

Capitolul 2

Caracterizarea generală a orașului Jimbolia

- Poziția geografică și geopolitică
- Poziția orașului Jimbolia în sistemul urban național, regional și județean
- Date fizico-geografice
- Scurt istoric al orașului Jimbolia
- Dezvoltarea economică
- Dezvoltarea urbană



Capitolul 2

Caracterizarea generală a orașului Jimbolia

3.1. Poziția geografică și geopolitică

Orașul Jimbolia se află situat în partea de vest a României, la 572 km distanță față de București pe calea ferată și 530 km pe șosea, fiind străbătut de meridianul de 20°38' longitudine estică și de paralela de 45°46' latitudine nordică. În cadrul județului Timiș se află în extremitatea vestică, la 39 km distanță pe calea ferată și la 44 km pe șosea de reședința acestuia, municipiul Timișoara. În cadrul regiunii de sud-est a Europei, orașul este definit de o poziție avantajoasă față de câteva orașe europene: 130 km față de Belgrad, capitala Serbiei, 510 km față de Viena, capitala Austriei, 68 km față de Novi Sad și 75 km față de Szeged, două centre urbane importante din euroregiunea Dunăre-Criș-Mureș-Tisa (DKMT). Ca poziție geografică, orașul Jimbolia este situat în Câmpia Banatului, la contactul dintre Câmpia Timișului și Câmpia Mureșului. Un aliniament de sate marchează limita dintre cele două unități de relief: Checea-Cărpiniș-Satchinez. Altitudinea medie a orașului este de 82 de metri. Din punct de vedere climatic, orașul este situat în cadrul tipului de climat temperat-continental specific Europei Centrale, dar în care se resimt și influențe mediteraneene. Elementele de ordin bio-pedogeografic se încadrează, de asemenea, ca specific, arealului central european (fig. 2.1)

Localizat în partea de sud-est a Bazinului Panonic, orașul Jimbolia se află într-o poziție de convergență a unor importante căi de comunicație ce fac legătura dintre România, Ungaria și spațiul ex-iugoslav, fiind un important punct de trecere a frontierei, feroviar și rutier, la granița dintre România și Serbia. Orașul Jimbolia este deservit de 2 drumuri naționale: 59A care face legătura între Timișoara și punctul de trecere a frontierei Jimbolia și mai departe cu Zrenjanin și Belgrad și 59C Jimbolia – Sânnicolaul Mare care asigură legătura cu Ungaria (prin vama Cenad), respectiv Europa Centrală. De asemenea, linia feroviară Timișoara – Jimbolia are deschidere, prin Kikinda, spre Serbia și implicit spre spațiul ex-iugoslav. Jimbolia se află situată într-o poziție avantajoasă, la 50 km distanță, față de Aeroportul Internațional „Traian Vuia” din Timișoara, al treilea aeroport din România ca importanță și trafic de pasageri care asigură curse regulate spre Capitală și spre importante destinații din Europa (Londra-Luton, Paris-Beauvais, Bruxelles, Roma, Madrid, München, Barcelona, Valencia, Veneția etc.).

În context regional și microregional, localizarea Jimboliei prezintă o serie de atuuri, între care semnificative sunt cele legate de situarea în cadrul unui areal cu tradiție multiculturală, încă activ din punct de vedere economic, social și cultural. Prin caracterul său deschis, prin valorile culturale și de civilizație dezvoltate de-a lungul istoriei, orașul Jimbolia s-a manifestat ca un habitat cu vocație europeană, generator de echilibru social, de dinamism economic și spiritual, cu caracter de unicatate pe harta de vest a României. Aceste trăsături sunt ilustrate și de tradiționala pluralitate etnică și confesională a populației Jimboliei. Conform recensământului din 2002, locuitorii orașului erau grupați în 5 etnii principale și 4 grupuri confesionale, ceea ce reflectă două trăsături majore ale populației, și anume interculturalitatea și gradul ridicat de toleranță. Diversitatea etno-culturală s-a menținut și în deceniul următor, datele recensământului din 2011 relevând o proporție de 22% aparținând altor etnii (maghiari, germani, sârbi, rromi) în afara majorității românești (78%). De-a lungul întregii sale istorii, poziția geografică a influențat dezvoltarea social-economică și teritorial-urbanistică a orașului Jimbolia.

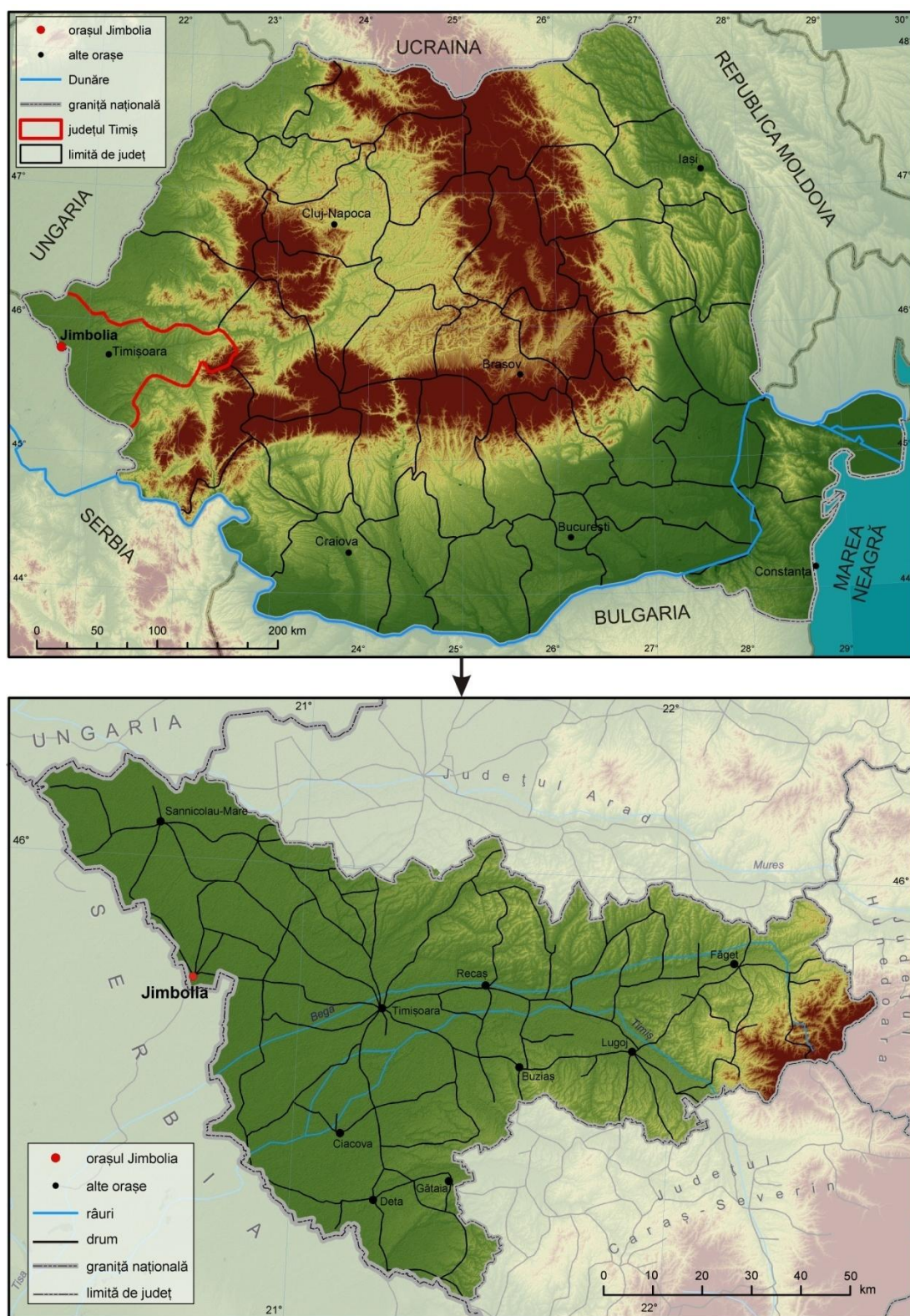


Fig. 2.1. Localizarea orașului Jimbolia la nivel național și județean



Fig. 2.2. Localizarea Jimboliei în cadrul euroregiunii DKMT

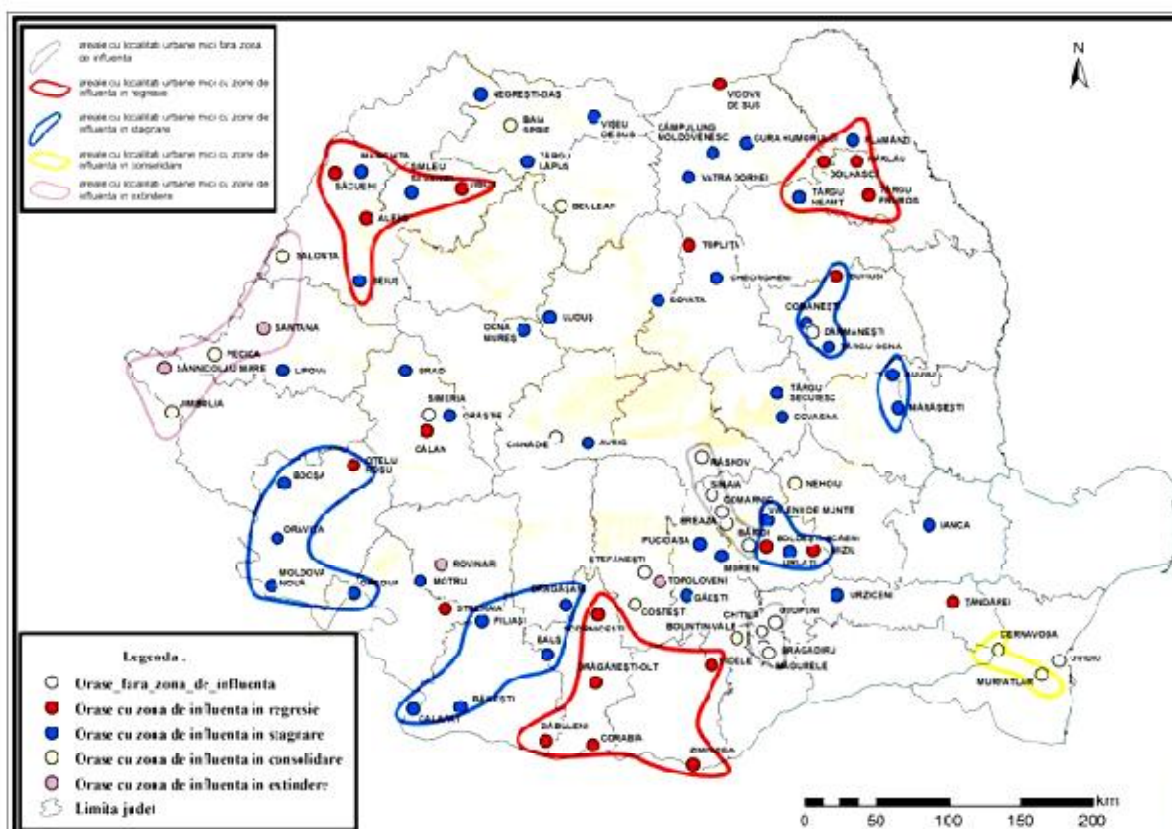


Fig. 2.3. Tipologie arii de polarizare a orașelor mici (Sursa: SDTR, 2014)

3.2. Poziția orașului Jimbolia în sistemul urban național, regional și județean

În sistemul urban românesc, Jimbolia face parte din categoria orașelor mici, sub 20.000 de locuitori, la nivel național ocupând locul 187 din cele 320 de orașe ale țării (în anul 2011). În raport cu cele 10 orașe

din județul Timiș, orașul Jimbolia ocupă locul IV ca număr de locuitori (10.808 locuitori după recensământul din 2011) după orașele Timișoara, Lugoj și Sânnicolau Mare, deținând 1,5% din populația totală a județului și 2,5% din populația urbană a acestuia (tab.2.1, fig. 2.4).

Poziția în partea de vest a României, în apropierea graniței cu Serbia și Ungaria, i-a conferit Jimboliei, în permanență, rolul de punte de legătură interculturală și economică între cele trei țări învecinate. Perspectivile acestei funcții s-au amplificat o dată cu instituirea, în anul 1997, a Euroregiunii Dunăre – Criș – Mureș – Tisa (DKMT), al cărei nucleu s-a format încă din 1994, regiune transfrontalieră ce se întinde pe 59.185 km² și include o populație de cca 4,28 milioane de locuitori, aflată însă în scădere (fig. 2.2). Deși poziționat excentric, la granița cu Serbia, oraș multicultural tradițional și centru cultural activ, cu o zonă de influență redusă, dar bine conturată, Jimbolia are toate atuurile pentru a se afirma drept un centru polarizator important în partea de vest a județului Timiș (fig. 2.3).

Tab. 2.1. Poziția demografică a Jimboliei în cadrul orașelor din județul Timiș

Nr. crt.	Denumirea orașului	Populația (2011)
1.	Timișoara	319.279
2.	Lugoj	40.361
3.	Sânnicolau Mare	12.312
4.	Jimbolia	10.808
5.	Recaș	8.336
6.	Buziaș	7.023
7.	Făget	6.761
8.	Deta	6.260
9.	Gătaia	5.861
10.	Ciacova	5.348

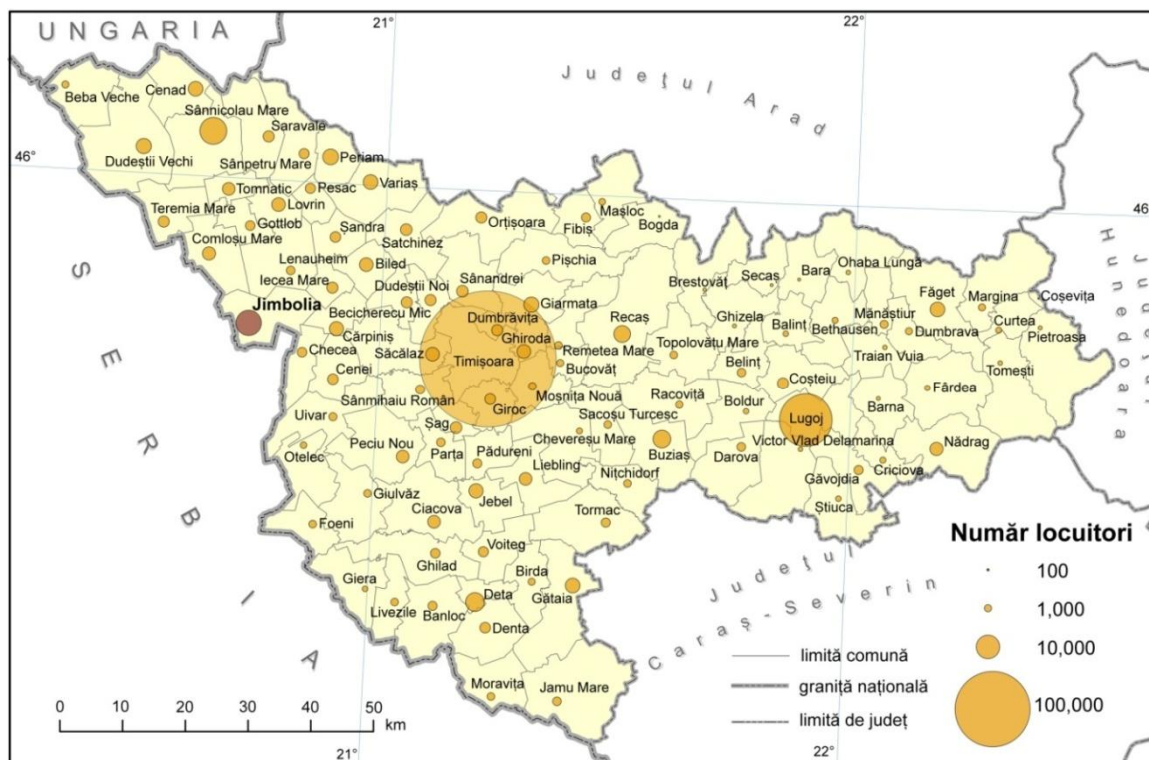


Fig. 2.4. Poziția Jimboliei din punct de vedere demografic în cadrul județului Timiș

3.3. Date fizico-geografice

Substratul geologic

Substratul geologic și tectonic al orașului face parte integrantă din cel al Câmpiei Tisei. Fundamentul carpatic aflat la adâncimi de peste 2000 m este alcătuit din roci magmatice mezozoice cu intruziuni granitice și este puternic fracturat. Acest sistem complex de fracturi este evidențiat de unele falii majore precum: Lugoj-Zărand, Buziaș-Arad, Nădlac-Jimbolia cu orientare nord-vest și sud-est. Peste acest fundament se suprapune un strat gros de depozite neogene (cu grosimi ce ajung în zona Jimbolia-Sânnicolau Mare la peste 2000 m grosime) reprezentat prin nisipuri, pietrișuri, argile, calcare și gresii în partea inferioară și nisipuri argiloase, marne și argile panonice în partea superioară. Formațiunile cuaternare au în general caracter lacustru în bază și aluvio-proluvial în partea superioară.

Întreaga unitate se caracterizează printr-o mare mobilitate tectonică manifestată tot timpul cuaternarului până în prezent. Cele mai evidente sunt mișcările de subsidență (de "lăsare") care, pentru întreaga câmpie a Nădlacului, Arancăi și Jimboliei este mai mare de 1 mm/an, la vest de Sânnicolau Mare valorile ajungând la peste 2,5 mm/an. Mișcările de subsidență se traduc în peisaj prin despletirea râurilor, divagarea cursurilor de apă, existența unor întinse suprafețe mlăștinoase (S. Pavel, 2013).

Relieful

Orașul Jimbolia se încadrează, din punct de vedere al reliefului, *Câmpiei Jimboliei* (Gr. Posea, 1997). Aceasta este o subdiviziune a Câmpiei Mureșului ce alcătuiește partea central-sudică a Câmpiei Tisei din vestul României.

Câmpia Jimboliei este situată pe stânga Mureșului, la sud-vest de Câmpia Vingăi și în continuarea ei, dar și în diagonală cu Câmpia Aradului. Pârâul Galațca, fost afluent al Mureșului, se află absolut în continuarea acestui sector anomal al Mureșului care desparte Câmpia Nădlacului de cea a Vingăi. Câmpia Jimbolia are două nivele, repartizate pe două fâșii, una în nord-vest – *Câmpia Galațca*, ușor mai înaltă și cu depozite löessoide ceva mai groase (3-5 m) și *Câmpia Grabațului*, puțin mai joasă și cu löessoide mai reduse (2-3 m). Pe ansamblu, Câmpia Jimboliei este foarte netedă, având totuși *crovuri* și unele dune, sau vechi grinduri fluviatile. În privința crovurilor, acestea s-au format pe löessuri, nisipuri sau aluviuni. Pot avea formă rotundă, elipsoidală, alungită sau aspect de văiu. În zona Jimboliei au adâncimi de 1-3 m, diametre de câțiva zeci de metri și în ele stagnează zăpada și apa de ploaie (Gr. Posea, 1997).

Sunt prezente și forme de *relief antropic* reprezentate de excavațiile rezultate în urma scoaterii argilei necesare fabricării cărămizilor. Unele dintre ele au devenit cuvete lacustre prin ridicarea nivelului freatic ("bălțile" din partea de nord-vest a orașului Jimbolia) (S. Pavel, 2013).

Acest areal de câmpie joasă, cu frecvente fenomene de înmlăștinire și ascensiune spre suprafață a nivelului freatic, a pus de-a lungul timpului serioase restricții antropizării și au constituit factori defavorabili în evoluția și dezvoltarea așezării. Abia în secolul al XVIII-lea, amplele lucrări de canalizare, efectuate sub administrația austriacă, vor scoate această zonă de sub dominanța factorilor de relief restrictivi.

Clima

Climatul Jimboliei se încadrează sectorului climatic bănățean în care domină circulația vestică, dar în care se resimt și influențe mediteraneene. Poziția geografică și adăpostul oferit de Carpați feresc acest areal față de masele de aer rece din nord și nord-est.

Radiația solară are valori de 118 Kcal/cm² în semestrul cald. Regimul termic este moderat, datorită influențelor oceanice și mediteraneene. Iernile sunt blânde și scurte (media temperaturilor este pozitivă + 0,1°C). Verile sunt mai călduroase și mai lungi față de alte zone de câmpie (media termică + 20,5°C).

Temperatura medie anuală este de 10,7°C. Luna iulie, luna cea mai caldă a anului are o medie termică de 21,4°C, iar luna ianuarie, luna cea mai rece a anului, de -1,5°C (fig. 2.5).

Precipitațiile medii anuale ating valoarea de 570 mm (l/m²) pe an, mai scăzute față de Timișoara (cu 631 mm pe an). Cele mai multe precipitații cad vara (circa 30%), urmată de primăvară, toamnă și iarnă (circa 20%). Se remarcă diferențieri nu prea mari între anotimpuri, un maxim pluviometric în iunie (67,6 mm) și un maxim mult mai slab în octombrie, de influență mediteraneană (fig. 2.6).

Numărul de zile cu strat de zăpadă este în jur de 50, iar grosimea medie a stratului de zăpadă este redusă, în jur de 5 cm.

Vânturile diferă mult față de circulația generală vestică de altitudine. Dominante sunt vânturile din direcțiile sud-est și nord-vest. Dintre vânturile locale se resimt mai mult austrul, vântul Coșava și Rușcovățul.

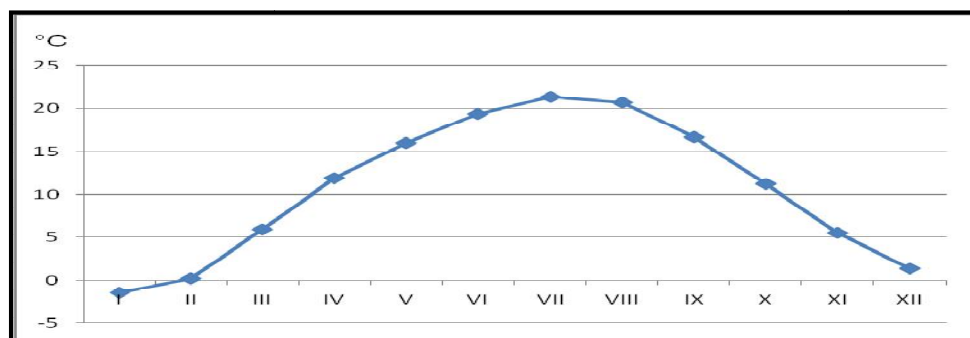


Fig. 2.5. Media multianuală a temperaturilor la Stația meteorologică Jimbolia

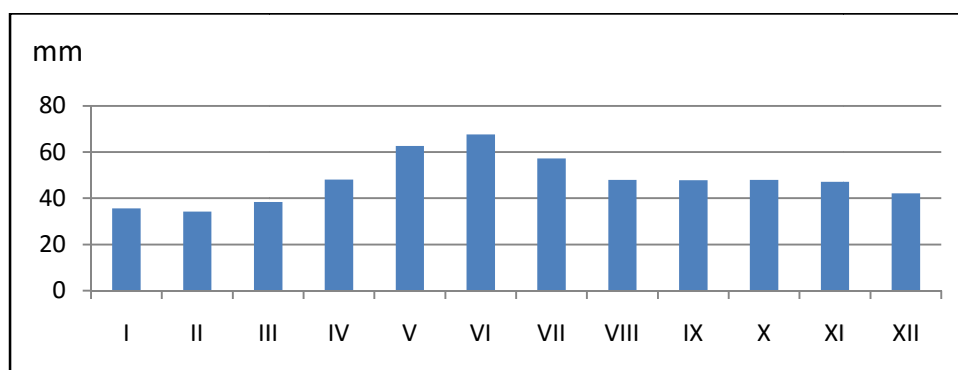


Fig. 2.6. Media multianuală a precipitațiilor la Stația meteorologică Jimbolia

Din punct de vedere agroclimatic sunt semnalati anumiți factori restrictivi în ceea ce privește cantitatea insuficientă de precipitații în special în sezonul cald și frecvența relativ mare a secetelor.

Hidrografia

Apele curgătoare. Teritoriul orașului Jimbolia nu este străbătut de nicio apă curgătoare. Cea mai apropiată apă curgătoare se află la circa 20 km distanță și este *Bega Veche*, ce curge în apropierea localității Beregsău Mare. În ciuda faptului că orașul nu este traversat de niciun râu, pericolul de inundații există și el este legat de râul Mureș. În istoria localității au fost situații în care apa provenită din revărsarea Mureșului a ajuns până în dreptul orașului, inundând zona situată în proximitatea Căii Moșilor.

Apele freatice au o adâncime de 3-5 m, relativ aproape de suprafață deoarece drenarea lor se face greu. Există însă canale de drenaj, dar, față de alte zone din Câmpia Banatului, într-o densitate mai mică.

Apele de adâncime. O parte din ele au caracter ascensional și geotermal. Termalitatea acestora este explicată de anomalia gravimetrică ce se suprapune pe Depresiunea Panonică și are formă elipsoidală cu axa pe Tisa și flancul estic spre România (Gr. Posea, 1997, p. 76). Aici scoarța terestră este mai subțire, iar stratul granitic urcă spre suprafață. Adâncimile variază între 250-350 m, debitele sunt de circa 5-30 l/s, iar temperaturile variază între 30-90°C.

Problema alimentării cu apă a localității, deloc simplă datorită lipsei de potabilitate a apelor freatice, s-a rezolvat prin captarea apelor de adâncime în 10 puțuri subterane ce colectează apa de la adâncimi între 60 și 240 m. Ca în toată Câmpia Banatului, calitatea organoleptică este scăzută, datorită mineralizării accentuate (3-7 g/l).

În partea de nord-vest a orașului s-au format *lacuri antropice* datorită argilei extrase pentru fabricarea cărămizilor. Au suprafețe de până la 4-5 hectare și adâncimi ce ating 25-30 m (S. Pavel, 2013).

Elementele biogeografice și pedogeografice

Vegetația arealului de câmpie jimboliană a fost până acum câteva secole de tip *stepă și silvostepă*. Omul însă a desființat aproape total atât arealul stepei, cât și pe cel al silvostepii, înlocuindu-l cu culturi agricole. În prezent pădurea lipsește total. Pajiștile stepice sunt compuse din *păiuș*, *colilie*, *bărboasă* și se extind pe locuri mai umede care nu sunt favorabile culturilor. Pe sărături se dezvoltă: *Festuca pseudovina*, *Poa bulbosa*, *Artemisia austriaca*, *Salicornia herbacea*. Dintre arbori și arbuști caracteristici sunt: ulmul (*Ulmus campestris*), salcâmul (*Robinia pseudoacacia*), dudul (*Morus alba*), oțetarul (*Rhus typhina*), porumbarul (*Prunus spinosa*), măceșul (*Rosa canina*) etc.

Fauna este de tip central-european, cu pătrunderi și amestec de specii venite din nordul, sudul și vestul Europei. Se remarcă *rozătoarele* (popândăul, hârciogul, cățelul pământului, iepurele), *mamiferele mari* (căprioara), *carnivorele* (dihorul, vulpea, viezurele). Dintre *păsări* se întâlnesc: ciocârlia, potârnichea, dropia (foarte rar), barza, graurul, uliul. *Fauna piscicolă* prezintă în lacurile antropice din jurul orașului este reprezentată de crap, caras, albișoară, știucă, somn etc.

Solurile sunt în general foarte fertile, făcând parte din categoria *molisolurilor*. Sunt soluri de culoare brun spre brun-închis și negru. Sunt prezente două tipuri principale: *cernoziomul gleizat* cu intercalări de cernoziomuri carbonatice, freatic-umede și vermice și *cernoziomul levigat (cambic)* asociat adesea cu *psamosolurile*. *Lăcoviștile* și *solonețurile* sunt foarte rare (S. Pavel, 2013).

3.4. Scurt istoric al orașului Jimbolia

Numele actual al localității a fost menționat pentru prima dată în anul 1333 sub forma „*Chumbul*” în „Registrul dijmelor papale pentru anii 1332-1337”. Anul 1333 este considerat astfel, data primei atestări documentare a localității Jimbolia. Localitatea se afla, ca de altfel întregul Banat, sub administrație maghiară. O diplomă datată 1489 menționează trei localități al căror proprietar era familia Csomboly: Combol Mare, Combol Mijlociu și Combol Interior.

Anul 1766 marchează începutul *colonizării germane*. Acțiunea se încadrează în cea de-a doua etapă de colonizare și are la bază actul din 1763 semnat de împărăteasa Maria Tereza (1740-1780). Cel care s-a ocupat de organizarea colonizării a fost Johann Wilhelm von Hildebrand, consilier al administrației Banatului, iar coloniștii erau originari din vestul Germaniei, din regiunile Trier, Mainz, Baden-Palatinate, Lorena și Luxemburg. Cele 400 de case, care trebuiau construite din ordinul consilierului Hildebrand, nu au fost terminate la sosirea coloniștilor. În afara de aceasta, coloniștii aveau să înfrunte mediul deloc ospitalier al naturii locului: prezența mlaștinilor și toate inconvenientele legate de ele. Astfel, malaria, frigurile și lipsa aproape totală a asistenței sanitare au făcut încă de la început serioase victime în rândurile coloniștilor (S. Pavel, 2013).

La fel ca întreg Banatul, Jimbolia s-a aflat sub jurisdicția directă a curții vieneze până în anul 1778. Începând cu acest an, din punct de vedere administrativ, Banatul (inclusiv Jimbolia) va fi încorporat Ungariei, din care va face parte – cu o scurtă întrerupere între 1849-1860 – până la sfârșitul primului război mondial.

După dificultățile inerente începutului, din 1786, ca urmare a dezvoltării sale, așezarea a primit dreptul de a ține târguri săptămânale, iar din 1791 dreptul de a organiza târguri anuale. În anul 1800, Hatzfeld era deja o localitate însemnată, dovadă că, generalul Csekonic József a cumpărat domeniul Jimbolia după ce, în 1790, îl luase în arendă. Familia Csekonic avea de altfel să lase o puternică amprentă în dezvoltarea viitoare a localității. Importanța pe care o capătă așezarea a făcut ca, în 1857, Jimbolia să fie legată de Timișoara prin una din *primele căi ferate de pe teritoriul actual al României*¹.

Către mijlocul secolului al XIX-lea au început să-și facă simțită prezența *activitățile industriale*. În 1864, Stefan Bohn a pus bazele unei fabrici de țiglă (viitoarea „Ceramica”) care după zece ani va deveni „*Bohn & Co*” – *prima întreprindere industrială din Jimbolia*.

Ulterior, în 1870, s-a inaugurat *Moara cu aburi*, iar în 1878, Rudolf Decker pune temelie viitoarei *Fabrici de pălării*. Dezvoltarea activităților industriale a făcut necesară apariția unor noi spații de locuit, astfel că, în 1879, în vestul orașului, s-au pus bazele *cartierului muncitoresc, Futok*.

Paralel cu dezvoltarea economică, începând cu a doua jumătate a secolului al XIX-lea a avut loc și o continuă modernizare edilitară a așezării. Astfel, în 1863 a început construcția *castelului „Csitó”*, după planurile lui Ybl Miklos, celebrul arhitect al clădirii Operei din Budapesta. În 1891 s-a deschis prima baie publică și s-a asfaltat strada principală (azi strada Republicii). Modernizarea celorlalte străzi a început în 1892, iar din 1896 și-a deschis porțile *Spitalul teritorial*, inițial cu 90 de paturi. Actuala clădire a gării a fost finalizată în anul 1900. Pentru a da măreție așezării, în anul 1911, turnul Bisericii romano-catolice

¹ Cvasiunanimitatea istoricilor și geografilor admit că prima cale ferată de pe teritoriul actual al României a fost cea inaugurată în 1854, Oravița – Jam – Baziaș. Printre jimbolieni circulă frecvent ideea că prima cale ferată comercială a fost cea dintre Timișoara și Jimbolia (1857), linia Oravița – Baziaș fiind destinată, inițial, transportului cărbunelui dinspre zona Anina spre Dunăre. Totuși, linia Oravița – Baziaș a fost deschisă pentru traficul de pasageri la 1 noiembrie 1856.

va fi înălțat de la 39 m, cât avea inițial, la 53,5 m cât are și în prezent. Orașul se va îmbogăți cu monumente și edificii de un notabil rafinament arhitectural precum castelul „Csitó” (1863), „castelul interior” – actuala clădire a Primăriei (1878), ambele aparținând familiei Csekonics, Statuia Sf. Florian etc. Progrese însemnate a cunoscut dezvoltarea învățământului și a culturii. După ce în 1872 s-au pus bazele unei școli medii cu 4 clase, în anul 1902 se va deschide *Școala medie pentru fete „Jesuleum”* (în clădirea actualului Liceu Tehnologic „Mihai Eminescu” de pe strada Gh. Doja). În 1883 a apărut primul ziar „*Hatzfelder Sonntags-Zeitung*”, iar în 1888, „*Hatzfelder Zeitung*”, care va avea o lungă și bogată existență, până în 1941. Din anul 1907, localitatea va dispune și de o sală de teatru (azi cinema „Urania”) (S. Pavel, 2013).

După primul război mondial și destrămarea monarhiei austro-ungare, Jimbolia va face parte din Regatul Serbiei împreună cu localitățile Checea, Comloșul Mic, Cenei și Ujvar, conform înțelegerii româno-sârbe din 13 martie 1919. Abia la 24 noiembrie 1923, la Belgrad, printr-o convenție de schimbare a frontierei, localitățile mai sus menționate au devenit părți ale României, în schimbul localităților Modoș și Pardan, cu populație majoritară de etnie sârbă. La 10 aprilie 1924, Jimbolia intra definitiv în componența statului român, iar la 21 mai 1924, Regele României, Ferdinand I, vizita cea mai nouă localitate a țării – Jimbolia, unde s-a bucurat de o primire extrem de călduroasă. Localitatea va ajunge în anul 1930 la un număr de 10.893 locuitori. Zestrea edilitară a orașului se va îmbogăți prin construirea Bisericii romano-catolice din cartierul Futok, precum și a Bisericii Ortodoxe în 1942.

După al doilea război mondial, în anul 1950, Jimbolia a devenit în mod oficial oraș. Populația a înregistrat creșteri importante și datorită sporului migratoriu provenit din alte regiuni ale României (de la 13.633 locuitori în 1966 la 15.259 locuitori în 1981 – când Jimbolia devine al treilea oraș ca mărime din județul Timiș). Din 1954 orașul va dispune de o *Bibliotecă orașenească*, iar din 1970 Jimbolia a devenit punct de trecere a frontierei, feroviar și rutier, spre Iugoslavia. *Funcția industrială* a devenit dominantă, astfel că, în anul 1977, peste 67% din populația activă era angajată în întreprinderile industriale ale orașului: „Ceramica”, Fabrica de nasturi, Fabrica de încălțăminte, Topitoria de cânepă. Urgența cazării surplusului de populație va impune construirea, începând cu anul 1959, a primelor blocuri în cartierul Futok, iar mai apoi și în zona gării (S. Pavel, 2013).

Perioada postcomunistă de după anul 1989 va aduce în atenția urbei, la fel ca în alte orașe ale țării, grave probleme sociale moștenite din perioada regimului comunist: aprovizionarea deficitară cu alimente, lipsa căldurii din apartamente, problema apei curente insuficiente și șomajul, în urma falimentului întreprinderilor industriale. O bună parte dintre acestea și-au găsit rezolvarea până în prezent, după anul 2000 făcându-se pași importanți pentru revigorarea economică a orașului (există deja importante investiții străine, mai ales în domeniul industriei). Din punct de vedere edilitar orașul s-a îmbogățit cu o modernă clădire bancară, cu o „alee a scriitorilor” în care se remarcă busturile unor mari personalități aparținând celor trei etnii ale orașului: Mihai Eminescu, Petőfi Sándor, Peter Jung, două săli de sport, centre comerciale de retail ș.a.

Zestrea învățământului jimbolian s-a îmbogățit și modernizat prin unele dotări de excepție în domeniul informaticii, electronicii și electrotehnicii în cadrul Liceului Tehnologic „Mihai Eminescu”, oferite, prin intermediul Primăriei Jimbolia, de landul german Rhenania de Nord – Westfalia. Tradiția valorilor culturale pe care orașul le-a dat în decursul istoriei sale (pictorul Stefan Jäger, medicul Karl Diel, poetul Peter Jung etc.) este continuată în prezent de cel puțin trei instituții cu un rol major în menținerea

efervescenței culturale a urbei: *Fundația culturală româno-germană „Petre Stoica”, Casa de Cultura și Biblioteca Orășenească „Mihai Eminescu”*.

3.5. Dezvoltarea economică

Localitatea Jimbolia a reprezentat o lungă perioadă de timp un nucleu economic important în această zonă geografică. Viața economică a fost dominată multă vreme, de sectorul agrar. La numai 20 de ani de la înființarea așezării, Jimbolia a obținut dreptul de a ține târguri săptămânale (1786) și apoi anuale (1791). Cu timpul așezarea a devenit un important centru comercial și meșteșugăresc.

Meșteșugurile au început să se dezvolte mai ales după 1823 când au luat ființă breslele de meseriași. Meșteșugurile care s-au dezvoltat cel mai mult au fost, în primul rând, cele legate de prelucrarea materiilor prime existente în această zonă (zidari, cărămidari) și îndeosebi cele provenite din agricultură (morari, măcelari, blănari, tăbăcari, pielari etc.). În anul 1885, în Jimbolia existau 30 de mici meseriași care lucrau în ateliere proprii cu ucenici și calfe (S. Pavel, 2013).

Către mijlocul secolului al XIX-lea sunt atestate primele activități industriale. În anul 1864 a luat ființă Fabrica de cărămizi și țigle „Bohn”, care avea să fie, vreme de mai bine de un secol, emblema industriei jimboliene. În anul 1870 se înființează prima Moară cu aburi (cunoscută mai târziu sub denumirea de „Moara Prohaska”), urmată în 1896 de a o doua („Pannonia S.A.”), în 1878 se pun bazele viitoarei Fabrici de pălării „Decker”, în 1921 ia ființă Fabrica de piepteni și nasturi „Venus”, în 1945 Topitoria de cânepă etc. O statistică din 1938 arată că la Jimbolia 61,5% din populația activă era ocupată în agricultură, 34% în industrie, iar 4,5% în servicii.

După 1945, în perioada comunistă, industria jimboliană avea să fie reprezentată de câteva întreprinderi de stat mari în care, în 1977, ajunsese să activeze 67% din populația activă a orașului. Dintre acestea mai cunoscute au fost: Întreprinderea de Cărămizi și Țigle „Ceramica” – cea mai mare unitate industrială a orașului, Fabrica de nasturi și mase plastice, Topitoria de cânepă, Fabrica de încălțăminte. Agricultură a fost cooperativizată în întregime până în anul 1960, ulterior fiind concentrată într-o cooperativă și două întreprinderi agricole de stat.

Un rol important în dezvoltarea economică a orașului l-au avut căile ferate. Prima cale ferată care a ajuns la Jimbolia în anul 1857 venea dinspre Szeged, prin Valcani-Kikinda, și se îndrepta spre Timișoara. Ulterior, către sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului XX au mai fost realizate racorduri feroviare cu Ionel și Zrenjanin spre sud, iar spre nord cu localitatea Lovrin. Înainte de primul război mondial, Jimbolia constituia un nod feroviar important în această parte a Banatului cu patru linii convergente, dintre care una (spre Szeged – Budapesta – Viena) cu acces direct spre centrul și vestul Europei. După primul război mondial însă, vechiul sistem feroviar al Banatului, conceput în acord cu vechea configurație teritorială a Imperiului austro-ungar a devenit parțial inoperant datorită noilor frontiere dintre România și Regatul Serbiei. În aceste condiții, segmentul Jimbolia – Checea al liniei feroviare Jimbolia – Ionel a ajuns să se intersecteze cu frontiera româno-sârbă, impunându-se devierea și racordarea acestuia la Cărpiniș, în perioada 1939-1944. Traseul direct spre Zrenjanin a fost închis din lipsă de trafic (S. Pavel, 2013).

3.6. Dezvoltarea urbană

Structura urbană a Jimboliei moștenește planul general al așezărilor rurale din Banat, care au rezultat în urma colonizărilor habsburgice de la jumătatea secolului al XVIII-lea. Astfel, nucleul inițial al așezării este de tip rectangular: un dreptunghi cu laturile de aproximativ 1,5/2 km, împărțit în careuri cu dimensiuni de aproximativ 250/300 m. Centrul așezării (intersecția străzilor T. Vladimirescu și Republicii) era situat la intersecția geometrică a două axe care împărțeau orașul în cîte două jumătăți egale și care, mai apoi, a fost marcat de statuia Sf. Florian, patronul religios al orașului. Ulterior, nucleului inițial i s-au adăugat și alte cartiere care, nemaiaivând o formă geometrică atât de riguroasă, se conformează totuși structurii rectangulare inițiale.

Celelalte cartiere ale orașului au apărut succesiv, de o parte și de alta a nucleului inițial. Cartierul Futok, în partea de nord-vest a orașului, a fost la origine o colonie muncitorească a orașului legată de fabrica de cărămizi „Bohn” și populată inițial de etnicii maghiari (cuvântul „Futok” de origine maghiară s-ar traduce prin „fugari” și se pare că îi desemnează pe cei care au abandonat munca agricolă, prost plătită, în favoarea celei industriale). Cartierul Abator a luat naștere tot ca o colonie de muncitori pe locul unei alte fabrici de cărămidă (Zuint), abandonată și falimentată datorită concurenței firmei Bohn. În sudul orașului, „Locul Târgului” era amplasat inițial în spațiul unde se țineau vechile târguri ale așezării. În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, se individualizează în partea de sud-est, cartierul Moșilor populat multă vreme de muncitorii angajați în construcția de căi ferate. Primele blocuri apar în Jimbolia în partea de nord a orașului începând cu anul 1959.

Evoluția urbană a așezării a detașat ca importanță două artere principale, una cu orientare nord-sud care face legătura dintre gara orașului și punctul de frontieră româno-sârb (strada Republicii) și cealaltă cu orientare est-vest care reprezintă calea de acces spre municipiul Timișoara. Îndeosebi strada Republicii a beneficiat începând cu secolul al XIX-lea de o mobilare cu fronturi continue de clădiri mai înalte (1-2 etaje) și fațade mai elaborate din punct de vedere arhitectural, însă, cea mai mare parte a spațiului urban a fost marcată de locuințe unifamiliale cu grădini și aspect rural. Blocurile de locuințe construite începând cu a doua jumătate a secolului XX nu depășesc ca înălțime patru etaje și ocupă o suprafață relativ redusă în partea de nord a orașului.

Etaple evolutive ale așezării și necesitatea satisfacerii unor funcțiuni diferite au individualizat mai multe tipuri morfologice.

Tipul morfologic caracteristic celei mai mari părți din suprafața orașului cuprinde construcții realizate în secolele XVIII-XIX, cu aspect rural, tipice coloniștilor șvabi din zona de câmpie a Banatului. Caracteristice sunt casele cu plan dreptunghiular și latura scurtă spre stradă, prispă pe latura lungă, acoperiș în două ape și elemente decorative de factură baroc. Spre periferii această morfologie degenerază într-un țesut cu aspect rural cu străzi înguste și neasfaltate, case modeste și grădini mari.

Al doilea tip morfologic este specific zonei centrale a orașului (strada Republicii cuprinsă între strada I. Slavici și strada Gh. Doja) și este constituit din clădiri valoroase, etajate (concepute în secolele XVIII-XIX) ce formează fronturi stradale continue. Arhitectură relativ unitară de tip eclectic și Sezession a rămas aproape intactă până astăzi, deși reclamă măsuri urgente de reabilitare.

Realizările perioadei 1960-1989 constituie al treilea tip morfologic care este prezent dominant în partea de nord a orașului (zona gării) și răsfrînt în alte zone, unde predomină blocuri de locuințe cu patru-cinci niveluri, dotări comerciale și social-culturale, executate cu tehnologii industrializate.

Deși păstrată vreme de secole, structura rectangulară a așezării trebuie readaptată în conformitate cu aspirațiile de dezvoltare ale orașului din prezent și cu fluxurile de circulație caracteristice perioadei actuale. O arteră de tip rocadă în partea de sud și est ar dirija în exterior traficul greu de tranzit, ce traversează în prezent centrul orașului.