

DRUMURI MEHEDINȚENE DIN PERIOADA REGULAMENTULUI ORGANIC

de MITE MANEANU

Necesitatea deplasării între anumite locuri, puncte, așezări, i-a făcut pe oameni să urmeze cele mai lesnicioase căi de comunicație terestre, rute care au devenit treptat drumuri. În acest fel, din cele mai vechi timpuri oamenii și-au creat o utilă rețea de drumuri și poteci, care brăzdează în lung și în lat suprafața pământului.

Istoricul drumurilor românești a fost studiat în mai mică măsură (mai ales pentru epoca mai nouă). Puținele lucrări de referință, precum și lucrările generale, care au subcapitole destinate acestei chestiuni, nu tratează o serie de aspecte importante. De aceea încercarea de a releva unele laturi mai puțin cercetate în trecut, cu referire directă la drumurile mehedințene din perioada Regulamentului organic, comportă numeroase dificultăți. Acestea sînt sporite și de lipsa unor informații complete (documentele și izvoarele cartografice urmăresc numai unele aspecte privind traseele, întreținerea drumurilor, transportul diferitelor mărfuri, poștale etc.).

Se știe că în decursul timpului drumurile au căpătat o importanță din ce în ce mai mare, devenind la începutul sec. al XIX-lea un sector important al economiei românești. Creșterea economică generală, înregistrată după pacea de la Adrianopol, a dus în mod firesc la dezvoltarea comerțului intern, la creșterea numărului și importanței bîlciurilor și țărgurilor, la dezvoltarea comerțului extern etc. Toate acestea au determinat și o dezvoltare substanțială a transporturilor de mărfuri și călători pe drumurile publice. Tot mai mari cantități de cereale luau calea schelelor de export, mii de care încărcate cu sare și alte mărfuri traversau țara de la un cap la altul, spre cumpărătorii interni sau externi. Negustori, meșteșugari ambulanți, țărani cu produse, cărăuși, călători străini, toți aveau nevoie de drumuri publice mai bine întreținute, mai sigure, mai lesnicioase.

În funcție de importanța și profilul lor, drumurile din vremea Regulamentului organic se împart în mai multe categorii distincte : drumuri de olac sau de poștă, drumuri mari și drumuri sătești (mici sau vicinale). Alături de acestea sînt consemnate și așa-numitele drumuri ale sării, precum și drumurile oilor. (Pentru Mehedinți nu s-au găsit încă mențiuni despre drumurile „untului“, „peștelui“, „lemnului“ etc., ca în alte județe).

Cele mai importante drumuri, datorită rolului deosebit pe care îl aveau în viața economică a țării și a regiunilor pe care le străbăteau, erau drumurile de olac sau de poștă. Pe acestea se desfășura o mare parte din traficul de mărfuri și călători al țării. În județul Mehedinți se cunosc, pentru perioada Regulamentului organic, trei asemenea drumuri. Primul și cel mai important făcea legătura între

Craiova—Cerneți și Vîrciorova, venind de la București. Acesta trecea, în perioada 1831—1841, prin Cerdacu, Gogoșu, Iablanîța, Broscari, înainte de a ajunge la Cerneți¹. Acest drum, înființat se pare în a doua jumătate a sec. al XVIII-lea², avea în perioada regulamentară 6 stații de poștă³ pe teritoriul județului Mehedinți, fiind cel mai lung drum de acest fel. După 1841 acest traseu va fi desființat, „fiind mai de ocol și pe loc putincios pe coaste și păduri, din care pricină totdeauna stricîndu-se este prea cu greu a se ține în bună stare...”⁴ și se înființa un alt drum de poștă, prin Țințăreni, cu stații la Strehaiia, Stîngăceaua, Izvorani, Gutu, Turnu Severin, Vîrciorova⁵. Alături de acesta, exista drumul de poștă Craiova—Calafat, care intra în județ pe la poșta Scripetu, drum în general bine întreținut și lesnicios⁶. Începînd cu anul 1834, pentru îmbunătățirea comunicațiilor cu Orșova și Banatul, se înființează un nou drum de poștă: Tîrgu Jiu—Cerneți—Vîrciorova⁷. Acesta pătrundea în județ pe la Ciuperceni, pe Tismana, și cobora spre Brebenari, de unde, prin Ciovrînășani și Colibași, ajungea la Cerneți⁸. Drumul era greu de străbătut datorită dificultăților și accidentatelor forme de relief, precum și a numeroaselor cursuri de apă ce trebuiau traversate⁹. De altfel, aceste impedimente, precum și numărul mic de călători au determinat desființarea lui, începînd cu anul 1841 (atunci s-au desființat și stațiile de poștă de la Ciuperceni și Ciovrînășani)¹⁰. Tot în anul 1841, an de reorganizare a poștei românești, se înființa, la cererea negustorilor din Brăila, un drum de poștă de-a lungul Dunării, de la Brăila la Vîrciorova¹¹. În Mehedinți, acest drum trecea prin poștele: Fîntîna Banului, Vatra, Izvoarele, Turnu Severin¹². În anul 1847 situația drumurilor de poștă din județul Mehedinți suferă noi schimbări. Astfel, se reînființează drumul Tr. Severin—Tg. Jiu, cu poște la Ciovrînășani și Glogova¹³, iar pe drumul spre Craiova dispăre poșta Strehaiia¹⁴. În acel an existau deci în Mehedinți 3 drumuri de poștă (Craiova—Tr. Severin—Vîrciorova; Tg. Jiu—Tr. Severin și Brăila—Vrata—

¹ Biblioteca Acad. R.S.R., Harta rusă din 1835, H. 461, pl. 4—7.

² În harta lui Schwantz din 1723 nu este menționat (Bibl. Acad. R.S.R., Schwantzius Fridr, *Tabula Valahiae Cisalutanae*, 1723, D. XXIII.).

³ Cerdacu, Gogoșu, Corzul, Iablanîța, Broscari și Cerneți (Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Prefectura jud. Mehedinți, dos. 2282/1832, f. 331). În harta rusă din 1835 apare stația de poștă de la Pala, tot pe acest drum, neatestată însă de documente (cf. C. C. Giurescu, *Principatele Române la începutul sec. al XIX-lea*, București, 1957, p. 249).

⁴ D. Pașalega, *Drumurile de poștă din Oltenia în prima jumătate a secolului trecut*, în „*Ramuri*”, nr. 12, XI, 1972, p. 20.

⁵ Ibidem. În porunca Vorniciei Țării Românești din iunie 1841 se menționau numai stațiile de poștă: Strehaiia (Gura Strehării), Izvorani, Gutu și Tr. Severin (Arh. St. Buc., fond Vornicia din Lăuntru, dos. 1123, 1/1841, f. 14).

⁶ Drumul era de asemenea mai vechi de 1723 (Bibl. Acad. R.S.R., harta citată). În anul 1833 supțocîrmulrea plășii Cîmpu raporta că acest drum „S-au găsit în bună stare fără mîncături sau ogașe largi pe mijlocul cîmpului” (Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Prefectura jud. Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 301).

⁷ Ibidem, f. 304 și 313.

⁸ Ibidem.

⁹ Printre acestea, riul Motru, peste care podul era slăbit de ape și în proastă stare (ibidem, f. 196).

¹⁰ Arh. St. Buc., fond Vornicia din Lăuntru, dos. cit., loc. cit. și D. Pașalega, art. cit.

¹¹ I. C. Filitti, *Domniile române sub Regulamentul organic*, București, 1914, p. 92 și D. Pașalega, art. cit.

¹² D. Pașalega, art. cit. În porunca Vorniciei, din iunie 1841, apare, între Izvoarele și Turnu Severin, poșta Scăpău (Arh. St. Buc., doc. cit.).

¹³ Ibidem, dos. 798, 1/1847, f. 15.

¹⁴ Ibidem.

Tr. Severin), cu stații de poștă la Glogova, Ciovrnășani, Stîngăceaua, Gutu, Izvoari, Scăpău, Izvoarele, Vrata, Tr. Severin, Vîrciorova¹⁵.

La început drumurile de olac sau de poștă nu se deosebeau prea mult de cele mari, avînd o lăţime de circa 1 1/2 la 2 stînjieni¹⁶. În anul 1832, Vornicia din Lăuntru porunceşte însă ca acestea să fie lărgite la 8 stînjieni¹⁷ (măsura privea numai drumurile de poștă și pe cele mari), iar tronsonul Craiova—Cerneți, la 15 stînjieni, cerință impusă de vizita pe care Kiseleff o întreprindea în județ, în vara anului 1832¹⁸. Succesivele măsuri de îmbunătățirea drumurilor, prin lărgire, se datorau cererilor insistente (susținute de Eforia ocnelor de sare) adresate de căraușii de sare, care, opriți fiind să-și pască vitele pe marginea drumurilor, pe moșiile proprietarilor, cereau să se rezerve un spațiu liber, de-a lungul drumurilor de poștă sau mari, pentru păscutul vitelor de tracțiune. În acest scop, în anii 1836—1837, din inițiativa administrației centrale, s-a trecut la lărgirea drumurilor, la 30 stînjieni, din care 10 partea carosabilă, iar restul pe ambele laturi, pentru pășunat¹⁹. Acțiunea de lărgire a drumurilor de poștă a fost însoțită în unele cazuri de tăieri masive de pădure și chiar de tăierea pomilor fructiferi din unele livezi aflate pe marginea drumurilor²⁰, de distrugerea unor semănături²¹ ș.a.m.d.

În comparație cu drumurile de poștă, numărul și lungimea drumurilor mari erau mai mari în județul Mehedinți. Acestea urmau de obicei cursurile unor ape mari, precum Dunărea, Motrul, Coșuștea, Hușnița etc. și făceau legătura între localitățile și centrele importante ale județului. Ele asigurau legătura cu drumurile de poștă, precum și cu alte drumuri sau puncte din județ sau din afara acestuia. Rolul lor în dezvoltarea economică a anumitor zone ale județului, în promovarea schimburilor comerciale locale, este important.

Unul dintre drumurile mari cunoscut pentru afluența de călători era vechiul drum al Băii sau Motrului. Acesta cobora de la Baia de Aramă spre Broșteni și Strehaia²², unde se unea cu alt drum mare — „al Hușniței“ — ce străbătea partea centrală a județului, unind Cerneți cu Strehaia. Tot în nordul Mehedinților documentele consemnează drumul mare al Cloșanilor („al Plaiului“ sau Vîrciorovei)²³, care cobora de la Baia de Aramă prin Obîrșia Cloșani—Balta—Bahna—Vîrciorova, precum și drumul Coșuștei²⁴. În partea sudică a județului existau în această perioadă mai multe drumuri mari: Cerneți—Hinova—Scăpău—Flămînda—Izvoarele—Calafat²⁵ (cu o variantă Scăpău—Devesel—Țigănași), altul denumit „Calea

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Prefectura județului Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 9—10.

¹⁷ Ibidem, f. 13.

¹⁸ Ibidem, f. 94.

¹⁹ Ibidem, Pretura plășii Bicleș, dos. 3400/1836, f. 16.

²⁰ Astfel, pentru lărgirea la 8 stînjieni a porțiunii de drum Iablanța—Cerdacu au fost tăiați 523 pomi roditori (Ibidem, dos. 5315/1832, f. 54).

²¹ Un astfel de caz reclama locuitorul Dinu Chițimia din satul Iupca (plasa Bala), care se plîngea, în anul 1835, că prin lărgirea drumului, o parte din locul semănat și din ograda sa, ambele împrejmuite de el, au fost ocupate, producîndu-i-se pagube (ibidem, Pretura plășii Baia de Aramă, dos. 5241/1835, f. 17).

²² Un astfel de caz reclama locuitorul Dinu Chițimia din satul Iupca (plasa Bala), care se plîngea, în anul 1835, că prin lărgirea drumului, o parte din locul semănat și din ograda sa, ambele împrejmuite de el, au fost ocupate, producîndu-i-se pagube (ibidem, Pretura plășii Baia de Aramă, dos. 5241/1835, f. 17).

²³ Un astfel de caz reclama locuitorul Dinu Chițimia din satul Iupca (plasa Bala), care se plîngea, în anul 1835, că prin lărgirea drumului, o parte din locul semănat și din ograda sa, ambele împrejmuite de el, au fost ocupate, producîndu-i-se pagube (ibidem, Pretura plășii Baia de Aramă, dos. 5241/1835, f. 17).

²⁴ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Prefectura jud. Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 155.

²⁵ Ibidem, f. 181.

²⁶ Tronsonul Izvoarele—Calafat este mai nou, căci în harta lui Schwantz nu apare (cf. BARS, harta cit.).

Dunării", care începea de la Țigănași, urmărind cursul marelui fluviu pînă la Calafat²⁶ și de aici la Giurgiu, precum și acela direct Cerneți—Hinova—Rogova—Vinjuleț—Pătule—Cujmir—Cetate—Calafat.

Călătorii sau căraușii ce străbăteau drumurile mari și mai ales pe cele de poștă existente în perioada Regulamentului organic în Mehedinți puteau poposi la hanurile, cîrciumile și stațiile de poștă existente de-a lungul acestora. În județul Mehedinți existau în anul 1832 opt stații de poștă²⁷: 6 pe drumul Cerneți—Craiova (Cerneți, Broscari, Iablanîța, Corzu, Gogoșu, Cerdacu) și 2 (Scripteu și Calafat) pe drumul Craiova—Calafat. La acestea s-au adăugat, în anul 1834, pe drumul de poștă nou înființat, Tg. Jiu—Cerneți, alte 3 stații (Ciuperceni, Brebenari, Ciovrînășani)²⁸. În anul 1841, datorită înființării de noi trasee și reducerii suprafeței județului, ca urmare a împărțirii administrative din 1837—1838, numărul stațiilor de poștă aflate pe teritoriul județului Mehedinți era de 10 (Strehaia, Stîngăceaua, Izvorani, Gutu, Tr. Severin, Vîrciorova, Fîntîna Banului, Vrata, Izvoarele, Scăpău)²⁹. După cum se poate observa, o parte din stațiile de poștă existente în perioada 1832—1834, printre care și cea de la Cerneți, nu mai existau, iar altele, precum Calafatul și Scripteu, se găseau în afara județului. Ne sînt cunoscute de asemenea și cîteva hanuri unde poposeau călătorii. Între acestea, documentele consemnează unul la Cerneți³⁰, altul situat între Gogoșu și Cerdacu (al postelnicului Arghiropol), cel de la Balota, pe drumul mare Cerneți—Strehaia³¹, precum și cel aflat pe drumul Cerneți—Orșova, între riurile Vodița și Bahna³². Alături de hanuri existau cîrciumile de „la plaiul” dintre Broscari și Cerneți³³, cîrciuma „Brebului”, nu departe de Orevița³⁴, cea de la Gura Sopotului, între Gogoșu și Cerdacu³⁵ și evident cele din Cerneți.

Pe lîngă drumurile mari și cele de poștă județul era împînzit de o deasă rețea de drumuri satești, care serveau legăturile dintre numeroasele sate ale Mehedințiului. Practic, fiecare sat era legat prin unul sau mai multe drumuri de alte localități sau zone. Acestea erau de cele mai multe ori prea înguste, cu trasee uneori schimbătoare. Importanța lor pentru economia locală era însă recunoscută, astfel că însăși Vornicia intervenea în anul 1832 ca aceste drumuri să fie bine întreținute³⁶.

Alături de drumurile clasice, în tradiția populară, dar și în unele documente există știri despre așa-numitele drumuri ale oilor sau ale sării. Acestea nu erau de fapt drumuri în accepțiunea curentă a cuvîntului, ci trasee (cuprinzînd sec-toare din drumurile obișnuite), pe care circulau de regulă oierii sau căraușii. Drumurile oilor sînt menționate în cîteva puncte din județul nostru, denumirea acestora

²⁶ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Pretura plășii Cujmir, dos. 3490/1836, f. 10.

²⁷ Ibidem, Prefectura jud. Mehedinți, dos. 2282/1832, f. 331.

²⁸ Ibidem, dos. 3422/1832, f. 304.

²⁹ D. Pașalea, art. cit.

³⁰ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Pretura plășii Tr. Severin, dos. 5208/1835, f. 20.

³¹ Ibidem, Prefectura jud. Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 10.

³² Arh. St. Buc., fond Vornicia din Lăuntru, dos. 2688/1831, f. 8.

³³ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Prefectura jud. Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 61.

³⁴ Ibidem, f. 297.

³⁵ Ibidem, f. 9—10. În harta rusă din 1335 sînt menționate alte 4 cîrciumi: la sud-vest de Șitoaia, nord-vest de Sălătruc, la vest de Butoiești și la sud de Prunlșori (cf. C. C. Giurescu, op. cit., p. 250).

³⁶ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, Prefectura jud. Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 94.

fiind legată de practica pendulării oierilor de la munte la șes. Ciobanii coborau cu turmele la iernat în părțile sudice ale județului Mehedinți (în cîmpia Blăhniței), urmînd anumite trasee intrate în obișnuință. Unul dintre acestea, atestat documentar pentru anul 1834, trecea prin cîmpul Corcovii³⁷, coborînd spre sud.

Drumurile sării erau traseele pe care căraușii aduceau sarea de la Ocnele Mari (jud. Vîlcea) spre schelele Calafat, Izvoarele și Cerneți, pe unde se exporta. Unul dintre acestea făcea legătura între Tg. Jiu—Cioșani—Cireșu—Vîrciorova³⁸, iar altul este consemnat la apus de satul Ceringul („drumul sării Cearîngul”) ³⁹, în sudul județului, venind de la Craiova, avînd direcția Izvoarele.

Circulația pe drumurile publice din jud. Mehedinți era foarte anevoioasă în vremea Regulamentului organic. Numeroși călători străini, precum și căraușii sau călătorii români se plîngeau de starea proastă a drumurilor, de dificultățile întîmpinate în timpul călătoriilor. În principal greutățile proveneau din starea proastă a acestora, stare ilustrată atît de sugestiv de documentele vremii. Astfel, în anul 1832, în urma unei inspecții făcută de ocîrmuitorul județului, pe drumul de poștă Craiova—Cerneți, s-au constatat numeroase porțiuni deteriorate, cu poduri lipsă, pante abrupte etc. În raportul întocmit se arăta că în numeroase locuri (la Erghevița, Gura Poroinii, Bistrița, Broscari etc.) trebuiau întreprinse lucrări de remediere⁴⁰. Se constata chiar că din cauza cioturilor și gropilor rămase în urma scoaterii sau tăierii copacilor, acțiune întreprinsă în vederea lărgirii drumurilor la 8 stînjeni, pe tronsonul Iablanița—Bistrița drumul era impracticabil, mai ales pe porțiunile lărgite⁴¹. Situația era asemănătoare pe drumul spre Vîrciorova⁴² și pe cel din plaiul Cioșani⁴³. La fel se prezentau lucrurile și în cazul drumului spre Tg. Jiu, unde podul de peste Motru era stricat⁴⁴, drumul fiind „strîmt și cu privaluri”⁴⁵. Dacă drumurile mari și de poștă se bucurau de mai multă atenție din partea stăpînirii, drumurile sătești erau adesea impracticabile. Pentru remedierea lor ocîrmuirea județului Mehedinți porunca în anul 1832 ca toate drumurile mici (sătești) să fie reparate și menținute în bună stare, arătîndu-se că aceasta era spre folosul însuși al locuitorilor⁴⁶. Ilustrativă pentru starea în care se găseau

³⁷ Ibidem, Pretura plășii Strehala, dos. 6399/1834, f. 40. Deși documentele nu consemnează aceasta, se pare că în Mehedinți existau și în perioada Regulamentului organic alte drumuri ale oilor, menționate și în zilele noastre de tradiția orală (cf. Romulus Vulcănescu, Paul Simionescu, *Drumuri și popasuri străvechi*, București, 1974, p. 33—34).

³⁸ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Administrația plășii Cerna, dos. 5362/1832, f. 24.

³⁹ Ibidem, Prefectura jud. Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 238. Pentru perioada mai nouă tradiția orală menționează și alte drumuri ale sării existente în județ (Romulus Vulcănescu, Paul Simionescu, op. cit., p. 54).

⁴⁰ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, dos. cit. f. 9—19.

⁴¹ Ibidem, f. 61.

⁴² Pe acest drum important trebuia construit și podul peste Topolnița, lucrare dificilă și costisitoare (ibidem, Pretura plășii Bîcleș, dos. 2258/1838, f. 8). Pe tronsonul Cerneți—Vîrciorova situația însă era și mai dificilă. Astfel, un grup de negustori craioveni, exportatori de mărfuri, se plîngeau că atunci cînd Dunărea era în creștere anumite porțiuni ale drumului erau acoperite. Aceștia cereau repararea drumului, solicitînd chiar concesiunea lucrării (Arh. St. Buc., fond Vornicia din Lăuntru, dos. 2688/1831, f. 1). În anul 1837 se punea chiar problema construirii unui alt drum spre Orșova, proiect acceptat chiar de domn (cf. I. C. Filitti, op. cit., p. 90).

⁴³ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Administrația plășii Cerna, dos. 5362/1832, f. 9.

⁴⁴ Ibidem, Prefectura jud. Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 196.

⁴⁵ Ibidem, f. 314.

⁴⁶ Ibidem, f. 94.

drumurile sâtești din Mehedinți este situația întocmită de oțirmuirea județului din care rezultă că numai în plasa Baia (cu 64 de sate), 16 sate aveau drumuri stricate ce trebuiau reparate ⁴⁷.

Pentru întreținerea în stare de funcționare a drumurilor publice, prin Regulamentul organic s-a impus locuitorilor obligația de a presta zile de muncă la reparații și construcții de drumuri ⁴⁸. Într-adevăr, volumul de muncă depus de locuitori numai pentru repararea anuală a drumurilor era, după cum constatăm din documente, deosebit de mare. Astfel, în anul 1832, se aprecia că numai pentru executarea unor lucrări de lărgire, tăieri de maluri, reparații de poduri și altele, pe drumurile de poștă Cerneți—Craiova erau necesare, pentru porțiunea din județul Mehedinți, 70 900 zile om, 37 229 lei, precum și mari cantități de materiale ⁴⁹. Pe acest drum trebuiau reparate 11 poduri, 10 podiști, tăiate multe pante, construite zăgazuri etc. ⁵⁰. La lucrări urmau să participe locuitori din 44 de sate situate de-a lungul drumului ⁵¹ (inclusiv cei din satele aflate la distanțe mai mari de această arteră). Dacă ținem seama de lungimea rețelei de drumuri existentă în jud. Mehedinți și care avea nevoie de întreținere și reparații permanente, putem aprecia volumul mare de lucrări reclamat de asemenea acțiuni ⁵². Dintr-o situație privind necesarul de reparații la drumurile din întreg județul aflăm că în anul 1832 trebuiau reparate sau construite din nou 393 porțiuni de drumuri, 143 poduri și 141 podiști ⁵³, deci un volum considerabil de lucrări. În anul 1835 fuseseră reparate sau construite din nou un număr de 694 de drumuri și porțiuni de drumuri, 431 poduri și 354 podiști, după cum aflăm din raportul înaintat Vorniciei de către oțirmuirea județului ⁵⁴. Pentru executarea acestor lucrări suptocțrmuirile de plăși desemnau, din rîndul boierilor mici, mai mulți șefi de lucrări (epistații drumurilor), care răspundeau de întreținerea și de repararea anumitor porțiuni de drumuri (mai ales a drumurilor mari și de poștă), fiecare avînd în subordine un număr de sate ⁵⁵. Evident, impunerea unui volum mare de muncă (de multe ori locuitorii erau scoși cu forța la lucrări) ⁵⁶, mai ales pentru locuitorii din satele apropiate drumurilor mari sau de poștă ⁵⁷, a determinat, în perioada de care ne

⁴⁷ Ibidem, f. 198—213.

⁴⁸ În anul 1845 se fixa obligația prestării a cîte 6 zile pe an de către locuitori, sau plata acestora (Cf. I. C. Filitti, op. cit., p. 329).

⁴⁹ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Prefectura jud. Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 123—126.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Ibidem.

⁵² Spre exemplificare arătăm că în anul 1832 numai în plasa Ocolul era necesar să se repare sau să se construiască din nou 47 de poduri și 14 podiști. În această plasă un număr de 8 sate au prestat în acel an nu mai puțin de 46.650 zile om și au contribuit cu 17.000 lei la întreținerea și repararea porțiunii Iablanța-Cerneți a drumului de poștă (ibidem).

⁵³ Ibidem, f. 198—213.

⁵⁴ Arh. St. Buc., Vornicia din Lăuntru, dos. 3646/1834, f. 506—520.

⁵⁵ Arh. St. Drobeta Tr. Severin, fond Prefectura jud. Mehedinți, dos. 3422/1832, f. 25 și 130.

⁵⁶ Nu rareori se recurgea la dorobanți pentru a-i scoate pe locuitori cu forța la lucru. Referindu-se la porunca de a repara drumurile din plasa Cîmpul, suptocțrmuirea arată la 22 martie 1837 că „...le lăsați tot în nelucrare, așteptînd ca tot prin dorobanți și bătăi să săvîrșiți toate...” (ibidem, Pretura plășii Cujmir, dos. 2541/1837, f. 5).

⁵⁷ În anul 1832 locuitorii din 30 de sate aflate de-a lungul drumului de poștă, de la stația Iablanța pînă la ieșirea din județ, au prestat în vederea lărgirii drumului la 8 stînjeni peste 10.076 zile om, au tăiat numeroși copaci etc. (ibidem, Pretura plășii Bicleș, dos. 5315/1832, f. 54). În vederea executării acestor lucrări, împăciuitorii satelor în cauză erau obligați să dea chezășii scrise că vor scoate oameni la lucru (ibidem, dos. 3400/1836, f. 17).

ocupăm, nemulțumiri puternice, atestate de numeroasele jalbe înaintate autorităților. Astfel, spre exemplu, numeroși locuitori din satul Pădina Mare se plîngeau, în vara anului 1832, lui Pavel Kiseleff, venit în vizită în județ, că „au meremetisit poșta Iablanița și n-au primit plată”⁵⁸, iar cei din Broscari arătau aceluiși că, aflîndu-se așezați cu satul lîngă drumul poștei, erau supuși la munci și tare „să smacină”⁵⁹. Plîngerii asemănătoare adresau și locuitorii satelor Stignița⁶⁰ și Gvar-denița⁶¹, care arătau că reparaseră drumul, dar nu li se plătise nimic.

Cu toate că în perioada Regulamentului organic se întreprindeau ample lucrări de reparații și îmbunătățire a drumurilor, dat fiind faptul că nu se proceda la înbrăcarea părții carosabile cu piatră sau alt material, acestea se deteriorau repede din cauza ploilor, zăpezilor, alunecărilor de teren etc. În general acțiunea de reparare trebuia reluată în fiecare an, documentele menționînd că în toată această perioadă drumurile mehedințene continuau, în pofida eforturilor autorităților, să fie dificile⁶².

În pofida greutăților, drumurile publice mehedințene erau totuși intens folosite. Se știe că o bună parte a sării extrase din salinele Țării Românești era exportată în Serbia și că prin contractul de arendare a otcupului sării se prevedea obligația ca stăpînirea să întrețină drumurile în bună stare⁶³. Drumurile utilizate mai mult pentru transportul sării erau cele care făceau legătura cu partea dinspre Dunăre (cu schelele Calafat, Izvoarele și Cerneți) a județului. Un drum mult utilizat în transportul mărfurilor era și cel spre Vîrciorova. Pe acesta, arăta un grup de negustori craioveni, se exportau mari cantități de mărfuri în Transilvania. Aceștia se plîngeau că din cauza stării proaste „multă zătinire se face la negoțul țării”⁶⁴. Numeroși cărăuși întîmpinau greutăți pe drumurile mehedințene datorită stării proaste, precum și a conflictelor ce se iscau între ei și proprietari, pentru pășunatul vitelor de tracțiune, plata taxelor la trecerea podurilor etc. Mai ales asemenea practici ilegale (perceperea ilegală de taxe la poduri) produceau nemulțumiri, generau conflicte. Fenomenul era larg răspîndit în pofida prevederilor punctelor 9 și 11 din contractul ocnelor, prin care se interzicea luarea vreunei taxe sau havaiei de la cărăușii de sare⁶⁵. (Era o excepție ce se făcea pentru aceștia, pentru că în rest toți călătorii cu vehicule sau vite trebuiau să plătească taxa de trecere la poduri)⁶⁶. Cu toate că Vornicia din Lăuntru intervenise cu porunci severe pentru curmarea acestor ilegalități⁶⁷, în

⁵⁸ Ibidem, Prefectura jud. Mehedinți, dos. 2285/1832, f. 692. Plata se făcea, se pare, din banii strînși în cutile satelor (ibidem, Pretura plășii Bîcleș, dos. 2258/1838, f. 8).

⁵⁹ Ibidem, Prefectura jud. Mehedinți, dos. 2285/1832, f. 694.

⁶⁰ Ibidem, f. 687—688.

⁶¹ Ibidem, f. 691.

⁶² Într-adevăr, în anul 1838, oefirmuirea constata că starea drumurilor era departe de a se fi îmbunătățit, căci „nu numai drumurile de la un sat la altul sînt într-o stare foarte proastă, dar și chiar drumurile cele mari de poștă pe care neîncetat călătoresc feluri de obraze înalte” (ibidem, Pretura plășii Bîcleș, dos. 2258/1833, f. 10).

⁶³ Atunci cînd drumurile se găseau în stare proastă, Eforia consumației sării sesiza Departamentul Treburilor din Lăuntru. Așa se întîmpla, spre exemplu, în anul 1838 cînd se arăta că drumurile din plasa Dumbrava „și mai virtos cele ce merg către schela Calafat și Cerneți, sînt în neumblare”, aceasta pentru că nu fuseseră lărgite la 30 stîinjen, nici reparate, aveau podurile și podiștele stricate etc. (ibidem, f.1).

⁶⁴ Arh. Șt. Buc., fond Vornicia din Luntru, dos. 2688/1831, f. 1.

⁶⁵ Arh. Șt. Drobeta Tr. Severin, fond Prefectura jud. Mehedinți dos. 1833/1831, f. 49.

⁶⁶ În anul 1837 taxele percepute la trecerea podurilor sînt chiar mărite (ibidem, Pretura plășii Cujmir, dos. 2451/1837, f. 2).

⁶⁷ Ibidem, Prefectura jud. Mehedinți, dos. 1833/1831, f. 63.

județul Mehedinți asemenea practici ale proprietarilor și arendașilor de moșii sînt înregistrate și în anii următori, în pofida poruncilor și amenințărilor ocîrmuirii⁶⁸. Nu rareori se ajungea la conflicte acute, soldate cu bătăi, sechestrarea vitelor, aceasta mai ales pentru ierbărit, dar și pentru plata brudinei⁶⁹.

Traseele drumurilor traversau diferitele moșii din județ. De aceea nu rareori proprietarii, urmărind diferite scopuri, procedau la închiderea sau mutarea unor drumuri, provocînd nemulțumirea locuitorilor. Este edificator cazul satului Menții de Sus (Podmenți), al cărui drum fusese închis în anul 1834 de către proprietarul moșiei. Locuitorii protestează, arătînd că acesta era un drum vechi ce făcea legătura cu drumul mare, lîngă apa Jiului, și că altul nu mai exista⁷⁰. Din ancheta întreprinsă a reieșit că satul avea nevoie de acest drum, accentuîndu-se asupra importanței sale economice⁷¹. La fel se întîmpla în cazul satului Pietrele Roșii, unde polcovnicul Zamfirache Caluda închisese (în anul 1835) vechiul drum, deschizînd altul, mai departe, dar care era aproape impracticabil⁷²; precum și la Ruptura, unde proprietarul Șerban Ruptureanu închide, în anul 1836, drumul de acces al sătenilor la biserică⁷³.

Odată cu așezarea satelor la linie și reamplasarea vetrelor unora dintre ele, cu apariția unor sate și orașe noi, drumurile încep să părăsească vechile trasee, urmînd altele noi. Fenomenul este atestat și pentru unele drumuri din jud. Mehedinți, mai ales drumuri sătești, pentru că peste traseele drumurilor mari și de poștă s-au suprapus, în epoca mai nouă, șoselele moderne⁷⁴.

În perioada Regulamentului organic dezvoltarea economică a impus mărirea volumului de mărfuri transportate, creșterea numărului de călători ce foloseau drumurile mehedințene. În această perioadă se poate constata că rețeaua drumurilor principale (de poștă) s-a extins prin înființarea unor noi trasee. În general însă, drumurile rămîn, cu unele excepții, la traseele pe care le-au avut și în trecut. Sub raportul stării tehnice, în această perioadă nu intervin ameliorări substanțiale, în pofida lucrărilor de întreținere efectuate. Drumurile mehedințene continuă să fie greu de folosit, deși unele îmbunătățiri se fac (mai ales ca urmare a lărgirii unor artere). Este observabilă de asemenea preocuparea autorităților locale și centrale pentru întreținerea în bună stare a drumurilor, pentru asigurarea siguranței transporturilor. Modernizarea acestora, precum și ușurarea transporturilor de mărfuri vor constitui o problemă ce va fi rezolvată de-abia în deceniile următoare.

⁶⁸ Ocîrmuirea jud. Mehedinți porunea în anul 1833 suptocîrmuirii plășii Baia să ia măsuri pentru stăvilirea acestei practici dăunătoare (ibidem, Pretura plășii Baia de Aramă, dos. 6175/1833, f. 10), iar în 1834 suptocîrmuirii plășii Blahnița (ibidem, Pretura plășii Blahnița, dos. 5333/1832, f. 35) etc.

⁶⁹ Un document din 24 mai 1839 ne arată că Eforia consumației sării făcea cunoscut că erau năpăstuiți căraușii de sare în jud. Mehedinți, de către arendași și proprietari, pretinzîndu-li-se plata a cite unul svanțig de car, la trecerea fiecărei ape (ibidem, Pretura plășii Bicleș, dos. 2258/1838, f. 44).

⁷⁰ Ibidem, Pretura plășii Strehaia, dos. 6404/1834, f. 61.

⁷¹ „...Căci toate satele du prin prejur pă acel drum coboară la bîlcuiri ce să fac pă apa Jiului, de cumpără vite și vinde, precum și bucatele la moară, de măcinat...” (ibidem).

⁷² Ibidem, Pretura plășii Tr. Severin, dos. 5206/1835, f. 3.

⁷³ Ibidem, Pretura plășii Strehaia, dos. 6404/1834, f. 83.

⁷⁴ C. C. Giurescu, op. cit., p. 162.

LES ROUTES DU DÉPARTEMENT DE MEHEDINȚI A L'ÉPOQUE DU RÈGLEMENT ORGANIQUE

— Résumé —

Dans le département de Mehedinți apparaissent à longueur de temps de nombreux sentiers et routes dont quelques unes jouissent d'un intérêt particulier dans le déroulement des échanges économiques.

On a établi, selon leur importance et profit, un ordre en divisant les routes en : routes de poste (qui servent au transport des voyageurs par la diligence), de grandes routes et des routes villageoises ou vicinales.

En effet, chaque village pouvait communiquer avec n'importe quelle localité à l'aide de ces routes.

En tout cas, même si ces routes étaient étroites, parfois ayant des tracés changeants, on a reconnu leur importance.

Les voyageurs, les marchands qui couraient ces grandes routes et surtout celles de poste qui existaient dans le département de Mehedinți pendant la période ci-dessus mentionnée pouvaient s'arrêter aux auberges, aux bistrots, pouvaient faire halte dans les stations de poste qui s'échelonnaient le long de ces routes.

Bien, sur la circulation sur ces routes de Mehedinți pendant ce temps était assez difficile et pour cela tous les habitants des villages étaient obligés de se donner de la peine pour rendre ces routes praticables quand même.

On ne couvrait jamais avec de la pierre ou avec d'autre matériau la partie carrossable de ces routes et pour cela elles se dégradaient vite à cause des pluies et de la neige, ainsi qu'au début de chaque année elles exigeaient des nouvelles réparations.

Non seulement que l'état de ces routes était précaire mais de plus, les voyageurs et surtout les transporteurs devaient payer aux propriétaires de ces fermes une taxe pour traverser les ponts, une autre pour herbagement — ce qui donnait lieu à de nombreux conflits et mécontentements.

En conclusion pendant la période du Règlement Organique — grâce au développement de l'économie qui détermine d'une part l'extension du volume des marchandises, et d'autre part la croissance du nombre des voyageurs — les routes de Mehedinți commencent à être utilisées de plus en plus en même temps que d'autres routes apparaissent en s'élargissant le réseau routier.

On constate aussi le soin des autorités qui s'intéressaient que les routes soient dans un bon état de fonctionnement que le transport doit être sûr.