

REȚEAUA DE DRUMURI A TERITORIULUI ACTUAL AL REPUBLICII MOLDOVA ÎN LUCRĂRI SCRISE ȘI CARTOGRAFICE DIN SECOLUL XIX.

VITALIE MAMOT¹

ABSTRACT. – *The road network of the current territory of the Republic of Moldova in written and cartographic works from XIX century.* Cartographic works represent an important source for analysis of spatial and functional evolution of transport networks. The old maps contain a great amount of geographical information, represented by symbols, different graphic formats, names etc. The main element transmitted by old maps is the locations of one object in comparison to the other, which can be best transmitted through a map.

The actual form and content of road network in the Republic of Moldova has been formed historically under the thumb (influence) of external and internal factors. The ancient roads served as routes for the country's present roads and highways.

Keywords: road network, roads.

Introducere

În istoria noastră drumurile au reprezentat una din principalele pîrghii ce au condiționat, în mare parte, dezvoltarea teritoriului și a populației, care locuia aici. La început drumurile reprezentau niște itinerarii naturale de cîmpii sau din lungul văilor, în interfluvii, și care nu aveau nici un fel de amenajări. Aceste itinerarii s-au format și stabilit în decursul unei perioade istorice îndelungate. Schimbări în direcțiile și conținuturile itinerariilor interveneau doar în cazul modificării peisajului geografic sau în cazul modificării polilor de atracție în rețeaua de așezări umane sub influența diferitor factori naturali, economici, social și militari.

Primele construcții de drumuri amenajate și de poduri în spațiul dintre Nistru și Prut, precum și în Moldova de peste Prut, au început a fi făcute la mijlocul sec. XIX. În acea perioadă, în Basarabia deja se formase un sistem de drumuri poștale bine pus la punct. Ca adaos la rețeaua de drumuri poștale începe construcția drumurilor amenajate. De menționat că pe teritoriul țării s-au păstrat și pînă astăzi cîteva vestigii ale podurilor construite încă în perioada ocupației otomane, anterioare secolului XIX.

În stabilirea traseelor un rol decisiv îl avea relieful, depărtarea de la păduri, depărtarea de la apă sau de la locurile joase. Se evitau regiunile cu soluri care nu permiteau drenajul apei. În Basarabia marea majoritate a drumurilor treceau de-a lungul rîurilor mari (exemplu drumurile poștale de la Reni – Sculeni – Hotin, de-a lungul Prutului; Ovidopol – Iagorlik, Akkerman – Căușeni – Bender, de-a lungul Nistrului; Bender – Chișinău – Sculeni, de-a lungul Bîcului; Orhei – Bălți, de-a lungul Răutului etc.).

Principalele mijloace de transport pentru Moldova, în secolul XVIII, au fost carele mocănești, carul german masiv, trăsurile de tipul cociilor și rădvanelor. Folosirea animalelor de povară și dezvoltarea rețelei de drumuri poștale au făcut posibile fundarea la răscruci de drumuri și în lungul lor a așa numitelor menziluri (loc de înlocuire a animalelor de povară) [1, p.233] și stațiile țimirași sau călărași. Către secolulele XIX-XX carul cu boi este treptat înlocuit cu căruța trasă de cai, însă rămîne principalul mijloc de transport, determinat de caracterul mixt agro-pastoral al economiei Moldovei din acea perioadă [2, p.100]. Locul doi îl deținea căruța cu cai. De regulă, se alegea mijlocul de transport, reieșind din caracterul lucrărilor agricole, depărtarea de la localitățile urbane sau de gradul avuției familiei.

Forma și conținutul actual al rețelei de drumuri din Republica Moldova reprezintă un rezultat istoric format sub influența factorilor externi și interni. Drumurile străvechi au servit drept itinerarii pentru marile drumuri și șosele de astăzi ale țării.

Limitele geografice a ariei de cercetare au fost stabilite reieșind din înfățișarea actuală a teritoriului politic al Republicii Moldova. Hotarele de stat au fost luate ca limite ale obiectului de

¹ Lector superior universitar, Facultatea de Geografie, Universitatea de Stat din Tiraspol, e-mail: valam1973@mail.ru

cercetare. S-a mers pe această cale pentru a evita confuzia istorică legată de aflarea la diferite etape istorice a unor teritorii sub coroane regale diferite. În plus, se poate stabili și un specific de formare a drumurilor de dincoace de Prut față de drumurile moldovenești de dincolo de Prut sau de cele din sudul Basarabiei, legat de caracterul reliefului, de ocupația populației (ex: transhumanță etc.) și nu în ultimul rând de amplasamentul cetăților și târgurilor. Rețeaua de drumuri din Republica Moldova exprimă, prin forma sa, istoria zbuciumată a teritoriului dintre Prut și Nistru, aceasta fiind și un rezultat a legăturilor comerciale cu statele și provinciile vecine și nu în ultimul rând de rolul de tranzit pe care îl avea teritoriului nostru.

Aria de cercetare de asemenea a fost dictată și de numărul mare de materiale cartografice și scrise despre rețeaua de drumuri, despre tipurile de drumuri și despre încărcătura funcțională a lor.

Reieșind din îmbrăcăminte rutieră pe parcursul secolelor XVIII și XIX rețeaua de drumuri era formată din:

- **șosele** (drumuri pietruite), care se împărțeau în șosele publice, convenabile, neconvenabile și foarte neconvenabile;
- **drumuri mari poștale și de transport**, care includeau drumuri convenabile practicate tot anul de trei genuri de armată (presupunem că este vorba de infanterie, cavalerie și artilerie), neconvenabile și foarte neconvenabile;
- **drumuri bățătorite, șleauri (drumuri de țară)**, care includeau drumuri convenabile cu șanțuri, neconvenabile cu șanțuri, foarte neconvenabile cu șanțuri, convenabile fără șanțuri și neconvenabile fără șanțuri;
- **drumuri și căi temporare**, care includeau drumuri de câmp, poteci, poteci de iarnă etc.
- **hanuri, posturi poștale și locuri de schimb a cailor etc.**

Mai interesante ca grad de amenajare și ca funcționalitate, sunt drumurile permanente, și anume șoselele și drumurile poștale. De aceea neam axat în studiul nostru pe aceste categorii de drumuri.

Azi, teritoriul țării reprezintă o structură din mai multe părți ce au fost alipite sau dezmembrate la diferite etape istorice de, și din trunchiul țării. Conținutul și forma rețelei de drumuri este un rezultat al evoluției istorice. Acest fapt se observă cu precădere mai ales în perioada marilor tulburări de pe harta politică a Europei de sud-est, condiționate de reîmpărțirile multiple ale sferelor de influență între marile porți și imperii europene. Harta actuală a drumurilor, fiind analizată mai cu atenție, ar reprezenta o rețea de căi terestre, care ar avea ca scop doar transferul din vest spre est. Evident că aici putem vorbi doar de un transfer al armatelor și munițiilor pentru ele. Acest studiu are ca scop trecerea în revistă a lucrărilor cartografice și surselor documentare privind evoluția rețelei de drumuri din spațiul pruto-nistean în secolul XIX.

Materiale și metode

Studiul dat implică o problemă complexă legată de analiza minuțioasă a evoluției rețelei de transport din Republica Moldova. Cercetarea s-a axat pe evaluarea surselor scrise și a lucrărilor cartografice existente pentru această perioadă și alcătuirea bazei informațional-grafice și cartografice a surselor cu referință la tema de cercetare.

În profil temporal informația acumulată se referă la perioada istorică de la sfârșitul secolului XVIII, până la sfârșitul secolului XIX. Analiza comparativă a lucrărilor cartografice, întocmite în diferite perioade, oferă posibilitatea de a evidenția dinamica schimbărilor din peisajul geografic, cu referință la modificări impuse de rețelele de drumuri.

Utilizarea mixtă a metodelor comparativă, istorică și cartografică a dat posibilitatea de a releva trăsăturile distincte ce caracterizează rețeaua de drumuri descrisă în lucrările cartografice din acea epocă.

Rezultate și discuții

Drumurile străvechi, care s-au format de-a lungul timpului în acest spațiu, către sfârșitul secolului XVIII, reprezentau deja căi bine amenajate cu hanuri și metocuri (clădire care aparține unei mănăstiri și care servește ca loc de găzduire). Drumurile străvechi (seculare) și cele vechi din teritoriul românesc au fost grupate de R.Vulcănescu și P.Simionescu în două categorii [3]. Ei

evidențiază *drumurile mari ale țării*, care erau cunoscute de toți, inclusiv de călători, negustori și diplomați și drumurile schimbătoare, ei numindu-le și *fluctuante*.

Pe harta lui Dimitrie Cantemir din „Descrierea Moldovei”[4] și în varianta adăugită a ei [5] apar localizate o serie de orașe și târguri. Sunt bine delimitate și însemnate principalele fluvii care traversează teritoriul Moldovei. În ceea ce privește precizia localizării obiectelor pe hartă, aceasta era departe de perfecțiune. Se observă o legitate: cu cât obiectele se aflau mai departe de centrul hărții, cu atât precizia devenea mai mică (exemplu poate servi locul de vărsare a Prutului în Dunăre și cartografierea proastă în aval a Deltei Dunării). În prima variantă a hărții (1714), mai la est de râul Nistru nu s-a cartografiat nimic, cu mici excepții, doar câteva localități de pe malul stâng al Nistrului. În ediția din 1770, pe hartă deja erau marcate principalele drumuri din acea perioadă. De menționat că direcția principală a drumurilor este cea vest-estică. Principalele drumuri legau localitățile de pe malul Nistrului cu cele de la Prut, ca drumurile: Mohylow (Mohyliv-Podilskyi) – Soroka – Kaynar – Cucuetzy, cu trecere mai departe peste râul Prut spre Iașul de atunci; un alt drum indicat în această hartă este Ustia – Orhei – Loboda, cu trecerea Prutului spre Iași; Bender – Kisnul(Chișinău) – Căpriana – Vale Bratuleney, cu trecerea Prutului spre Iași; Bender – Gangura – Lăpușna – Crozești, cu trecerea Prutului spre Iași; Kisnul (Chișinău) – Orhei; Bender – Ustia – Soroka – Hotin (drum ce se întindea pe malul drept de-a lungul Nistrului) cu o trecere peste Nistru la Raskow spre Balta și Nowograd și cu altă trecere la Mohylow; Podul Sipcalinor (Podul Lipcanilor) – (Choczim) Hotin. În stânga Nistrului putem evidenția drumul Raskow – Balta – Braclaw – Winnica.

Această hartă își are locul și meritul ei în istoria cartografierii acestui teritoriu. Ea reprezintă una dintre primele hărți realizată la așa scară, care conține informație cartografică despre rețeaua de orașe, târguri, mănăstiri, vămi și nu în ultimul rând drumuri.

O lucrare deosebit de valoroasă prin conținut, care s-a păstrat intactă pînă astăzi, este harta lui Bawr [6] din 1775. În ea sunt evidențiate noi informații geografice despre teritoriul dintre Prut și Nistru. F.G. de Bawr reînnoiește și suplinește conținutul hărții, cartografiind drumuri și localități noi. Harta poartă un caracter militar și are ca scop cartarea amplasamentului forțelor rusești față de forțele Porții Otomane. Menirea militară a hărții a ridicat gradul ei de detaliere. Lucrarea este o sursă importantă de informație despre rețeaua de drumuri din Moldova de la hotarele secolelor XVIII și XIX.

Harta lui Bawr, ca suprafață, cuprinde tot teritoriul Moldovei istorice. Pornind de la tema hărții, putem menționa că Bawr indică doar drumurile principale, incluzînd aici șoselele și drumurile principale poștale. Într-o categorie aparte pot fi incluse restul drumurilor, mai puțin importante pentru operațiunile militare și pentru conținutul funcțional al drumurilor din acel timp.

În spațiul dintre Prut și Nistru evidențiem drumul de la Reni spre Colibași spre nord de-a lungul Prutului pînă la Sculeni și cu prelungire pînă în nord spre Hotin. De menționat că în lungul drumului sunt amplasate tabere de campanie ale armatei rusești. De asemenea drumuri importante ce au o întindere meridională, sunt cele care pleacă de la Akkerman spre nord pînă la Palanka, cu prelungire spre Căușeni – Bender – Bei Mursa (Bulboaca) – Mirene (Mereni) – Kischenau (Chișinău). Un alt drum important lega Kilia cu Tatar-Bunarul și cu Căușeniul; Bender – Boschana – Orhei, cu o prelungire spre Bălți și alta spre Studenița, cu ramificări spre Raschkow, Soroka și Mogilew.

Drumurile meridionale sunt întretăiate de drumuri cu direcții latitudinale, în mare parte reprezentînd drumuri poștale de importanță regională. Aceste drumuri legau vadurile, trecerile și podurile de pe Nistru cu cele de pe Prut: Mogilew – Ruse – Duruitoarea; Soroka(Soroca) – Bălți – Panait – Tabăra; Soroka(Soroca) – Kainar(Căinari) – Mogura (Măgura) – Ungheni – Sculeni; Kischenau (Chișinău) – Buzen (Buțeni) – Lapuschna (Lăpușna) – Tomai, cu conexiune la drumul meridional prutean. E de menționat și de drumul ce lega Chișinăul cu Orheiul, care s-a păstrat pînă astăzi.

Informații detaliate despre drumurile epocii se găsesc în descrierile lui P. Sumarokov. „... de la Nistru (lîngă localitatea Palanca) spre dreapta este stația Korudor(?) care se află la o distanță de 15 verste, Cuciurgan la 23 verste și Tiraspol la 29 verste. Tiraspolul, oraș de frontieră, se află la o distanță de 89 verste de Ovidopol” [7, p.228]. P. Sumarokov a ajuns pînă în Bender (specificînd depărtare de 7 verste de la Tiraspol), apoi își continuă calea spre nord de-a lungul

Nistrului netrcându-l în partea turcă (dreapta). Urmează localitățile Tașlîc, Grigoriopol, Dubăsari de la care o ia spre Balta poloneză, aflată la 85 verste de la Dubăsari.

La începutul secolului XIX, în partea stîngă a Nistrului rețeaua de drumuri poștale era bine conturată, și se întindea de la Sankt Petersburg spre provinciile din periferiile Imperiului Rus. În acea perioadă aceste teritorii intrau în componența guberniilor rusești Podolsk și Herson. Principalele drumuri poștale se întindeau de-a lungul Nistrului de la Țekinovka spre Iampol – Mogilew – Kamenetș (cu prelingire spre Ternopol) – Hotin. Localitățile menționate anterior erau unite cu cele din estul guberniei (Țekinovka – Oligopol; Mogilew – Brațlaw etc.) [8, p.20]. În gubernia Herson cele mai importante drumuri erau cele ce porneau de la Odessa spre Tiraspol și Marele drum de poștă Kremenciug (Gub. Poltava) – Alexandria – Elisavetgrad – Oliviopoli – Balta – Dubăsari [8, p.28].

Începînd cu 1812, după ocuparea Basarabiei de către Rusia, surse principale despre evoluția drumurilor devin materialele cartografice și scrise rusești. Către anii 1820-1840 rețeaua de drumuri includea următoarele componente:

Drumul poștal de la Moscova spre Chișinău, care includea drumurile de poștă spre Tula (drumul poștal nr.9 – 175 verste), spre Kursk (Nr.24 – 330 verste), spre Harkov (Nr.60 – 201 verste), spre Elisavetgrad (Nr.78 – 364 verste), spre Balta (Nr.78 – 216 verste), spre Dubăsari (Nr.12 – 87 verste), spre Chișinău (Nr.19 – 44 verste), însumînd 1418 verste [9, p.29]. În aceeași sursă întîlnim descrierea drumului poștal din Sankt Petersburg spre Odessa, care include drumul poștal Nr. 3 spre or. Orșă, Nr.12 spre Dubăsari și 152 de verste spre sud pe direcția Dubăsari – Mălăești – Tiraspol – Cuciurgan – Dalnițaia – Odessa.

În cadrul Regiunii Basarabene, în anul 1823 [10, pp.2,15,16] puteau fi evidențiate trei categorii de drumuri:

Drumuri poștale principale. Mogilew – Otaci – Wyssoka(Vîsoca) – Stanția – Bălți – Fălești – Sculeni, cu continuare spre Iași. Iași – Lipcani – Hotin;

Drumuri poștale de gubernie. Dubăsari – Criuleni – Chișinău – Călărași – Rezina – Sculeni. Chișinău – Orhei – Mălăiești – Mărculești – Bălți – Recea – Briceni – Hotin. Dubăsari – Mălăești – Tiraspol – Cuciurgan, cu continuare spre Odessa;

Drumuri poștale de ținut. Briceni – Lipcani. Mărculești – Soroca – Wyssoka(Vîsoca). Chișinău – Mereni – Bender – Căușeni – Roșia – Akkerman – Kilia - Ismail. Reni – Frumoasa (Cahul) – Leova – Gura Galbenei.

În lucrarea informativă „Indici de drumuri poștale pe gubernii”, editat în 1836 [11] se indică următoarea numerotare a drumurilor: **Nr.11** Sankt Petersburg – Chișinău (1701 verste); **Nr.44** Novo Cerkask – Herson – Nikolaev – Odessa – Tiraspol – Chișinău (1025 verste); **Nr.48** Varșovia – Kamenetș-Podolskii – Bălți – Chișinău (993 verste) – Izmail (1239 verste). Evident că se simte apartenența teritorială a Basarabiei. În lucrările de acest tip toate drumurile sunt date în raport cu cele mai mari centre urbane rusești. Se descriu rutele, în verste, de la orașele mari spre centrele de gubernie și orașele de importanță mai mare.

În anul 1843 apare Atlasul lui Gribovskoi [12, pp.3,32]. Este o manoperă executată de inginerul de măsurători (cadastru) Gribovskoi. Informația de pe hărți este foarte redusă. Este cartografiată doar informația cu referință la utilizarea terenului, drumurile poștale, porturile și locurile pentru plutărit. De asemenea pe hărți se include informație despre localitățile mari din regiune, indicîndu-se trei grupuri de orașe după importanța funcțională și după numărul populației (categoria I – Chișinău, categoria II – 7 orașe și categoria III – restul localităților). Restul localităților indicate sunt din categoria celor rurale. Drumurile indicate nu sunt categorisite. Sunt indicate drumurile poștale, care unesc orașele principale din Basarabia.

Către anul 1849 rețeaua de drumuri din spațiul studiat devine o rețea constituită, în care activează toate serviciile de ajutorare a funcționării. Clima uscată și caracterul solului permiteau practicarea drumurilor tot anul, cu excepția a 2-4 săptămîni. Lucrările de amenajare a căilor terestre încă nu se realizau sau întîrziu să se realizeze. „... nivelul redus a conștiinței de cetățean și insuficiența mijloacelor locale nu permit începerea amenajării căilor de transport...” [13, p.62].

**Tabelul 1. Rețeaua de drumuri la mijlocul secolului XIX
în teritoriul actual al Republicii Moldova[13, p.62; 14, p.54; 15, p.43; 16; 17]**

Nr.ord.	Drumuri vechi	Localități de reper*	Drumurile actuale
DRUMURI POȘTALE			
I	Tract poștal principal longitudinal. Hotin-Chișinău	Hotin-Stălinești-Lipcani-Corjeuți-Hlinaia-Edineț-Cupcini-Recea-Bălți-Biliceni-Sărăteni-Orhei-Peresecina-Logănești-Chișinău	Hotin(T2610)-Stălinești(T2610)-Lipcani(M14)-Corjeuți(L37)-Hlinaia(M14)-Edineț(M14)-Cupcini(M14)-Recea(M14)-Bălți(M14)-Biliceni(R14)-Sărăteni(R14)-Orhei(M2)-Peresecina(M2)-Logănești(M2)-Chișinău(M2)
	Tract poștal principal longitudinal. Ramura de est. Chișinău-Akkerman	Chișinău-Țințăreni-Bulboaca-Bender-Căușeni-Antonești-Gura Roșie-Akkerman	Chișinău(L474)-Țințăreni(L474)-Bulboaca(L474)-Bender(R2)-Căușeni(R26)-Antonești(R30)-Krasna Kosa(E87,M15,T1626,-)Akkerman(T1626,T1604)
	Tract poștal principal longitudinal. Ramura de vest. Chișinău-Izmail	Chișinău-Băcioi-Rezeni-Cighireni-Gura Galbenei-Sărata-Galbenă-Sărăteni-Leova-Cahul-Greceni-Tabaki-Bolgrad-Izmail	Chișinău(M3)-Băcioi(M3)-Rezeni(M3)-Cighireni(L547)-Gura Galbenei(R3)-Sărata-Galbenă(R34)-Sărăteni(R34)-Leova(R34)-Cahul(R34)-Greceni(R38)-Tabaki(T1608)-Bolgrad(E87,M15)-Izmail(E87,M15)
	Tract poștal principal Chișinău-Odesa	Chișinău-Țințăreni-Bulboaca-Bender-Tiraspol-Cuciurgan-Odesa	Chișinău(L474)-Țințăreni(L474)-Bulboaca(L474)-Bender(R2)-Tiraspol(R26)-Cuciurgan(M14)-Odesa(E58,M16)
II.1	Tract poștal transversal. Stălinești-Novoselița	Stălinești (Corestăuți)-Lipcani-Novoselița	Stălinești(R11)-Lipcani(M14)-Novoselița(H10)
II.2	Tract poștal transversal. Hlinaia-Otaci	Hlinaia-Ocnița-Lipnic-Mereșeuca-Otaci	Hlinaia(M14)-Ocnița(R11)-Lipnic(L1)-Mereșeuca(R51)-Otaci(R51)
II.3	Tract poștal transversal. Bălți-Otaci	Bălți-Cubolta-Căinari Vechi-Țipilova-Soroca-Tătărauca Veche-Otaci	Bălți(R13)-Cubolta(R40,L264)-Căinari Vechi(L77)-Țipilova(L107)-Soroca(M2,R7)-Tătărauca Veche(R9)-Otaci
II.4	Tract poștal transversal. Bălți-Sculeni	Bălți-Fălești-Vrănești-Taxobeni-Sculeni	Bălți(R16)-Fălești(R16)-Vrănești(R16)-Taxobeni(R16)-Sculeni(R1,R16)
II.5	Tract poștal transversal. Chișinău-Dubăsari-Balta	Chișinău-Criuleni-Dubăsari-Iagorlîc-Balta	Chișinău(M21)-Criuleni(M21)-Dubăsari(M21)-Iagorlîc(E584,M13)-Balta(E584,M13)
II.6	Tract poștal transversal. Izmail-Akkerman	Izmail-Safiany-Kardon-Spasskaia-Tatarbunar-Akkerman	Izmail(E87,M15)-Safiany(E87,M15)-Kardon(E87,M15)-Spasskaia(E87,M15)-Tatarbunar(E87,M15)-Akkerman(T1626,T1604)
II.7	Tract poștal transversal. Greceni-Reni	Greceni-Vulcănești-Reni	Greceni(R26)-Vulcănești(M3,R38)-Reni(E87,M15)
DRUMURI COMERCIALE			
1	Novoselița-Chișinău	Novoselița-Stălinești-Lipcani-Corjeuți-Hlinaia-Edineț-Cupcini-Recea-Bălți-Biliceni-Sărăteni-Orhei-Peresecina-Logănești-Chișinău.	Novoselița(T2612)-Lipcani(M14)-Corjeuți(L37)-Hlinaia(M14)-Edineț(M14)-Cupcini(M14)-Recea(M14)-Bălți(M14)-Biliceni(R14)-Sărăteni(R14)-Orhei(M2)-Peresecina(M2)-Logănești(M2)-Chișinău(M2)

2	Chișinău-Akkerman	Chișinău -Țîntăreni-Bulboaca-Bender-Căușeni-Antonești-Gura Roșie- Akkerman	Chișinău(L474) -Țîntăreni(L474)-Bulboaca(L474)-Bender(R2)-Căușeni(R26)-Antonești(R30)-Krasna Kosa(E87,M15,T1626,)- Akkerman(T1626,T1604)
3	Chișinău-Izmail	Chișinău -Băcioi-Rezeni-Cighireni-Gura Galbenei-Sărata-Galbenă-Sărăteni-Leova-Cahul-Greceni-Tabaki-Bolgrad- Izmail	Chișinău(M3) -Băcioi(M3)-Rezeni(M3)-Cighireni(L547)-Gura Galbenei(R3)-Sărata-Galbenă(R34)-Sărăteni(R34)-Leova(R34)-Cahul(R34)-Greceni(R38)-Tabaki(T1608)-Bolgrad(E87,M15)- Izmail(E87,M15)
4	Chișinău-Odesa	Chișinău -Țîntăreni-Bulboaca-Bender-Tiraspol-Cuciurgan- Odesa	Chișinău(L474) -Țîntăreni(L474)-Bulboaca(L474)-Bender(R2)-Tiraspol(R26)-Cuciurgan(M14)- Odesa(E58,M16)
5	Stălinești (Corestăuți)-Novoselița	Stălinești (Corestăuți) -Lipcani- Novoselița	Stălinești(R11) -Lipcani(M14)- Novoselița(H10)
6	Hlinaia-Otaci	Hlinaia -Ocnița-Lipnic-Mereșeuca- Otaci	Hlinaia(M14) -Ocnița(R11)-Lipnic(L1)-Mereșeuca(R51)- Otaci(R51)
7	Bălți-Otaci	Bălți -Cubolta-Căinari Vechi-Țipilova-Soroca-Tătărauca Veche- Otaci	Bălți(R13) -Cubolta(R40,L264)-Căinari Vechi(L77)-Țipilova(L107)-Soroca(M2,R7)-Tătărauca Veche(R9)- Otaci(R51)
8	Bălți-Sculeni	Bălți -Fălești-Vrănești-Taxobeni- Sculeni	Bălți(R16) -Fălești(R16)-Vrănești(R16)-Taxobeni(R16)- Sculeni(R1,R16)
10	Chișinău-Dubăsari-Balta	Chișinău -Criuleni-Dubăsari-Iagorlîc- Balta	Chișinău(M21) -Criuleni(M21)-Dubăsari(M21)-Iagorlîc(E584,M13)- Balta(E584,M13)
11	Izmail-Akkerman	Izmail -Safiany-Kardon-Spasskaia-Tatarbunar- Akkerman	Izmail(E87,M15) -Safiany(E87,M15)-Kardon(E87,M15)-Spasskaia(E87,M15)-Tatarbunar(E87,M15)- Akkerman(T1626,T1604)
12	Greceni-Reni	Greceni -Vulcănești- Reni	Greceni(R26) -Vulcănești(M3,R38)- Reni(E87,M15)
DRUMURI VICINALE (care leagă localități vecine)			
1	Hotin-Bălți	Hotin-Briceni-Tabani-Hlinaia-Bălți	Hotin(T2610) -Briceni(R55)-Tabani(L26)-Hlinaia(M14)-Edineț(M14)-Cupcini(M14)-Recea(M14)- Bălți(M14)
2	Hotin-Novoselița	Hotin-Dinăuți-Novoselița	Hotin(H03,T2610) -Dinăuți(H03)- Novoselița(T2612)
3	Hotin-Otaci	Hotin-Larga-Briceni-Hodărăuți-Ocnița-Lipnic-Mereșeuca-Otaci	Hotin(H03,T2610) -Larga(L19)-Briceni(R11)-Hodărăuți(R11)-Ocnița(R11)-Lipnic(L1)-Mereșeuca(R51)- Otaci(R51)
4	Otaci-Novoselița	Otaci-Ocnița-Briceni-Gromadzeni-Lipcani-Novoselița	Otaci(R51) -Ocnița(R11)-Briceni(R11)-Gromadzeni(M14)-Lipcani(M14)- Novoselița(T2612)
5	Otaci-Soroca	Tract de poștă	
6	Otaci-Bălți	Otaci-Chetrosu-Dominteni-Bălți	Otaci(R51) -Chetrosu(R40)-Dominteni(R40)- Bălți(R13)
7	Soroca-Sculeni	Tract de poștă	
8	Soroca-Vadul Rașcov	Soroca-Soloneț-Unchitești-Vadul Rașcov	Soroca(M2) -Soloneț(R54)-Unchitești(R54)- Vadul Rașcov(M4,R19)
9	Soroca-Orhei	Soroca-Gura Camencii-Sărăteni-Orhei	Soroca(M2) -Gura Camencii(M2)-Sărăteni(M2)- Orhei(M2)
10	Vadul Rașcov-Orhei (drum vechi)	Vadul Rașcov-Cotuijuni-Sărăteni-Orhei	
11	Vadul Rașcov-Bălți	Vadul Rașcov-Unchitești-Cotuijuni-Gura Camencii-Putinești-Bălți	Vadul Rașcov(M4,R19) -Unchitești(R54)-Cotuijuni-Gura Camencii(M2)-Putinești(R13)- Bălți(R13)
12	Bălți-Sculeni	Tract de poștă	

13	Bălți-Orhei	Tract de poștă	
14	Bălți-Orhei	Bălți-Sîngerei-Telenești-Suhuluceni-Dișcova-Orhei	Bălți(R14) -Sîngerei(R14)-Telenești(R22,L289)-Suhuluceni(L326)-Dișcova(R20)- Orhei(M2)
15	Bălți-Chișinău	Tract de poștă	
16	Bălți-Chișinău (drum vechi)	Bălți-Ghilinjeni-Burgherea-Cornești-Călărași-Cojușna-Chișinău	Bălți(R16) -Ghilinjeni-Burgherea-Cornești(R1)-Călărași(R1)-Cojușna(R1)- Chișinău(R1)
17	Bălți-Hîncești	Bălți-Ghilinjeni-Burgherea-Cornești-Călărași-Vorniceni-Lozova-Ciuciuleni-Logănești-Hîncești	Bălți(R16) -Ghilinjeni-Burgherea-Cornești(R1)-Călărași(R1)-Vorniceni(R25)-Lozova(R44)-Ciuciuleni(R44)-Logănești(R44)- Hîncești(R44)
18	Sculeni-Chișinău	Sculeni-Unțești-Temeleuți-Călărași-Cojușna-Chișinău	Sculeni(R1) -Unțești-Temeleuți(L416.2)-Călărași(R1)-Cojușna(R1)- Chișinău(R1)
19	Orhei-Chișinău	Tract de poștă	
20	Orhei-Criuleni	Orhei-Brănești-Mășcăuți-Ohrincea-Criuleni	Orhei(M2) -Brănești-Mășcăuți(R23)-Ohrincea(R23)- Criuleni(M21)
21	Criuleni-Chișinău	Tract de poștă	
22	Hîncești-Cahul-Reni	Hîncești-Cazangic-Cahul-Greceni-Vulcănești-Reni	Hîncești(R34) -Cazangic(R34)-Cahul(R34)-Greceni(R38)-Vulcănești(M3,R38)- Reni(E87,M15)
23	Hîncești-Izmail	Hîncești-Gura Galbenei-Comrat-Chirsova-Congaz-Bolgrad-Izmail	Hîncești(R3) -Gura Galbenei(R3)-Comrat(M3)-Chirsova(M3)-Congaz(M3)-Bolgrad(E87,M15)- Izmail(E87,M15)
24	Hîncești-Kilia	Hîncești-Gura Galbenei-Gradiște-Bogdanovca-Tarutino-Sărata-Spasskaia-Kilia	Hîncești(R3) -Gura Galbenei(R3)-Gradiște(R3)-Bogdanovca(R3)-Tarutino(T1627)-Sărata(E87,M15)-Spasskaia(E87,M15)- Kilia(T1630)
25	Chișinău-Cahul-Reni	Chișinău-Hîncești-Cahul-Greceni-Vulcănești-Reni	Chișinău(R3) -Hîncești(R3)-Cahul(R34)-Greceni(R38)-Vulcănești(M3,R38)- Reni(E87,M15)
26	Chișinău-Izmail	Chișinău-Găureni-Gura Galbenei-Taraclia-Bolgrad-Izmail	Chișinău(R3) -Găureni-Gura Galbenei(R3)-Taraclia(R38)-Bolgrad(E87,M15)- Izmail(E87,M15)
27	Chișinău-Reni	Chișinău-Găureni-Gura Galbenei-Taraclia-Vulcănești-Reni	Chișinău(R3) -Găureni-Gura Galbenei(R3)-Taraclia(R38)-Vulcănești(M3,R38)- Reni(E87,M15)
28	Chișinău-Bender	Tract de poștă	
29	Bender-Akerman	Tract de poștă	
30	Bender-Kilia	Bender-Căușeni-Cleștița-Arsiisk-Spasskaia-Kilia	Bender(R2) -Căușeni(R26)-Cleștița-Arsiisk-Spasskaia(E87,M15)- Kilia(T1630)
31	Bender-Izmail	Bender-Căușeni-Cleștița-Arsiisk-Spasskaia-Fontina-Izmail	Bender(R2) -Căușeni(R26)-Cleștița-Arsiisk-Spasskaia(E87,M15)-Fontina-(E87,M15)- Izmail(E87,M15)

Note: *- identificate parțial de autor,

** - identificate de autor

La mijlocul secolului XIX pe teritoriul dintre Prut și Nistru și în stînga Nistrului puteau fi diferențiate trei grupuri de drumuri: drumurile (tracturile) poștale; drumurile comerciale și drumurile vicinale (pe timp uscat, pe timp de iarnă și drumuri militare) (

Tabelul 1). Rețeaua de drumuri formate pînă la acea vreme și-a păstrat forma și conținutul o perioadă istorică îndelungată.

Existau două categorii de drumuri poștale: principale-longitudinale și cele transversale, ultimele pornind perpendicular de la primele prin puncte de joncțiune (localități, posturi și stații poștale). În acea perioadă puteau fi evidențiate 4 tracturi (drumuri) poștale importante, din care trei uneau nordul și sudul regiunii, iar al patrulea orașele Chișinău și Odessa din gubernia Herson. Drumurile poștale și cele comerciale aveau ca scop unirea orașelor din Basarabia (Chișinău, Akkerman, Bender, Bălți, Orhei și Soroca)[18, pp.101-140]. Drumurile comerciale repetau întocmai drumurile poștale cu cîteva excepții. Spre exemplu, drumul dintre orașele Bălți și Chișinău, care erau principalele tîrguri ale Basarabiei, era asigurat de tractul poștal Hotin - Chișinău pe porțiunea Bălți – Biliceni – Sărăteni – Orhei – Peresecina – Logănești – Chișinău, însă comercianții nu foloseau acest drum pentru transportarea greutăților mari, deoarece era mai lung ca distanță decît drumul obișnuit Bălți-Ghilinjeni-Burgherea-Cornești-Călărași-Cojușna-Chișinău (drumul vechi).

Drumurile poștale basarabene și cele din gubernia Herson erau bine integrate în rețeaua poștală imperială. Pe teritoriul Basarabiei treceau un șir de drumuri de importanță imperială: ruta poștală **Nr.31** (de la Podolsk, Gubernia Moscovită pînă la Iași, România), care avea pe teritoriul Basarabiei $163\frac{1}{2}$ verste și zece posturi și stații poștale; ruta **Nr.49** (de la Vilno pînă la Cubeu), care avea pe teritoriul Basarabiei 435 verste și 27 posturi și stații poștale; ruta **Nr.61** (de la Cubeu pînă la Taganrog), care avea pe teritoriul Basarabiei 135 verste și 8 posturi și stații poștale; ruta **Nr.62** (de la Dubăsari, Gubernia Herson, Grigoriopol, Tiraspol, Bender pînă la Akkerman), care avea pe teritoriul Basarabiei 179 verste și 11 posturi și stații poștale; ruta **Nr.76** (de la Otaci pînă la Novoselița), care avea pe teritoriul Basarabiei 149 verste și 9 posturi și stații poștale; [19, pp.87,91,100,101,116].

Spre sfîrșitul secolului XIX se formaseră deja două sisteme funcționale de drumuri, hotarul cărora trecea pe linia Sculeni – Orhei: căile Basarabiei de nord și căile Basarabiei de sud [20, p.486]. Ca puncte centrale ale acestor două centuri erau orașele mari Bălți și Chișinău, iar legătura dintre ele era asigurată de drumul poștal. Pe parcursul a jumătate de secol, structura rețelei de drumuri terestre nu suferă mari schimbări, doar că își pierd din importanță cîteva drumuri vicinale, acest fapt fiind legat de îmbunătățirea celorlalte categorii de drumuri. Zamfir Arbore deasemenea indică existența a trei grupuri de drumuri: șosele principale (drumuri poștale) cu 1060 verste, căi comerciale și drumuri vicinale. Cele mai importante șosele fiind:

„...a) De la Chișineu la Hotin	268 $\frac{1}{2}$ verste
de la Chișineu prin Gura-Galbină la Cubeu și Ismail	167 $\frac{1}{4}$ verste
b) de la Chișineu la Bender.....	58 $\frac{3}{4}$ verste
c) de la Chișineu la Dubăsari.....	38 verste
d) de la Bălți prin Soroca la Atachi.....	104 $\frac{3}{4}$ verste
e) de la Bălți la Sculeni.....	55 verste
f) de la Bender la Akkerman.....	108 $\frac{1}{2}$ verste
g) de la Stănilescu pînă la Noua-Suliță.....	27 $\frac{1}{2}$ verste
i) de la Akkerman pînă la Cubeu.....	116 verste
k) de la Atachi pînă la Glinaia	51 $\frac{3}{4}$ verste
l) de la Gura-Galbină pînă la Carpineni	26 $\frac{1}{2}$ verste
m) de la Pavlovca pînă la Tatar-Bunar	17 verste
n) de la Cecolteni pînă la Telenești	24 $\frac{1}{2}$ verste...”[20, p.487]

Tot la Z. Arbore întîlnim și descrierea unor drumuri noi, mai ales în cazul celor comerciale și vicinale. Spre exemplu: Bălți – Sculeni pe la Dragonesci, Burghilea-Sociu și Șoltoiu, în

lungime de 14 verste; Sculeni – Orhei, prin Cornești și mai departe prin valea râului Cula; Calea patrulilor de-a lungul Prutului, drum în mare parte nepracticat etc.

Structura, forma și conținutul rețelelor de drumuri care s-au format pe parcursul secolului XIX s-a păstrat practic pe toată perioada secolului XX. Evident, au existat și excepții legate de pierderea sau recăpătarea importanței a centrelor urbane și a localităților de rang mai mic, reorientarea fluxurilor de mărfuri destinate exporturilor și importurilor, reprofilarea și reorientarea comerțului intern, schimbarea structurii producției, schimbarea statutului juridic, reorganizarea teritorial-administrativă internă, poziția militaro-strategică a teritoriului etc.

Concluzii

1. Geometria rețelei de drumuri vechi și orientarea lor a repetat forma și direcția de întindere a teritoriului pe care l-a deservit în diferite etape istorice.

2. Drumurile poștale aveau ca tendință de a găsi itinerariile cele mai scurte dintre două puncte (posturi și stații poștale), pe când drumurile comerciale tindeau să cuprindă un număr mare de localități, pentru ași putea îndeplini rolul de drum comercial.

3. Marea majoritate a surselor bibliografice și cartografice despre drumurile din Moldova din stînga Prutului sunt de origine rusească, cu mici excepții. Descrierea detaliată a drumurilor moldovenești o putem întâlni doar în surse ce apar după 20-30 ani de la anexarea Basarabiei.

4. De menționat că atât drumurile poștale cît și cele comerciale au devenit itinerariile drumurilor publice naționale republicane și a celor magistrale de astăzi.

5. Au fost identificate drumurile actuale, care corespund marilor drumuri vechi ale secolului XIX.

6. Primele lucrări cartografice detaliate ale acestui teritoriu apar numai după anii 1840-1850. Sunt lucrări efectuate de colaboratorii departamentelor militare de măsurători de pe lîngă armata rusă.

BIBLIOGRAFIE:

1. Dudnicenco N. *Mijloacele de transport în Moldova (sec. XVIII - începutul sec. XX)*. În: Buletinul Științific al Muzeului Național de Etnografie și Istorie Naturală a Moldovei. Fascicula Etnografie și Muzeologie. 2007, vol. 7, nr. 20 p. 232-241
2. Chiriță O. *Contribuții la cercetarea transportului tradițional în Moldova*. În: Buletinul Științific al Muzeului Național de Etnografie și Istorie Naturală a Moldovei. Fascicula Etnografie și Muzeologie. 2006, vol. 5, nr. 18 p. 98-104
3. Vulcănescu R. Simionescu P. *Drumuri și popasuri străvechi*. București: Albatros, 1974. 152 p.
4. *Tabula Geographica Moldaviae* de Dimitrie Cantemir din "Descrierea Moldovei", 1714.
5. *Carte de la Moldovie dressée sur celle du Prince Cantimir* Paris: La Rouge, 1770.
6. *Carte de la Moldavie: pour servir à l'histoire militaire de la guerre entre les Russes et les Turcs* / levée par l'état major sous la direction de F. G. de Bawr. marechal général de logis, lieutenant gen: des armées de S: M: Imp: de toutes les Russies: chevalier de l'ordre de St. Alexandre Newsky, de St. George [et] de St. Anne. Amstelodami: Ornamenta sculpsit I. v. Schley, chartas sculpsit Leon. d Schenk Jansz, 1775.
7. Сумароков П. *Путешествие по всему Крыму и Бессарабии в 1799 году*. Москва: Университетская Типография, у Ридигера и Клаудия, 1800. 238 с.
8. *Карманный почтовый атлас всей Российской Империи разделенной на Губернии с показанием главных почтовых дорог*. Санкт-Петербург: Депо карт, 1808. 35 с.
9. *Почтовый дорожник, или Описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и других присоединенных областей* : в 3 ч. с принадлежащими к оному таблицами, расписаниями, почтовыми картами и другими сведениями / издан от Почтового департамента Санкт-Петербург: Типография Карла Крайя, 1829. 475 с.
10. *Географический атлас Российской Империи, Царства Польского и Великого княжества Финляндского* Пядышева В.П. Санкт-Петербург, 1823.
11. *Указатель губернских и уездных почтовых дорог в Российской Империи*, составленный по новейшему учреждению почтовых дорог и станций г. Савинковым, с приложением дорожной карты. Санкт-Петербург, 1836. 36 с.
12. *Карты губерний подведомственных Управлению Первого департамента Государственных Имуществ с приложением кратких статистических ведомостей*. Атлас Грибовского рукописный. Санкт-Петербург, 1843.

13. *Военно-статистическое обозрение Российской Империи. Бессарабская Область*. Vol. XI. Санкт-Петербург: Департамент Генерального Штаба, 1849. 162 с.
14. *Военно-статистическое обозрение Российской Империи. Подольская губерния*. Vol. X. Санкт-Петербург: Департамент Генерального Штаба, 1849. 159 с.
15. *Военно-статистическое обозрение Российской Империи. Херсонская губерния*. Vol. XI. Санкт-Петербург: Департамент Генерального Штаба, 1849. 229 с.
16. *Специальная карта Европейской России с прилегающей к ней частью Западной Европы и Малой Азии*. Масштаб 10 верст в дюйме. Санкт-Петербург: Военно-топографический отдел главного штаба, 1865-1871.
17. *Carte der Europaeischen Turkey nebst einem Theile von Kleinasien in XXI. Blättern* / Nach den besten Hülfquellen entworfen und gezeichnet durch den k.k. Oberstlieutenant Franz von Weiss herausgegeben von der k.k. öster. Scale 1 : 576 000. Wien: Engraved map by Franz von Weiss, 1829.
18. *Городские поселения в Российской Империи*. Составлено по приказанию Министра Внутренних Дел. Vol. 1. Санкт-Петербург: Типография Товарищества "Общественная Польза", 1860. 1092 с.
19. *Почтовый дорожник Российской Империи* : с приложением нумерной карты/ изданный по высочайшему повелению Почтовым Департаментом Санкт-Петербург: Типография Товарищества "Общественная Польза", 1875. 630 с.
20. Arbure Z. *Basarabia în secolul XIX*. Bucureşti: Institutul de arte grafice CAROL GOBL, 1898. 790 с.