

SCURTE CONSIDERAȚII DESPRE DECLINUL ORAȘULUI BOTOȘANI LA SFARȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA

Dănuț Huțu*

Abstract: *Botoșani, a relatively old city in northern Moldova, has experienced an atypical evolution compared to other cities in the country. From its flourishing as an important commercial and craft center, reaching the fourth largest city in the country in the mid-19th century, unlike other cities that prospered, Botoșani entered a phase of decline. This stagnation, which can be considered a „geographical pathology”, is explained by a series of historical and economic factors. The city was founded as a market at a crossroads of trade routes, between the high plateau and the low plain of Moldova. Trade was its main function, and Armenians and Jews played an important role in the economic life of the city, along with the local population. The economic decline was caused by the city's isolation from the main railway network and the decline of local industry. Another important factor was the decline in trade, caused by changing trade routes and the lack of development of transport infrastructure. In conclusion, the decline of the city of Botoșani is a complex example of a change in the economic role and importance of a city, caused by factors such as isolation from the main communication routes and the railway network, the decline of local industry and changes in the economic structure of the region.*

Keywords: demography, decline, economy, trade, communication routes, Botosani.

Botoșanii – centru străvechi al Moldovei, atestat prin cercetările arheologice încă din secolul al XIV-lea¹ și certificat documentar, ca târg, la 1439, a avut pe parcursul perioadei evului mediu și în perioada de început a epocii moderne un statut de centru comercial de tranzit și meșteșugăresc important, aflat printre târgurile de frunte ale Moldovei².

* Doctorand SCOSAAR – Școala Doctorală de Istorie și Arheologie, Institutul de Istorie „A.D. Xenopol” Iași; e-mail: hutudanut@yahoo.fr

¹ Vasile Chirica, Paul Șadurschi, Alexandru Păunescu, *Repertoriul arheologic al județului Botoșani*, vol. I, București, Edit. Academiei Republicii Socialiste România, 1976, p. 53; Liviu Octavian Șovan, *Repertoriul arheologic al județului Botoșani*, Iași, Edit. PIM, 2013, p. 46.

² Artur Gorovei, *Monografia orașului Botoșani*, Fălticeni, Institutul de Arte Grafice „M. Saidman”, 1926, p. 47.

„Anuarul Institutului de Istorie «G. Barițiu». Series Historica”, tom LXIV, 2025,

Supliment nr. 1, p. 209-223.

Importanța sa comercială s-a datorat situării pe axul a două importante rute medievale cu caracter internațional: de la Marea Baltică, prin Polonia, venind prin Cernăuți sau Hotin spre Iași ori Bacău, către Dunăre și Mare, traversând Moldova de la nord la sud; iar al doilea: cel ce venea din centrul Europei, prin Transilvania, pe la Vatra Dornei și Suceava și continua, fie în jos, spre Marea Neagră, ori prin Ștefănești, peste Prut, către Rusia sau ținuturile tătarăști din nordul Mării Negre. După cum este cunoscut, cu unele fluctuații sau modificări, importanța acestor două căi s-a menținut de-a lungul secolelor, până la sfârșitul secolului trecut când, prin constituirea rețelei de căi ferate, aceasta ajunge în această zonă a țării pe cursurile râurilor importante și nu pe cornișele dealurilor, ca în vechea rețea rutieră. Marea majoritate a așezărilor moldovenești cu funcție administrativă au fost până în pragul Epocii Moderne simple *târguri*, aceasta reprezentând o primă fază în dezvoltarea urbanistică a localităților din Moldova (secolele XIV/XV-XVIII). Amintit în 1579 drept unul din cele mai vechi târguri din Moldova, Botoșaniul a constituit, până în a doua jumătate a veacului al XIX-lea, unul dintre centrele principale de comerț ale Moldovei, cu o populație românească în majoritate absolută (fapt demonstrat și de cele zece biserici ridicate de către breslele românești, în afară de cele două biserici domnești din piețele târgului) înainte de 1850, celelalte comunități etnice au fost reduse numeric și au avut câte un singur lăcaș de cult, cu excepția celei armene, care și-a ridicat o a doua biserică de zid în 1795 și anume Biserica Sf. Treime. Faptul este atestat, printre alte documente, de un uric al lui Petru Rareș către negustorii armeni din Liov, în privința iarmarocelor și vămilor din Moldova, din 1579, în care se spune: „Domnia mea a convocat pe toți negustorii noștri moldoveni și pe boierii de țară, întrebându-i despre starea cea dintru început a târgului nostru internațional și ne-au răspuns, cum că cel mai vechiu iarmaroc din Moldova a fost cel care se ține în Botoșani”³. Datorită marii cantități mărfuri care se reflecta în veniturile sale vamale poate mai mari chiar decât ale capitalei țării, orașul este dat în apanaj doamnelor țării, fenomen întâlnit și în țări occidentale fiind o altă caracteristică a sa în perioada istorică, veniturile orașului Botoșani fiind astfel concesionate doamnelor Moldovei: „[...] timp de aproximativ cinci secole, sume de

³ Bogdan Petriceicu Hașdeu, *Arhiva Istorică a României. Colecțiune critică de documente asupra trecutului român, începând de la timpii cei mai îndepărtați și până la anul 1800*, tom I, partea I, București, Imprimeria Statului, 1864, p. 172.

bani uriașe au fost încasate de doamnele Moldovei de la botoșăneni, din care numai una i-a folosit pentru construirea celor două importante ctitorii biserica Uspenia și biserica Sf. Gheorghe”⁴. Situația de apanaj al doamnelor țării se menține până la Regulamentul Organic. Bogățiile acumulate în cadrul orașului par să explice numeroasele invazii și distrugerii pe care le-a suferit în decursul timpului. Datorită caracteristicilor sale, orașul a avut curți domnești întărite cu ziduri de apărare la mănăstirea Popăuți, din apropiere. Prin trecutul său istoric și prin funcțiile sale economice pe care le-a îndeplinit de-a lungul timpului, orașul Botoșani a avut caracteristici care l-au individualizat între celelalte orașe ale țării, fiind am putea spune și un caz aparte între acestea. Datorită funcțiilor lui specifice și rolului pe care l-a jucat, orașul s-a dezvoltat treptat ajungând, pe la mijlocul secolului al XIX-lea, să ocupe ca mărime locul al patrulea între orașele de pe actualul teritoriu al țării. După aceasta însă, evoluția lui este influențată de un fenomen cu totul neobișnuit: el intră într-o fază de declin demografic tocmai în perioada istorică în care majoritatea orașelor țării încep să se dezvolte într-un ritm accelerat. De la mijlocul secolului al XIX-lea, până la mijlocul secolului al XX-lea, el se menține cam la același număr de locuitori (în jurul a 30.000), interval în care populația celorlalte orașe a crescut de trei până la cinci ori. O asemenea stare de „**patologie geografică**”, conform afirmației geografului botoșănean Victor Tufescu din lucrările de specialitate, este rară nu numai la noi, dar și în alte țări europene⁵. Puternica activitate economică a orașului Botoșani în veacurile trecute, cu un comerț de mare întindere (un călător austriac – Max Thielen, care l-a vizitat, consemna în cartea sa din 1828 că face un comerț foarte viu, care se întinde până la Brody, Brünn/Brno și Leipzig. Iarmarocul de aici este dintre cele mai vizitate din întreaga Moldovă)⁶ și

⁴ Ștefan Ciubotaru, *Monografia orașului Botoșani*, Botoșani, Edit. Axa, 1997, p. 22.

⁵ Victor Tufescu, *Un oraș în declin: Botoșanii* (extras), „Sociologie Românească”, anul III, 1938, p. 468.

⁶ Artur Gorovei, *op. cit.*, p. 53. Aprecieri asemănătoare: „ville très commerçante”, „foires très importantes” face geograful danez Conrad Malte-Brun la 1810. Cezar Bolliac îl califică drept „une ville très importante par sa population et par son commerce avec la Bucovine et la Galicie”, iar Louis Charles Dezobry și Theodore Bachelet în binecunoscutul lor dicționar de la mijlocul secolului trecut, menționau comerțul de vinuri al Botoșaniului cu Germania; Victor C. Nădejde, Ion Țițu, *Dicționar geografic al județului Botoșani la anul 1891*, București, Tipografia și Fonderia de Litere „Thoma Basilescu”, 1895, p. 51, 53.

cu meșteșuguri foarte dezvoltate (bresle bogate, extinse pe ulițe întregi, având biserici proprii), îl face să ajungă unul dintre cele mai mari din principate. Catagrafiile din prima jumătate a secolului al XIX-lea atestă acest lucru. După datele statistice din 1831⁷, Botoșanii ocupau locul al treilea ca mărime între orașele celor două principate (București cu 10.074 gospodării și curți, Iași cu 6.092, Botoșani cu 3.648, urmat de: Ploiești cu 3.179, Craiova cu 2.377, Bârlad cu 1.877, Galați cu 1721 și abia pe locul al zecelea Brăila cu 1.387 gospodării). În acea perioadă, Bacăul avea un număr de gospodării de peste 5 ori mai mic (642); Buzăul nu avea decât 572 gospodării, Piteștiul 551, iar Constanța abia 68. Prima statistică modernă efectuată după Unirea Principatelor (la 1859 în Moldova și 1861 în Muntenia și Oltenia), coroborată cu datele recensământului austro-ungar din 1869 pentru provinciile de peste munți, arată că Botoșani ocupa locul al patrulea între toate orașele țării, depășit fiind doar de București (cu 121.000 locuitori), Iași (cu 65.745 locuitori), Arad (cu aproape 28.000 locuitori) Botoșanii având atunci 27.147 locuitori. Toate celelalte orașe mari de astăzi (Cluj, Timișoara, Brașov, Galați, Constanța, Craiova, Ploiești, Oradea, Sibiu) se aflau în urma lui ca număr de locuitori, având între 10.000 și 15.000 locuitori. Situația aceasta prioritară pare să se fi menținut și la 1870, când orașul Botoșani ajunsese la 39.941 locuitori, fiind întrecut de București, Iași și Galați, iar în urma lui aflându-se Aradul (cu 32.725 locuitori), Ploiești (cu 32.335 locuitori), Timișoara (cu 32.223 locuitori), Oradea (cu 28.698 locuitori), Brăila (cu 28.272), Brașovul (cu 27.766), Clujul (cu 26.638), Craiova (cu 22.764), Sibiu (cu 18.998)⁸. În această situație înfloritoare din punct de vedere economic, cuprinzând după mărturii scrise antrepozite și case de comerț tot atât de mari ca la Galați pe atunci principalul port al țării, Botoșani constituia o atracție pentru populația din mai multe ținuturi ale Moldovei, ba și din afara ei. În primele decenii ale secolului al XIX-lea prin imigrația masivă a unei populații alogene cu un spirit comercial dezvoltat – evreii –, viața economică a orașului se intensifică. Prosperitatea orașului Botoșani a determinat includerea sa printre primele centre urbane ale țării cu inițiative de modernizare

⁷ Constantin C. Giurescu, *Principatele române la începutul secolului al XIX-lea*, București, Edit. Științifică, 1957, p. 209-290.

⁸ Pentru orașele din Transilvania după recensământul populației din 1869, iar pentru cele de dincoace de munți după statistica de la 1870, redată de D. Frunzescu în *Dicționar topografic și statistic al României*, București, Tipografia Statului, 1872, p. XVI.

edilitară. De la 1820 începe pavarea străzilor, la 1828 se realizează primele apeducte, cu o mare cișmea centrală, se înregistrează preocupări pentru iluminatul orașului; la 1832 sunt montate primele felinare cu lumânări de seu, apoi la 1845 sunt introduse lămpile cu ulei, tot la 1832 apare prima organizare specială de pompieri pentru apărarea contra incendiilor etc.; iar captarea și aducția modernă a apei potabile de la Bucecea, canalizarea și iluminatul electric se realizează în primul deceniu al secolului al XX-lea.

Din secolul al XIV-lea până în secolul al XIX-lea, orașul Botoșani a cunoscut schimbări semnificative în componența sa socială, influențate atât de factori economici, cât și etnici. Între secolele al XIV-lea și al XVII-lea, orașul a prosperat ca un centru plin de viață pentru comerțul intern și de tranzit, cu o creștere notabilă a dezvoltării meșteșugurilor, în special în secolul al XVI-lea.

Țesătura socială a orașului era compusă în primul rând din negustori și meșteșugari români, care formau o majoritate unită, alături de o comunitate prosperă de negustori armeni. În secolul al XVIII-lea și spre mijlocul secolului al XIX-lea a avut loc o expansiune extraordinară a comerțului de tranzit, facilitată de legătura cu Galați. Această legătură, alături de condiții favorabile de producție și schimb, a dus la diversificarea și sporirea semnificației economice a breslelor și meșteșugurilor românești. Ulterior, au apărut și bresle de evrei și lipoveni. Structura socială a suferit transformări pe măsură ce un număr considerabil de boieri s-a stabilit în oraș și s-au angajat fie în administrație, fie s-au implicat îndeosebi în negoțul cu cereale⁹.

În plus, a apărut un nou grup social înstărit, format din negustori români, armeni, greci și germani. În perioada 1850-1860, a avut loc un aflux semnificativ de aproximativ 10.000 de imigranți evrei din Galiția și Rusia, ceea ce a dus la o creștere notabilă a numărului de meșteșugari și comercianți evrei. Această schimbare demografică a stimulat inițiativa privată locală și a făcut ca românii cu o oarecare stare materială să investească în producția de cereale la scară largă, în timp ce foștii meșteșugari și comercianți autohtoni au revenit la activitățile agricole la o scară mai mică¹⁰.

⁹ Ecaterina Negruți, *Structura demografică a orașelor și târgurilor din Moldova 1800-1859*, Fundația Academică „A.D. Xenopol”, Iași, 1997, p. 59.

¹⁰ Eugenia Greceanu, *Ansamblul urban medieval Botoșani. Botoșanii care s-au dus*, ed. a II-a, Iași, Casa Editorială Demiurg, 2009, p. 45.

1. Declinul orașului

În a doua jumătate a secolului al XIX -lea, Botoșaniul ajunsese printre cele mai importante orașe al țării după București, Iași și Galați, având o populație de aproape 40 mii de locuitori. Era considerat ca unul dintre cele mai promițătoare orașe ale țării din punct de vedere al dezvoltării industriale, precum și unul dintre marile antrepozite de cereale și produse manufacturate. Începând de pe la 1890 însă, Botoșaniul intră într-o perioadă de stagnare. Declinul demografic și economic a determinat rând pe rând, dispariția fabricilor, a caselor comerciale însemnate, iar comerțul înfloritor a cunoscut un regres. Declinul orașului Botoșani, inițial la nivel demografic și apoi economic, a fost rezultatul unui cumul de factori obiectivi și subiectivi, dar nu este totuși un caz singular. Orașele din Moldova în general, printre care și Botoșaniul, nu au înregistrat un ritm demografic ascendent spre sfârșitul secolului al XIX-lea. Dimpotrivă, există și alte importante centre urbane reședință de județ care cunosc o scădere a numărului de locuitori. Astfel, în intervalul 1899-1912, populația orașului Iași a scăzut de la 77.759 de locuitori la 75.229, iar cea a orașului Fălțiceni de la 9.685 la 8.637. Fenomenul poate fi pus și în legătură cu emigrarea, în primul deceniu al secolului al XX-lea, a unui număr considerabil de evrei, ce locuiau în aceste orașe. La recensământul din 1910 s-au înregistrat 33.965¹¹ iar în 1912 de 32.574 locuitori¹², aproximativ același ca la recensământul precedent; populația orașului Botoșani a crescut în cei 13 ani cu 53 de locuitori. Prezentăm, în tabelul de mai jos, evoluția demografică comparativă a principalelor orașe moldovenești în intervalul 1899-1912 (cele 13 capitale de județ):¹³

Orașul	1899	1912
Iași	77.759	75.229
Galați	62.545	71.641

¹¹ *Dicționarul statistic al României întocmit pe baza rezultatelor definitive ale recensământului general al populațiunii din 19 Decembrie 1912*, ediție oficială, București, Institutul de Arte Grafice „C. Sfetea”, 1914, p. 4; *Rezultatele definitive ale Recensământului general al populației României din 19 decembrie 1912*, București, Imprimeriile Statului, 1914, p. 4.

¹² *Ibidem*.

¹³ Alin Sebastian Popa, *Fizionomii urbane și structuri etno-sociale din Moldova. Bacăul în tranziția de la târg la oraș 1864-1938*, București, Edit. Muzeul Literaturii Române, 2023, p. 85.

Scurte considerații despre declinul orașului Botoșani la sfârșitul secolului al XIX-lea

Botoșani	32.521	32.574
Bârlad	24.310	25.288
Focșani	23.601	25.066
Piatra Neamț	17.384	18.965
Bacău	16.378	18.846
Roman	16.288	18.128
Huși	15.625	15.652
Tecuci	14.017	14.927
Dorohoi	12.690	13.951
Vaslui	9.171	10.397
Fălticeni	9.685	8.637
Moldova	372.15S	390.261
România	1.119.786	1.330.132

Tabelul nr. 1.

Populația din centrele de județ ale Moldovei între 1899 și 1912.

Începând cu deceniul patru al secolului al XIX-lea, Botoșanii vor cunoaște primele semne ale unui declin lent și continuu al importanței sale economice și sociale¹⁴. Un prim element care a dus la începerea decăderii economice a orașului este marcat de privilegiile acordate armenilor de noua stăpânire din Bucovina¹⁵. În 1776, când împăratul Iosif al II-lea vizita pentru a doua oară regiunea nou anexată, a declarat Suceava oraș comercial liber. În urma acestei decizii, mulți negustori armeni din Botoșani au solicitat autorităților austriece o serie de înlesniri, pe care în Moldova nu le avea, precum: dreptul de a putea cumpăra moșii și de a-și construi biserici, egalitatea cu localnicii în practicarea comerțului, neimpozitarea produselor importate din Moldova. Toate acestea au fost acceptate și întărite printr-un decret imperial. Mulți dintre armenii bogați, care locuiau în localitățile din nordul Moldovei și nu numai, își vor cumpăra locuințe în Bucovina, devenind astfel locuitori ai Imperiului. Supușenia străină le oferea posibilitatea de a nu mai plăti multitudinea de taxe, pe care erau obligați să le dea în Moldova, dar și siguranța că, în caz de nevoie, puterea austriacă a cărei supuși erau, va interveni în favoarea lor. În aceste

¹⁴ Silviu Văcaru, *Supușii austrieci în Principatul Moldovei, 1833-1835*, Iași, Edit. Universității „Alexandru Ioan Cuza”, 2014, p. LXV.

¹⁵ *Ibidem*.

împrejurări, o parte din forța economică pe care o avea orașul, a fost ușor absorbită de Suceava. Însă una dintre cele mai importante cauze a declinului a fost schimbarea traseului arterelor de circulație, odată cu construirea căilor ferate. Atâta vreme cât șoselele sau chiar numai șleahurile erau singurele căi de comunicație și de transport, Botoșaniul se afla situat în centrul unei adevărate intersecții de artere de circulație, stimulând funcțiunile de important centru urban. După trecerea la transporturile feroviare, care accelerează ritmul circulației mărfurilor, apropiind în timp punctele de aprovizionare și piețele de desfacere, situația Botoșaniului a devenit cu totul alta. (Fig. 1). Nu numai că nu se mai găsea la o răscruce feroviară la fel de importantă ca aceea a șoselelor de până atunci, dar rămâne departe chiar de orice cale ferată principală. Între anii 1869-1871, are loc construcția căilor ferate care racordau orașul Botoșani prin linia ferată Verești-Botoșani și s-a extins linia Lemberg-Cernăuți-Suceava, ducând la o schimbare a transportului de mărfuri. Trebuie să spunem că prin construcția acestui traseu de cale ferată Verești-Botoșani, orașul era condamnat la izolare, fiind cap de linie pentru un tronson secundar, rupt de fluxurile principale. În anul 1888 este dată în exploatare o nouă linie ferată de la Dorohoi la Botoșani. Anul următor, în 1889, este votată de către Parlament, Legea pentru construirea liniei de cale ferată Dorohoi-Iași, a cărei construcție a fost realizată în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea și dată în circulație în anii 1895 și 1896 (Fig. 2)¹⁶. Această cale ferată, situată pe Valea Jijiei, a redirecționat regiunea de est a județului Botoșani spre Iași. În consecință, influența economică a Botoșaniului s-a fragmentat, rezultând o contracție a hinterlandului și o scădere a semnificației târgului ca importanță economică¹⁷. Deci o linie ferată la vest îi răpește produsele de pe Valea Siretului îndreptându-le spre orașele din lungul acelei linii (Pașcani, Roman, Cernăuți), altă linie pe Valea Jijiei îi răpește produsele din zona de est, trecându-le prin filtrul economic al Dorohoiului și Iașului, înainte de-a putea ajunge la Botoșani. Intre acestea, la mijloc, orașul a rămas la capătul unei linii secundare, îi mai rămâne doar o foarte îngustă arie de aprovizionare și redistribuire a produselor, o arie cu rază de 10-15 km de jur împrejur. Din acest punct de vedere, apariția căilor ferate a fost nefavorabilă pentru Botoșani, fiind

¹⁶ Ioan Mihai, Ioan Onofrei, *Renaștere peste timp. Camera de Comerț, Industrie și Agricultură din Botoșani*, Botoșani, Edit. Axa, 2000, p. 52.

¹⁷ Victor Tufescu, *op. cit.* p. 515.

asemenea cu tăierea rădăcinilor prin care se hrănea seva economică a orașului. Cu alte cuvinte, când ar fi trebuit ca Botoșaniul să-și mărească hinterlandul, datorită scurtării distanțelor ca timp prin mijloace mai rapide de transport, el este afectat tocmai de acest nou sistem de comunicație. Nu construcția căilor ferate a fost defavorabilă creșterii demografice și economice a orașului Botoșani, ci construirea lor fără o analiză temeinică din partea factorilor decizionali, fiind astfel ignorate realitățile economice locale. De altfel, rețeaua de căi ferate din Nordul Moldovei, a fost trasată în mod nefavorabil, necontribuind la valorificarea produselor acestui colț de țară. Urmărilor acestei izolări în rețeaua căilor ferate s-au făcut imediat simțite în comerț și industrie. Se poate astfel remarca o polarizare spațială în jurul centrelor ce beneficiază de acces la rețeaua feroviară, avem de-a face cu o schimbare a ierarhiilor teritoriale tradiționale – de exemplu, migrația către orașele și târgurile aflate la contactul câmpiei cu dealurile, acestea fiind, de obicei, cele deservite de rețeaua feroviară. Și la nivel național, rolul căii ferate este adesea crucial în schimbarea ierarhiei centrelor urbane, uneori de o manieră dramatică. Astfel, se poate constata că Botoșani, al treilea oraș al țării din punctul de vedere al populației în 1859, se regăsește abia pe locul șapte în 1915; chiar dacă orașul este unul din primele centre deservite de calea ferată (1871), poziția sa este prea marginală în rețea, capăt de linie îndepărtat de fluxurile de importanță națională. Un fenomen asemănător afectează, din aceleași cauze, și orașe precum Huși (care decade de pe locul 8 în 1859 pe locul 21 în 1915) sau Dorohoi¹⁸.

Ierarhia orașelor după populație – 1859	Ierarhia orașelor după populație – 1915
1. București	1. București
2. Iași	2. Iași
3. Botoșani	3. Galați
4. Ploiești	4. Brăila
5. Galați	5. Ploiești
6. Craiova	6. Craiova

¹⁸ Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc (1842-1916)*, București, Edit. Simetria, 2014, p. 92.

7. Brăila	7. Botoșani
8. Huși	8. Buzău
9. Focșani	9. Constanța
10. Bârlad	10. Focșani

Tabelul nr. 2.

*Ierarhia orașelor din România între 1859 și 1915.*¹⁹

Județul Botoșani solicitase, în mod repetat, atât prin reprezentanții săi în Parlament, cât mai ales prin reprezentanții Camerei de comerț, construirea unei linii Hârlău–Podu Iloaiei pentru a ameliora situația de izolare feroviară în care se găsea orașul Botoșani, care era dăunătoare economiei locale. De asemenea a existat și o inițiativă a senatorului Costică Gh. Codrescu pentru construcția unei linii ferate Botoșani–Todireni, pe valea Sitnei prin Sulița, considerată vitală pentru viitorul economic al orașului. Un alt factor care a contribuit la declinul economic a fost închiderea debușeurilor spre Austro–Ungaria ca urmare a Convențiilor vamale semnate de guvernele României, mai ales al tarifului autonom vamal din 1886 care prin prevederile sale a desființat parte din comerțul înfloritor cu animale și cereale de altă dată²⁰. Datele consemnate relevă acest declin, astfel valoarea comerțului cu vite scade de la 63.000.000 franci la 1.600.000 în 1887 și 525.000 franci în 1890. Valoarea comerțului cu cereale scade, de asemenea, de la 50.000.000 franci la 3.700.000 în 1887 și 3.289.000 franci în 1890²¹. A rezultat o altă cauză a decăderii economice a orașului și nume distrugerea comerțului de vite, care aducea bogăția de căpetenie a ținutului. Acest comerț a primit o puternică lovitură prin convențiile comerciale încheiate de statul român, distrugând în bună parte acest domeniu înfloritor. Altă lovitură puternică a primit creșterea vitelor odată cu desființarea velnițelor, pe lângă care se creșteau și îngrășau vitele albe pentru export (Dumbrăveni etc. ...). Alte cauze ale declinului economic au fost și decăderea generală a centrelor de comerț en-gros, restrângerea tranzacțiilor din iarmarocul de duminică ca urmare a aplicării Legii repaosului duminical și chiar mutarea sediului celor două regimente de

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Ioan Mihai, Ioan Onofrei, *op. cit.*, p. 53.

²¹ *Ibidem*, p. 48.

artilerie care au afectat comerțanții locali de produse alimentare²². La sfârșitul secolului al XIX-lea, comerțul altă dată înfloritor este dirijat pe noi trasee care ocoleau orașul Botoșani, iar lipsa tranzacțiilor făcea ca mulți meseriași, birjari sau cărăuși, nu mai aveau de lucru.

Mulți comercianți se orientau spre orașele Dorohoi și Iași iar cei rămași în oraș închideau magazinele seara fără profit. Din cauza falimentelor și a încetărilor de plăți, numărul comercianților se reduce la jumătate în ultimul deceniu. Splendoarea metropolei comerciale a Țării de Sus care domina comerțul de manufactură și cereale era doar amintire. Iată ce ne spune un judicios raport al Camerei de Comerț din Botoșani la 1905: „Este cunoscut că orașul Botoșani, din vechime încă, a fost cel mai renumit centru comercial și agricol al Țării de Sus. De aci se aprovizionau cu diferite mărfuri în afară de târgurile și târgușoarele din apropiere și cele mai multe orașe din restul Moldovei; iar în ultimele două decenii, de când industria morăritului a luat o dezvoltare mai mare, acest oraș a devenit și mai renumit prin specialitatea făinurilor ce fabrică morile de aici, astfel că în ceea ce privește industria morăritului, Botoșanii este pentru România ceea ce este Budapesta pentru Ungaria. Orașul Botoșani, care era și servea drept antrepozit al comerțului Moldovei cu țările Occidentale – aici erau depozite însemnate de manufactură, cizmărie, tutunuri, brânzeturi, lână, conserve de carne, cereale etc., – orașul care făcea cel mai mare comerț de vite, astăzi a ajuns un oraș de mâna treia, de nu va ajunge și mai rău dacă va mai dăinui această stare de lucruri. Netăgăduit că cea dintâi și mai însemnată cauză a acestei decăderi este că orașul Botoșani a fost lăsat la o parte de rețeaua principală a căilor ferate. Dintr-un oraș cu mare trafic de mărfuri, ce se aduceau fie din Austria, fie de la Galați pentru toată Moldova de Sus; dintr-un punct însemnat de tranzit în spre Austria și în spre orașele Moldovei până la Galați; dintr-un oraș, ce figura cu comerțanții săi în Anuarele comerciale din străinătate ca oraș important, ca mare centru comercial și cu firme renumite în special pentru importul de manufactură – la 1880 Botoșanii încă număra vreo 20 de angroșiști de manufactură – și pentru exportul de lână, cereale, vite și alte produse brute; dintr-un oraș cu așa situație comercială însemnată a ajuns azi oraș de mâna a doua”²³. O altă cauză a scăderii veniturilor din domeniul comerțului cu cereale era și scăderea vânzărilor de cereale pe piețele

²² *Ibidem*, p. 49.

²³ Lazăr Theodor, *Darea de seamă asupra stării economice a județelor Botoșani, Dorohoi, Suceava*, Botoșani, Tipografia Reînvierea Segall & Marcu, 1906, p. 27.

europene determinată de sporirea cantității produselor agricole provenite din S.U.A, Australia și Argentina. Camera de Comerț și Industrie Botoșani încerca să propună soluții, care să contracareze acest declin prin stimularea creșterii productivității agricole și găsirea unor noi debușee pentru producătorii locali. S-a încercat și reabilitarea unui instrument viabil pentru revitalizarea activității economice și anume iarmarocul de duminică și a iarmarocului anual la 15-30 septembrie. Începuturile promițătoare de dezvoltare industrială din secolul al XIX-lea nu au mers mai departe, ci au scăzut treptat și în secolul al XX-lea. Moara cea mare cu 12 valțuri care dusesse faima Botoșanilor în toată Europa²⁴, a dispărut îndată după Primul Război Mondial, celelalte mori existente fiind mult mai modeste. Începuturile promițătoare din ramura construcțiilor mecanice (care producea instalații pentru mori și fabrici de ulei, piese de mașini agricole, cuptoare mecanice, piese de turnătorie ș.a.) au decăzut. Fabricile de bere (de la Cișmea) și cea de spirt, din oraș, au fost abandonate; la fel, industria conservelor de pește, cea de negru animal (spodiu), industria pielăriei etc. au dispărut, rând pe rând, și chiar cea textilă și a confecțiilor (lenjerie și haine de gata) și-au pierdut treptat importanța. Scăderea industriei a fost cauzată de trecerea de la sistemul transporturilor rutiere – în cadrul căruia orașul Botoșani se afla la o însemnată răspântie de drumuri mari –, la cel feroviar a dus la dispersarea produselor locale spre alte orașe cărora le asigura prosperitate, s-a produs deplasarea capitalurilor, apoi migrarea forței de muncă, a intelectualilor etc.

Aceasta este adevărata cauză a decăderii Botoșanilor și nu aceea că prosperitatea orașului fusese legată de apropierea granițelor Austriei și Rusiei și numai desființarea lor la 1918 ar fi determinat regresul economic al Botoșaniului. Dovada e că, deși acele granițe s-au menținut până la 1918, decadența Botoșaniului începe cu mult mai înainte, adică de pe la 1888-1896, atunci când s-au construit liniile ferate care ocoleau orașul.

Orașele în care, în perioada de dezvoltare a capitalismului, industria a preluat rolul principal, substituind treptat însemnătatea comerțului, au prosperat, crescând și din punct de vedere demografic. Declinul demografic și economic al orașului Botoșani a continuat și în

²⁴ În ceea ce privește industria morăritului, „Botoșanii este pentru România ceea ce Budapesta pentru Ungaria”, consemna un raport din 1906 al Camerei de Comerț din Botoșani, care avea jurisdicția asupra județelor Botoșani, Dorohoi și Suceava; apud Ioan Mihai, Ioan Onofrei, *op. cit.*, p. 66.

primele decenii ale secolului al XX-lea, în pofida unor progrese urbanistice, stagnarea s-a menținut și în perioada interbelică. „Comerțul de cereale, ouă, vite, manufactură, odată în floare în regiunea noastră, a ajuns aproape neînsemnat. Firme mari cu reputație mondială s-au desfăcut. Nu se mai fac tranzacții de mii de vagoane de cereale, nu se mai aduc vagoane de coloniale și manufactură, nu se mai trimit cărduri de vite”²⁵, spune un raport al Camerei de Comerț din Botoșani din 1928. O moară cu renume european, întreaga industrie metalurgică, cea de stearină și lumânări, industria conservelor de carne și pește, industria jucăriilor, a butoaielor, a umbrelor, a împletiturilor de paie și răchită, a oțetului, etc., au dispărut cu totul sau aproape cu totul. Botoșaniul nu mai era un oraș prosper, în multe locuri se vedeau doar zidurile și coșurile distruse ale fostelor fabrici sau ateliere. Aspectul orașului arata decăderea, străzile erau într-o stare necorespunzătoare, lipsa resurselor financiare a făcut să nu se mai construiască, toate acestea ne arată că se afla într-o stare de declin. În concluzie, putem observa că transformarea sistemului de transport și a traseului căilor de comunicație, a adus profunde schimbări în viața economică și socială a așezărilor urbane. Valoarea factorilor fizici, care au contribuit la nașterea și înflorirea unui oraș precum Botoșanii, nu are un caracter absolut și permanent, fiind uneori influențată de puterea unor anumite decizii nefericite. Așezările urbane sunt punctele de concentrare ale activităților umane care se pot emancipa de sub dominația mediului. Și dacă am trece dincolo de această concluzie generală, putem observa că decăderea acestui oraș a fost cauzată de aceste două considerente: a) traseul căilor ferate din Nordul Moldovei a distrus vechile centre comerciale și industriale, făcând astfel ca întreaga zonă să stagneze b) produse care erau mândria țării (cerealele, făina de Botoșani etc.) departe peste hotare, nu mai sunt puse în valoare și unele din ele nu se mai puteau produce în restul țării. Totuși rațiunea existenței orașului s-a menținut prin funcțiile sale principale, a impunând mediului urban o nouă morfologie, influențată de cadru fizic sub care acesta a fost și este perceput din exterior. Fără nicio îndoială, coordonatele geografice și funcțiile urbane moderne predominante au imprimat orașului un specific local, o identitate născută din accentuarea, din exhibarea neprovocată a particularităților, și astfel putem vorbi la Botoșani despre o nouă tipologie urbană ca rezultat al

²⁵ Victor Tufescu, *op. cit.* p. 514.

combinației între „Orașul grădină” și „Orașul culturii”. Mediul citadin botoșănean a fost produsul al principalelor funcții ale orașului – funcția economică (comercială și industrială) și cea administrativă la care s-a adăugat mai apoi funcția educativ-culturală care conferă azi unicitate la nivel național.

ANEXE



Fig.1.

Harta comparativă. Partea stângă, poziționarea orașului Botoșani ca intersecție a drumurilor comerciale. Partea dreaptă, poziționarea după construcția căilor ferate. (Sursa: Victor Tufescu, Un oraș în declin: Botoșanii, p. 515).

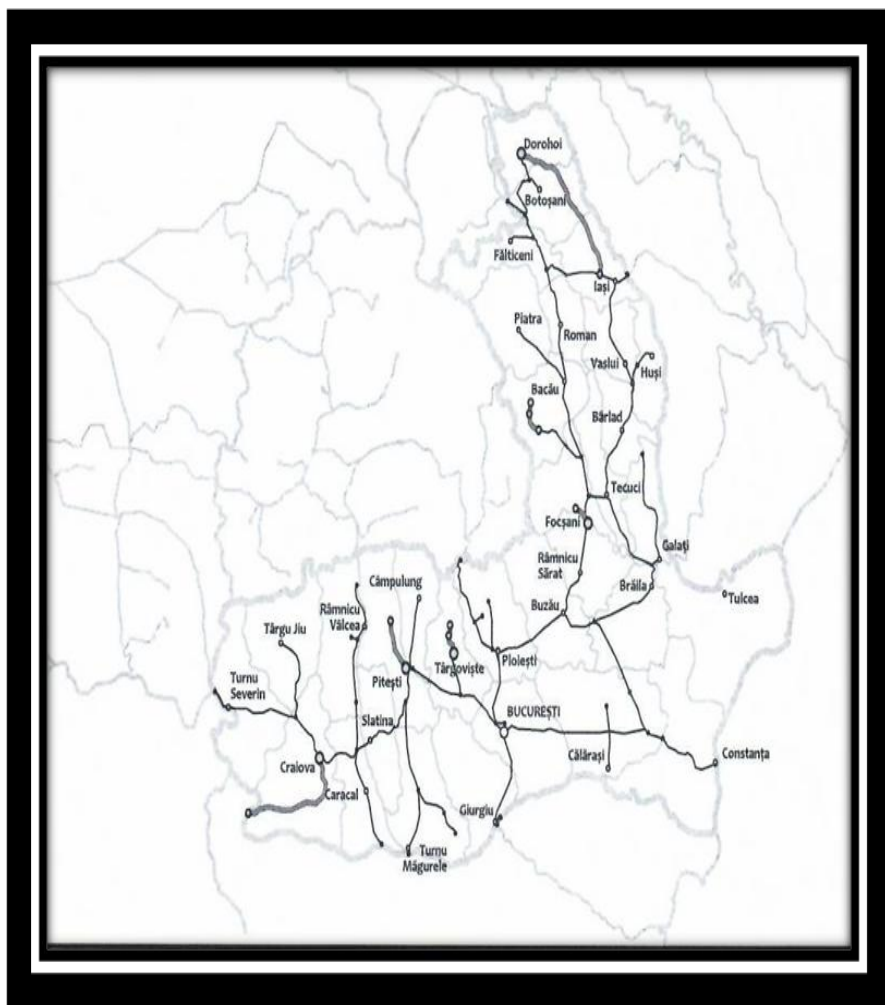


Fig. 2.

Harta căilor ferate din România construite la 1899.

(Sursa: Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc (1842-1916)*, București, Editura Simetria, 2014, p. 66).