

ROLUL FACTORULUI GEOGRAFIC ÎN APARIȚIA ȘI DEZVOLTAREA ORAȘULUI BOTOȘANI

IOAN PRAJINARU

Întemeierea orașului Botoșani ca așezare omenească și etapele parcurse de-a lungul timpului a preocupat atât pe istorici cât și pe geografi. Din publicațiile cunoscute pînă în prezent se conturează două concepții bine distincte :

Prima este aceea lansată de N. Iorga, care afirmă că Botoșaniul a fost la început un sat întemeiat de un anume Botăș, care ar fi avut un oarecare rost pe aceste meleaguri și că de la el își trage numele și orașul.¹

Cea de a doua concepție, aparținînd unor istorici și geografi, susține că orașul Botoșani a apărut ca un rezultat al schimbului de produse, la un loc de răscruce a drumurilor comerciale de importanță europeană.²

Analiza logică a documentelor existente ne-a dus la următoarele idei :

1. Botoșaniul a apărut la jumătatea secolului al XIV-lea, înainte de întemeierea Moldovei și este rezultatul interacțiunii unui complex de factori economico-social-istorici și naturali. Dintre aceștia, schimbul de produse, târgul, iarmarocul a avut un rol hotărîtor. Acțiunea permanentă și îndelungată, interdependența lor reciprocă, a determinat apariția pe linia de contact dintre Cîmpia Moldovei și Podișul Sucevei a mai multor așezări omenești cu funcții diferite, printre care Botoșaniul a avut de la început o pronunțată funcție comercială. În decursul anilor, unele au cunoscut o dezvoltare mai accelerată, altele mai lentă. Cele mai numeroase au rămas și astăzi așezări de tip rural.

2. Botoșaniul nu a apărut în mod brusc, într-un an sau doi, ci procesul său de formare a durat o epocă întregă.

3. De la întemeierea sa și pînă astăzi a trecut prin faza de tîrg, oraș și municipiu.

1 N. Iorga : „Istoria românilor în chipuri și icoane”, p. 164, Ed. Ramuri. Craiova, 1921.

2 Concepția este susținută de C. Giurescu în lucrarea „Tîrguri sau orașe și cetăți moldovene”, București, 1967 și de V. Tufescu în „Un oraș în declin — Botoșanii”. Sociologie românească, an. III, nr. 10—12 București, 1938.

În lucrarea de față mă voi referi numai la rolul factorului fizico-geografic în apariția și dezvoltarea orașului Botoșani. Fără a avea pretenția epuizării totale a acestei probleme, documentația mi-a permis să formulez unele aprecieri asupra rolului resurselor naturale, a așezării geografice și a reliefului în apariția și dezvoltarea sa.

Pentru o cit mai completă argumentare, am urmărit raportul cauzal în timp și spațiu dintre condițiile naturale ale Cîmpiei Moldovei, Podișului Sucevei și grupeii de nord a Carpaților Orientali, relațiile economico-sociale dintre locuitorii acestor unități naturale, precum și interdependența dintre factorul natural și cel social istoric. Contribuția acestor trei unități geografice în apariția și dezvoltarea orașului este în strînsă legătură cu spațiul, cu potențialul economic și uman de care dispun, cu trăsăturile caracteristice ale cadrului natural.

Spre argumentarea acestei afirmații este necesar să analizăm, fie și succint, caracteristicile fiecărei unități în parte.

I. CONTRASTUL ÎNTRE RESURSELE NATURALE ALE CELOR 3 UNITĂȚI FIZICO-GEOGRAFICE AU DETERMINAT APARIȚIA SCHIMBULUI DE PRODUSE ÎNTRE LOCUITORII CELOR TREI UNITĂȚI NATURALE.

a. *Grupa nordică a Carpaților Orientali* cuprinde un relief alcătuit din culmi împădurite, orientate NV-SE, despărțite de văile unor riuri, uneori largi cu aspect depresionar, din depresiuni tipice, unde se poate practica puțină agricultură. Deseori apar plaiuri acoperite cu pășuni, pasuri și trecători ușor de străbătut. (Fig. nr. 1.)

Acest ansamblu de însușiri aproape unice, oferă condiții optime pentru îndeletniciri economice și permanetizarea omului pe cuprinsul lor.

O dată statornicit aici, omul și-a croit o viață materială și spirituală, individualizînd muntele printr-un grad înalt de umanizare. Studiile arheologice și de arhivă dovedesc existența și continuitatea așezărilor la vest, în interior cit și în regiunile din răsăritul Carpaților, începînd cu epoca primitivă și pînă astăzi. Dintre acestea amintim numai pe acelea care aveau să joace un rol important în istoria orașului Botoșani. Astfel Cluj-Napoca, vechi centru urban al antichității, Bistrița, atestată documentar încă din sec. XII³, Cîmpulung, atestat abia în 1411⁴, aveau strînse legături cu Botoșaniul. În depresiunile carpatice datorită unor condiții specifice ale cadrului natural se dezvoltă o populație densă. Aici se întemeiază Țara Maramureșului.

Munții Carpați au oferit o gamă variată de resurse naturale. Pășunile erau folosite la creșterea animalelor. Pădurile ofereau material lemnos pentru construcții și confecționarea cherestelei, draniței, diferitelor obiecte (butoaie, putini, donițe, ciubere, etc.). Din subsol se extrăgea metal folosit la confecționarea uneltelor. Lipseau însă produsele agricole : cereale, pește, fructe, miere, ceară etc.). Pe măsură ce se mărește densitatea populației cerințele creșteau tot mai mult.

³ Istoria României, Ed. Academiei.

⁴ 5, 6, 7, 8, Ștefan Zidăriță : Ghid turistic al regiunii Suceava, p. 109, 26, 44, 161. Ed. Meridiane.

b. *Podișul Sucevei* are un relief fragmentat sub forma unor platuri structurale, cu altitudine de pînă la 600 m și depresiuni largi. (Fig. nr. 1.)

Siretul, care străbate acest podiș de la nord la sud prin partea sa estică, separă pe stînga o culme paralelă cu propria-i vale, cunoscută sub numele de Culmea Siretului. Partea sa de răsărit este fragmentată de ape sub forma unor masive deluroase bine distincte. Astfel, de la sud la nord se întîlnește Dealul Mare (593 m), D. Holm (540 m), D. Crivăț (329 m), D. Hăpăi (427 m), D. Bour (477 m).

Între Dealul Hăpăi și Dealul Crivăț altitudinea scade, formînd șeaua Bucecea care constituie o poartă largă de circulație între Podișul Sucevei și Cîmpia Moldovei.

Datorită reliefului mai înalt, în podiș predomină un climat relativ mai aspru decît în cîmpie.

Solurile cenușii și brun cenușii de pădure sînt sărăcicioase. În mod natural podișul este acoperit cu păduri de stejar în răsărit și de fag în cea mai mare parte, alcătuiind renumitele bucovine de la care își trage și numele provincia istorică Bucovina. În vremurile de demult și în special în perioada apariției orașului Botoșani, pădurea ocupa întreaga suprafață a podișului, contrastînd cu cîmpia din răsărit, unde predomina stepa.

Izvoarele istorice demonstrează că omul a populat întreaga regiune de la apariția sa și pînă în zilele noastre. Aici apar primele capitale ale Moldovei care concentrau întreaga viață politică cît și cea mai mare parte a activității economice și culturale a statului.

Baia este ales în 1352 prima capitală a Moldovei⁵ de către Dragoș Vodă, cîțiva ani mai tîrziu capitala se mută la Siret⁶, oraș atestat documentar încă din 1339. Pentru I Mușat alege apoi ca reședință de scaun Suceava⁷ — Orașul Rădăuți este cunoscut încă din prima jumătate a sec. al XIV-lea⁸.

Întregul podiș este presărat de sate vechi cu o densitate mai mare ca în Cîmpia Moldovei. Atestarea lor documentară din a doua jumătate a sec. al XIV-lea și începutul sec. al XV-lea le găsește bine dezvoltate.

În cuprinsul podișului populația se ocupă cu prelucrarea lemnului, creșterea animalelor și cultura unor plante. Piatra de construcție, ușor exploatabilă, era folosită la clădirea locuințelor și la confecționarea pietrelor de moară.

Datorită unui climat relativ aspru, solurilor sărăcicioase și suprafețelor întinse de păduri, cultura plantelor agricole se face anevoie. Astfel producția mică cît și densitatea mare a populației determină o lipsă permanentă a produselor agricole.

c. *Cîmpia Moldovei* se întinde la răsărit de aliniamentul satelor N. Bălcescu — Copălău — Orășeni — Curtești — Ipotești — Brăiești — Pomirla, unde vine în contact cu podișul Sucevei.

Stratele care alcătuiesc etajul superior de deasupra și cu importanță economică prezintă nisipurile, argila folosită încă de timpuriu la fabricatul ceramicii, bilele de silex, folosite de omul preistoric în confecționarea

străini care cumpărau de aici produsele agricole, aducînd în schimb arme și unelte de metal, stofe, mătăsuri, blănuri, etc.

Așadar în Cîmpia Moldovei se obținea totdeauna un surplus de produse agricole. Locuitorii duceau însă lipsa lemnului de conifere, metalului din care își făureau uneltele, produse de manufactură, arme, etc.

Din cele relatate mai sus se desprind următoarele aspecte :

a. fiecare regiune fizico-geografică — M. Carpați, Pod. Sucevei, Cîmpia Moldovei — dispune de mari resurse naturale care au stat la dispoziția omului, determinînd stabilirea sa de la primele începuturi ale societății omenești și pînă astăzi.

b. Documentele istorice atestă continuitatea populației la vestul Carpaților, în interiorul Carpaților, în Pod. Sucevei și pînă în Cîmpia Moldovei de la apariția omului și pînă astăzi.

c. Între aceste regiuni fizico-geografice există contraste mari sub aspectul resurselor naturale și ale densității populației. Contrastul se păstrează și astăzi și se reflectă în structura economiei.

d). Lipsa unor produse și abundența altora au generat apariția schimbului de o intensitate deosebită între locuitorii celor trei regiuni fizico-geografice. Schimbul se realiza prin deplasarea permanentă a populației de la vest la est și invers pentru procurarea produselor necesare. Astfel fiecare regiune depindea economicște de cealaltă.

II. *Poziția geografică*, constituie unul din factorii de bază care a contribuit la apariția și dezvoltarea orașului Botoșani. Orașul Botoșani este situat la contactul dintre Podișul Sucevei și Cîmpia Moldovei, în fața înșeuării Bucecea, ocupînd o suprafață însemnată pe interfluviul dintre Sitna și Dresleuca, numit Podișul Tîrgului. (fig. nr. 2).

La 20 km vest de Botoșani curge Siretul, iar la 50 km, curge Prutul.

Să vedem ce rol a jucat acest punct geografic în procesul de apariție a orașului.

Schimbul de produse între populația celor trei unități naturale se realiza prin deplasări repetate dintr-o regiune în alta. De obicei se deplasau cei de la munte și podiș spre cîmpie, dar nu lipseau nici deplasările în sens invers. Cei de la munte aduceau cherestea, draniță, lemn pentru construcții, obiecte din lemn (putini de brad, donițe, ciubere, coveți, etc.), obiecte de metal, arme, unelte, metal brut, stofe și pînzeturi locale sau din Europa centrală și vestică, blănuri, etc. De aici cumpărau produse agricole (cereale, vaci, boi, cai, ceară, miere, pește, lînă, piei crude, etc.).

La început carele străbăteau sat după sat pînă își desfăceau toate produsele. Schimbul se făcea în natură. Apoi se reîntorceau spre Suceava încărcate cu „bucate“. Între cele două războaie mondiale cît și pînă prin 1952—1953, se întilneau frecvent care ale bucovinenilor cu coviltir sau fără, de la Cîmpulung, Gura Humorului, Ilișești, etc., — prin satele Nițeni, Roma, Dorobanți, Vorniceni, Unțeni, Gorbănești, Trușești, etc.

Acest sistem de schimb nu era avantajos. Drumurile grele, desfundate, impracticabile în timpul ploilor îngreunau mult deplasarea carelor cu poveri. De regulă bucovinenii urmau traseele cu sate mai dense și își desfăceau produsele cît mai repede. În acest mod satele mai depărtate

rămîneau fără material lemnos și de aceea deplasau spre vest în întîmpinarea lor.

Astfel s-a simțit nevoia concentrării schimbului într-un anumit punct, avantajos pentru ambele părți. Concentrația liberului schimb determină și oscilarea prețului în jurul unei valori medii impusă de calitatea și cantitatea produselor.

Această concentrare nu s-a făcut la întîmplare, ci într-un loc oferit de natură, de morfologia reliefului, avantajos ca distanță pentru toate localitățile din jur, pe linia de contact dintre două unități fizico-geografice la distanță aproximativ egală față de extremitățile acestor regiuni (50 km pînă la Prut, 45 km pînă la Suceava, fig. nr. 1).

În mijlocul cîmpiei nu putea să apară asemenea oraș, întrucît distanța ar fi fost prea mare. Peste 150 km pentru cei de la munte, 80—100 km pentru cei din Suceava. Apoi locuitorii din cîmpie dispuneau de aceleași produse. Schimbul ce se realiza între ei avea proporții reduse. Un asemenea schimb s-a practicat și se practică și astăzi în satele Sulița, Ștefănești, Trușești, etc. Cu toată intervenția domnitorilor moldoveni de înființare și întărire a tirgului Sulița, datorită poziției sale geografice, departe de drumurile comerciale, a decăzut atît de mult încît nici pînă astăzi nu a ajuns la stadiul de oraș.

Acest punct a fost ales și pentru că aici se intersectau drumurile comerciale de importanță europeană. Cel care lega Marea Baltică de Marea Neagră trecea prin Lvov — Cernăuți — Dorohoi — Botoșani — Iași — Galați, se întretaie aici cu cel care, pornind din Europa Centrală trecea prin Praga — Budapesta — Cluj — Bistrița — Suceava — Botoșani — traversa Prutul prin vad la Ștefănești, îndreptîndu-se apoi spre Crimeia.

Prezența în Podișul Sucevei a capitalei Moldovei-Baia, — Siret, Suceava — a avut un rol deosebit în apariția orașului. În tratatele comerciale încheiate de domnitorii Moldovei cu alte state feudale era prevăzut ca negustorii să treacă în mod obligatoriu prin capitală pentru a plăti „vama” principală²⁶. Astfel ei treceau prin Botoșani, care era situat pe calea cea mai scurtă colindată de negustori. (fig. nr. 3).

O dată înfiripat ca loc de schimb spre Botoșani, se îndreptau toate drumurile care brăzdau nordul Cîmpiei Moldovei, punîndu-l în legătură cu cele mai îndepărtate sate. Spre Botoșani se scurgeau toate produsele agricole.

Prin poziția sa geografică, devine centru polarizant al activității economice a întregii regiuni și unul din cele mai mari centre comerciale ale Europei.

Această poziție geografică favorabilă impusă de cadrul natural în strînsă legătură cu activitatea economică a omului a determinat nu numai apariția dar și dezvoltarea sa ulterioară.

Așezarea geografică a jucat un rol pozitiv în dezvoltarea orașului pînă la construirea căilor ferate. În 1869 se construiește linia Roman-Burdujeni, care apoi este prelungită spre sud. Avînd o direcție paralelă

26 „Așezămîntul comercial a lui Ștefan cel Mare”, A. istorică a rom., 1865.

cu Carpații, străbătînd Valea Siretului cu aceleași resurse naturale, înconjurînd orașele mari, prospere ale Moldovei, printre care și Botoșanii, nu a avut o importanță economică prea mare pentru nordul țării. În 1871 se construiește linia Verești-Botoșani, orașul devenind capăt de linie. La aceasta se adaugă și construirea mai tîrziu a liniei Dorohoi-Iași. Astfel Botoșaniul rămîne lateral față de arterele moderne de transport, ceea ce a avut o influență negativă în dezvoltarea sa ulterioară. (fig. nr. 5).

Construirea nechibzuită a acestor căi ferate a însemnat începutul perioadei de decădere a orașului.

Fiind așezat la jumătatea distanței dintre cele două artere feroviare — Botoșaniului i s-a redus aria de aprovizionare cu produse agricole, materia primă principală pentru industria orașului. Dacă înainte la Botoșani seoseau produsele de la Prut pînă la Siret — acum morile prelucrau grîul numai dintre cele două căi ferate. Producătorii agricoli își valorificau grîul prin gările din lungul liniei ferate de unde pleca spre Galați. Transportul unui vagon de grîu de la Prut pînă la Botoșani costa 150 lei, deoarece era transportat cu carele. Cu trenul trebuiau să treacă 4 luni pînă ajungea la beneficiar. Același vagon de grîu transportat cu trenul pînă la Galați costa numai 120 lei. Transportul grîului destinat exportului costa mai puțin decît transportul spre morile orașului. Combustibilul era mult mai scump la Botoșani decît în alte orașe.

Din cauza drumurilor impracticabile în timpul ploilor de toamnă, morile din Botoșani trebuiau să se aprovizioneze de cu toamnă cu tot grîul necesar pentru un an de zile, ceea ce însemna o înghețare a dobinzii. În Botoșani se măcinau numai 3—4 vagoane pe zi pe cînd în Galați se măcinau 15—20 vagoane, printre care și renumitul grîu de Botoșani.

Datorită concurenței, piața de desfacere a făinii de Botoșani se micșorează treptat. Astfel industria decade, morile se închid, populația pleacă spre alte orașe. Numărul locuitorilor scade de la 39.041 cît era în 1872 la 32.355 în 1930.

Astfel așezarea geografică atît de favorabilă, aleasă cu multă trudă de inteligența umană a mai multor generații a fost într-atît de diminuată de intervenția nechibzuită a ocîrmuirii burghezo-moșierești, încît din factorul principal care a contribuit la apariția și dezvoltarea sa timp de șase secole, a devenit în mod fulgerător un element activ în procesul de regres al orașului. Dintr-un oraș prosper, cu o intensă viață economică, cu un negoț de renume european, devine în scurt timp „un oraș al pensionarilor“.

Trezirea la o nouă perioadă de înflorire economică, începe abia în anii socialismului cînd din 1949 se construiesc primele fabrici, se modernizează șoselele și se dezvoltă transportul rutier.

III. *Relieful* a influențat atît alegerea acestui punct de concentrare a negoțului cît și direcțiile căilor de transport.

În scopul realizării schimbului, locuitorii dintr-o localitate geografică se deplasau frecvent spre cealaltă unitate. Astfel, prin deplasări repetate se croiesc anumite trasee pe care omul le urmează fără șovăire generație

după generație. Acestea devin cu timpul drumuri comerciale, care urmează căile cele mai lesnicioase oferite de relief.

Relieful fragmentat din Carpați a fost utilizat de om din cele mai vechi timpuri. Pasurile transcarpatice Prislop, Tihuța etc., au permis pe lângă popularea acestei regiuni și realizarea unei strînse legături între populația din Transilvania și cea din Moldova.

Frecvența mare a unor topice (șea, tarniță, curmătură, prislop, apoi stînele, sălașele), confirmă nu numai o veche umanizare dar mai ales însemnătate deosebită a căilor de traversare a Carpaților — în viața poporului nostru.

Trecătorile carpatice au impus direcții obligatorii drumurilor comerciale economice. Toate drumurile din interiorul și exteriorul Carpaților converg spre trecători. În regiunea muntoasă se contopesc într-unul singur apoi la ieșire se răsfiră în anumite direcții : Drumul ce unea Clujul de Europa Centrală și trecea prin Bistrița pasul Tihuța, Suceava, Botoșani, Ștefănești, îndreptîndu-se spre Crimeia, era cea mai scurtă cale spre țara tătarască. (fig. nr. 4).

În lungul acestei artere de circulație au apărut încă din evul mediu centre urbane puternice cu funcție comercială.

Unele erau situate în fața trecătorilor de o parte și de alta a muntelui. Astfel Bistrița în Transilvania avea corespondentul pe Suceava în Moldova. Acestea aveau să închege relații economice permanente cu Botoșaniul. Negustorii bistrițeni ajung pînă la Botoșani unde își desfac produsele. De aici pleacă prin intermediul lor cirezi de boi, vaci, spre Transilvania, ajungînd pînă în Italia și Europa Centrală.

În fața acestor porți naturale domnitorii și-au întemeiat spre siguranța apărării statului feudal, reședința de scaun. Reședința a fost schimbată după împrejurări de la o localitate la alta, dar fără a părăsi vecinătatea drumurilor transcarpatice.

Influența reliefului asupra direcției drumurilor se constată și la contactul dintre P. Sucevei și C. Moldovei. Într-adevăr culmea Siretului este mult mai îngustă la vest de Botoșani, panta mai lină decît porțiunea de la N. și de la S., unde energia reliefului și înclinarea pantelor este mai mare. Locul cel mai lesnicios a fost marcat de la început de șoseaua care leagă astăzi Suceava de Botoșani.

De ce Botoșaniul este așezat pe interfluviul dintre Dresleuca și Sitna și nu pe valea acestor rîuri, precum sînt așezate satele din întreaga Cîmpie a Moldovei. (fig. nr. 3).

Caravanele comerciale au urmărit totdeauna culmea mai înaltă a interfluviilor care deveneau practicabile în scurt timp după ploaie. Drumul cel din lungul rîurilor era mlăștinos, amenințat totdeauna de inundații, de împotmoliri. Podurile erau rupte adeseori de viiturile rîurilor. Acesta era și unul din motivele care-i determina pe negustori să urmeze drumul Dorohoi — Botoșani — Iași — Galați în locul celui din lungul Siretului.

Pe aici colindau negustori de diferite nații, se scurgeau mărfurile încărcate pe care largi, încăpătoare.

Cele mai renumite erau cele moldovenesti, armenesti, nemtesti. Drumurile erau lungi și grele. Distanța de la Lemberg la Constantinopol era străbătută în cinci săptămîni, timp în care căruțașii erau surprinși de furtuni, viscole și geruri mari. De aceea apar numeroase popasuri alese cu multă grijă, la întretăierea drumurilor comerciale, ferite de hoți și pe terenuri drepte necesare organizării carelor pe timp de noapte — în scop de apărare. Pe culme se putea scruta zarea.

O caravană de negustori era compusă uneori din 60 care cu cite 6 cai fiecare. În total erau deci 360 cai — o adevărată herghelie. La acest număr se adăugau și caii paznicilor care mergeau pe de lături precum și cei de la caleașca stăpînului și caii de rezervă. Dacă fiecare car era condus de un singur om, erau cel puțin 60 de oameni la care se adăugau și paznicii. Dacă ținem seama că spre a se apăra de eventualele atacuri ale hoților și fiarelor sălbatice, negustorii se întovărășeau mai mulți la un loc, avem imaginea unei caravane comerciale din perioada apariției orașului Botoșani, oit și în secolele următoare. Dacă odihna se făcea la locuri de intersecție a două drumuri comerciale animația era și mai mare.

Podișul Tîrgului pe care este așezat orașul Botoșani a oferit condiții dintre cele mai bune pentru popasul caravelor; adăpost și lemn în rediurile care acopereau podișul; platoul neted pentru organizarea carelor, altitudinea permitea scrutarea orizontului, iar versanții de nord și sud, cu pante rezezi constituiau un mijloc natural de apărare.

Deci putem afirma că relieful a fost acel element al cadrului natural care a impus direcția drumurilor. Și astăzi se poate constata că în construirea drumurilor și căilor ferate se urmăresc căile cele mai accesibile cu toate mașinile perfecționate de care dispune societatea.

Iată deci că Botoșaniul nu este așezat la întimplare, „într-un loc oarecare“²⁷ și nici într-un ținut sărac cum au afirmat unii. El este așezat pe linia de contact dintre două regiuni fizico-geografice cu potențial economic diferit — Podișul Sucevei și Cîmpia Moldovei, beneficiind de resursele naturale din cîmpie, podiș și munte, la locul de intersecție a unor drumuri economice de importanță europeană.

Locul a fost așa de bine ales încît generațiile de oameni timp de 670 ani au continuat și vor continua viața economică și spirituală în locul impus de primii locuitori ai Botoșaniului. Acest punct oicogen în care se contopeau elementele cadrului natural cu activitatea economico-social-politică a omului a generat apariția primelor adăposturi, (hanuri) și schimburi de produse. Prin intermediul caravelor comerciale ce străbăteau Moldova, surplusul de produse agricole autohtone intră de timpuriu în circuitul european. Botoșaniul se înscrie ca unul din punctele nodale prin care se vînd produsele Moldovenesti și se cumpără cele străine.

Factorul natural a avut un rol important în apariția și dezvoltarea orașului Botoșani. Dar așezarea geografică, relieful, resursele naturale — nu sînt suficiente pentru a genera apariția unei localități urbane. În țara noastră sînt numeroase asemenea condiții naturale favorabile dar singure

27 N. Iorga, Op. cit.

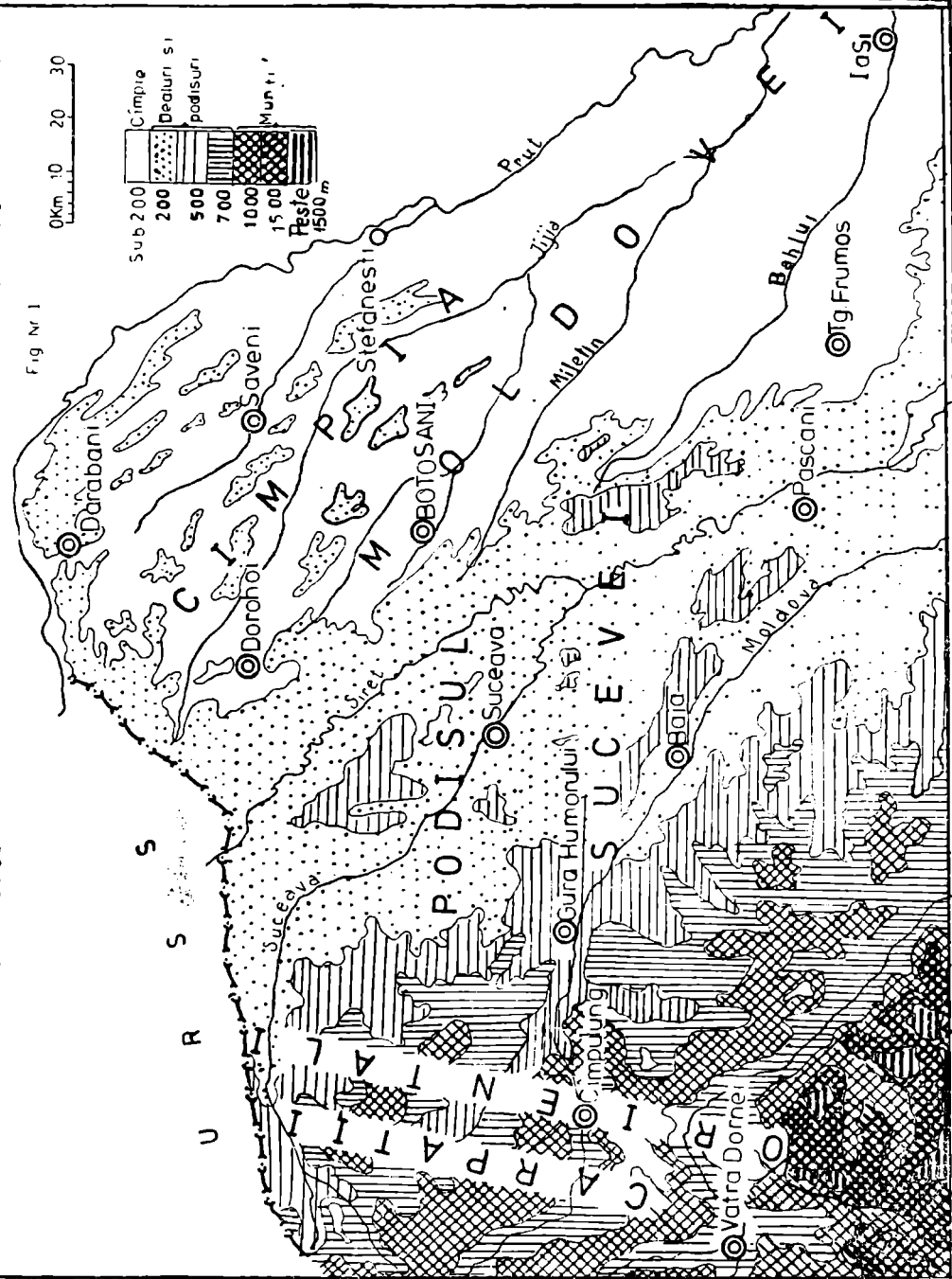
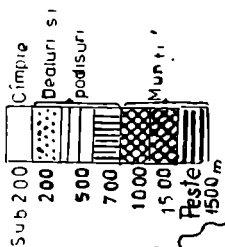
nu au generat apariția vreunui oraș. Ele constituie niște forțe latente care se declanșează atunci cînd intervine a doua categorie de factori — cei sociali-istorici. Numai acțiunea simultană și interdependența reciprocă dintre factorul natural și cel social-istoric poate genera un oraș — Botoșaniul este unul din exemplele cele mai tipice care prin apariția și evoluția sa subliniază rolul acestor două categorii de elemente.

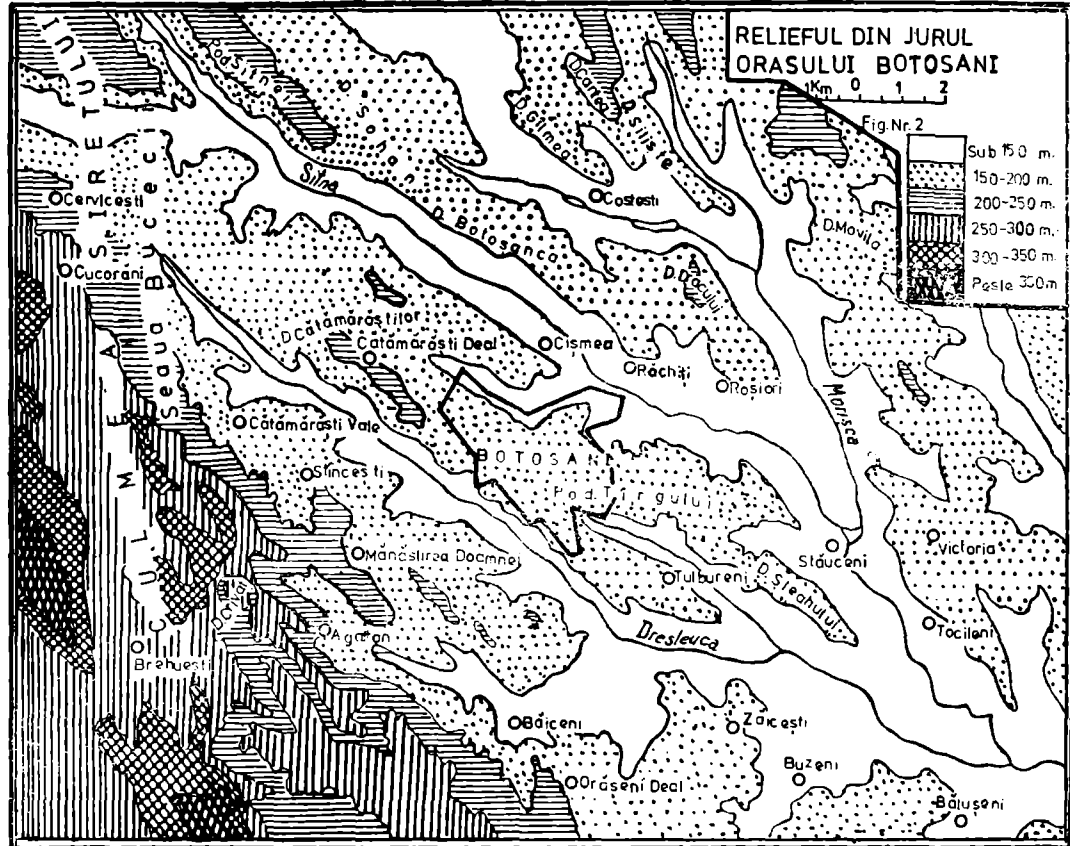
BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

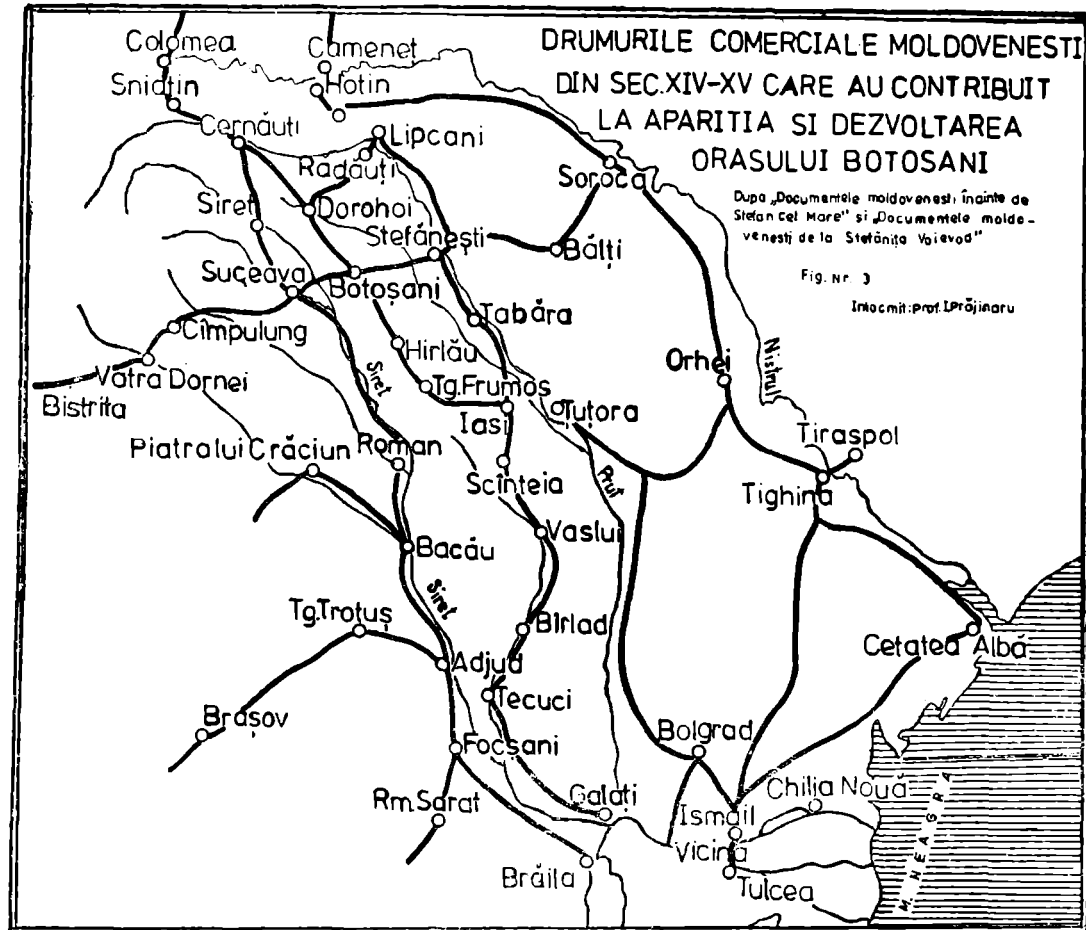
Băcăuanu V. — „Cîmpia Moldovei“, Costăchescu M. — „Documente moldovenești înainte de Ștefan cel Mare“, „Documente moldovenești de la Ștefăniță Voievod 1517—1527“; Cucu V. — „Orașele României“; Diaconescu E. — „Vechi drumuri moldovenești“, Papadopol C. — „Notiță istorică despre orașul Botoșani“; Tufescu V. — „Un oraș în declin, Botoșanii“; Iorga N. — „Istoria comerțului românesc“, „Studii și documente“, vol. IV—VI.

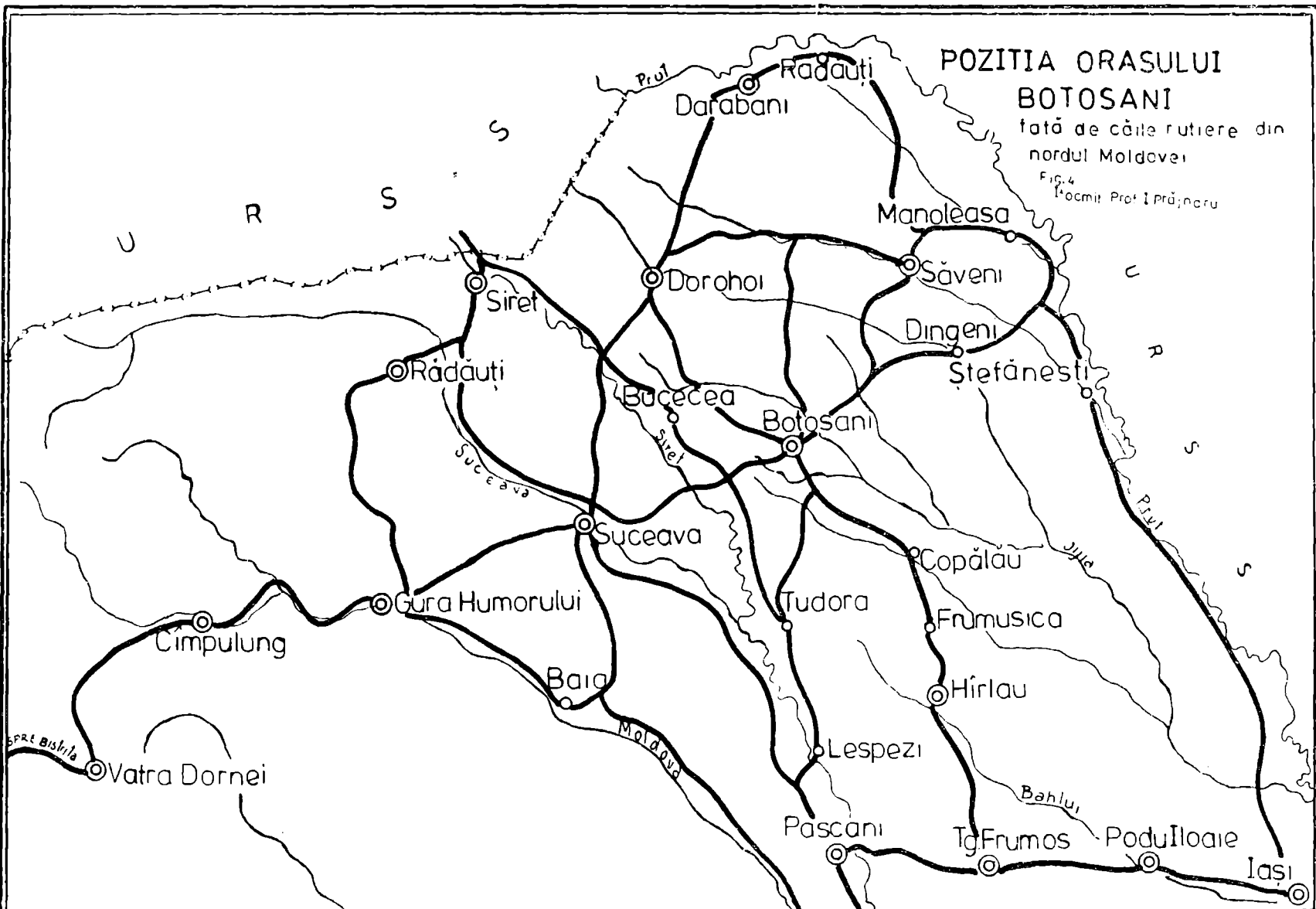
INCADRAREA ORASULUI BOTOSANI IN CELE TREI UNITATI DE RIETI DIN NE TARI

Fig. Nr. 1









**POZITIA ORASULUI
BOTOSANI**
fata de catile rutiere din
nordul Moldovei

Fig. 4
Pocmit Prof. I. Prănaru

