

¹³ Vezi principalele categorii de drumuri la Fl. Fodorean, *Drumurile din Dacia romană*, Cluj-Napoca, 2006, p. 32-34.

¹⁴ V. W. Von Hagen, *Alle Strassen führen nach Rom*, Stuttgart, 1968, *passim*.

¹⁵ C. C. Petolescu, *Dacia și Imperiul Roman. De la Burebista până la sfârșitul Antichității*, București, 2000, p. 247.

¹⁶ M. P. Charlesworth, *Trades routes and commerce of the Roman Empire*, Cambridge, 1926, p. 177.

¹⁷ Fl. Fodorean, *op. cit.*, p. 346.

¹⁸ M. Macrea, *Viața în Dacia romană*, București, 1969, p. 153.

¹⁹ P. Hügel, *Ultimele decenii ale stăpânirii romane în Dacia (Traianus Decius-Aurelian)*, Cluj-Napoca, 2003, p. 86.

dar și către sud, mai ales pe Dunăre, dar și pe artera care mergea pe dreapta fluviului, coborând spre *Thracia* și *Moesii* prin diversele puncte de trecere controlate. Conexiunile cu spațiul de la est de Carpați cel mai frecvent convergeau către Brețcu, prin Pasul Oituzului, și afluiu spre vadul Dunării dintre Barboși și Garvăn-*Dinogetia* (și mai puțin spre cel dintre Cartal-*Aliobrix*²⁰ și Isaccea-*Noviodunum*), urmând vechi tradiții.

În orice caz, reținem pentru moment opinia comună, potrivit căreia munții nu au reprezentat un baraj în vehicularea persoanelor și mărfurilor. Aspectul specific Carpaților Orientali este dat de culmile muntoase rotunjite, cu masivitate redusă și altitudini medii de 1025 metri, de paralelismul culmilor și de fragmentarea longitudinală și transversală accentuată a masei montane, respectiv de numărul mare de pasuri și trecători, care asigură o legătură facilă între versanți. Carpații Orientali sunt străbătuți de peste 20 de pasuri, situate între 642 și 1416 metri altitudine (pasurile Buzău, respectiv Prislop). Unele sunt largi, deschizând zona montană înspre exterior (Gutâi, Tihuța/Bârgău, Deda-Toplița, Vlăhița, Racoș, Ghimeș, Oituz, Buzău, Predeluș, Bratocea, Tabla Buții), altele pun în contact doar două văi sau depresiuni (Setref, Prislop, Bucin, Uz, Tușnad)²¹.

Într-un studiu ceva mai nou²², sunt sugerate, pe criterii de logică istorică, întrucât elemente surprinse arheologic sau izvoare care să le confirme prezența lipsesc sau sunt prea puține, câteva drumuri care ar fi traversat Carpații Orientali, făcând legătura între așezările dacice și care, foarte probabil, vor fi rămas în funcțiune și ulterior, ca puncte de legătură între *Barbaricum*-ul estic și *Dacia Superior*:

1. Bâtea Doamnei / Cozla – Pasul Bicaz – nordul Depresiunii Ciucului – cursul superior al Oltului – fortificațiile de la Miercurea Ciuc;
2. Moinești – Pasul Ghimeș-Palanca – fortificația de la Racu;
3. Cursul Siretului – Valea Trotușului – Târgu Ocna-Tisești – Pasul Ghimeș-Palanca;
4. Valea Uzului – Pasul Ghimeș-Palanca – fortificația de la Casinu Nou;
5. Cursul inferior al Siretului – râul Putna – Pasul Oituz – valea râului Negru – fortificația de la Covasna.

Dincolo de dificultățile și riscurile inerente, pe care le asuma parcurgerea acestor trasee montane, nu se poate exclude practicarea lor, într-o măsură care, deși nu poate fi cuantificată, devine din ce în ce mai elocventă în lumina cercetărilor arheologice²³. Mai frecventat pare să fi fost drumul Siret-Brețcu și, posibil, cel de plai, prin Pasul Prislop. În ceea ce privește presupusul traseu prin Pasul Bicaz, acesta trebuie acceptat cu rezerve majore, întrucât mărturiile arheologice de epocă sunt aproape inexistente, iar Pasul Bicaz a fost amenajat în epoca modernă, de către administrația austro-ungară ! În vechime, trecerea spre Transilvania se făcea prin trecătorile naturale care porneau din văile Moldovei și ale Siretului, prin Târgul Neamț (Valea Ozanei) – Pîpirig – Pasul Prisăcani/Grințieși – Borsec și Gheorghieni.

Din aceeași perspectivă, reamintesc poziția celor trei *dava* de pe Siret, menționate încă de Ptolemeu (personal „îmbrățișez” atribuirea „clasică”²⁴ a toponimelor înregistrate de geograful antic): *Zargidava* (Brad), *Tamasidava* (Răcățău) și *Piroboridava* (Poiana), așezate

²⁰ N. Gostar, *Aliobrix*, în „Latomus”, XXVI, 4, 1967, p. 987-995.

²¹ V. Velcea, *Carpații Orientali*, în L. Badea, P. Gâștescu, V. Velcea (coord.), *Geografia României*, vol. I, *Geografia fizică*, București, 1983, p. 600-605; Idem, *Carpații Orientali. Particularități de geografie fizică*, în D. Oancea, V. Velcea (coord.), *Geografia României*, vol. III, *Carpații românești și depresiunea Transilvaniei*, București, 1987, p. 49.

²² I. Glodariu, *Roads across the Carpathians during the Dacian Antiquity*, în vol. *Orbis Antiquus*, p. 538-541.

²³ Pentru unele sugestii cu privire la practicarea acestor trecători încă din Epoca Bronzului, vezi, mai recent, R. Munteanu, *Începutul epocii bronzului mijlociu în depresiunile marginale ale Carpaților Orientali*, Piatra Neamț, 2010, *passim*.

²⁴ Mai recent Al. Vulpe, *Din nou despre geografia antică a Moldovei la vest de Prut*, în T. Teoteoi, B. Murgescu, S. Solcan (eds.), *Fațetele istoriei. Existențe, identități, dinamici. Omagiu academicianului Ștefan Ștefănescu*, București, 2000, p. 407-419.

fiecare puțin mai la sud de confluența celor trei principali afluenți ai *Hierasus*-ului: Moldova, Bistrița și Trotușul, așadar la debutul unor căi naturale care duceau, prin pasurile Carpaților Răsăriteni, spre Transilvania. Faptul că fiecare dintre cele trei așezări menționate are și câte un nivel anterior celui antic confirmă parcurgerea acestor căi încă din Epoca Bronzului, dacă nu mai devreme. Al. Vulpe era convins de faptul că poziționarea acestor așezări oppidane „puțin mai la sud de gura celor trei afluenți ai Siretului, arată că principala cale comercială venea dinspre miazăzi, din direcția gurilor Dunării și, deci, a Pontului Euxin și sugerează, în același timp, cine cu cine făcea comerț în Moldova secolelor V-I a. Chr., poate și mai înainte”²⁵. Evident, dacă analizăm – pentru epoca *La Tène* – cuantumul și distribuția importurilor grecești și romane în zonă, scenariul se confirmă cu prisosință.

Între Carpații Moldo-Transilvăneni și Carpații Curburii se află Culoarul Oituzului, cu pasul la 865 metri altitudine, care, dinspre bazinul intramontan, constituie cea mai facilă ieșire spre Moldova. „Calea Oituzului” sau „drumul spre Moldova”, pornind din Brașov (*Cumidava*), străbătea la Prejmer zona mlăștinoasă din Lunca Călnicului. În Evul Mediu (1534), locuitorii din Prejmer aveau obligativitatea de a întreține podurile din acest sector, pe cheltuiala magistratului din Brașov²⁶. Traseul, prin secuime, al „drumului moldav” este jalonat de câteva documente medievale²⁷. Punctul final transilvan și locul de vamă al drumului era la Brețcu. Obștea din „villa Valachalis Bereczkfalva” avea obligația de a supraveghea și întreține drumul vămii, respectiv să presteze serviciul de plăieșie²⁸. De aici, drumul urca pe Muntele Măgherușului, apoi continua pe Valea Oituzului, respectiv pe Valea Trotușului. Sectorul de pe Valea Oituzului era, de asemenea, în grija municipalității Brașovului²⁹, care, în caz de necesitate, trimitea armata pentru securizarea și/sau închiderea drumului³⁰. Deosebit de interesant, în cazul pericolului unor intervenții externe, dacă inițial se utiliza metoda prisăcilor (închiderea drumului prin doborârea copacilor)³¹, din secolul al XVII-lea se utilizează, pentru

²⁵ *Ibidem*, p. 409.

²⁶ P. Binder, *op. cit.*, p. 274, nota 17: „*Item Prasmariensibus qui in Farkas wago pontes paraverunt ex commissione domini indicis*”.

²⁷ I. Nestor, *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des XVI. Jhr. Czernovitz*, Pardini, 1912, p. 16-17: „*viam seu publicam stratam a terra Moldaviensi nostrum... per terram Siculorum*.”

²⁸ József Benkő, *Milkovia, sive antiqui Episcopatus Milkoviensis per terram Transsilvanicam, maxima dioeceseos suae parte olim exporrecti, explanatio*, II, Viennae, 1781, p. 111-118.

²⁹ *Quellen zur Geschichte der Stadt Kronstadt in Siebenbürgen, II: Rechnungen aus dem Archiv der Stadt Kronstadt: 1526 – 1540*, Kronstadt (1889), p. 424, 460: „*viam per fluvium Oythos purgare*” (1535).

³⁰ *Ibidem*, p. 455-456: „*via Oythos occlusa est*”.

³¹ Una dintre cele mai timpurii atestări literare ale acestei tactici se regăsește în cronica franciscanului Paulinus din Veneția, care notează faptul că românii și secuii „au închis trecătorile, pentru ca tătarii să nu treacă prin ele” (*apud* Ș. Papacostea, *Români în secolul al XIII-lea*, București, 1993, p. 137-138); a doua mare invazie tătară în regatul ungar (1285) a reprezentat un nou prilej de manifestare a rolului militar al românilor care, împreună cu sașii și secuii, au fortificat pasurile munților, îngreunând considerabil mișcările invadatorilor (*ibidem*, p. 161). Vezi, de exemplu, rolul strategic al trecătorii Oituz în conflictul dintre Matia Corvin și Ștefan vodă; cel din urmă întreprinsese acțiuni de închidere a trecătorii, fapt ce a îngreunat considerabil traversarea, ilustrată, de altfel, și de timpul lung de parcurgere (12-19 noiembrie 1467). Luptele au început, chiar de aici, din defileul („fauces”) închis cu prisăci și, după descrierea lui Antonio Bonfini, apărât de români „*ubi obstructas arboribus multaue mateia fauces invenit, partim igni, partim ferro sibi viam aperit, patefacto itinere*”; așadar, pentru deschiderea drumului, fiind necesară atât incendierea baricadelor, cât și lupta corp la corp, cf. Antonio Bonfini, *Rerum ungaricarum Decades* (ed. I. Fogel, B. Ivány, L. Juhász), IV, Budapest, 1941, p. 16 (vezi și Ș. Papacostea, *Un épisode de la rivalité polono-hongroise au XV-e siècle: la campagne de Matthias Corvin en Moldavie (1467) à la lumière d'une source inédite*, în „*Revue Roumaine d'Histoire*”, VIII, nr. 6, 1969, p. 974). După dezastrul de la Baia (noaptea dintre 14-15 decembrie 1467), Ștefan ocupase din nou Pasul Oituz, tăind retragerea resturilor corpului expediționar maghiar, care a fost forțat să traverseze munții, prin pasul Ghimeș, după ce abandonase succesiv carele, corturile, piesele de artilerie, mașinile de război, armamentul greu și chiar pe cel portabil; pentru detalii, vezi S. Iosipescu, *Carpații sud-estici în evul mediu târziu (1166-1526). O istorie europeană prin pasurile montane*, Brăila, 2013, p. 336-337.

închiderea drumului, săparea șanțurilor adânci³². Totodată, izvoarele narative menționează „cetatea nouă a Oituzului”; iar până la finele veacului trecut, valea îngustă a Oituzului era traversată de un zid continuu până la cetatea de pe deal³³. Urma, peste câțiva kilometri, la Târgul Troțuș, vama moldovenească, consemnată și ea din Evul Mediu³⁴. Aș remarca în acest context, măcar pentru „tezaurul toponimic”, descrierea Văii Troțușului din *Marele dicționar*, care debutează așa: „izvorăște din muntele Solul, din masivul Cicului (Transilvania), curge mai întâi spre NE, până la confluența sa cu pârâul Recea, apoi intră în România, pe la **trecătoarea Palanca, unde este și confluența cu sa cu pârâul Șanțul**, ce formează o parte din frontiera de N a țării” (sublinierea mea)³⁵. Traseul drumului menționat mai sus era cunoscut de cronicarii moldoveni sub titulatura de „drumul de jos” sau „drumul Brașovului” și, va fi urmat, între altele, și de armatele lui Petru Rareș sau Mihai Viteazul³⁶.

Prezența unor artere naturale (Siretul, Bârladul, Prutul) nu a scăpat, desigur, atenției celor interesați, în parcurgerea unor distanțe, în dependență de factori semnificativi, precum timp și cost, în varii perioade istorice. Navigația pe aceste râuri nu va fi fost, totuși, exclusivă pentru vehicularea, în special a mărfurilor, ci doar complementară, oferind uneori (evident, în funcție de anotimp și condiții meteorologice) o alternativă mult mai ieftină, dar nicidecum excluzând prezența conexiunilor terestre. Iată, de pildă, în zorii Epocii Moderne, scumpirea transportului cerealelor din interiorul țării spre portul Galați³⁷ i-a făcut pe proprietarii de moșii să acorde o atenție sporită proiectelor de navigație pe Siret și Prut. La 12 octombrie 1835, Teodor Atanasiu, proprietarul unui mare han din Galați, propune Vistieriei o serie de măsuri „pentru ca să se deschidă drum pe apa Siretului”, pentru „a porni caice spre a coborî zahere la Galați”. La rândul-i, Vistieria solicită Sfatului Administrativ aprobarea navigației pe Siret și Prut, „pentru că, prin acest mijloc, să se transporteze mai cu lesnire la Galați producturile spre încărcarea corăbiilor”³⁸ (în trecut fie scris, cred că prima notă relativă la navigabilitatea pe Siret i se datorează experimentatului ofițer de marină Georg Lauterer, care consemna, în rapoartele către Iosif al II-lea, că: „Siretul s-ar părea că este navigabil și pentru corăbiile mai mici până la Măxineni”³⁹). Interesul pentru navigație, pe râurile interne ale Moldovei, era mai vechi, chiar în textul *Regulamentului organic* (art. 158) stipulându-se că Siretul și Prutul „care curg de-a lungul țării spre miazăzi și dau în Dunăre, să slujească spre coborârea mărfurilor și a producturilor țării”. În continuare, se preconiza chiar legarea celor două râuri printr-un canal pe Valea Bahluiului⁴⁰. Dincolo de alte inițiative, rămase fără rezultate notabile, să reținem faptul că hatmanul Alecu Aslan a reușit, în septembrie 1844, să trimită la Galați patru „vase”

³² Vezi „Anuarul Comisiunii Monumentelor Istorice”, Secția pentru Transilvania, VIII, p. 457-458, *apud* P. Binder, *op. cit.*, p. 275, nota 26.

³³ P. Binder, *Op. cit.*, p. 275.

³⁴ Ioan Bogdan, *Documente moldovenești din secolele XV-XVI în arhivele Brașovului*, București, 1905, p. 56.

³⁵ G. I. Lahovari, C. I. Brătianu, Gr. G. Tocilescu, *Marele Dicționar Geografic al României*, București, V, 1902, p. 646, s.v. *Troțușul*.

³⁶ *Cronicile slavo-române din sec. XV-XVI*, publicate de Ioan Bogdan (ed. revizuită și completată de P. P. Panaitescu), București, 1959, 96, 103. Vezi și *Texte slave cu studiu, traduceri și note de Ioan Bogdan*, București, 1891, p. 204.

³⁷ N. Suțu, *Opere economice*, București, 1957, p. 339 (transportul intern al grâului până la Galați era mai scump decât cel din portul Moldovei în Anglia).

³⁸ L. Boicu, *Încercări de navigabilizare a râurilor moldovenești în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, II, 1965, p. 93-116.

³⁹ M. Holban, M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, Paul Cernovodeanu (volum îngrijit de), *Călători străini despre Țările Române*, X, partea I, București, 2000, p. 326.

⁴⁰ „Analele Parlamentare ale României”, tom I, partea a II-a, București, 1893, p. 154. Vezi și Al. Duță, Șt. Stanciu, *Amenajarea pentru navigație a râului Prut la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea*, în „Danubius”, XI-XII, 1984-1985, p. 187; „Siretul și Prutul (...) trebuie a se curăți și a se face mai îndemânatic pentru plutirea sau pentru a se face canaluri de comunicație, de pildă unirea Siretului cu Prutul prin râul Bahlui care ar fi de mare folos și pentru comerția capitalei”.

încărcate cu grâu, construite la moșia sa din Onești⁴¹, iar la începutul aceluiași an, o asociație de boieri moldoveni, în frunte cu spătarul Vasile Alecsandri, organiza transporturi de cereale pe râul Prut cu 19 vase⁴². Aceste rezultate firave nu fac decât să confirme „sentința” de la începutul secolului al XVIII-lea, emisă de către ilustrul domn cărturar, Dimitrie Cantemir, care consemna, în descrierea Moldovei, despre râul Siret: „*E un râu lat și adânc, însă, fiind înconjurat din toate părțile de păduri și munți, iar pe alocuri împiedicat de vaduri, până acum nu s-a putut deschide pretutindeni o cale pentru corăbii*”⁴³.

Spațiul acesta, deosebit de frământat, din zona de acces, pe de o parte spre Podișul Transilvaniei, pe de alta spre sudul Dunării, a constituit o preocupare constantă a administrației în vederea controlului cât mai eficient de mărfuri și persoane și, nu în ultimul rând, din rațiuni defensive. Prezența a numeroase artefacte – de tot felul, a unor construcții – atâtea câte cunoaștem azi, și evenimentele petrecute în acest spațiu relativ restrâns ilustrează, o dată în plus, rolul strategic al zonei nu doar în Antichitate, ci, general, de-a lungul istoriei.

DANUBE TRIBUTARYES: THE BÂRLAD, THE SIRET AND THE PRUT RIVERS. SOME THOUGHTS RELATED TO THE WAYS OF COMMUNICATIONS IN SOUTHERN MOLDOVA IN ANCIENT TIMES AND NOT ONLY

In this article the author focuses on the space in southern Moldova, trying to achieve a concordance between the geographical environment and the history of the area. We are therefore faced with a complex approach to historical geography, intended first of all to draw attention to the changes that the natural environment has undergone. Only depending on the transformations that the environment has undergone over time, one can try to explain some historical events.

⁴¹ I. Toderașcu, *Preocupări pentru îmbunătățirea mijloacelor de navigație în Principatele Române (prima jumătate a secolului al XIX-lea)*, în „Analele Științifice ale Universității «Al. I. Cuza» Iași”, s. III. Istorie, XX, 1, 1974, p. 34. Vezi și V. Andrei, *Un înaintaș francez al studiului navigabilității principalelor ape moldovenești: inginerul Xavier Hommaire de Hell*, în „Cercetări istorice”, XII-XIII, 1981-1982, p. 377-386.

⁴² Vezi „Albina Românească”, XVI, nr. 22 din 16 martie 1844, p. 87; E. Hurmuzaki (editor), *Documente privitoare la istoria românilor. Volumul XVII (1825-1846)*, București, 1913, p. 1015, doc. nr. CMLIV.

⁴³ Dimitrie Cantemir, *Descrierea Moldovei* (traducere de P. Pandrea, prefață și tabel cronologic de L. Maniu), București, 1981, p. 13