

DUNĂREA ȘI APELE INTERIOARE, FACTOR DE UNITATE ȘI DE DEZVOLTARE ECONOMICĂ ÎN ISTORIA ȚĂRILOR ROMÂNE

SERGIU COLUMBEANU

Existența Dunării și a râurilor interioare încorporate într-un sistem hidrologic armonios alcătuit, din punct de vedere al repartiției geografice, a constituit un factor important în dezvoltarea societății de pe teritoriul României, atât din punct de vedere al procesului de unificare în alcăturări politice, cât și din punct de vedere al legăturilor economice.

Izvoarele antice arată că geto-dacii foloseau monoxilele pe scară largă, în activitățile lor de plutire pe Dunăre. Descriind acțiunea lui Alexandru cel Mare din 335 î.e.n., la nord de marele fluviu, Arrian menționează că regele macedonean a rechiziționat un mare număr de monoxile ale geților pentru a-și trece trupele pe malul stîng : „adună din regiune — scrie Arrian — cît putu mai multe luntri dintr-un singur trunchi (căci acestea se aflau din belșug, deoarece locuitorii Istrului le folosesc pentru pescuit în Istru sau cînd *merg unii la alții pe fluviu* (subl. ns.) iar alții fac cu ele piraterie). După ce adună foarte multe din acestea, trecu pe ele cît mai mulți soldați“¹. Ce rezultă pentru noi din acest text : 1. intensă navigație pe care o făceau geții pe Dunăre (foarte multe luntri) ; 2. folosirea acestor numeroase mijloace de plutire pentru stabilirea unor strînse legături între diferitele comunități geto-dace din cîmpia Dunării (*merg unii la alții pe fluviu*). Aceste legături aveau, desigur, un caracter economic (schimb de produse), dar în același timp au contribuit și la unirea diferitelor comunități sau grupe de comunități prin contactele frecvente pe care le înlesneau între membrii și șefii acestora.

Prezența monoxilelor este semnalată și de Priscus Panites, membru al soliei Imperiului roman de răsărit la curtea lui Attila din Pannonia. Priscus povestește că solia a trecut prin Banatul de astăzi, folosind, la trecerea râurilor de aici, „bărci monoxile făcute din trunchiuri de copaci“ de către oamenii locului².

Izvoarele bizantine de mai tîrziu semnalează în repetate rînduri folosirea monoxilelor de către populația românească de pe malul Dunării. Ioan Kinnamos, relatînd campania din 1148, a lui Manuel I Comnenul, arată că împăratul a întîlnit acolo pe un om din regiunea Zimnicea, cu o barcă „din cele ce se construiesc acolo de către locuitorii de pe țarm, dintr-un singur trunchi de copac“³.

Înaintînd spre nord împăratul „a dat peste alte două rîuri navigabile“⁴. Această mențiune este deosebit de interesantă, deoarece atestă navigabilitatea rîu-

¹ *Fontes ad Historiam Dacoromaniae Pertinentes*, vol. I, București, Edit. Acad., 1964, p. 585.

² *Ibidem*, (vol.), II, București, Edit. Acad., 1970, p. 251, 253.

³ Ion Barnea, Ștefan Ștefănescu, *Din istoria Dobrogei*, vol. III, București, Edit. Acad., 1971, p. 157.

⁴ *Ibidem*.

rilor interioare din această parte a ținuturilor românești, navigabilitate care a facilitat contactele și legăturile dintre locuitorii acestor ținuturi. Spre sfârșitul secolului al XII-lea, în timpul luptelor duse de bulgari și „vlahii” suddunăreni contra imperiului bizantin, șefii acestora, Petru și Asan, au folosit în mod frecvent numărul mare de mijloace de plutire locale pentru a circula pe Dunăre și a trece fluviul în dublu sens⁵.

În ce privește navigația pe râurile interioare, semnalăm că izvorul medieval timpuriu, foarte cunoscut de altfel, *Legenda Sfântului Episcop Gerard*, menționează plutele ce transportau sare pe Mureș, la începutul secolului al XI-lea. Vămuirea acestor plute de către Ahtum voievodul bănățean a fost una din cauzele conflictului cu Ștefan cel Sfânt al Ungariei⁶. Documente din secolele XII—XIII pomenesc la rîndul lor de plutirea unor ambarcații, nu numai pe Mureș, dar și pe Olt, transportînd sare din Transilvania, precum și alte produse. Astfel, în 1138 sînt menționate *nave* (ambarcații mai mari) care transportă, din părțile Transilvaniei, sare de 6 ori pe an⁷. Iar la 1222, un privilegiu al regelui Andrei al II-lea, către cavalerii teutoni din țara Bârsei specifică: „am îngăduit zișilor frați pe riul Olt șase năvi și pe riul Mureș alte șase, care să ducă sare prin tot regatul nostru la mers în jos, iar la venit în sus să aducă alte lucruri...”⁸. Observăm că pe ambele râuri ambarcațiile circulau în ambele sensuri. Reținem și plutirea pe Olt, ambarcațiile străbătînd ținuturile românești de la sud de Carpați pentru a duce sarea la Dunăre. De aici sarea era trecută fie în Bulgaria, fie lua calea fluviului în aval spre porturile de la gurile Dunării. Cunoscuta diplomă a Ioanișilor arată, de altfel, că una din activitățile economice importante de pe teritoriul voievodatelor de la sud de Carpați era și comerțul cu sare⁹. Iar documentul din 1222 ne arată că pe Olt nu se transporta numai sare, ci și „alte lucruri”¹⁰.

În vremurile îndepărtate ale evului mediu navigabilitatea apelor interioare era mai pronunțată decît astăzi. Și condițiile climato-hidrologice erau altele. Astfel întinsele suprafețe împădurite creau o umiditate mai mare a atmosferei, de unde și un regim de ploii mai intens cu influență asupra debitului râurilor. Apoi în regiunile de munte și de deal, aceleași păduri care se întindeau pe mari suprafețe, toamna, în perioada desfrunzirii, asigurau acoperirea solului cu un strat gros de frunze. Această „saltea” de frunze, în perioada dezapezirii și a ploilor mai abundente de primăvară, făcea ca apa să se scurgă la vale în stare mai mare de puritate, fără să ducă cantitățile mari de materiale aluvionare, ce ar fi rezultat din contactul direct al torentelor cu solul. În felul acesta depunerile de pietriș, pămînt, nisip, pe fundul râurilor erau mult mai mici, permițînd ca albiile să aibă adîncimi convenabile pentru navigație, mai mari decît în timpurile mai noi, cînd prin despăduririle masive s-au schimbat atît condițiile climatologice și implicit și cele hidrologice¹¹.

Astfel, descrierile geografice ale țărilor române din perioada feudală menționează în repetate rînduri navigabilitatea apelor curgătoare românești: Oltul, Mureșul, Someșul, Arieșul în parte, Siretul, Prutul, Bistrița, Argeșul, Ialomița. Anton Verancics (Verantio) consemnează în descrierea sa navigabilitatea Oltului după trecerea de punctul Turnu-Roșu: „și odată ajuns acolo este bun de naviga-

⁵ *Ibidem*, p. 339 și urm.

⁶ Ștefan Pascu, *Voievodul Transilvaniei*, vol. I, Cluj, Edit. Dacia, 1971, p. 64.

⁷ *Documente privind istoria României, veacul al XI, XII, XIII, C. Transilvania*, vol. I, (1015—1250), București, Edit. Acad., 1959, doc. 4, p. 2—3.

⁸ *Ibidem*, doc. 130, p. 183—184.

⁹ *Ibidem*, B. *Țara Românească*, vol. I, (1247—1500), București, Edit. Acad., 1953, doc. 1, p. 2.

¹⁰ *Ibidem*, doc. 130, p. 183—184.

¹¹ C. C. Giurescu, *Istoria românilor*, ed. a V-a, I, București, 1942, p. 7—8.

ție”¹². În aceeași descriere el mai arată uă „se merge cu luntrea pe Mureș, pe Olt, pe Someș, pe Arieș... cînd (apele) sînt umflate, sau de multe ploi sau de topirea zăpezilor de pe munți”. Arieșul deși este un rîu mai mic, are totuși și el „un curs navigabil... de la orașul Turda pînă la Mureș”¹³. Nicolae Olahus menționează că „sarea care se sapă și se taie în Transilvania, obișnuiește să fie transportată cu luntrea pe cele două rîuri Mureș și Someș pînă la rîul Tisa...”. Așa dar, prin 1536—1537 cînd scrie Olahus lucrarea sa, se continua în mod obișnuit transportul sării pe rîuri, așa cum am văzut că semnalau documente din secolele anterioare¹⁴. La rîndul său Georg Reicherstorffer, care călătorise prin Moldova în două rînduri, în 1527 și 1537, subliniază calitățile navigabile ale rîurilor moldovenești cînd povestește drumul parcurs prin țară de membrii diferitelor solii: „la trecerea rîurilor; în aceste nave ei sînt duși la malul celălalt destul de bine și cît se poate de iute, împreună cu caii și trăsurile lor”¹⁵. Rîurile aveau deci o adîncime care permitea transportul unor obiecte grele. Sebastian Münster, în „Cosmografia” sa asupra lumii, arată că atît Oltul cît și Mureșul sînt „amîndouă navigabile”¹⁶. În prima jumătate a secolului al XVII-lea, italianul Bartolomeo Locadello, călător pe meleagurile noastre (1641), arată că Muntenia este scăldată de mai multe rîuri, cele mai însemnate și „mai mari” fiind Oltul, Argeșul, Ialomița, Dimbovița”¹⁷. Despre Argeș, documente din secolul XVIII-lea arată că pe malurile lui erau ateliere „pentru dregerea vaselor”¹⁸, că pe cursul lui puteau pluti „șăici” (ambarcații de dimensiuni mai mari)¹⁹. Calitățile ridicate de navigabilitate ale Argeșului, mai ales pe cursul său inferior, reies și dintr-un document din septembrie 1790 care semnalează prezența unei „corăbii mari”²⁰ ce urma să fie vîndută. În sfîrșit, în cunoscuta sa „Descriere a Moldovei”, Dimitrie Cantemir indică „fluvii mai mari, bune de navigație: Dunărea... Prutul și Siretul”²¹. Menționăm de asemenea și intensă activitate legată de plutăritul pe Bistrița, ce continua pe Siret, pînă la Galați, plutărit prin care se transportau mari cantități de cherestea, solicitate, în primul rînd, de construcțiile navale²².

Dunărea cea mai mare apă curgătoare navigabilă a țării noastre a continuat în tot cursul evului mediu să fie străbătută de mijloace de plutire construite atît în Oltenia, cît și în Muntenia. Astfel, folosind aceste mijloace de plutire, existente în număr mare, domni români, ca Vlaicu în 1368 în campania împotriva Vidiului²³ sau Mircea cel Bătrîn în 1396 la lupta de la Nicopole, și-au transportat oastea pe celălalt mal al fluviului. În 1445, cu prilejul campaniei împotriva turcilor, galerele burgunde ale lui Wavrin au fost precedate de 40—50 monoxile „monocques” ale lui Vlad Dracul”²⁴. Mai tîrziu, cam prin 1588, Franco Sivori în cunoscuta sa relatare semnalează prezența pe Dunăre a numeroase ambarcații cu fundul plat, care transportau mărfuri²⁵. Tot la finele secolului al XVI-lea, diferite

¹² *Căldtori străini despre țărilor române*, vol. I, București, Edit. Științifică, 1968, p. 402.

¹³ *Ibidem*, p. 410.

¹⁴ *Ibidem*, p. 499.

¹⁵ *Ibidem*, p. 199.

¹⁶ *Ibidem*, p. 505.

¹⁷ *Căldtori străini...*, vol. V, București, 1973, p. 34.

¹⁸ Arhivele Statului București, ms. 18, f. 29.

¹⁹ V. A. Urechia, *Istoria românilor*, vol. VI, p. 324—325.

²⁰ *Ibidem*, vol. IV, p. 302.

²¹ Dimitrie Cantemir, *Descrierea Moldovei*, București, Edit. Tineretului, p. 76.

²² V. Arvințe, *Terminologia exploatarei lemnului și a plutăritului*, Iași, 1957, p. 8—22 (Are și o amplă bibliografie privind istoria plutăritului).

²³ Mario Urbini, *Il regno degli Slavi hoggi corrottamente detti Schiavoni*, Pesaro, 1601, p. 471—472.

²⁴ *Căldtori străini...*, vol. I, p. 86.

²⁵ *Ibidem*, vol. III, București, Edit. Științifică, 1971, p. 17.

izvoare menționează în repetate rânduri existența marelui număr de nave mici și de ambarcații care pluteau pe Dunăre ²⁶.

Din aceste date și informații pe care am căutat să le grupăm în comunicarea de față rezultă că în perioadele vechi ale istoriei noastre apele curgătoare erau în mod frecvent folosite în chip de căi de transport. Ne aflăm, de altfel, într-o perioadă când absența unor drumuri construite de om făceau din ape cele mai sigure, mai ieftine, mai rapide căi de comunicații. Pe teritoriul țării noastre apele curgătoare navigabile au înlesnit în mod considerabil legăturile economice și umane dintre diferitele comunități și grupări de comunitate. Aceste legături se stabileau între cei așezați în diferite puncte pe cursul superior al apelor și cei de pe cursul inferior ; se stabileau, de asemenea, pe Dunăre între cei din apusul țării și cei din răsăritul țării ; pe Prut între cei din nordul Moldovei și cei din sud ; pe Mureș între locuitorii din podișul Transilvaniei și locuitorii din ținuturile de cîmpie de dincolo de Apuseni ; pe Olt între românii din Transilvania și cei din Oltenia și Muntenia. Credem deci că nu greșim dacă vedem atît în Dunăre, cît și în riurile interioare un factor geografic important care, prin contactele și legăturile pe care le-a înlesnit, a contribuit în mod substanțial la dezvoltarea și menținerea sentimentului de unitate la români, precum și la dezvoltarea economică a țărilor române.

LE DANUBE ET LES EAUX INTERIEURES — FACTEUR D'UNITÉ ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DANS L'HISTOIRE DES PAYS ROUMAINS

Résumé

L'existence du Danube et des eaux intérieures incorporées dans un système hydrologique harmonieux, du point de vue de la repartition géographique, a constitué un facteur important dans le développement de la société sur le territoire de la Roumanie.

Le Danube et les eaux principales, qui étaient en majorité navigables, ont considérablement facilité les relations économiques et humaines entre les différentes communautés et groupements de communautés du territoire roumain. Ainsi, les eaux ont substantielement contribué au développement et au maintien du sentiment d'unité chez les Roumains. Le Danube et les rivières navigables ont contribué aussi au processus d'unification de différents groupements de communautés en de grandes formations politiques — les États féodaux roumains.

²⁶ Vezi Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria românilor*, Vol. IV₂, doc. CLIV, p. 193—194, doc. CLXLIX, p. 234 ; doc. CCI, p. 236 ; E. D. Tappe, *Documents concernant roumain history*, London, The Hague, Paris, Mouton et Co, 1964, doc. 116, p. 79 ; doc. 124, p. 65—66 ; *Căldări străini...*, vol. III, p. 523—524.