

Urbanistički razvoj gradova jadranske Hrvatske u 19. stoljeću

Fenomen gradogradnje na Jadranu postaje temom sustavnijih istraživanja hrvatske povijesti umjetnosti tek u novije doba na inicijativu prof. Milana Preloga.¹ Metodološkim pristupom koji je primjenjivao s ekipom suradnika² u nizu istraživačkih akcija na proučavanju razvoja gradova sjevernog, srednjeg i južnog Jadrana prikupljena je studijska dokumentacija koja se koristila kao temeljna podloga u rasvjetljavanju mnogih pitanja vezanih uz istočnojadranski urbanitet.³ Postupnom afirmacijom ove problematike objavljujane u brojnim časopisima, studijama i monografijama⁴ došlo se do značajnih pomaka u interpretaciji razvojnih etapa naselja i njihova prostornog okvira, što će naći svoju primjenu ne samo u teorijskim raspravama o procesima oblikovanja i karakteristikama određenih faza razvoja gradova, nego se njima koristi i u svakodnevnoj praksi zaštite i revitalizacije urbanih cjelina.⁵

Upravo temeljem dosadašnjih spoznaja na ovoj neiscrpoj temi, koja je privlačila pozornost brojnih istraživača⁶, želi se prikazati neke od modela proširenja gradova u 19. stoljeću na istočnoj obali Jadrana, izdvojiti određene podudarnosti u modalitetima primjene velikih srednjoeuropskih uzora, kao i posebnosti malih mjerila *provincijalne* sredine.

Nakon stoljetne mletačke vladavine na istočnoj obali Jadrana (1797.), političke okolnosti s početka 19. stoljeća odredile su novu razvojnu strategiju austrijske pokrajine Dalmacije ustrojene kao zasebne upravne jedinice, koja je sezala od istarskog poluotoka⁷ do Boke.⁸ Doba kratkoročne, ali iznimno aktivne francuske uprave (1806.-1813.) rezultiralo je radikalnim urbanim mijenama⁹ i primjenom modernijeg sustava komunikacija, valoriziranih i u razdoblju druge austrijske epohe (1814.-1918.) upisane u registar značajnih recepcija na ovim prostorima.¹⁰

Rekonkvista teritorija postavlja nove prioritete. Austrijski mjernici provode kartografski premjer Dalmacije.¹¹ Sustavna inventarizacija toposa pomno se bilježi na katastarskim mapama, koje će pored strategijske, naći svoju primjenu u novim regulacijskim i urbanističkim planovima.¹² Opće odrednice epohe obilježene su slikom dalmatinskih gradova koji se otvaraju reprezentativnim vizurama prema moru. Ukidanjem fizičkih barijera povijesnih naselja uvode se novi urbani sadržaji (trgovi, perivoji i promenade) koji uspostavljaju korelaciju s dotadašnjim predgrađima, a procesi inte-

gracije i drukčije odnose u funkcioniranju grada. Unatoč nizu podudarnosti u primjeni novih urbanističkih postulata u malom mjerilu oni zadobivaju vlastita obilježja i smisao, sukladno topografskim karakteristikama i idejnim koncepcijama sudionika zbivanja. Stoga svaki zaslužuje zasebnu analizu i valorizaciju.¹³

Preobrazba ključnih monarhističkih uporišta na istočnoj obali Jadrana proizlazi iz njihovih *metropolskih* obilježja. Pula, kao ratni emporij austrijske flote, doživljava paradoksalnu sudbinu konzervativnog restrukturiranja urbane strukture s antičkim kontinuitetom. Introvertna koncepcija rasta grada usmjerena prema povijesnoj jezgri oduzima mu kontakt s morem, da bi taj kontakt bio uspostavljen tek u rubnim zonama.¹⁴

Rijeka, međutim, prednjači statusom velegrada u koji se ulagao internacionalni kapital.¹⁵ Radikalni zahvati preobrazbe začeti su već sredinom 19. stoljeća (1854.-56.) kada probomem korita Rječine u rubnim zonama niču nova urbana žarišta Sušaka i prve industrijske zone Rijeke koja se širi prema sjevernim obodnicama sve do kanjona na izvoru Rječine. Uspostavom željezničke pruge prema Budimpešti (1873.) i trasiranjem kolosjeka kroz samo središte korjenito se mijenja sustav funkcioniranja grada. Odabirom lokacije za željezničku postaju na obali, koju nalažu potrebe lučkog tranzita, uslijedio je razvoj južne industrijske zone (uz Lazaret, Šećeranu i Pomorsku akademiju) sve do zapadne periferije na Kantridi, gdje se koncentriraju vitalna postrojenja: tvornice torpeda (1870.), ljuštionice riže (1882.), rafinerije nafte (1883.), termocentrale (1890. i 1897.), te niz većih i manjih brodogradilišta.¹⁶ Područje oko željezničkog kolodvora urbanistički se definira 1890. godine prema ideji Giacoma Zammattija koji projektira novu gradsku četvrt (Brajda) s natkrivenom tržnicom¹⁷ smještenom usred bloka omeđenog ključnim komunikacijama: povijesnom (*Via Germania/Vukovarska ul.*) i novom obalnom (*Corsia Deak/Krešimirova ul.*), koja se dalje nastavlja prema zapadnim rubovima grada.¹⁸ Intenzivirana građevinska aktivnost nalagala je ažurnu i plansku razvojnu strategiju, stoga se 1898. godine donosi novi regulacijski plan pod nadzorom inženjera Paola Grassija, koji će biti dovršen 1904. godine.¹⁹ Plan je predviđao daleko veću ekspanziju grada od one koju donosi topografska karta iz 1888. godine.²⁰ Vizija *moderne* Rijeke usmjerava iz-

gradnju prema nepogodnim strminama sjeverne periferije.²¹ Urbanistički zahvati na nasutoj obali (zacrtaoj planom već 1843. godine) rezultiraju značajnim mijenama slike grada: podižu se nova i dograđuju postojeća zdanja do sedam etaža, obnavljaju fasadne plohe kako stambenih, tako i javnih zgrada u duhu onodobnih stilskih kanona, pretežitno peštanske provenijencije, koji će i danas predstavljati impresivno pročelje lučkog velegrada.²²

Već je doba intenzivirane trgovačke aktivnosti tijekom 18. stoljeća nalagalo rekonstrukciju cestovnih pravaca od Karlovca prema Rijeci i Bakru (*Karolinska cesta*, 1727.).²³ Tada će i Senj, kao ključno vojnokrajiško uporište s lukom, dobiti magistralnu poveznicu sa zaleđem (*Jozefinska cesta*, 1770.). Početkom 19. stoljeća uslijedit će modernizacija *Luzijanske* trase od Karlovca do Rijeke (1811.) kada neminovno dolazi do stagnacije u konjunkturi senjske luke.²⁴ Promišljanje nove razvojne strategije nalaže prioritete zahvate na rekonstrukciji Jozefinske trase (1835.-1845.) s priključkom od Oštarija do Brinja, povjerene vrsnom vojnom inženjeru J. K. Knežiću, koji već tada projektira željeznički odvojak od Senja do Siska.²⁵

Strmina velebitskog masiva na kojoj nastaje slojevita urbana struktura Senja pokazat će se presudnom i u procesima njegova rasta tijekom 19. stoljeća. Suočen s ograničenim prostornim datostima, koristit će jedinu razvojnu alternativu linearnog širenja usmjerenog na vitalno uporište — luku. Građevinske zahvate na regulaciji obale (1856.) i proširenju luke (1869.) prate rušenja niza trošnih zgrada, samostanskog sklopa i Crkve sv. Nikole te južnog poteza zidina, da bi se oslobodio prostor novim zdanjima dostojnim statusa slobodnog lučkog grada.²⁶

Podudarna prostorna situacija obilježila je i razvojne etape Šibenika u 19. stoljeću. Konfiguracija terena s izrazito strmim liticama na kojima se razvija policentrična struktura srednjovjekovnog naselja održat će se sve do sredine 19. stoljeća kada Šibenik doživljava svoju drugu veliku urbanističku transformaciju.²⁷ Dokidanjem fizičkih barijera grad se spontano širi prema svojim predgrađima, a prostorne datosti odredit će razmjere novih urbanih žarišta u funkciji ključnih komunikacijskih pravaca.²⁸ Razvojna politika nove gradske uprave usmjerava se prema sadržajnoj koncepciji vođenoj logikom epohe i snagom općeg napretka.²⁹ Javni prostori namijenjeni društvenom okupljanju u novom gradskom središtu uspostavljaju drukčije odnose u funkcioniranju grada.³⁰ Zanemarena područja neurbanizirane periferije postaju lokacijama od posebnog interesa u novoj urbanoj koncepciji,³¹ dok rubna područja razvučenog zaljeva zaposjedaju utilitarni sadržaji paleoindustrijske ere.³²

Proces preobrazbe Trogira u 19. stoljeću predstavlja zaseban model. Konzistentno definiran grad na otoku čuva dio svojih srednjovjekovnih kula i bedema s Kopnenim i Morskim vratima, usredotočen na sanaciju naplavina i močvara koje su ga okruživale.³³ Nasipavanjem terena izvan fizičkih okvira grada otvaraju se prostori novim urbanim sadržajima s kvalitetnim parkovnim rješenjima, dok se obala prepušta operativnoj luci i privatnim investitorima u obrtničke i ugo-

stiteljske sadržaje, što će pridonijeti idiličnom ugođaju mediteranskog ambijenta 19. stoljeća.³⁴

Prijelomno razdoblje i Zadru će donijeti korjenite promjene koje se potvrđuju na prožimanju *starog* i *novog* u logičnu cjelinu. Zacrtanim planom komunalne politike ruše se zidine (1868.) i otvaraju prostori prema neurbaniziranim područjima gradske periferije. Nove gradske četvrti s ortogonalnom mrežom komunikacija zadobivaju vlastita sadržajna obilježja utilitarnog, upravnog, rezidencijalnog i javnog karaktera. Rješavanje gorućih problema komunalne infrastrukture uključuje rekonstrukciju kanalizacijskog sustava i popločenje ulica kroz skućeni prostor povijesne jezgre; stari drveni most zamjenjuje se novim zidanim (1875.), uvodi se ključna komunikacija kroz Kopnena vrata i uspostavlja kružna promenade nasutom obalom sve do uvale Jazine. Monumentalnim zdanjima na pročelju grada ostvaruje se nova vizura dostojna značenja administrativnog središta pokrajine.³⁵

Split će nastojati spriječiti stihijsku izgradnju donošenjem regulacijskog plana 1862. godine.³⁶ U fokusu Bajamontijeve komunalne politike naći će se povijesna jezgra. Ambiciozni zahvati na uređenju novog gradskog trga (na mjestu ranijih baroknih fortifikacija i kasnijeg Marmontovog parka) rezultirat će reprezentativnim arhitektonsko-urbanističkim sklopom neorenesansnih Prokurativa.³⁷ Projekt je predviđao proboj ulice prema obali s akcentom na monumentalnoj fontani³⁸ te dalje do Zlatnih vrata i spojem prema niveliranom platu (ranijeg utvrđenja) predviđenom za novi gradski park. Iznimno smjelom dogradnjom nad završnim vijencem Dioklecijanove palače drastično se mijenja južna vizura grada. Trasa željezničke pruge (1877.) presijeca istočni dio obale namijenjen operativnoj luci, da bi se rušenjem bastiona San Giorgio (1885.) ostvario iskorak prema uvali Lučac predviđenoj za putnički promet. Zapadni dio obale zaposjedaju novi industrijski pogoni Tvornice cementa, čime se gubi bitka za idiličnu promenade »lungo mare.« Razvojna politika nove gradske uprave³⁹ usmjerava se prema slobodnim parcelama zanemarene periferije.⁴⁰ Urbanističkim planom iz 1914. godine, koji potpisuje inženjer Petar Senjanović, predviđen je proboj jugoistočne fronte do uvale Zenta, dok se u suprotnom smjeru grad širi prema Poljudu s tunelskim spojem kroz Marjan i željezničkim odvojkom uz južnu industrijsku zonu sve do nove trgovačke luke u poljudskom zaljevu. Iako je projektantska vizija P. Senjanovića ostala samo na razini ideje, ona će ipak naći svoju primjenu u kasnijim urbanističkim zahvatima suvremenog Splita.⁴¹

Dubrovnik i Korčula, međutim, uspostavljaju vlastite odnose u modalitetima preobrazbe 19. stoljeća.

Za Dubrovnik je bio presudan stupanj »dovršenosti grada« što će odrediti smjernice i razmjere nove urbane politike. Izmjешtanjem pomorskog, cestovnog i željezničkog prometa u gruški zaljev povijesna jezgra s lukom gubi svoje vjekovno značenje prepuštajući ga novim vitalnim uporištima u funkcioniranju grada.⁴² U nastojanju da se ne naruše osobitosti graditeljske baštine⁴³ ništa se ne prepušta stihiji. Građevinske inicijative unutar fizičkih okvira grada podliježu strogim

vrijednosnim kriterijima, a u izvedbi se povjeravaju najeminentnijim projektantima toga doba.⁴⁴ Nova urbana žarišta na periferiji (sjevernim padinama Sv. Srđa, predgrađima Pila i Ploča te zaštićenim uvalama Gruža i Lapada) sadržajno se prilagođavaju prostornim datostima uz dužan respekt prema visoko postavljenim urbanim standardima: utilitarnosti, uravnoteženosti i ugođaju idiličnog krajolika,⁴⁵ ili, riječima V. Foretića: *Dubrovnik se u 19. stoljeću razvija kao vrtni grad... širokih i dalekih vidika.*⁴⁶

Korčula slijedi dubrovački model prilagodbe zatečenoj povijesnoj strukturi.⁴⁷ Odmjerenim intervencijama novog doba podliježe i samo središte grada: proširenje glavnog trga sučelice katedrali nalaže brižljivo redizajniranje arhitektonskog okvira prikladnog prostoru društvenog okupljanja. Uređenjem platoa pred južnim ulazom u grad s reprezentativnim stubištem prilaznog mosta postavljenog u osi kule slika Korčule se vizualno dopunjava novim estetskim nabojem.⁴⁸ Trasiranjem cestovnih pravaca prema Lumbardi (istočno) i Žrnovu (zapadno), grad se linearno širi u oba smjera. Izmještanje trgovačkog središta na Prevlaku nalaže uvođenje pratećih sadržaja, a prestižne lokacije u neposrednoj blizini mora potiču građevinske aktivnosti privatnih ulagača koji odabiru ova idilična mjesta za svoje ladanjske rezidencije, da bi se regulacijom i uljepšavanjem (ozelenjavanjem) ovog dijela obale ostvarila romantična promenade »lungo mare«. Zapadni dio obale s pomoćnim škverom i dominantnim samostanskim sklopom te sa Crkvom sv. Nikole dobiva novu arhitektonsku scenografiju ujednačenog ritma građanskih kuća koje će pridonijeti vizualnom doživljaju Korčule iz Pelješčkog kanala⁴⁹ s vrijednosnim nabojem epohe koja je značajno obilježila sliku dalmatinskih gradova 19. stoljeća.

Bilješke

1 U monografskom prikazu Poreča postavio je temeljna načela metodološkog pristupa istraživanju srednjovjekovne gradogradnje na Jadranu; vidi: **M. Prelog**, *Poreč — grad i spomenici*, Beograd, 1957.

2 Okupljenih u Institutu i Odsjeku za povijest umjetnosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

3 Od početka istraživanja na dubrovačkom području (1962., Rijeka Dubrovačka; 1963., Ston i Stonsko primorje, Slano, Zaton, Cavtat; 1964., Šipan, Lapad, Župa, Šumet; 1965., Lopud, Koločep, Dubrovnik; 1966., Pelješac itd.) pa do Istre, sustavno se provodilo arhitektonsko i fotografsko snimanje, kao i grafička obrada podataka na geodetskim podlogama (stanje, visina, vrijeme i vrijednost) koju su pratile iscrpne analize i opisi zgrada, organizacije prostora, sustava komunikacija, sheme parcelacije i dr.; vidi primjer: **M. Prelog** i **M. Planić-Lončarić**, *Cres — građevni razvoj jednog malog, starog grada*, u: *Radovi Odsjeka za povijest umjetnosti*, 4/1963., str. 3-11.

4 **A. Badurina**, Uloga franjevačkih samostana u urbanizaciji dubrovačkog područja, Zagreb, 1990.; **N. Grujić**, Ladanjska arhitektura dubrovačkog područja, Zagreb, 1991.; **M. Planić-Lončarić**, Planirana izgradnja na području Dubrovačke Republike, Zagreb, 1980.; **B. Tadić**, Rovinj — razvoj naselja, Zagreb, 1982.; **M. Prelog**, Dubrovački statut i izgradnja grada (1272.-1972.), u: *Peristil*, 14-15/1971.-72., str. 81-94.; Grad kao umjetničko djelo, u: *Život umjetnosti*, 22-23/1975., str. 5-21.; Jadranska obala: prostor i vrijeme, u: *Život umjetnosti*, 15-16/1967., str. 3-17.

5 Ma koliko bili definirani ciljevi istraživanja, njihova provedba najčešće ovisi o materijalnim sredstvima i potrebama korisnika; kada prethodi konzervatorskim zahvatima, onda su i ciljevi usmjereni na neposrednu zaštitu, za razliku od onih koji nalaze svoju primjenu u prostornom planiranju. Naime, potreba da se nekontroliranim procesima urbane ekspanzije suprotstave načela struke zahtijeva pomnu analizu, valorizaciju i zaštitu povijesnih aglomeracija s pripadajućim prostornim okvirom. Usp.: Program dugoročnog razvoja i plan prostornog uređenja jadranskog područja, Urbanistički institut SRH, Zagreb, 1967.; Regionalni prostorni plan Istre. Povijesni razvoj naselja na prostoru Istre i spomenici kulturne baštine, Urbanistički institut SRH, Zagreb, 1967.; Regionalni prostorni plan južnog Jadrana. Spomenici kulture, Urbanistički institut SRH, Zagreb, 1970.; Rad na konzervaciji nepokretnih spomenika kod nas, u: *Zbornik zaštite spomenika kulture*, knj. IV, sv. V/1955., str. 33-44.

6 Uz one na koje se referiramo u kontekstu ove teme valja još spomenuti I. Babića, J. Belamarića, Ž. Čorak, M. Domijana, A. Duplanića, A. Fazinić, C. Fiskovića, I. Fiskovića, R. Ivančevića, T. Marasovića, I. Maroevića, F. Oreba, S. Piplovića, Ž. Rapanića, M. Stagličić, D. Zelića te brojne druge istraživače koji su svojim analitičkim pristupom ovoj problematici došli do dragocjenih spoznaja u rasvjetljavanju urbanističke geneze jadranskih gradova.

7 Kvarnerski otoci Cres, Lošinj i Krk priključuju se tek u doba druge austrijske vladavine (1822.).

8 Do tada je Boka s Kotorom i Budvom bila u sastavu *Mletačke Albanije* (od druge polovice 16. st.); Usp. **N. Stančić**, Hrvatski narodni preporod 1790.-1848., *Hrvatska u vrijeme Ilirskog pokreta*, MUO, Zagreb, 1985., str. 1-30.; Hrvatski identitet kao razlika u Europi nacija 19. stoljeća, u: *Historijski zbornik*, 24/1992., 2, str. 135-140.

9 Gradovi se »higijeniziraju« djelomičnim rušenjem obrambenog sustava.

10 Premda je već u doba mletačke uprave (sredinom 18. stoljeća) generalni providur Dalmacije Francesco Grimani projektirao novu komunikacijsku mrežu, tek se u razdoblju francuske uprave (1806.-1813.) prilazi njenoj izvedbi. Godine 1830. krajiški vojni inženjer J. K. Knežić gradi cestu preko Velebita, koja je povezivala sjevernu Dalmaciju (od Zadra i Obrovca) s Likom. Ipak, nedovoljna inicijativa za napretkom ovog dijela pokrajine proizlazi iz političke svijesti centralističkog sustava, koji se nije osobito zalagao za bolje povezivanje kontinentalnog dijela Hrvatske s područjem preko dinarskog masiva. Sporost u ostvarivanju magistralnih željezničkih poveznica izravno je vezana uz dualističke ciljeve, što će imati za posljedicu dugo razdoblje izoliranosti Dalmacije od sjevernih krajeva Hrvatske (sve do raspada Habsburške Monarhije 1918. god.). Tek je 1925. godine dovršena lička pruga, kojom se uspostavila ključna veza između kontinentalnih i južnih krajeva Hrvatske.

Usp. **I. Karaman**, Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću, Institut za hrvatsku povijest, Zagreb, 1972., str. 133.

11

Još 1785. godine austrijska administracija uvodi *jozefinski katastar* na kontinentalnom području Hrvatske, dok se u Dalmaciji tek od 1806. godine započinje s inventarizacijom za novi *stabilni katastar*.

12

Bio je to prvi sustavni geodetski premjer Dalmacije koji je bilježio sve pojedinstvo toposa (planinske masive, doline, rijeke, potoke, ceste, putove, prirodnu florističku sliku, agrarne kulture itd.), kao i urbanu strukturu naselja (s obrambenim sustavom, crkvama, samostanima, grobljima, kaštelima, palačama, kućama, vrtovima te javnim prostorima — trgovima, komunikacijama i slobodnim parcelama). Katastarske općine (744) s popisom naselja detaljno su elaborirane stanjem izgrađenosti s opisima zgrada, njihovom prostornom dispozicijom, namjenom i vlasničkim odnosima, što je i danas temeljno uporište u interpretaciji slike gradova u 19. stoljeću; o tome vidi: **S. Piplović**, Historija prvog stabilnog katastra Dalmacije, u: *Blago Hrvatske iz Arhiva mapa za Istru i Dalmaciju*, Split, 1992., str. 29-35.; **E. Franković**, Urbanističko planiranje u Hrvatskoj na mijeni stoljeća, Peti kongres saveza društava povjesničara umjetnosti Jugoslavije, Zagreb, 23.-26. lipanj 1988., u: *Peristil*, 31-32/1988.-89., str. 91-93.

13

O toj se problematici raspravljalo i na internacionalnim forumima posvećenim gradovima Mediterana: *Le citta del Mediterraneo* (grupa autora), u: *Atti del Forum Internazionale di Studio »Le città del Mediterraneo,«* Reggio Calabria, 1998.; pa i na širem planu istraživanja urbanih fenomena: **F. Violich**, *The Bridge to Dalmatia. A Search for the Meaning of Place*, Harrisonburg, Virginia, 1998.

14

O tom paradoksu M. Bertoša zaključuje: *»Činjenica da je Pula svoje buđenje iz gospodarsko-demografske i urbane višestoljetne letargije i svoj daljnji (doista spektakularni) uspon dugovala odluci austrijskih vlasti da od grada stvori veliko vojno-pomorsko središte, nije joj donijela željeni prosperitet, sigurnost i kontinuitet napretka. Pula je ostala zauvijek samo vojna baza.«* Usp. **M. Bertoša**, Istra između zbilje i fikcije, Zagreb, 1993., str. 38. Vidi još: L. Bari, *Pola nei secoli*, Trieste, 1987.; **A. Krizmanić**, Komunalna palača, Pula: razvitak gradskog središta kroz dvadesetjedno stoljeće, Pula, 1988.; **D. Načinović**, Pula sa starih razglednica, Pula, 1993.; **A. Rubbi**, Austrijske vile u Puli, Pula, 1996.; **isti**: Pula, tri tisuće godina urbaniteta, Rovinj, 1995.; **isti**: Stambena arhitektura u Puli: od početka stoljeća do danas, u: *Arhitektura*, 208-210/1989.-1991., str. 33-36.

15

Hrvatsko-ugarskom nagodbom (1868.) Rijeka je formalno i pravno priključena središnjici kada nominalno postaje glavni (i jedini) izlaz na more ugarskog dijela Monarhije.

16

Osamdesetih godina 19. stoljeća Rijeka ima 21 000 stanovnika; plinifikacija grada provedena je 1850. godine, kada već djeluje 65 manufakturna i dvadesetak industrijskih pogona te 22 veća ili manja brodogradilišta; godine 1873. u funkciji je novi dio gradske plinarne, moderniziraju se kanalizacijski (1882.) i vodovodni sustav (1894.) te javna rasvjeta (1895.), da bi 1899. god. grad dobio električni tramvaj; usp.: *Zbornik Rijeka*, MH, Rijeka 1953., str. 190.; Siloviti ekonomski razvoj Rijeke (grupa autora), u: *Povijest Rijeke*, Rijeka, 1988., str. 239-263.; I. Karaman, Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sastavu grada Rijeke od revolucije 1848./49. do raspada Habsburške Monarhije 1918./Modernizacija luke i njezino značenje u urbanom razvitku Rijeke, u: *Historijski zbornik*, 1/1986., str. 79-130.

130

17

Projekt čelične konstrukcije dvaju paviljona Gradske tržnice potpisuje prvi pročelnik Tehničkog ureda Isidor Vauchnig (1881.-1882.). Vidi: **R. Matejčić**, Povijest gradnje pokrivenih tržnica u Rijeci, *Gradska tržnica Rijeka 1881.-1981.*, Rijeka, 1981.

18

J. Rotim-Malvić, Poslovno-stambena zgrada mađarskih kraljevskih državnih željeznica, *Arhitektura secesije u Rijeci. Arhitektura i urbanizam početka 20. stoljeća (1900-1925)*, Moderna galerija Rijeka, 1997.-1998., str. 270-273.

19

Sačuvan je samo tekstualni dio plana (*Relazione intorno al Progetto di Regolazine*) i nekoliko grafičkih prikaza, dok se cjelovitom projektu nije ušlo u trag. Ipak, osnovnu ideju Grassijeva rješenja moguće je iščitati iz kasnijeg regulacijskog plana Rijeke (*Città Vecchia di Fiume, 1936*) koncipiranog prema njegovoj viziji (sudeći po bilješci »Grassi« u lijevom uglu nacрта) koji se čuva u Državnoj upravi za zaštitu kulturne i prirodne baštine u Rijeci, a neki njegovi segmenti u Povijesnom arhivu Rijeke. Prema: **O. Magaš**, Urbani razvoj Rijeke i Sušaka na prijelomu stoljeća, u: *Arhitektura secesije u Rijeci. Arhitektura i urbanizam početka 20. stoljeća (1900-1925)*, Moderna galerija Rijeka, 1997.-1998., str. 52, bilj. 8.

20

Ekstenzivno koncipiran projekt (na razini generalnog urbanističkog plana) obuhvaćao je daleko veće razmjere grada od onih zacrtanih planom iz 1888. godine koji je sezao do rubnih točaka: *Fiumara* (Rječina) — *Tvornica duhana* (Željeznički kolodvor) — *obala* — *Pomerio* (sjeverna granica, Ul. žrtava fašizma).

21

Kalvarije, Belvedera, Rastočina, Škurinja i Turnića.

22

O tome vidi: **J. Lozzi-Barković**, Arhitektura Rijeke na početku 20. stoljeća u srednjoeuropskom kontekstu, u: *Dometi*, 1/1993., str. 47-60.; *Secesija u stambenom graditeljstvu Rijeke*, u: *Zbornik Sv. Vid*, I/1995., str. 165.; *Via della Salute* — panoramska ulica s reprezentativnim primjerima secesijskog graditeljstva u Rijeci, u: *Zbornik Sv. Vid*, II/1997., str. 157-166.; Carlo Pergoli i riječka komunalna arhitektura, u: *Vjesnik PAR-a*, XXXV/1995., str. 221-234.; **M. Bradanović**, Odjeci secesije na Sušaku. Postanak i razvoj Sušaka do početka XX. stoljeća, u: *Arhitektura secesije u Rijeci*, Rijeka, 1997./98., str. 332-389.; **D. Glavočić**, Stambena arhitektura. Višestambene najamne zgrade, nav. dj., str. 80-159.; R. Matejčić, Kako čitati grad, Rijeka, 1988.; Mađarski arhitekti u izgradnji Rijeke, u: *Zbornik radova 2. kongresa Saveza društava povjesničara umjetnosti*, Celje, 1978., str. 53-62.; Uloga tršćanskih arhitekata u monumentalizaciji Rijeke, u: *Peristil*, 31/1988., 157-166.; **A. Rački**, Povijest grada Sušaka, Sušak, 1929.; **I. Žic**, Kratka povijest grada Rijeke, Rijeka, 1998.

23

R. Strohal, Karlovački kotar od XV. do XIX. stoljeća, Zagreb, 1936.

24

R. Strohal, Uz Lujzijansku cestu, Zagreb, 1935.

25

R. Strohal, Grad Senj, prvo kulturno središte hrvatskog naroda, Zagreb, 1936.; **P. Tijan**, Grad Senj u povijesti i kulturi hrvatskog naroda, Zagreb, 1940.

26

Nakon ukidanja vojnog komuniteta 1871. god. Senj postaje slobodni lučki grad, što će se reflektirati i u procesima njegovih urbanističkih mijena. O tome vidi: **M. Viličić**, Povijesno-urbanistički razvoj Senja, *Senjski zbornik*, 1/1965., str. 105.; **A. Buczynski**, Trgo-

vački pomorski grad Senj i Tršćanska trgovačka intendantca (1752.-1775.), u: *Senjski zbornik*, 18/1991., str. 205-216.; **M. Viličić**, Gradska vrata i urbanističko formiranje drevnog Senja, u: *Senjski zbornik*, 17/1990., str. 203-234.

27

Nakon one u 15. i 16. stoljeću kada dolazi do značajne revizije urbanih sadržaja i globalne preobrazbe lica grada.

28

Od iznimne važnosti za razvoj grada bio je odabir trase za željezničku prugu i određivanje lokacije za željeznički kolodvor. Odlukom gradske uprave o njegovu smještaju na jugoistočnoj periferiji grada (1877.) provodi se regulacija cestovnih prilaza iz udaljenih rubnih zona, kao i povezivanje kolodvora s gradom. Na listi regulatornih prioriteta naći će se zahtjevi za trasiranje cestovnog spoja s Vruljama, dubokom uvalom na jugoistočnoj strani zaljeva, prostorom predviđenim za pretovar drvene građe koja se dopremala iz zaleđa. Usp. **J. Lakatoš**, *Industrija Dalmacije*, Zagreb, 1923., str. 78.

29

Prijelomno razdoblje obilježeno je konstituiranjem prve hrvatske općinske uprave Šibenika s načelnikom Antom Šupukom (15. siječnja 1873.). Razvojna projekcija *narodnjaka* usmjerava se na rješavanje niza gorućih problema u cilju boljitka i općeg napretka. Ipak, temeljna uporišta u razvojnim procesima Šibenika bila su zacrtana prirodnim resursima i optimalnim datostima toposa — zaštićenom lukom u dubokom zaljevu na ušću rijeke Krke te komunikacijskim pravcima koji su predstavljali ključnu poveznicu s kontinentalnim zaleđem. Uspostavom vitalnih procesa komunalne infrastrukture (vodoopskrbe i elektrifikacije) započinje paleoindustrijska era s visokim standardima primjene i značajnim napretkom ovoga područja, što će se izravno reflektirati na globalnoj slici grada.

30

Radikalnim zahvatima rušenja jugoistočnog poteza gradskih bedema (1864.) oslobađa se prostor za gradnju novog kazališta, narodne kavane i čitaonice te za uređenje gradskog parka, čime se ostvaruje vizija novog gradskog središta — temeljnog projekta 19. stoljeća.

31

Neurbanizirane površine gradske periferije postaju lokacijama od posebnog interesa za bolje funkcioniranje grada. Potreba za novim upravnim i zdravstvenim sadržajima bit će presudna u odabiru lokacije za novu Pokrajinsku bolnicu (1883.) i u njezinoj neposrednoj blizini Palaču suda (1905.) uz magistranu prometnicu (Ul. S. Radića) koja će pretkazivati pravce budućoj urbanizaciji.

32

Tvornica »SUFID« u Cnici odredit će granicu širenja grada prema zapadu, a jugoistočnu barijeru postaviti će trgovački sadržaji operativne luke namijenjeni pretovaru ugljena i drvene građe, kao i industrijski pogoni u Vruljama i Dragi, dok će vojni sadržaji definitivno odrediti karakter poluotoka Mandalina. Vidi: **J. Marković**, *Paleoindustrijska era u razvoju grada Šibenika*, u: *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 23/1999., str. 149-162.; Šibenik, jugoistočno pročelje grada: projekt XIX. stoljeća i njegova sudbina u XX. stoljeću, u: *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 21/1997., str. 127-141.

33

S. Piplović, Fortifikacije Trogira u 19. stoljeću, u: *Vartal*, 3/1994., str. 106-111.; Trogirski Pantan u XIX. stoljeću, u: *Radovan*, 2/1998., str. 68-72.

34

I. Babić, Prostor između Trogira i Splita, Trogir, 1984.; Zar će doista iseliti trogirsku ribarnicu?, *Vartal*, 1-2/1996.; I. Maroević, Gra-

dogradnja i zaštita spomenika u 19. stoljeću na hrvatskoj strani Jadrana, u: *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 24/2000., str. 79-84.; **S. Piplović**, Dominikanski samostan u Trogiru u XIX. stoljeću, u: *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 41/1999., str. 213-222.; Graditeljstvo Trogira u 19. stoljeću, Split, 1996.

35

D. Kečkemet, O identitetu primorskih gradova, u: *Pomorski zbornik*, 28/1990., str. 507-527.; Dalmatinski gradovi, GZH, Zagreb, 1964.; **M. Novak**, Zadar — glavni grad mletačke Dalmacije i Albanije, u: *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 11-12/1965., str. 187-202.; **M. Stagličić**, Graditeljstvo u Zadru (1868.-1918.), Zagreb, 1988.; Osvrt na graditeljstvo u Zadru od pada Mletačke Republike (1797.) do talijanske okupacije (1943.), u: *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 24/2000., str. 73-77.

36

Već u doba kratkoročne, ali iznimno aktivne francuske uprave, uslijedilo je djelomično rušenje gradskih bedema; zapadno predgrađe (Varoš) na marjanskim padinama spaja se s gradskom jezgrom; vrši se melioracija luke i zapadnog dijela obale, a lazaret adaptira za vojne potrebe. Godine 1821. uklonjen je veći dio kasnogotičkog sklopa Kneževa dvora s nizom trošnih zgrada radi proširenja glavnog gradskog trga; na drugom trgu (G. Bulata) uz franjevački samostan i Crkvu Gospe od Zdravlja te ostatke bastiona iz 17. stoljeća gradi se Hrvatsko narodno kazalište (1893.).

37

Na sjevernom rubu dotadašnjeg Marmontova parka gradi se zapadno krilo Prokurativa (1864.-65.), dok će se istočno, uz Marmontovu ulicu, realizirati tek kasnije u dvije etape (1910.-11. i 1928.). Usp.: **A. Duplančić**, Prinos dokumentaciji urbanističkog razvitka Splita od 17. do 19. stoljeća, u: *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*, 20/1994. — 21/1995., str. 143-153.; **D. Kečkemet**, Split sa starih razglednica, Pula, 1996., str. 174.

38

Fontana je simbol Bajamontijeva doba, značajnog i po obnovi vodovodnog sustava od izvora Jadra (kraj Solina) kroz Dioklecijanov akvadukt do grada (1880.).

39

Narodna stranka preuzima vlast u Splitu 1882. godine.

40

Veli Varoš (zapadno) pod obroncima Marijana, Lučac (istočno) pod brežuljkom Gripe, Dobri i Manuš (sjeverno); usp. **S. Piplović**, Preobrazba Splita na razmeđu XIX. i XX. stoljeća, u: *Grada i prilozii za povijest Dalmacije*, 15/1999., str. 291-350.

41

D. Kečkemet, Urbanistički razvoj splitske luke, u: *Pomorski zbornik*, II/1962., str. 1397-1400.; **S. Muljačić**, Urbanistički razvoj Splita i regulacioni planovi od početka XIX. stoljeća do 1944. godine, u: *URBS*, 6/1966., str. 25-31.; Kronološki pregled izgradnje Splita u XIX. i XX. stoljeću (1806.-1958.), u: *Zbornik društva inženjera i tehničara*, Split, 1958., str. 61-94.

42

Još u doba francuske uprave Pile se povezuju s Gružem novom trasom *Marmontova puta*, da bi se u doba austrijske uprave nastavilo s nizom građevinskih inicijativa na urbanizaciji dotadašnje periferije: poravnava se teren napuštenog vojnog poligona na Brsaljama (1817.); gradi se nova bolnica (1888.); hotel *Imperijal* (1897.); zgrada preparandije (1901.); novi odvojak ceste od Boninova do Gospina Polja (1900.). Intenziviranjem prometa u gruškoj luci te izgradnjom željezničke pruge (1901.) Pile postaju ključno urbano žarište povezano s Gružem omnibusom s konjskom zapregom (1899.), a kasnije i tramvajskom linijom (1910.). Poslovno i društveno okupljalište na Pilama nalaže uvođenje javnih sadržaja: kavana (*Birmiša*, danas *Dubravka*), poslovnih zgrada (*Nautika*), ho-

tela (*Miramar*; danas *Atlas*), muzički paviljon, *Amerlingova fontana* (I. Rendić, 1900.). Građevinska aktivnost usmjerava se i na sjeverni dio *iza grada*; trasiranjem novog puta (*Iza grada*, 1899.) uređuju se perivoji: na Pilama, park *Gradac* (1898.) i onaj na *Ilijinoj glavici* (1908.), stubište *Uz posat* (1913.); uređuju se kupališta: na Kolorini (1893.), a potom i na Pločama. Uz lazarete se gradi monumentalna zgrada gimnazije (1912.-1927.) koja će svojim volumenom »parirati« Revelinu i gradskim zidinama. O tom razdoblju značajnih urbanističkih mijena Dubrovnika vidi uvodnu studiju: **V. B. Lupis**, Arhitekt Lorenzo Vitelleschi i njegovo vrijeme, Lorenzo Vitelleschi, Povijesne i statističke bilješke o dubrovačkom okrugu, Dubrovnik, 1827., MHD/DAD, Dubrovnik, 2002., str. 5-51.

43

I. Fisković, Dubrovnik, uzor urbanističko-građevinske izgradnje, u: *Dubrovački horizonti*, 23/1992., 32, str. 55-63.

44

Mada i ovdje neki zahvati izmiču kontroli zacrtanih propisa, odlukom gradske uprave ruši se stara gradska vijećnica (15. st.) da bi se na njenom mjestu izgradila nova neorenesansna općinska zgrada prema projektu E. Vecchietija (1863.), a u njenoj neposrednoj blizini i novo kazalište (1864.); u *Ulici od puča* ruši se cijeli blok kuća i dio palače s baroknim vrtom znamenitog diplomata Frana Gundulića da bi se oslobodio prostor neobizantinskoj pravoslavnoj crkvi (također prema Vecchietijevu projektu iz 1865. god.); biskupski ordinarijat ishodit će odobrenje (pod cijenom rušenja iznimno vrijedne renesansne palače s atrijem) za monumentalno zdanje sjemeništa koje projektira Josip Vancaš (1897.), da bi se kasnije (1899.), rušenjem ostataka Crkve sv. Stjepana, sklop proširio i na prostor vrta. Nizom komunalnih zahvata uslijedilo je uljepšavanje grada: godine 1893. postavljen je spomenik I. F. Gunduliću na istoimenoj poljani (I. Rendić); 1900. god. projektira se *Dubravkina česma* na *Brsaljama* (I. Rendić). Gradska luka zadobiva nov arhitektonski okvir rušenjem kule na staroj ribarnici (1853.); skidanjem kruništa s kule sv. Luke (1884.); pregradnjom tvrđave sv. Ivana s nizom novih prozorskih otvora (1889.); regulira se obala pred Arsenalom (1859.), a potom i potez uz zidine sv. Ivana (1869.); *porat* se osigurava novim lukobranom (Porporela, 1873.). U panoramskoj slici dubrovačke luke početkom 20. stoljeća iščezava gradski zvonik, srušen 1906. god. zbog opasnosti od rušenja (obnovljen 1929.). O tome vidi: **L. Beritić**, Urbanistički razvoj Dubrovnika, Zagreb, 1958., str. 37, 38, 70-73.; **K. Horvat-Levaj**, Od baroknog klasicizma do neoklasicizma. Stilsko-tipološke transformacije stambene arhitekture Dubrovnika između 1780. i 1900. godine, u: *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 24/2000., str. 61-72.; **V. B. Lupis**, O neorenesansnom gradskom zvoniku u Dubrovniku, u: *Radovi IPU*, 24/2000., str. 85-91.; **I. Perić**, Dubrovačke teme IX. stoljeća, MH, Zagreb, 1997.; **G. Vuković**, Preobrazba Dubrovnika početkom 19. stoljeća, u: *Radovi IPU*, 24/2000., str. 35-60.

45

Maksimilijanov dvorac na Lokrumu (1863.-1867.) jedinstven je primjer mješovitog stila u duhu romantičnog historicizma, a neogotičke vile na Pilama i Boninovu svjedoče o iznimnim vrijednosnim kriterijima pod nadzorom gradskog inženjera Lorenza Vitelleschija, i samog zaslužnog za niz projekata javnih i sakralnih građevina uz već spomenutog Emilija Vecchietija koji se upravo u Dubrovniku potvrdio svojim najboljim ostvarenjima. O tome vidi: **Ž. Čorak**, Lokrum u srednjoj Europi, u: *Zbornik — Otok Lokrum*, Zagreb, 1989., str. 207-211.; **J. Bersa**, Dubrovačke slike i prilike (1800.-1880.), Zagreb, 1941.

46

V. Foretić, Povijest Dubrovnika do 1808., I-II, Zagreb, 1980.

47

V. Foretić, Vjekovne veze Dubrovnika i Korčule, u: *Dubrovnik*, 4/1965., str. 18-64.

48

V. Foretić, Presjeci kroz prošlost Korčule, u: *Zbornik otoka Korčule*, 2/1972., str. 25-72.; **V. Lupis**, Još o graditeljstvu XIX. i XX. stoljeća na otoku Korčuli, u: *Godišnjak grada Korčule*, 4/1999., str. 165-173.; O arhitekturi XIX. stoljeća u Korčuli, u: *Godišnjak grada Korčule*, 3/1998., str. 223-230.; Pabirci za korčulansko XIX. i XX. stoljeće, u: *Godišnjak grada Korčule*, 1/1996., str. 128-138.

49

O tome vidi: **A. Fazinić**, Novogradnje javnih zgrada na zapadnoj obali grada Korčule koncem XIX. i početkom XX. stoljeća, u: *Godišnjak grada Korčule*, 6/2001., str. 101-114.; **C. Fisković**, Za urbanističku cjelinu Korčule, u: *Mogućnosti*, 1/1955., str. 35-41.; **V. Foretić**, Korčula u domaćim i međunarodnim relacijama, u: *Fiskovićev zbornik*, II/1980, str. 107-120.; **B. Kalogjera**, Korčula, portret jednog grada na istočnom Jadranu, Split, 1995.; **M. Nodari**, Korčula — grad i arhipelag. Ususret mogućem prijedlogu za pridruženje UNESCO-voj obitelji svjetske baštine, *Dubrovnik*, 1-2/2002., str. 303-334.; **F. Oreb**, Korčulanska općina za vrijeme Rafa Arnerija u drugoj polovici XIX. stoljeća, u: *Dubrovnik*, 1-2/2002., str. 335-388.; **I. Pederin**, Korčula kao gradski organizam u austrijskom i njemačkom putopisu, u: *Godišnjak grada Korčule*, 5/2000., str. 129-132.; **S. Piplović**, Odras XIX. stoljeća na urbanističku strukturu Korčule, u: *Godišnjak grada Korčule*, 5/2000., str. 133-153.

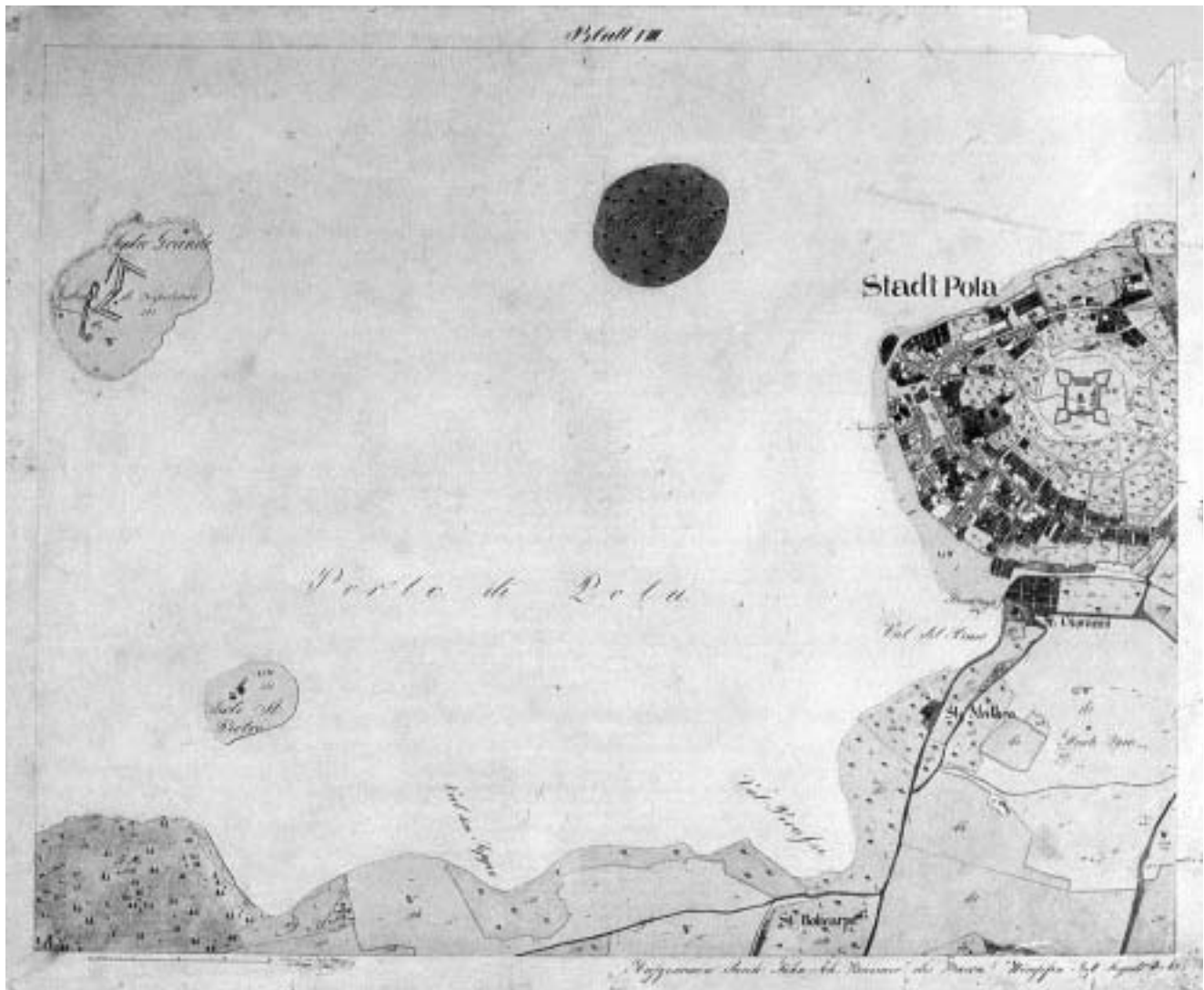
Summary

Jagoda Marković

The City of the 19th Century in Adriatic Croatia: Urbanistic Development

The purpose is to show, on the selected examples of town building in Istria, Primorje and Dalmatia, the heterogenous models of urbanistic change in 19th century. The gradual widening of urban centres in South Croatia, postulated by the exigencies of the time, concerning the industrial, commercial and traffic development, on the land as well as on the sea, is subject to the same principles of application both in towns with historical continuity since antiquity (Poreč, Zadar, Trogir, Split) and in those towns whose origins are based on medieval urban structures (Rovinj, Rab, Šibenik, Korčula, Dubrovnik). The cities of Pula and Rijeka appropriate great Central-European models, in accordance to the developmental strategy of military (Pula), industrial, commercial and traffic (Rijeka) centres of the Monarchy on the Eastern coast of the Adriatic. The process of restructuring of smaller towns by the coast and on the islands is dictated by natural givens, the potentials of topoi (Opatija, Crikvenica, Senj, Makarska, Lošinj, Rab, Hvar), therefore it is being varied out with a vision of a representative (villa and residential) architecture according to the high criteria of building in a cultivated landscape of seaside idyll.

Based on research done until the present, and on insights of many art historians (represented by an exhaustive literature), the purpose of this exposition is to give a synthetic account and to evaluate an important segment of newer Croatian history of art and to point to certain deficiencies in considering this phenomenon of art history.



Katastarski plan Pule, 1820. (Split, Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju).



Topografski plan Rijeke, 1888. (Rijeka, Povijesni arhiv).

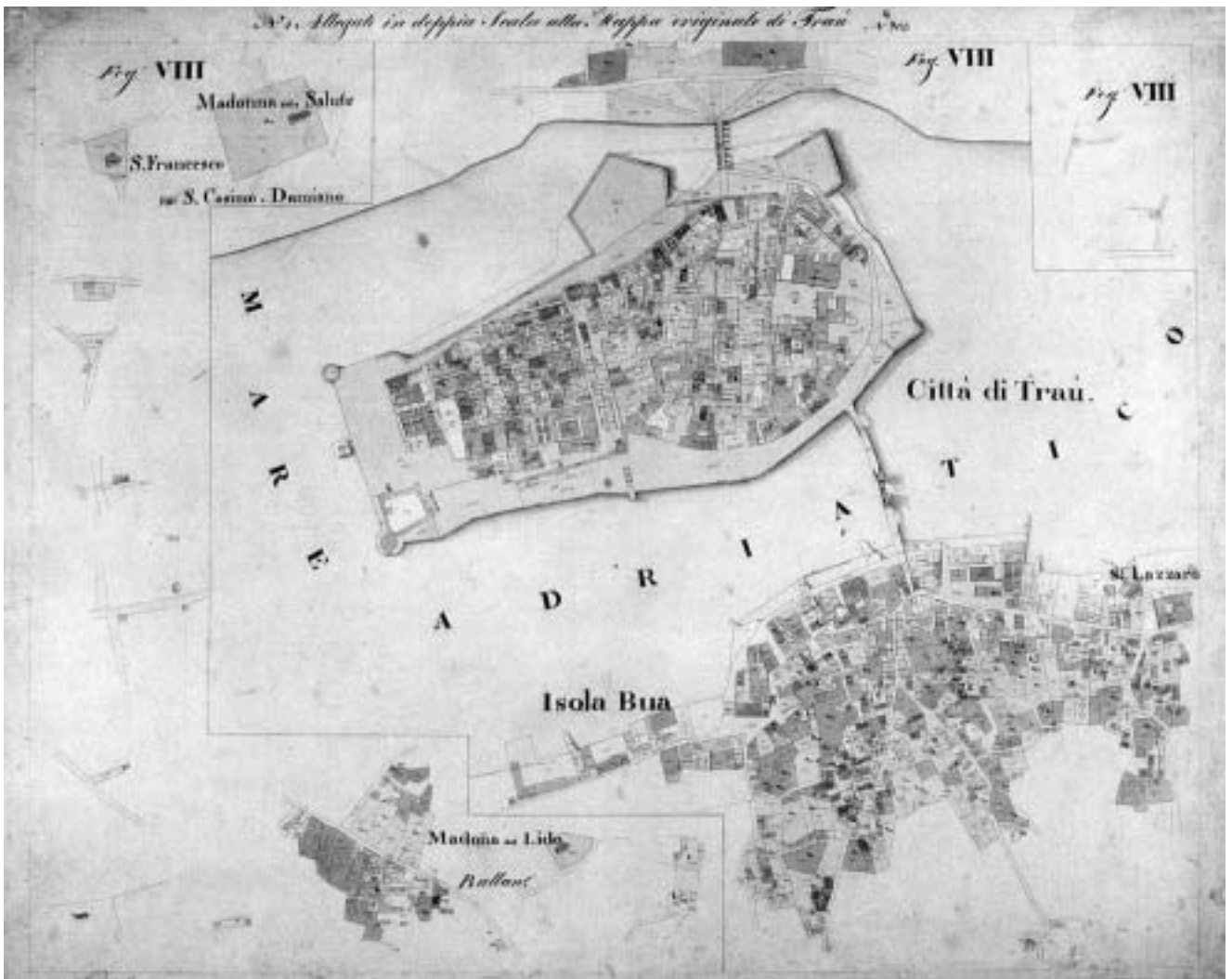


Grafički prikaz Senja s početka 19. st. (Zagreb, Nacionalna i sveučilišna knjižnica).



Šibenik, veduta grada s kraja 19. st. (Šibenik, privatna zbirka A. Fantulin).

Trogir, katastarski plan, 1830. (Split, Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju).





Shematski prikaz zadarskog područja (F. Violich, *The Bridge to Dalmatia*, 1998.).



Veduta Splita s početka 19. st. (Zagreb, Nacionalna i sveučilišna knjižnica).



Veduta Dubrovnika s početka 19. st. (Zagreb, Nacionalna i sveučilišna knjižnica).

Korčula, Katastarski plan, 1836. (Split, Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju).

