



Sl. 1. VUKOVAR – DUNAVSKA VEDUTA, M. CELESTIN, 1901.

FIG. 1 VUKOVAR – VIEW OF THE DANUBE, M. CELESTIN, 1901

BRUNO MILIĆ

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
ARHITEKTONSKI FAKULTET
HR – 10000 ZAGREB, KAČICEVA 26

PREGLEDNI ZNAJSTVENI ČLANAK
UDK 711.4 (497.5) „1800“

TEHNIČKE ZNAJSTOSI / ARHITEKTURA I URBANIZAM
2.01.02 – URBANISTIČKO I PROSTORNO PLANIRANJE
2.01.04 – POVIJEST I TEORIJA ARHITEKTURE
I ZAŠTITA GRADITELJSKOG NASLIJEDA

ČLANAK PRIMLJEN / PRIHVACEN: 09.09.2003. / 19.01.2005.

UNIVERSITY OF ZAGREB
FACULTY OF ARCHITECTURE
HR – 10000 ZAGREB, KAČICEVA 26

SUBJECT REVIEW
UDC 711.4 (497.5) „1800“

TECHNICAL SCIENCES / ARCHITECTURE AND URBAN PLANNING
2.01.02 – URBAN AND PHYSICAL PLANNING
2.01.04 – HISTORY AND THEORY OF ARCHITECTURE
AND PRESERVATION OF THE BUILT HERITAGE

ARTICLE RECEIVED / ACCEPTED: 09.09.2003. / 19.01.2005.

URBANI RAZVOJ GRADOVA NA TLU HRVATSKE – 19. STOLJEĆE

URBAN DEVELOPMENT OF CROATIAN TOWNS IN 19TH CENTURY

GRADOVI
HRVATSKI URBANIZAM
POVIJEST URBANIZMA
19. STOLJEĆE

TOWNS
URBAN PLANNING IN CROATIA
HISTORY OF URBAN PLANNING
19TH CENTURY

Devetnaesto stoljeće obilježeno je na politickom i kulturnom planu Hrvatske prodorom ideja prosvjetiteljskog apsolutizma i liberalne građanske demokracije, što je rezultiralo nacionalnim ilirskim pokretom. Znatno ekonomski razvoj u svim privrednim granama, prerastanje celovske i sitne obrtničke proizvodnje u manufakturnu i industrijsku, a lokalne trgovine u trgovačku privredu. Sva se veća naselja komunaliziraju i penju na viši stupanj urbaniteta, a s time paralelno znatno se povećava i broj gradskog stanovništva.

The political and cultural life of the 19th century Croatia was marked by the ideas emerging from the Enlightenment and liberal democracy initiating a strong tide of nation-centred ideas known as the Illyrian Movement. A major breakthrough in economic life was the transformation of the guild and craft-based production into industrial manufacture, whereas local shops evolved into commercial industry. All major settlements developed a better quality municipal service and thus acquired more urban characteristics with a considerable influx of population.

Uvod¹

INTRODUCTION

Turbulentno razdoblje na razmeđu 18. i 19. stoljeća obilježeno je prodorom ideja prosvjetiteljskog apsolutizma i liberalne građanske demokracije. U prvom redu valja spomenuti progresivne reforme cara Josipa II., koje su, iako kratka vijeka, imale odjeka u tadašnjim građanskim sredinama Hrvatske usprkos činjenici što je apsolutistička državna uprava potom uvela rigidnu centralizaciju i abolirala sve reformske promjene. Francuska okupacija Istre i Dalmacije, te formiranje Ilirskih pokrajina na početku novoga stoljeća još su snažnije otvorile protok novih prevratničkih ideja i potresle svijet tadašnje kasnofeudalne Monarhije. Potisnute i pod represijom bečkog apsolutizma, one će dva desetljeća kasnije prerasti u ideje vodilje ilirskoga pokreta.

Na unutarnjem državopolitičkom planu potrebno je u ovome uvodu osim centralizacije istaknuti sustavnu i sve agresivniju germanizaciju što su je provodile austrijske birokratske vlasti u svim upravnim tijelima Hrvatske, posebice u Vojnoj krajini, kojom su veliki dijelovi kontinentalne Hrvatske još uvijek bili izdvojeni od civilne banske vlasti.

Germanizaciji i bečkom hegemonizmu suprotstavila se, a doskora je uspješno zamijenila još radikalnija ugarska politička ekspanzija i mađarizacija, koja će dominirati političkom poviješću Hrvatske sve do sloma Dvojne monarhije. Istovremeno, Dalmacija s cijelim jadranskim dijelom Hrvatske ulazi u interesni krug talijanske iredente.

Navedene činjenice – kako uvjetovane vanjskim idejno-političkim zbivanjima, tako i onim internim – imat će presudan utjecaj na razvoj gradova Hrvatske, što će se odraziti na svakoj urbanoj aglomeraciji specifično njenom prirodno-geografskom toposu, kulturno-povijesnoj baštini i gospodarskim mogućnostima.

Tijekom stoljeća Hrvatska bilježi određen ekonomski razvoj u svim privrednim granama. Cehovska i sitnozanatska proizvodnja prerasta u manufakturnu i industrijsku, a lokalna trgovina u sve razgranatiju trgovačku privredu. U svim većim gradovima, posebice u Zagrebu, Osijeku i Rijeci, grade se brojni sve veći trgovačko-poslovni objekti, a industrijski kompleksi pokrivaju čitava gradska područja.

Potkraj stoljeća formiraju se čak čitava industrijska izvangradska naselja, kao što su drveno-industrijski kombinat u Belišću (1844.) i tekstilni u Dugoj Resi (1884.).

Obalno područje Hrvatske u općoj stagnaciji zaostaje u ekonomskom razvoju zemlje, osim Kvarnera i krajnjega juga s Dubrovačkim primorjem, gdje se na stoljetnu tradiciju nadograđuju moderna pomorska privreda i brodogradnja.

Usporedno s privrednim prosperitetom, gradovi se komunaliziraju i s odgovarajućom pravnom, graditeljskom i sanitarnom regulativom penju na viši stupanj urbaniteta. Naravno, sa sve većim brojem stanovništva i sa sociodemografskim posljedicama, no to izlazi iz okvira ovoga uvodnog teksta.

Prikaz gradova u daljnjem tekstu slijedi geografski red od središnje Hrvatske sa Zagrebom kao njenim središtem, preko istočne podravsko-posavske Hrvatske u prvom dijelu, te Istre, Kvarnera i Dalmacije, do Dubrovnika i Cavtata u drugome dijelu. Ovaj redosljed i njegova rasčlamba uvjetovani su tipološkim posebnostima gradova svake od spomenutih regija, a posebice vjekovnom geopolitičkom diobom Hrvatske na kontinentalnu i jadransku makroregiju.

KONTINENTALNA HRVATSKA²

CONTINENTAL CROATIA

Barokni je feudalizam 17. i 18. st. obogatio sve naše kontinentalne gradove – od Iloka i Vukovara na istoku do Čakovca i Karlovca na zapadu – brojnim sakralnim i profanim zdanjima.

¹ Za opći kontekst vremena, društvene, gospodarske i kulturne prilike u Hrvatskoj 19. st., v.: GROSS, 1985.; KARAMAN, 1972.; FRANKOVIĆ, 1988./98.; FRANKOVIĆ, 1983.; GORNIĆ BRDOVEČKI, 1952.; JURKOVIĆ, MLINARIĆ, 2002.; SCHNEIDER, 1977.; *** 2000.

² Odličan sintezni pregled urbanističkih mijena u gradovima kontinentalne Hrvatske, tijekom 19. st., nedavno je objavila KNEŽEVIĆ, 2004.

Nakon razornih „turskih ratova” nastupilo je razdoblje relativnoga mira. Gradovi se uspješno razvijaju, njihove se stare kuće obnavljaju, a drvene zamjenjuju zidanicama. Sve gradske općine dobivaju svoje vijećnice, a prateće javne društvene i kulturne ustanove sve su brojnije. Razvija se trgovina i obrtništvo s prvim manufakturama. Tako gradovi poput Zagreba i Varaždina, Osijeka i Karlovca ulaze u 19. stoljeće sa svojom novom ili obnovljenom arhitektonskom strukturom kao barokni gradovi.

Ovaj opći apelativ potrebno je, međutim, pojasniti jer istovremeno obuhvaća i stare povijesne gradove obogaćene barokom, kao i one novoizgrađene tijekom baroknih stoljeća. U prvoj od navedenih grupa istaknuto mjesto zauzimaju zagrebački Gradec i Varaždin, koji u punom kontinuitetu višestoljetnoga razvoja nose barokne biljege na svojoj izvornoj srednjovjekovnoj urbanoj matrici.

S punim graditeljskim i stilskim značenjem, obilježje barokni grad nose samo novoizgrađeni gradovi-tvrđave nastali na istaknutim vojnostrateskim točkama Vojne krajine kao umjetne tvorevine, urbani artefakti koji će postupnim razvojanjem u 19. stoljeću poprimiti status i habitus civilnih gradova. Uz Karlovac i Osijek-Tvrđu, u tu grupu uvjetno se mogu ubrojiti Slavonski Brod, Bjelovar i (dijelom) Koprivnica.

Nakon krucijalne pretpovijesti, prosvjetiteljskih stoljeća baroka i klasicizma, preko ilirizma i defeudalizacije naši ce gradovi ući u novo doba kao nositelji modernih progresivnih društvenih, političkih, gospodarskih i kulturnih zasada, te postati ponovno integralni dio europske urbane kulture, kao što su bili u doba srednjega vijeka. Taj kulturni i urbani kontinuitet svjedoče u prvome redu Zagreb, Varaždin i Osijek.

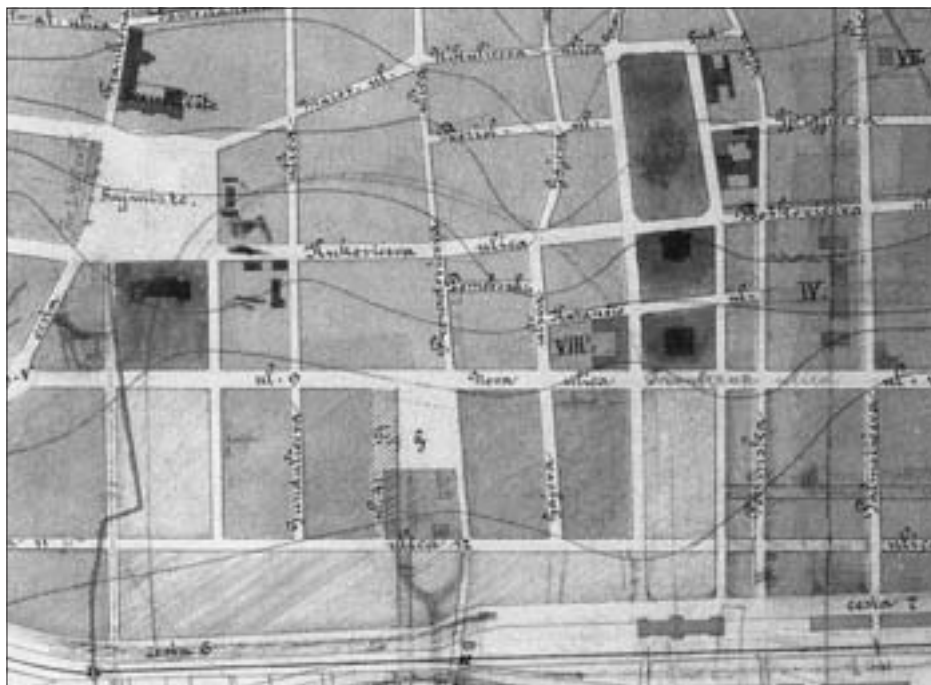
SREDIŠNJA HRVATSKA

CENTRAL CROATIA

Zagreb se u svome novovjekom urbanom razvoju identificira trima izrazito profiliranim gradskim jedinicama – srednjovjekovnim povijesnim jezgrom Kaptola i Gradeca te novim Donjim gradom u nastajanju.

Zagrebački Gradec nakon baroknih inovacija spomenutih u prethodnom tekstu postaje tijekom 19. st. najistaknutije političko i kulturno središte Banske Hrvatske. Karakter i dinamika njegova urbanoga razvoja razmjerna je rastu njegovih upravnih funkcija.

Početak stoljeća u samome središtu grada na Markovu trgu pregrađuju se stare palače za potrebe Banskih dvora. Analognim postupkom do pedesetih godina izgrađena je, odnosno pregrađena, Gradska vijećnica i županij-



SL. 2. ZAGREB – DETALJ REGULATORNE OSNOVE S PRIKAZOM PERIVOJNE „POTKOVE”, 1887.

FIG. 2 ZAGREB – DETAIL OF THE TOWN-PLANNING REGULATION WITH PARKS U-SHAPED, 1887

ska kuća, te brojne gradske i državne ustanove. Izgradnjom novoga kazališta i ilirskoga Narodnog doma, te osnivanjem Kraljevske odnosno Pravoslavne akademije na Katarinskom trgu (1874.), uz niz ostalih kulturnih, umjetničkih, a doskora i gospodarskih institucija, Gradec se potvrđuje kao dominantno urbano središte na čitavom teritoriju sjeverozapadne Hrvatske. Međutim, njegova pravocrtna, ortogonalna struktura jezgre s organično formiranim obodom uvjetovanim konfiguracijom grčke terase i obogaćena novovjekovnim bitno novim sadržajima – ne mijenja se. Srednjovjekovne zidine zamijenio je na istim temeljima kontinuirani krug građanskih kuća i palača. Kada su s njegove južne strane porušena gradska vrata, Dverce (1812.), nastala je tzv. Južna promenade, a dvadesetak godina kasnije – uklanjanjem vrata uz Popov toranj – i Sjeverna promenade. Grad na Griču je završen i u sebe zatvorena urbana cjelina.

Zagrebački Kaptol, crkveni dio grada, bilježi znatno sporije razvojne procese, a inovacije unutar njegovih povijesnih okvira su skromnije. Doba intenzivnije gradnje nastupit će tek u drugoj polovici stoljeća, nakon ujedinjenja Kaptola s ostalim gradskim i prigradskim općinama, a posebice kada je grad zadesio razorni potres 1880. g. Tesko oštećena katedrala pregrađuje se u neogotičku stolnicu, otvori se svojim ulaznim pročeljem prema Kaptolskom trgu. Uz neke manje intervencije u obnovi jezgre, treba spomenuti linearni rast Nove Vesi prema sjeveru i osebujna podgrađa duž potoka Medveščak. Po brežuljcima sjeve-

SL. 3. ZAGREB – ORTOFOTO SNIMKA DONJEGA GRADA
FIG. 3 ZAGREB – ORTOPHOTO OF THE LOWER TOWN



roistočne okolice grada se postbarokne kurije i ljetnikovci s brižljivo njegovanim vrtovima. Daleko je najznačajniji pothvat izgradnja javnoga perivoja u Maksimirskoj šumi kao jedinstvenoga hortikulturnog ostvarenja na jugoistoku Europe.

Donji grad³ uz relativno miran i kontinuirani razvoj povijesnih cjelina Gradeca i Kaptola, imao je neusporedivo dinamičniji ritam razvitka. Nekadašnje južno podgrade, što se stoljećima formiralo duž Ilice kao semiurbano naselje, postaje u 19. st. zona sve intenzivnije urbanizacije, a prostor na sastavu ulica što vode prema Gradecu i Kaptolu, trg Harmica, njenim središtem. Taj prostor, dotadašnje marveno i svakovrsno ostalo sajmište, već je 1804. g. izgradnjom dvokatne Zakladne bolnice na ulazu u Ilicu dobilo obilježja novoga gradskog trga. Duskora se na trgu u nastavku bolnice nižu nove jednokatne i dvokatne stambene zgrade s ducanima, te ugostiteljskim i uslužnim sadržajima u prizemlju. Slična izgradnja s analognim građanskim sadržajima nastavlja se duž Ilice sve do kržanja sa Savskom (danas Frankopanskom) cestom. Pregradnjom, nadogradnjom ili rusenjem starih kuća, te gradnjom novih, tu nastaje „purgerski” Zagreb što se pružio u dužini od Petrinjske ulice na istoku do Mesničke na zapadu.

Južni dijelovi grada ispod Ilice čekaju svoje prostorno i urbanističko ostvarenje. Geometrija njegove buduće cestovne mreže određena je u prvom redu trasom Ilice i na nju nekoliko okomitih poljskih putova što su pratili tokove sljemenskih potoka. Presudna je bila također i pravocrtna mreža izduženih poljoprivrednih parcela koje se bez veće potrebe reambuliranja pregrađuju u isto tako pravilne građevne parcele – gradilišta.⁴

Kada je 1862. g. zacrtana trasa Južnih željeznica, prostor Donjega grada bio je utvrđen u svome obuhvatu. Ortogonalni sustav njegovih ulica i gradskih blokova uskoro će biti definiran regulaturnom osnovom iz 1865. godine. Jedino dijagonala koja vodi od Savske ceste prema središtu grada, Marofska ulica, svojom funkcionalnom logikom „remeti” taj red i istodobno ga obogaćuje.

Godine 1826. sajmište je preseljeno s Harmice na *Novi terg* – velik izduženi pravokutni i prazni prostor što se pružao usporedno s Petrinjskom ulicom, a time se težišta urbanizacije Donjega grada orijentiraju prema jugu. Taj će novi sajmišni trg, duskora kao *Zrinski trg*, u cijelom 19. stoljeću biti izazovno područje mnogih planerskih vizija i njihovih prostornih ostvarenja. Tu su se od početka otkrivale i nalazile mogućnosti da se oplemeni štura geometrijska shema novoga dijela grada formiranjem širokog pojasa javnog zelenila, praćenog eminentnim ustanovama i reprezentativnom arhitekturom.

Sredinom stoljeća na suprotnoj, zapadnoj strani Donjega grada drugi će, također prazan, prostor postati drugi pol njegove urbanizacije. Izgradnjom monumentalne zgrade za buduću Zemaljsku bolnicu (1857.), uz samostan Sestara milosrdnica na tadašnjoj Savskoj cesti, otvoreni je prostor neslučenih urbanih mogućnosti. I ovaj se prostor, usporedno s rastom i razvojem grada, sve više otvarao prema jugu. Kada je u prvoj regulatornoj osnovi grada 1865. g. ucrtan novi gradski perivoj duž buduće željezničke pruge, zamisao o monumentalnom okviru što će opasati jezgru Donjega grada postala je nezaobilazna realnost.

Zrinski, „novi veleliepi trg”, uokvirile su potkraj sedamdesetih i tijekom osamdesetih godina historicističke palače, kao palača Ozegović (1874.), zagrebačka Opća stredionica i zalagaonica (1877.), palača Buratti, danas Vrhovni sud (1877.), Sudbena palača (1878.), palača D. Vranyczanija, danas Arheološki muzej (1879.), palača Akademije sa Strossmayerovom galerijom (1879.), te palača Lj. Vranyczanija, danas Moderna galerija (1883.). Palačom Akademije Zrinski se trg produžava kao zeleni pojas s novom zgradom Kolodvora (1892.) na začelju. U tome pojasu naci će mjesto Kemijski laboratorij Sveučilišta (1884.) i Umjetnički paviljon (1898.) – reprezentativni izložbeni prostor.

Zapadni trg, prostor ispred nesudene Opće bolnice, neko vrijeme tvornica duhana i napokon sjedište Sveučilišta, mjesto važnih gospodarskih izložaba, od 1882. Sveučilišni trg, s južne strane 1874. dobiva klizalište, a potom na njegovu mjestu zajednički dom športskoga društva Sokol i pjevačkoga Kolo (1883./84.); s istočne strane palaču Hrvatsko-slavonsko-dalmatinskoga gospodarskoga društva (1878.) i Učiteljskoga doma (1888.). S monumentalnom palačom Obrtne škole s muzejom (1888.-1892.) i raskošnom zgradom srednjih škola (1895.), u neposrednoj je blizini formiran reprezentativni prostor kojemu će centralno postavljeno kazalište (1895.) dati snažan biljeg novoga kulturnog i prosvjetnog središta Zagreba. U nastavku prema jugu bit će početkom idućega stoljeća izgrađena monumentalna secesijska Sveučilišna i nacionalna biblioteka (1913.), tik do Botaničkoga vrta. Tako će biti ostvaren davni san o „zagrebačkom ringu”, zelenom okviru donjogradskog središta – tzv. Zelena potkova.

Unutar istočnoga zelenog pojasa u produženju Unutar Zrinjevca i zapadnoga, u produženju Sve-

³ CVITANOVIĆ, 1978.; DOBRONIĆ, 1983.; FRANKOVIĆ, 1981.; FRANKOVIĆ, 1988.; KNEŽEVIĆ, 1992.; KNEŽEVIĆ, 1994.; KNEŽEVIĆ, 1996.; MARUSEVSKI, 1986.; SZABO, 1940.

⁴ V. plan „Declinatio geometriae territoriae liberae regiae civitatis Zagrebiensis” iz 1766. g.

⁵ HORVAT, R., 1993.; LENTIĆ-KUGLY, 1977.b; LENTIĆ-KUGLY, 2001.



Sl. 4. ZAGREB – PANORAMA ISTOČNE PERIVOJNE OSI DONJEGA GRADA, PRIJELAZ 19./20. ST.

FIG. 4 ZAGREB – VIEW OF THE EASTERN PARK AXIS OF LOWER TOWN, TURN OF THE 19TH AND THE 20TH CENTURY

učilišnoga trga, bit će izgrađeno središte Donjega grada s brojnim javnim ustanovama, poslovnim i stambenim višekatnicama – stilskih obilježja historicizma i nadolazeće secesije. Do kraja stoljeća grad se širi van tih okvira, osobito prema zapadu. Prvi je iskorak izgradnja pravocrtnih ulica na području Ciglane do Južnoga, danas Zapadnoga kolodvora (otvoren 1862.).

Prema istoku grad se tek neznatno proširuje i sve do kraja stoljeća ne prelazi Draškovićevo ulicu. Nakon premještanja potoka Medveščaka i izgradnje kanalizacije potkraj stoljeća i taj se dio grada otvara razvoju. Regulatornim osnovama od 1904. do 1909. Milan Lenuci, glavni planer u tome razdoblju, zahvatit će područje sve do Maksimira. Na južnoj strani grada, preko željezničke pruge i središnjega kolodvora, planirala se luka, a tu je dijelom realizirana i industrijska zona 19. stoljeća.

Završavajući ovaj sumarni prikaz urbanoga razvoja grada u 19. stoljeću, potrebno je navesti nekoliko osnovnih numeričkih podataka koji dokumentiraju taj razvoj. Početkom stoljeća grad je s predgradima brojio samo oko 8000-10.000 stanovnika, 1850. godine oko 25.000 stanovnika, da bi u prvom desetljeću dvadesetoga stoljeća dosegao broj od 80.000 stanovnika, tj. povećao se gotovo deseterostruko.

Usporedno s brojem stanovnika rastao je i gradski teritorij, no taj je rast, koji je nedvojbeno razmjerni porastu stanovništva, teško prikazati preciznim brojkama, pa stoga donosimo samo približne veličine. Prema planovima i katastarskim kartama Gradec i Kaptol u okvirima svojih povijesnih zidina i kula pokrivali su tada površinu od 22,95 hektara. Urbanizirani dio Donjega grada početkom 19. st. imao je približno desetak hektara, tj. cijeli je grad pokrivaio maksimalno 40 hektara odnosno 0,4 km². Potkraj stoljeća, 1880. g., grad je, tada već jedinstvena općina, pokrivaio teritorij od 3,3 km² da bi se pedeset godina kasnije proširio na površinu od 6,43 km², tj. na 640,37 hektara, zahvaljujući pripajanju susjednih općina.

Podatci o ekonomskim potencijalima grada koji su posebice porasli potkraj stoljeća – o njegovoj industriji, trgovačkom i bankarskom poslovanju te ostalim tercijarnim i kvartalnim djelatnostima – bit će prikazani kao polazni u prikazu razvoja Zagreba u 20. st.

Varaždin.⁵ Na bogato i visokoprosperitetno razdoblje urbanoga razvoja do polovice 18. st., obilježenoga raskošnim baroknim crkvama, samostanima, plemićkim palačama i zidanim katnicama uglednih građana, nastavlja se razdoblje relativne stagnacije. Grad bogate kulturne tradicije – čak kratkotrajno sjedište Banske vlade i Hrvatskoga kraljevskog vijeća do katastrofalnoga požara 1776. g., kada je u zgaristima nestao veći dio grada – teško se i sporo oporavlja.

U burnim i revolucionarnim godinama na prijelazu i početku novoga stoljeća grad živi na skromnim prihodima svojih vodenica, gradske pivovare, tkalačke i ostale obrtničke proizvodnje. Od značajnih graditeljskih zahvata toga doba treba spomenuti zgradu Ilirskoga doma (1838.) i gradnju prvoga (drvenog) mosta preko Drave kao vezu s Medimurjem, a s njim u vezi i prve hidrotehničke radove na obrani grada od poplava. Jarci oko gradskih bedema započinju se zatrpavati još 1810. g., a četrdesetak godina kasnije na južnim grabištima zasadeno je zelenilo i uređeno gradsko šetaliste. Sredinom stoljeća gradu je administrativno pripojen feudalni Stari grad.

Značenje Varaždina kao upravno-političkog i gospodarskog središta svoje županije i nadalje je zanemarivo. To potvrđuje osobito činjenica da je željeznička pruga Budimpešta-Trst 1859. g. prošla Čakovcem, a mimoišla je Varaždin. Sva nastojanja oko priključka na Južnu željeznicu ostala su bezuspješna. Tek je 1886. g. izgradnjom Zagorske vicinalne željeznice povezan s Čakovcem, a preko Zaprješica i sa Zagrebom. Duskora će proraditi lokalne pruge prema Golubovcu i Koprivnici.

Potkraj stoljeća u znatno povoljnijim okolnostima Varaždin ulazi u novo prosperitetno razdoblje, što se očituje u izgradnji niza zgrada javne kulturne i gospodarske namjene, kao što



SL. 5. VARAŽDIN – PLAN GRADA, A. KIESSWETTER, 1860.
FIG. 5 VARAŽDIN – CITY PLAN, A. KIESSWETTER, 1860



SL. 6. KOPRIVNICA – KATASTARSKA KARTA, 1854.
FIG. 6 KOPRIVNICA – CADASTRAL PLAN, 1854

su: Velika gimnazija (1867.), kazalište (1873.), palača Varaždinske štedionice (1894.), palača Pošte sučelice kazalištu (1898.-1912.), nova Gradska bolnica (1893.), a od privatnih zgrada u gradu nastaje jednokatnica grofa J. Draškovića i dvokatna zgrada na glavnom trgu nasuprot Gradskoj vijećnici. U gradu uspješno djeluje društvo za njegovo poljepšavanje, obnavljaju se barokne crkve i palače, uređuju javni zeleni prostori, ulice, trgovi i kupališta na Dravi. Od građevina s privrednim značenjem ističe se nova električna centrala (1895.), novi željeznički most na Dravi (1898.), tvornica stolaca 1893. i tekstilna tvornica „Tivar” na kraju Duge ulice (1901.), te niz manufaktura i obrtničkih radionica.

Grad je na početku novoga stoljeća brojio više 13.000 stanovnika. Dotad je daleko prešao okvire svoje srednjovjekovne i barokne jezgre. Okolna predgrađa pripojena su gradu i okružila su ga sa svih strana. Rušenje bedema i zatrpavanje grabišta nije ugrozilo njegovu urbanu homogenost. Po četverokutu nekadašnjih glacija grad je sada uokviren javnim i privatnim zelenilom, a krug novih ulica po obodu jezgre preuzima gotovo sav interni kolni promet. Planimetrija povijesnoga grada sačuvana je gotovo u svim pojedinostima. Tek su monumentalne historicističke zgrade kazališta i njoj nasuprotne poste prekoračile mjerilo grada, no istovremeno snažno obilježile glavni ulaz u povijesni Varaždin.

Čakovec.⁶ Na fizičkoj strukturi, kao i na njegovoj planimetriji, izgradnji i prostornoj organizaciji, 19. stoljeće nije ostavilo većih vidljivih tragova iako je kao upravno privredno i kul-

turno središte Međimurske županije već sredinom stoljeća brojio više od dvije i pol tisuće stanovnika. Priključak na željezničku prugu Budimpešta-Trst 1859. također nije bitno utjecao na njegov mirni i kontinuirani razvoj. Čakovec – nekadašnje podgrađe feudalne tvrđave Zrinskih, sada kao prosperitetno regionalno tržište proširuje svoj teritorij duž prilaznih putova prema Varaždinu, Prelogu i Nagykanizsi. Jezgra grada u predjelu oko glavnoga trga ispred franjevačkoga samostana, s nizom prizemnih i jednokatnih zidanica, dobiva gradski karakter. Grad potkraj stoljeća broji oko 5,5 tisuća žitelja.

Koprivnica,⁷ stara vojna utvrda u podbrežju Bilogore s južne strane i Drave sa sjeverne, postupno gubi karakter fortifikacija i kako jenjava turska opasnost, prima unutar svojih četverokutnih bedema i bastiona sve brojnije civilno stanovništvo. Kada je 1765. g. izdvojena iz sastava Vojne krajine, Koprivnica – kao civilni grad na raskrižju prometnih tokova uz dravsku magistralu i odvojka prema Zagrebu – postaje sve značajnije gospodarsko središte koprivničke Podravine. Od kraja 18. st. do sredine 19. st. grad je s oko 3000 stanovnika bio ravan tadašnjem Čakovcu i Križevcima. Njegov se teritorij proširivao na prostore izvan okvira staroga obrambenog sustava, s brojnim semiurbanim naseljima te prvim trgovačkim i proizvodnim sadržajima.

Iako se sredinom 19. st. u neposrednom podgrađu formira novo funkcionalno središte

6 ZRINY, 1902.



grada, njegov stari tvrđavni dio još je uvijek homogena, prostorno i sadržajno jasno individualizirana cjelina.⁸ No doskora, u razdoblju od 1863. do 1892. g. cjelokupan fortifikacijski sustav Koprivnice je razoren. Njeni barokni ravelini raskopani su i srušeni sa zemljom, a nekadašnji šanci zatrpani. S njima je nestao gotovo svaki trag koprivničke zvijezde. Ostao je, međutim, ortogonalni sustav ulica sa središnjim trgom, stara Gradska vijećnica, župna i franjevačka crkva, te krnji nizovi stambeno-trgovačkih i obrtničkih zgrada. No, sve se životne funkcije grada sada nalaze u nekadašnjim predgrađima, dok povijesna jezgra stagnira.

Kada je 1870. g. Koprivnica priključena na željezničku prugu Budimpešta-Zagreb-Rijeka, grad bilježi do kraja stoljeca snažan gospodarski razvoj. Broj stanovnika popeo se na oko osam tisuća. Nekadašnja predgrađa, posebice ona sjeverna i zapadna u smjeru ceste za Varaždin, intenzivno se urbaniziraju i izgrađuju brojnim jednokatnicama. Otvaraju se nove trgovine, a obrtnici prerastaju u manufakturne i industrijalce. Uz malogradansku stambenu arhitekturu, na tim prostorima, osobito u novom gradskom središtu, grade se dvokatnice s javnim odnosno gospodarskim i kulturnim sadržajima s historicističkim stil-

skim obilježjima: sinagoga (1875.), gradska štedionica (1904.), željeznički kolodvor (1904.).

Križevci.⁹ Na jugoistočnom rubu Kalničkoga prigorja, srednjovjekovni utvrđeni *Cris* kojega početak seže u daleka, čak prapovijesna vremena, nastavlja tijekom 19. st. svoj mirni urbani život. Osobito nakon što je grad izdvojen iz sastava Vojne krajine, sve više poprima karakteristike civilnoga grada s trgovačkom, cehovsko-obrtničkom i manufakturnom gospodarskom osnovom (svilarstvo, keramika). Naravno, uz poljoprivredu. Prosvjetiteljsko doba Marije Terezije i Josipa II. donosi raskid sa srednjovjekovnim tradicijama, te ujedinjenje njegova Gornjeg i Donjeg dijela grada (1752.). Porušeni su gradski bedemi i bastioni bez vidljivih ostataka. Skromni razvoj Križevaca tijekom prve polovice 19. stoljeca potvrđuje spori rast njegova stanovništva. Godine 1805. grad imao oko 1200 stanovnika, 1857. 2100 stanovnika, a 1900. dosegao je čak 3581 stanovnika.¹⁰ Gospodarski je razvoj bio također polagan i spor, no stalan.

Izdružena struktura grada na transverzali sjever-jug, uvjetovana konfiguracijom terena i starim cestovnim prometnicama, još je snažnije učvršćena izgradnjom željezničke pruge Zagreb-Budimpešta na koju je grad priključen 1870. Godine 1861. donesen je gradevinski red (po uzoru na četiri godine stariji zagrebački), a šest godina kasnije „Pregledni nacrt o regulaciji grada Križevaca“.

Dotrajale drvene kuće zamjenjuju sada jednokatne i dvokatne zidanice provincijalnih

SL 7. BJELOVAR – PLAN PROŠIRENJA GRADA, 1894.

FIG. 7 BJELOVAR – PLAN OF THE CITY EXPANSION, 1894

SL 8. SISAK – PLAN REGULACIJE GRADA, I. FISTROVIC, 1822. (1829.)

FIG. 8 SISAK – TOWN-PLANNING REGULATION, I. FISTROVIC, 1822 (1829)

⁷ HORVAT, A., 1960.; PLANIĆ-LONČARIĆ, 1986.; SLUKAN ALTIĆ, 2005.

⁸ V. Katastarski plan iz 1859.

⁹ BEDENKO, 1975.; BEDENKO, 1993.; FISCHER, 1993.; HORVAT, A., 1982.; MARUSEVSKI, 1993.

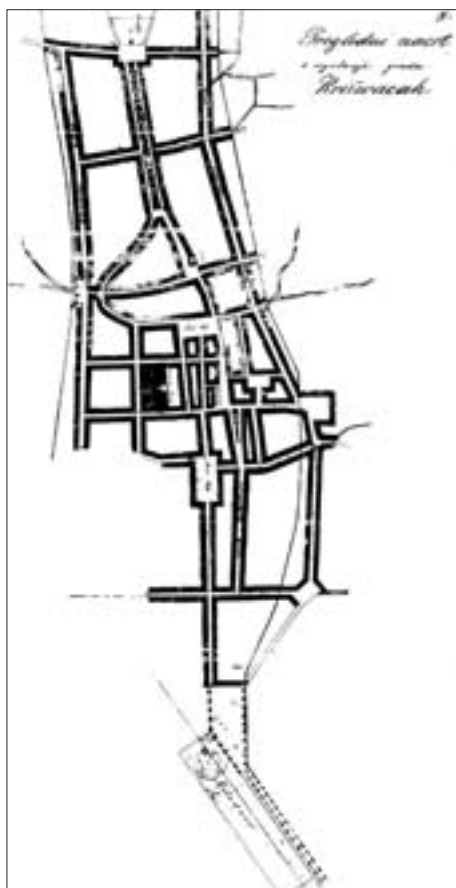
¹⁰ GROSS, 1985.



SL. 9. ĐAKOVO – STROSSMAYEROVA KATEDRALA U MJERILU GRADA, K. RÖSNER, F. SCHMIDT, 1866.-1882.
FIG. 9 ĐAKOVO – STROSSMAYER'S CATHEDRAL IN URBAN SCALE, K. RÖSNER, F. SCHMIDT, 1866-1882

SL. 10. KRIŽEVCI – PRIJEDLOG REGULACIJE GRADA, J. AUGUSTIN, 1867.

FIG. 10 KRIŽEVCI – PROPOSAL OF THE TOWN-PLANNING REGULATION, J. AUGUSTIN, 1867



neorenesansnih obilježja. Najznačajnija arhitektonska ostvarenja, uz brojne intervencije na spomeničkim sakralnim i profanim zgradama, jesu izgradnja Gospodarsko-šumarskog učilišta (1860.) i sinagoge (1895.). Na kraju stoljeća, odnosno na samom početku idućega, izgrađena je pučka škola istaknutih stilskih kvaliteta (1901.) i Hrvatski narodni dom na mjestu Kasina odnosno stare Čitaonice iz 1839. g. Osim parkovno oblikovanoga trga uz nekadašnja južna vrata i trga na nekadašnjem jugozapadnom gradskom bastionu, te uređenja glavnih ulica i sadnje drvoreda – ništa se značajnije nije dogodilo na planu urbanizma toga slikovitoga grada što ga je netko nazvao ladanjskim.

Bjelovar,¹¹ novoplanirani vojnički grad, izgrađen je na „Marija-Terezijskoj planimetriji“. Nakon što je 1772. g. demilitariziran, postaje prosperitetno općinsko središte, a od 1874. sjedište Bjelovarsko-križevačke županije. Nekadašnji vojnički dio grada, s baroknom arhitekturom te središnjim javnim i društvenim sadržajima, ostaje jezgra sada već znatno proširene gradske aglomeracije koja u svome spontanom rastu ne slijedi njegovu geometrijsku osnovu. Krajem stoljeća grad prelazi desetak tisuća stanovnika.

Sisak,¹² skromno naselje na utoku Kupe u Savu, razvija se nakon Karlovačkoga mira 1699. g. u sve važnije regionalno upravno trgovačko središte. Iako podijeljen na vojni, krajiški dio na lijevoj obali rijeke, i civilni, kaptolski na desnoj – povezuju ga zajednički privredni interesi na velikom riječnom prometnom putu koji se iz Slavonije preko Karlovca nastavlja na kolne ceste prema Jadranu. Sisak je na toj prometnici važna laska postaja za pretovar roba s velikih savskih brodova na manje teretne brodove na Kupu.

Početkom 19. st. Sisak ima status trgovišta sa župnom crkvom (1765.), Velikim i Malim Kaptolom na desnoj obali rijeke, te skladištima na njenim objema obalama. Prema urbanističkom planu geometra Ivana Fistrovića iz 1822. izrađuje se kaptolski Sisak u začudnoj gradograditeljskoj disciplini pravocrtnih i ortogonalno položenih ulica, s isto tako pravilnim središnjim trgovim.¹³ Nizovi istovjetnih parcela izgrađuju se u prvoj fazi drvenim, no doskora i sve brojnijim zidanim obiteljskim kućama, posebice u južnim dijelovima na mjestu prijelaza preko Kupe. Izduženi eliptički obrisi grada i cijela njegova planimetrija respektira arheološke tragove antičke *Sisciae*. Nasuprot tome, dio grada na lijevoj obali – pod vojnom upravom sve do kraja 19. st. – nepravilno je spontano formirana aglomeracija, izrasla na trasama seoskih putova i cesta što se lepeza-sto slijevaju prema žitnomu trgu i drvenomu mostu na Kupu.

Sredinom stoljeća, kada se Sisak 1851. g. oslobađa kaptolske i vojne vlasti, te postaje samostalna općina, nastupa razdoblje njegova sve dinamičnijeg razvoja. Grad bilježi nagao rast trgovine i robnog tranzita, a obrti prerastaju u manufakture, kao prethodnice novih i sve većih industrijskih pogona. Stanovništvo grada u naglom rastu prelazi četiri tisuće, pretežito doseljenika iz susjednih seoskih općina.

Trgovačku važnost Siska potvrđuje i poticje izgradnja pruge Južnih željeznica, koja je već 1861. g. povezala grad s Trstom i Bečom, a izgradnjom željezničke stanice u osi srednje gradske ulice formirano je novo težište grada kao protuteža onomu na južnom dijelu.

Kada je 1875. g. izgrađena željeznička magistrala Zagreb-Rijeka, koja je preorijentirala sav robni promet Podunavlja i Posavine za Jadran preko Budimpešte, Sisak gubi značenje velike tranzitne luke. No, grad tada svojim ekonomskim potencijalom i dalje uspješno reagira na sve promjene i izazove što ih donosi novo doba. Do kraja stoljeća Sisak prelazi okvire Fistrovićeva plana, osobito u njegovu sjevernom dijelu.

Karlovac,¹⁴ „grad na četiri rijeke“ – Kupi, Korani, Mrežnici i Dobri, nastao je 1579. kao vojnička utvrda u obrani južnih austrijskih pokrajina. Planiran i građen u obliku pravilne šestokrake zvijezde po uzoru na sheme idealnih gradova renesansnih traktatista, Karlovac je jedno od najranijih analognih ostvarenja na tlu Europe. Tijekom 17. i 18. st. na renesansnu jezgru nadograđen je snažan okvir obrambenih bedema i sančeva vaubanovskoga tipa.

Nakon što je prošla turska opasnost Karlovac postaje sve važnije trgovačko i posredničko središte. Njegov geoprometni položaj na sustavu vodenih i kopnenih putova, koji vode iz Slovenije sa zapada te Podunavlja i Bosne s istoka, iskorišten je osobito nakon izgradnje triju kolnih cesta što su ga u 17. i 18. st. povezale s lukama sjevernoga jadranskog primorja. Karlovac je 1777. g. izdvojen iz krajiške uprave i kao slobodni kraljevski grad postaje glavna pretovarna luka te najveće posredničko-trgovačko središte na tlu kontinentalne Hrvatske. Grad prelazi okvire svojih renesansnih utvrda i širi se prema obali Kupe, gdje se grade brojna skladišta s odgovarajućom lučkom opremom. Na velikomu žitnom trgu pretovaruje se i uskladištava vojvodansko žito, slavonska hrastovina i ostala roba što dolazi

¹¹ GERIC, 1990.; HORVAT, A., 1961.; SLUKAN ALTIC, 2003.

¹² MAROEVIĆ, 1998.; SLUKAN ALTIC, 2004.

¹³ Fistrovićev „eleptični“ plan, vrlo zanimljiv u svojoj jasnoj i preciznoj planimetriji, skromno je obrađen u stručnoj literaturi, jednako kao i nešto stariji „kvadratični“ plan Bjelovara.

¹⁴ CVITANOVIĆ, 1979.; LIPOVŠČAK, 1979.; VRBETIĆ, SZABO, 1989.

brodovima Savom i Kupom, da bi kolonama konjskih zaprega nastavila put do Jadrana. Prosperitet grada očituje se, među ostalim, porastom njegova stanovništva: do sredine stoljeća povećao se četverostruko, tako da je 1857. g. brojio gotovo deset tisuća.¹⁵ U ovu su brojku uključena i okolna predgrađa koja su u svome brzom i neplaniranom rastu opkolila grad i protegla se duž desne obale Kupe.

Gospodarski prosperitet i prostorni rast grada bitno je usporen kada je Karlovac 1873. priključen na željezničku prugu Budimpešta-Zagreb-Rijeka. Trgovačko-prijevozna privreda grada našla se u teškom položaju jer je cjelokupan robni promet prebačen s riječnih i cestovnih prometnica na željezničke. Skromna industrijalizacija ograničava se sada na preradu drva i poljoprivrednu proizvodnju. Do kraja stoljeća grad raste sporijim ritmom i 1900. g. ima 15.442 stanovnika.

Povijesna jezgra Karlovca – njegova renesansno-barokna zvijezda, uokvirena sve brojnijim predgrađima s pretežito drvenim kućama – nije doživjela veće građevinske intervencije. Do kraja stoljeća uklonjeni su barokni ravelini, nivelirani bastioni i bedemi, a šančevi se počinju zasipavati zemljom radi zaštite od malaričnih epidemija. Ostao je ipak zvjezdoliki vijenac zelenila koji štiti povijesnu jezgru od sve češćih agresija iz vanjskih dijelova grada.

SLAVONIJA

SLAVONIA

Osijek,¹⁶ kao nasljednik rimske *Mursae*, u prvom se redu prepoznaje po njegovoj Tvrđi koja je – uz onu u Petrovaradinu – najsnažnija barokna utvrda na jugoistoku Europe. Izgrađena na desnoj obali Drave 1712.-1719., gotovo istovremeno dobiva dva predgrađa, Gornji i Donji grad, s kojima će Osijek kao tročlana urbana aglomeracija 1809. g. dobiti status slobodnoga kraljevskoga grada. U toj općinskoj zajednici Tvrđa ima i nadalje dominantno mjesto – kako po svome vojno-političkom značenju i važnosti, tako i po svojoj marcijalnoj monumentalnosti s nizom javnih, upravnih i političkih sadržaja. Na planovima do sredine stoljeća Tvrđa je prikazana u raskošnom okviru svojih bastiona, ravelina, kontragarda, veduta i luneta – kao samostojna cjelina. Njezin prostorni integritet štiti neprobojna topometna zona širine 700 hvati, unutar koje je zabranjena svaka izgradnja.

Gornji grad, izrastao na pravocrtnim linijama nekadašnjih seoskih putova i velikih poljopri-



SL. 11. OSIJEK – PLAN GRADA, V. F. BORST, 1893.
FIG. 11 OSIJEK – CITY PLAN, V. F. BORST, 1893

vrednih blokova s pravilnim parcelama, širi se prema zapadu i preuzima vodeću ulogu civilnoga središta sa sve snažnije istaknutim upravnim, kulturnim i društvenim obilježjima. Do kraja stoljeća u njegovu će uzem centru oko trokutno formiranoga glavnoga trga nastati nova županijska palača (1846.), Sudska palača (1898.), sinagoga (1869.), realna i klasična škola (1883.), gradska kuća – Poglavarstvo (1896.), te monumentalna neogotička župna crkva sv. Petra i Pavla (1898.), uz brojne historicističke javne i privatne građevine.

Donji grad na istočnoj strani Tvrde, s velikim sajmištem, trznicom i riječnom lukom, preuzima funkciju pretežito prometno-poslovnog i manufakturno-industrijskog središta. Od javnih objekata ističu se uz raniju crkvu sv. Marije – velika zemaljska bolnica (1874.) i Učiteljska škola (1883.). Na Donji grad nadovezuje se prema jugu Novi grad s gradskim perivajem kao četvrta gradska jedinica.

Kada je osamdesetih godina Osijek priključen na željezničku prugu prema Budimpešti, ona je presjekla zaštitnu zonu Tvrde. Time su se otvorile mnoge opasnosti za njezin integritet. Okružena sa svih strana novovjekom izgradnjom, postupno gubi svoje raskošne barokne okvire, sve do unutarnjih zvjezdolikih zidina. Od Osječke zvijezde ostala je samo njezina jezgra opasana zelenilom na zasutim bedemima i sancima, koje ne slijedi niti simulira nekadašnje obrise barokne tvrđave.

Početkom 20. st. Osijek je uz Zagreb najrazvijeniji industrijski grad tadašnje Hrvatske. Prema raspoloživim statističkim podacima brojio je 1900. g. više od 27.000 stanovnika.

Vinkovci,¹⁷ upravno, gospodarsko i kulturno središte na razmeđu dvaju gorja, u ravnici gdje se savski i dunavski riječni slijev međusobno najviše približavaju, nalaze se na raskrižju cestovnih i riječnih komunikacija koje su od pravadnih, posebice rimskih, vremena (*Cibalae*) stimulirale naseljavanje i razvoj naselja.

¹⁵ VRANJES-SOLJAN, 1991.

¹⁶ AMBRUS, 1988./89.; GACINA, 1999.; MAŽURAN, 1971.; ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, 1996.

¹⁷ KORDA, 1954.

U sastavu Vojne krajine, no bez većih vojno-strateških značajki, naselje se razvijalo pretežito kao agrarna aglomeracija, te sačuvalo gotovo sve do danas autohtone slavonske posebnosti, osobito u narodnom stvaralaštvu u kojem ima tragova i ruralnoga baroka. Tijekom 19. st., sada kao gradska općina, Vinkovci se uspješno razvijaju. Uza staru vijugavu cestu, na sjevernoj okuci rijeke Bosut formira se gradska jezgra s baroknom župnom crkvom sv. Eusebija i Polina. Na četverokut središnjega trga nadovezuje se isto takav četverokutni sustav blokova na kojima do kraja stoljeća sve više prevladavaju građanske zidanice. U gradu nastaju brojne javne, osobito kulturne i odgojno-obrazovne ustanove.

U geografskom središtu jedinstvenih krajiških suma, u gradu se zarana razvila vrlo uspješna drvena industrija, uz mlinarsku, ciglarsku i kožarsku. Godine 1900. Vinkovci su brojili više od 8,5 tisuća žitelja.

Vukovar,¹⁸ barokni grad na Vuki, sastavljen od dvije zasebne prostorne i upravne cjeline, nastavlja u 19. st. svoj mirni razvojni put unatoč početnim krizama u prvim desetljećima. Stari grad na desnoj strani Vuke, koji se razvio u području srednjovjekovne tvrđave duž stare „kraljevske” ceste, dominira kao trgovište, a Novi se grad na lijevoj strani, s pretežito koloniziranim njemačkim stanovništvom, ističe obrtničkom i manufakturnom djelatnošću.

Regulacijski plan iz 1822. g. uklanja ostatke ruševnih i napuštenih kuća iz prethodnoga kriznog vremena, te predviđa širenje grada s probojima novih ulica i „ušoravanjem” starih.

Sredinom stoljeća Vukovar je sjedište Srijemske županije, središte kotara i samostalne općine, s upravom velikoga vukovarskog vlastelinstva Eltz, no još je to uvijek podvojeni grad-trgovište. Kao jedinstvena općina bit će formiran 1871., a status grada dobit će tek 1919. g.

Grad na Dunavu, sa stalnom brodarskom (od 1840. g. i parobrodskom) linijom Požun-Budimpešta-Đerdap, postao je najveća riječna luka u Hrvatskoj. Trgovački promet s Bosnom (osobito nakon aneksije), Srbijom, Vlaškom i Moldavijom obilježio je krajem stoljeća zlatno doba privrednoga razvoja Vukovara.

Izgradnja željezničke pruge nije imala većeg utjecaja na daljnji rast i razvoj grada. Koliko je aktivirala neke privredne sektore, toliko je istovremeno smanjila riječni promet i značaj Vukovara kao dunavske luke.

Na planu prostornoga razvoja potrebno je istaknuti regulaciju korita rijeke Vuke i izgradnju središnjega bloka novih zgrada na nasipu njena desnog rukavca. Na rubnim dijelovima Staroga grada trasirani su novi ulični potezi s rahlom, pretežito tipiziranom stambenom izgradnjom. Istim tipom rijetke izgrad-

nje produžuje se Novi grad prema zapadu u nastavku „južne paralele”, usporedno sa željezničkom prugom.

Od reprezentativnih i javnih historicističkih zgrada 19. st. ističu se još klasicistička zgrada magistrata (1817.-1818.), bolnica s ubožnicom (1857.), palača Kotarske oblasti (1886., 1892.), sinagoga (1889.), željeznički kolodvor (1891.) i palača Kotarskoga suda (1902.), te brojne srednje i niže (pučke) škole. Od privatnih spominjemo zgradu „Grand hotela”, palaču Jirkovsky, te niz kurija i kuća uglednih vukovarskih obitelji. U to doba, na prijelazu stoljeća Vukovar ima oko 10.000 stanovnika.

Slavonski Brod¹⁹ na plovnoj Savi, na prirodnom ravničarskom koridoru između Save i planinskog masiva Dilja, razvijao se od rimskih vremena (*Marsonia*) kao važno prometno i trgovačko čvorište. Nakon burnih stoljeća ratnih razaranja, turskih osvajanja i konačnog oslobođenja 1691. g., na tlu današnjega grada nastaje novoplanirani grad, tada nazivan Donja Varoš. Kako je vidljivo na topografskim kartama iz 1699. i 1715., novi je grad – s tri pravocrtna ulice usporedne s obalom rijeke – opasan pravokutnikom bedema i bastiona. Markantna četverokutna tvrđava *vaubanovskog* tipa sjela je na zapadni dio grada početkom 18. stoljeća.

Nakon formiranja gradskog magistrata 1751. g. Brod se uspješno razvija i toliko je već gusto naseljen i izgrađen da prelazi svoje obrambene okvire te se proširuje nizovima drvenih kuća duž izlaznih cesta prema istoku i sjeveroistoku. Procesi uspona i rasta nastavljaju se i u idućem stoljeću, tako da na užim prostorima grada između franjevačkog samostana na istočnoj strani, do glavnoga trga uz tvrđavu na zapadnoj strani – sve veći broj drvenih kuća zamjenjuju zidanice. One pak što okružuju glavni četverokutni trg, kao zgrade uglednih građanskih obitelji, nose stilske oznake provincijalnoga baroka.

U stalnom suprotstavljanju vojnim vlastima Brod postaje slobodnim gradom tek 1873. g., kada je ukinuta Vojna krajina. Za njegov daljnji razvoj presudna je austrijska aneksija Bosne 1878. g. s otvaranjem trgovačkih putova prema jugoistoku, a isto tako i priključak grada na željezničku mrežu. Tako povezan sa Zagrebom i Rijekom, Osijekom i Budimpeštom, a doskora i uskotračnom prugom sa Sarajevom, Brod se naglo povećava i prostorno i brojem stanovnika. Grad je od sredine do kraja stoljeća porastao s 3 tisuće na oko 8,5 tisuća stanovnika. U gradu niču nove javne i privatne katnice urešene bogatom historicističkom ikonografijom (dekoracijom). To se po-

¹⁸ KARAC, Z., 1994.a; KARAC, 1994.b

¹⁹ MARKOVIĆ, M., 1994.; PETROVIĆ, 1972.; REM, 1983.

sebice očituje na sve raskošnijem izgledu glavnoga trga i Središnje ulice, gdje su se nasle gotovo sve značajne upravne, kulturno-prosvjetne i društvene ustanove.

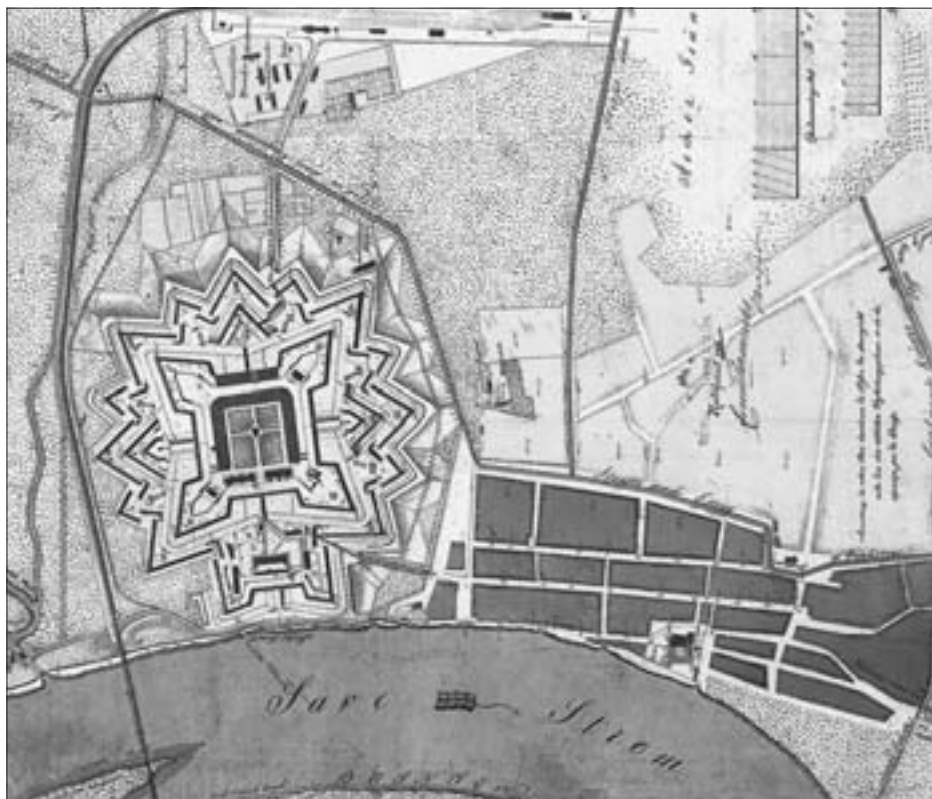
Usporedno s intenzivnim razvojem prometa, trgovine i zanatstva, Brod dobiva i prve veće industrije: novu ciglanu i pivovaru (1870.), parni mlin i parnu pilanu s preradom drva, a do kraja stoljeća i vinariju, tvornicu alkohola i dr.

Tvrđava je u to doba već izgubila sve vojne funkcije. Opasana žicom i vojnom stražom, zaštićena je od vanjskih agresija, no nije se mogla oduprijeti željezničkoj pruzi koja je odsjekla zapadni dio njenih glacija. U svojoj masivnoj građi odolijeva eroziji i zubu vremena, te sve do danas ostaje najbolje sačuvani kompleks baroknoga vojnoga graditeljstva u kontinentalnom dijelu Hrvatske.

Požega²⁰ – staro županijsko središte plodne kotline podno Papuka i Krndije, koja se u rimsko doba nazivala *Valis Aurea* – razvila se podno srednjovjekovne tvrđave duž longitudinalne stare ceste u smjeru istok-zapad.

Nepravilne trase njenih ulica i trokutni oblik glavnoga trga vjerojatno imaju ishodišta u vremenima kada je grad tijekom 150 godina (1537.-1688.) bio carska kasaba i važno upravno središte turskoga sandžaka (brojio je tada, navodno, 500-800 kuća, tj. oko 4000-6000 stanovnika).

Više puta paljena i ratom pustošena, Požega nije sačuvala gotovo ništa iz svoje srednjovjekovne i turske faze. Predturska povijest gradova kontinentalne Hrvatske oskudno je obrađena, posebice razdoblje pod turskom vladavinom. Prilikom njihova oslobođanja razoreni su svi tragovi prethodnih razvojnih faza. Povijest gradova, među njima i Požega, počinje tek potkraj 17. st., gotovo ni od čega. Barok je donio brojne sakralne i profane građevine te sklopove građanskih katnica sa slikovitim trijemovima u prizemlju. Kada je Požega 1765. dobila status slobodnoga kraljevskoga grada, nastavilo se razdoblje njena intenzivnog razvoja. Grad se tijekom 19. st. širi prema zapadu i rijeci Orpljavi na sjeveru, te izgrađuje obiteljskim kućama duž starih nepravilnih putova i ulica koje prema periferiji imaju pretežito ruralne karakteristike. Oko glavnoga trga formira se jezgra grada s odgovarajućim upravnim, trgovačkim i uslužnim sadržajima. Na istočnomu rubu te eliptične jezgre, podno nekadašnje citadele izgrađen



je novi gradski trg, jedini pravokutni prostor barokne Požega.

Krajem stoljeća Požega je vicinalnom željeznicom povezana sa Siskom. Proširuje se prema kolodvoru i pruži trima pravocrtnim ulicama koje su, dakako, inženjerski trasirane. Grad je tada brojio oko 5 tisuća stanovnika, tj. od 1857. g. porastao je gotovo dvostruko.

* * *

Iz ovoga prikaza gradova kontinentalne Hrvatske izostavljeni su brojni mali i manji gradovi koji, većim dijelom, nisu još imali pravni status ni fizički habitus gradova, kao i oni s većom ili skromnijom kulturno-povijesnom baštinom, koji su stagnirali i nisu sudjelovali u procesima razvoja urbanizma tijekom 19. stoljeća. To se odnosi u prvom redu na manja naselja Vojne krajine, a posebice ona na području Ličke i Ogulinske pukovnije.²¹

JADRANSKA HRVATSKA²²

ADRIATIC CROATIA

ISTRA

ISTRIA

Istarski poluotok na krajnjem zapadu Hrvatske, područje izuzetne urbane baštine, s bezbroj gradina (kastelira), „vječnih malih grado-

²⁰ BEDENKO, 1978.; KEMPF, 1910.; LENTIC-KUGLY, 1977.a

²¹ Za manje gradove v.: Virovitica (FISCHER, 1996.; HORVAT, A., 1958.), Nova Gradiška (FISCHER, 1998.; HORVAT, A., 1955.), Našice (MAJSTOROVIC, 1973.), Otočac (PETRINEC, 1992./93.), Kostajnica (VISIN, 1992.), Kutina (KARAC, V., 2002.), itd.

²² MARKOVIC, J., 2002.; MAROEVIC, 2000.

SL. 12. SLAVONSKI BROD – PLAN PROŠIRENJA GRADA, 1831.
FIG. 12 SLAVONSKI BROD – PLAN OF THE CITY EXPANSION, 1831

va”, kako ih naziva Ana Deanović, i desetak isto tako vječnih, no većih povijesnih gradova, zaostaje u 19. st. u svome privrednom i demografskom razvoju. Austrijske vlasti, jednako kao i one onemoćale Venecije, nisu poticale proizvodne mogućnosti novodobivene pokrajine.

Rasapom feudalnih latifundija i poljoprivrednoga kolonata unutrašnjost vinogradarske i ratarske Istre pada u ekonomsku depresiju, a s njom i svi unutarnji gradovi.

Obalni gradovi, zahvaljujući lokalnom trgovačkom prometu i sitnom obrtništvu, posebice ribarstvu, nalazili su mogućnosti skromnoga, no stabilnoga razvoja. Na hrvatskome dijelu Istre, od polovice 19. st. prosperitetni razvoj pokazuju Rovinj i Poreč, te osobito Pula – kao nova i najveća vojna luka Austro-ugarske Monarhije.

Poreč,²³ poput mnogih povijesnih gradova na Jadranu, gradi svoju novu obalu i proširuje luku rušenjem srednjovjekovnih zidina i kula. Na njihovoj liniji nastaje novo lice grada otvorenog prema moru.

No, jezgra grada – s autentičnom antičkom planimetrijom i svim kulturno-povijesnim slojevima koji su se na nju nataložili – ostaje i dalje nedirnuta. Do kraja stoljeća grad je daleko prešao povijesne okvire, posebice duž prilaznih cesta, a na trgu uz kopnena vrata i baroknu crkvu Gospe od Andela formirao je svoje novo središte.

Rovinj,²⁴ najveći grad na zapadnoj obali hrvatske Istre, s oko 9000 stanovnika, sredinom stoljeća čak gubi svoje pučanstvo forsiranom izgradnjom Pule kao vojnoindustrijskoga središta. Slikovit gusto izgrađeni grad na otoku, što ga kruni sakralni kompleks barokne crkve sv. Eufemije, spojen je još u 18. st. s kopnom.

Na nasutom tlu između Staroga grada i starih predgrada, s monumentalnim franjevačkim samostanom nastat će novo središte. Kada je Rovinj 1873. g. dobio željezničku vezu s Trstom, a s njim i prvu veću industriju, započinje novo razdoblje sve uspješnijeg razvoja grada u 20. st. u punom kontinuitetu njegovih vjekovnih tradicija.

Pula²⁵ je nakon kratke francuske vladavine odlukom Bečkoga kongresa 1815. g., zajedno s Istrom, pripojena Austrijskoj Monarhiji. Već je 1820. izrađen urbanistički plan postojećega stanja s naznakom predviđenih planskih zahvata koji će se dogoditi sredinom stoljeća, kada je Pula postala glavna ratna luka Austrije. Godine 1856. započinje izgradnja vojnoga brodogradilišta na otočiću Uljanik pred gradom i arsenala nešto južnije na nasutom plićaku. Zatvoreni u svoje strogo čuvane vojničke okvire kao zasebne cjeline, ti veliki indu-

strijski kompleksi nisu dirali cjelinu povijesnoga grada koji je tada još bio opasan antičkim i srednjovjekovnim zidinama duž cijeloga svojeg oboda. No, izazivali su nagao porast novoga stanovništva (samo u arsenalu i brodogradilištu radilo je oko 7000 radnika, tj. dvostruko više od broja stanovnika grada početkom stoljeća), a usporedno s time i proširenje na vanjske prigradske prostore.

Do 1876., kada je Pula povezana željezničkom prugom s Trstom i Bečom, izgrađena je čitava obala pred gradom, a na ulazu u Pulski zaljev 1300 m dugačak valobran na Podstinama pretvorio je cijeli zaljev u lučki bazen, branjen brojnim vojničkim utvrdama i topničkim baterijama na okolnim brežuljcima.

Na istočnoj strani grada, uz njegove zidine i glavna gradska vrata, izgrađeni su novi dijelovi grada koji se duž starih ulica i novih, položenih na trasama rimske centurijacije, pružaju prema sjeveru preko rimske Arene sve do željezničke postaje. Već je formirano i novo društveno središte nove Pule neposredno iza zidine i Sergijev slavluk.

Do kraja stoljeća grad se nezadrživo širi i izgrađuje površinu koja, zajedno s predgradima, višestruko premašuje staru povijesnu jezgru. Pula je tada brojila više od 36.000 stanovnika, što je čak deseterostruko više u odnosu na stanje s prvog popisa 1857. g.

Povijesna Pula, uza sve to što je do kraja stoljeća porušen najveći dio njenih zidina, sačuvala je ipak svoj fizički i kulturno-povijesni integritet, te je uz neke manje unutarnje intervencije ostala i dalje životno težište grada, njegov najvitalniji dio.

* * *

U unutarnjem dijelu Istre, tako bogatom povijesnim gradovima i prapovijesnim gradinama (*castelieri*), u ovome letimičnom pregledu treba barem spomenuti tri akropolna grada: Buzet, Motovun i Labin. Kao središta svojih užih regija Buzet se razvija na stočarsko-poljoprivrednoj osnovi, Motovun sumarskoj i vinogradarskoj privredi, a Labin na ugljenim rudnicima. Tijekom 19. st. sva tri grada prelaze okvire svojih srednjovjekovnih zidina i pružaju se duž prilaznih cesta, zapravo „spuštaju” se s vrhova svojih brežuljaka i formiraju nova podgrada u podnožju.

KVARNER

KVARNER

Kvarner je, nasuprot zaokruženoj i geografski homogenoj Istri, disperzna regija i s brojnim

²³ PRELOG, 1957.

²⁴ RUBBI, 1993.; TADIĆ, 1982.

²⁵ RUBBI, 1995.



SL. 13. PULA – PLAN PROŠIRENJA GRADA, 1886.

FIG. 13 PULA – PLAN OF THE CITY EXPANSION, 1886

SL. 14. PULA – ORTOFOTO SNIMKA SREDISTA GRADA S BLOKOVIMA 19. STOLJEĆA

FIG. 14 PULA – ORTOPHOTO OF THE CITY CENTER WITH BLOCKS FROM THE 19TH CENTURY

otocima širom otvorena prema moru. U povijesnom slijedu opće privredne depresije Jadrana otoci i otočna naselja stagniraju usporedno sa stagnacijom Venecije. Ni 19. stoljeće austrijske vlasti nije Rabu, Krku, Cresu i Lošnju, kao ni njihovim povijesnim gradovima, donijelo bitnijih promjena.

Kopneni pojas Kvarnera, s masivom Velebita u zaleđu, aktiviran je tijekom 18. st. tek probijem prvih kolnih cesta.²⁶ Na uskomu obalnom pojasu, od brojnih starih gradova i gradića izdvajaju se Rijeka, Bakar i Senj, koji na tim novim prometnicama grade svoj novovjekni razvoj i prosperitet.

Rijeka²⁷ se u to doba našla u težištu političke i privredne ekspanzije Austrije i Mađarske. Razdoblje prosvjetiteljskog apsolutizma i privrednog merkantilizma donijelo je Rijeci, istovremeno kada i Trstu, status slobodnoga lučkoga grada 1719. godine. Kako je već rečeno, odlučujući su pritom bili imperijalni ciljevi Habsburške Monarhije i njene sustavne penetracije prema Jadranu i istočnome Sredozemlju. Kada je dvije godine nakon carske povelje Rijeka dobila i prvu kolnu vezu sa zaleđem – tzv. Karlovom cestom, započelo je razdoblje sve snažnijeg razvoja grada na ušću Rječine. Blagodati ove nove prometnice osjetili su i susjedni obalni gradovi, posebice Bakar i Kraljevica. Taj povoljni razvoj nije mogla usporiti ni izgradnja Jozefinske ceste koja je

potkraj stoljeća povezala konkurentnu luku u Senju s Karlovcem. Kada je, međutim, 1809. stavljena u promet i treća kopnena cesta – Lujzijana, rivalitet luka na kvarnerskom području bio je okončan u korist Rijeke. Pod stalnim protektoratom Beča i Budimpešte, Rijeka je uz Trst postala najveća luka na istočnoj obali Jadrana. Godine 1873. grad je povezan i željezničkom prugom preko Zagreba s objema prijestolnicama. Tada započinje treća etapa eksplozivnoga razvoja Rijeke.

Grad se još u 18. st. počeo otvarati prema ušću Rječine i svojoj južnoj obali, zamijenivši stare zidine i kule kontinuiranim slijedom građanskih kuća s pročeljima orijentiranim prema rijeci i moru. Sredinom stoljeća uređena je obala i na njoj se gradi prvi red stambenih blokova u punoj dužini južne fronte Staroga grada, formirajući pritom pred gradskim vratima izdužen trg Veliku Konradu (*Corso*) koji će doskora postati novo društveno središte grada.

Prema planu iz 1796. g. nastavlja se nasipavanje mora i gradi nova obala, no sada u dvostrukoj širini i dužini. Na njoj se početkom idućeg stoljeća dižu i novi redovi pretežito četverokatnih blokova, usporednih s onima iz prethodne faze. Formirana je tako poznata panorama Rijeke kao grada koji se nizom reprezentativnih zgrada, pretežito javne namjene, širom otvorio prema moru.

Tridesetak godina kasnije započela je izgradnja golemog lukobrana koji će svojom impozantnom dužinom od gotovo 2 km zakriliti cijeli grad, a njegovu reprezentativnu obalu uključiti u velik lučki bazen površine veće od 50

²⁶ STROHAL, 1935.

²⁷ MAGAŠ, 1997./98.; MATEJČIĆ, 1985.; STRAŽIČIĆ, 1971.; ŽIČ, 1998.; *** 2001.



SL. 15. RIJEKA – PLAN GRADA, A. PIRISI, 1852.
FIG. 15 RIJEKA – CITY PLAN, A. PIRISI, 1852



SL. 16. RIJEKA – ORTOFOTO SNIMKA SREDIŠTA GRADA
S BLOKOVIMA 19. ST.
FIG. 16 RIJEKA – ORTOPHOTO OF THE CITY CENTER
WITH BLOCKS FROM THE 19TH CENTURY

SL. 17. OPATIJA – PANORAMA GRADSKJE OBALE,
PRIJELAZ 19./20. ST.

FIG. 17 OPATIJA – PANORAMIC VIEW OF THE CITY COAST,
TURN OF THE 19TH AND THE 20TH CENTURY



ha. Kao pristanište za sve brojnije i sve veće putničke i teretne brodove te parobrode, ta će reprezentativna obala grada postati poslovna, trgovačko-prometna, lučko-industrijska zona koja će odvojiti grad od mora i potisnuti ga u drugi plan. Kada je potkraj stoljeća nasut i izgrađen krajnji istočni dio obale do usca Mrtvoga kanala i na njoj novo kazalište i gradska tržnica s nizom novih stambenih blokova, bio je to posljednji izlazak grada na more.²⁸ No, izgradnja luke Baroš zatvorila je doskora i taj dio grada.

Iz ovoga letimičnog prikaza izgradnje obalnoga dijela Rijeke, njene lučke i industrijske zone koja se do kraja stoljeća protegla desetak kilometara daleko prema zapadu, jasno se očituje njezin dinamični razvoj kao velikog čvorišta na magistralnim pomorskim i kopnenim prometnicama tadašnje Dvojne Monarhije. Za vrtoglavi razvoj grada sve su inicijative i presudne odluke imale ishodišta u političkim i ekonomskim interesima Mađarske, koja je 1870. godine uključila Rijeku u svoj nacionalni teritorij kao *corpus separatum*.

Grad se tijekom stoljeća gradio, razvijao i rastao onako kako se gradila njegova lučko-prometna trgovačka, poslovna i industrijska obalna zona, te je paralelno s njom poprimao izrazito longitudinalnu planimetriju: željeznička pruga koja je povezala grad s Budimpeštom, a doskora i Bečom i Trstom (1873.), također je nametnula linearni rast Rijeke. Zapadno od Staroga grada sve do kolodvora, a posebice na Dolcu, Brajdi i Zagradu, nastaju citave nove gradske četvrti moderne Rijeke. Grad, međutim, nema regulatorne osnove. Cjelokupnu izgradnju prati i regulira Pravilnik iz 1859. g. Na osnovi parcijalnih planova izgrađen je cijeli komunalni sustav grada: plinifikacija (1850.), kanalizacija (1882.), vodovod (1895.), električna rasvjeta (1895.), te uveden tramvaj (1899.) i dr.

U toj toliko dinamičnijoj fazi razvoja Rijeke raspisan je 1873. natječaj za plan grada, ali bez rezultata – ni jedan prijedlog nije bio prihvaćen. Konačno je urbanistički plan donesen nakon dvadesetak godina usuglasavanja tek 1904. odnosno 1917. g. kao „crveni plan”.²⁹

Uza sve to i brojne unutarnje suprotnosti, Rijeka je u 19. st. izrasla u visokoprosperitetan moderni grad. Gospodarsko, materijalno blagostanje ostavilo je neizbrisive tragove na njenu urbanitetu. Uz vrhunsku inženjerska ostvarenja, osobito ona na izgradnji luke (generalni rukovodilac, inž. A. Hajnal, 1837.-1907.), Rijeka je zablistala remek-djelima klasicističke i postklasicističke arhitekture. Da nabrojimo samo ona najznačajnija: Vojna akademija (1852.) i nešto kasnije Trgovačka i Nautička akademija, Gradska vijećnica, velika Državna gimnazija, otmjena palača „Modelo” (staro Adamicevo kazalište do 1855.), zgrada Filharmonije (1890.), već spomenuto novo kazalište (1885.), kolodvor (1891.), Guvernerova palača, uz brojne poslovne zgrade, privatne palače i luksuzne vile.

Svojim monumentalnim volumenom, reprezentativnim habitusom i historicističkim duhom te ikonografijom – te su zgrade potisnule skroman građanski bidermajer iz prve polovice stoljeća. U njihovoj sjeni Stari je grad stagnirao i usporedno s vrtoglaviim rastom novih gradskih predjela sve je više socijalno i fizički degradirao.³⁰

Sa sjeverozapadne strane Rijeke svi povijesni gradovi i gradići – jednako oni u njenu zaleđu Kastav i Grobnik, kao i oni podno Učke od Vepinca, Lovrana, Mošćenice i Brseća sve do istarskoga Plomina – nastavljaju svoj razvoj temeljen na sitnoj stočarskoj poljoprivredi i vi-

²⁸ Planovi iz toga doba predviđali su nastanak obale s analognom izgradnjom preko delte Rječine sve do Pecina u Susaku (v. plan iz 1796. g. u: *** 1953: 41).

²⁹ MATEJČIĆ, 1985.

³⁰ MATEJČIĆ, 1988.

nogradarstvu. No, potkraj stoljeća na obali počinje razvoj turizma. To se najprije dogodilo u malom ribarskom zaseoku gdje se nalazila benediktinska Opatija, sa samo desetak stanovnika. Već su se sredinom stoljeća tu našle prve vile riječkih „patrona”, a u sedamdesetim godinama i prvi hotel. Godine 1889. Opatija, sada već uredno uređen turistički gradić s oko 2500 stanovnika, proglašena je zimskim lječilištem. Povezana doskora konjskim tramvajem sa željezničkom stanicom Matulji, u predgrađu Rijeke, postala je dostupna bogatoj klijenteli iz austrijskih zemalja.

Znatno proširena sve brojnijim hotelima, raskošnim penzionima, te tada obvezatnim „kursalonima”, Opatija je nosila laskav epitet „zimski Bec”.

Bakar.³¹ Smjestio se na jugoistočnoj strani Riječkoga zaljeva, u dnu slikovita vinorodnog zaljeva. Tijekom 17. i 18. st. Bakar bilježi veći lučki promet od susjedne Rijeke i Senja, iako s lošim kopnenim vezama za tranzitne robe iz zaleđa (drvo, stoka), osobito iz Frankopanskih rudnika i manufaktura (željezo), što je bila osnova njegova prosperitetnog razvoja. Grad je već tada uvelike prerastao okvire povijesne jezgre i lepezastom izgradnjom svoga podgrada sve do mora – *Primorja*, višestruko se povećao. Likvidacija Frankopana i Zrinskih te katastrofalnan potres sredinom stoljeća nisu bitnije poremetili razvoj grada. Reforme Marije Terezije i Josipa II. donijele su mu 1778. status slobodnoga kraljevskog grada i mnoge povlastice slobodne luke, no istovremeno s centralizacijom državne uprave i sve veću ovisnost o Rijeci.

Pomorska trgovina i pomorstvo tijekom prve polovice 19. st. povećava blagostanje grada i njegovih građana. Stalez brodovlasnika *principala*, uz stalež pomoraca, dominira gradom. Na njegovim brodogradilištima do 1882. g. izgrađeno je šezdesetak što većih što manjih drvenih brodova bakarskih brodovlasnika. Razvijeno pomorstvo grada i njegove okolice uvjetuje otvaranje prve nautičke škole na nasoj obali (1849).

Sredina stoljeća zasigurno je još doba najvišeg uspona Bakra: tada je posvećena župna crkva sv. Andrije, najveća novoizgrađena sakralna građevina na tlu Hrvatske. No, to je istovremeno presudna prekretnica u razvoju Bakra. Nakon dosegnutih vrhunaca uskoro slijedi stoljeće stagnacije i postupnog sve većeg zaostajanja. Izgradnjom željezničke veze s Budimpeštom, kada je Rijeka postala emporij mađarskih imperijalnih interesa, usporen je, a doskora i potpuno zakočen razvoj Bakra. Drugi neposredni udarac doživio je grad kada mu je 1880. oduzet privilegij slobodne luke. No isto toliko, ako ne i u još većoj mjeri, bila je



SL. 18. BAKAR – PRECRT KATASTRA, 1862.
FIG. 18 BAKAR – COPY OF THE CADASTRAL PLAN, 1862

presudna pojava brodova na parni pogon. Grad s višestoljetnom pomorskom, lučko-trgovačkom i brodograđevnom tradicijom doživljavao je udarce od kojih se nikada više nije oporavio.

Do kraja stoljeća Bakar ipak nastavlja svoj razvoj u mirnom i samozadovoljnom ritmu maloga pomorskog i činovničkog grada. U to doba čak napreduje na planu kulturnoga i društvenoga života. Izuzetan događaj, s velikim nadama za gospodarski i svekoliki uspon Bakra, bila je izgradnja Pomorske škole 1884. g., kasnije Pomorske akademije, i Narodnoga doma 1891. g. U gradu djeluje tiskara (1877.-1884.), a uz Hrvatsku čitaonicu i nekoliko humanitarnih sportskih i kulturnih udruženja. No, iza tih pozitivnih pomaka i njihovih privida materijalno je stanje Bakra i njegovih građana bilo iz godine u godinu sve teže. Broj stanovnika opada, a prazne i napuštene kuće propadaju, osobito u starim dijelovima grada.

Neposredno se na Bakar nadovezuje Kraljevica, koja je sa dva frankopanska kaštela iz 17.

SL. 19. BAKAR – VEDUTA GRADA, E. MOHORIC, 1863.
FIG. 19 BAKAR – VIEW OF THE CITY, E. MOHORIC, 1863





Sl. 20. ŠIBENIK – PANORAMA GRADSKO OBALJE, KRAJ 19. ST.
 FIG. 20 ŠIBENIK – PANORAMIC VIEW OF CITY COAST, END OF
 THE 19TH CENTURY

st. branila ulaz u Bakarski zaljev. U idućem stoljeću proglašena je „kraljevskom lukom” (otud joj i ime), s brodogradilištem za ratne brodove, a tijekom 19. st. postaje gradić s velikim lučko-pomorskim programom. No kao i Bakar, bez većih mogućnosti za razvoj, ona stagnira do najnovijih vremena.

Dalje prema jugu, povijesni Novi Vinodolski nije tijekom 19. st. zabilježio neke veće inovacije na planu svoje guste urbane strukture, osim što su uklonjene zidine Frankopanskoga grada. Isto se to odnosi i na ostala manja povijesna naselja (Bribir, Lednice), sve do Senja.

Senj,³² povijesni grad sa stoljetnim tradicijama pomoraca i uskoka, snažno je aktiviran izgradnjom Jozefinske ceste što ga je krajem 18. stoljeća povezala s neposrednim zaleđem, a preko Karlovca s cijelom Hrvatskom. Iako još uvijek pod upravom Vojne krajine, grad na toj prometnici postaje sve uspješnija izvozno-uvozna luka.

Razdoblje između 1824. do 1833. zlatno je doba razvoja senjske trgovine. Tada je po nacrtima generala F. Vukasovića obnovljena Jozefinska cesta s novim ulazom u grad, proširena je luka i na obali se grade velika carinska skladišta.

U njegovu brodogradilištu grade se sve veći novi brodovi, a tvornica jedara i konopa radi na njihovoj opremi.

U takvoj privrednoj i političkoj konstelaciji Senj se otvara prema moru, ruši srednjovjekovne zidine, ali ih ne prelazi, a na njihovim temeljima formira se novo lice grada. Unutar grada bogate trgovačke obitelji grade nove kuće, ili pregrađuju i nadograđuju stare. Na skromne barokne interpolacije nadovezuju se isto tako skromne historicističke. Među njima se ističe palača senjske Kapetanije, koja se pregrađuje u Kraljevsku gimnaziju, a Kaštel postaje glasovit *Ozegovicianum*. Monumentalna tvrđava Nehaj je demilitarizirana.

U drugoj polovici stoljeća sve se više osjeća dominantna pozicija Rijeke i njen eksplozivni rast. Zapravo je riječ o imploziji koja je gutala sve ljudske i prirodne resurse u svojem sve ši-

rem interesnom krugu. Kopneni promet na Jozefini je zamro, a zajedno s njime i Senj kao tranzitna luka. Stagnira i broj gradskoga stanovništva.

DALMACIJA

DALMATIA

Dalmacija s najvećom spomeničkom bastionom i urbanom kulturom, koja gotovo nadilazi sve regije na objema obalama Jadrana, doživljava u novovjekim stoljećima istu privrednu deklinaciju kao i ostale, nekad bogate mletačke pokrajine. Procesi opće stagnacije nastavljaju se i pod austrijskom vlašću. Na geografski dalekom jugoistoku moćne Monarhije i izvan užeg interesa vladajućih centara, Dalmacija je bila tek neka vrsta priprepa, u političkom žargonu nazivana *res nullius*.

U sumornim stoljećima nakon blistavoga srednjeg vijeka, gradovi su svojom kamenom arhitekturom uspješno odolijevali „zlim vremenima”. Isto su se tako održale i tisućljetne urbane tradicije. No, opće siromaštvo decimiralo je stanovništvo i degradiralo njihovu socijalnu strukturu. Prosvjetiteljske ideje početkom 19., a defeudalizacija sredinom stoljeća, promovira građanski i pučki sloj koji intenzivno reagira na demokratske, liberalne i preporodne izazove svoga doba.

Zahvaljujući razvoju pomorsko-lučke privrede koja je na jugu Dalmacije kontinuirala obalne gradove, oni postaju nositelji općeg progresa. Nakon što je barok okitio svojom kicenom arhitekturom Zadar, Split i Dubrovnik, svi su povijesni gradovi u većoj ili manjoj mjeri prerasli okvire svojih zidina i bastiona, otvorili se prema moru i svojoj luci, aktivirali predgrada i uključili ih u svoj teritorij. Uza sve inovacije i mjestimična oštećenja, njihova je markantna urbana matrica sačuvala svoj izvorni povijesni integritet. To se u prvom redu i iznad sviju odnosi na Dubrovnik koji u okvirima svojih *Mira* uživa blagodati *splendid insu-*

³² VILIĆIĆ, 1965.; VILIĆIĆ, 1971.

³³ STAGLIĆIĆ, 1988.; STAGLIĆIĆ, 1996.; STAGLIĆIĆ, 2000.

lation i ostaje samostojna cjelina – „Grad bez dodatka”.

Zadar.³³ Kratkotrajna francuska uprava početkom stoljeća nije u gradu ostavila značajna urbanistička i arhitektonska ostvarenja. Zabilježeni su tek zahvati na ozelenjavanju otvorenih prostora grada, u prvom redu njegovih bastiona i bedema. Kultura zelenila inicirana u francuskoj fazi, nastavit će se u Zadru, osobito nakon što je 1868. proglašen civilnim gradom.

Kao glavni grad austrijske Dalmacije Zadar živi isto kao i u mletačkim vremenima – u ritmu glavnoga administrativnog i kulturnog središta. Njegova planska struktura, naslijeđena iz rimskih vremena, ostaje gotovo nedirnutu sve do razvojačenja. U sedamdesetim godinama doživio je prve radikalne intervencije rušenjem gradskih zidina duž jugozapadne obale. Na nasutim prostorima Nove obale izgrađen je niz od 16 markantnih, pretežito četverokatnih stambenih blokova koji su nametljivom historicističkom reprezentativnošću zakrili povijesnu jezgru i formirali novo lice grada po uzoru na slične austrijske zahvate u Trstu i Rijeci. No, iza te fasade grad visoke birokracije i patricija sve je više zaostajao u svome privrednom razvoju.

Potkraj stoljeća slijede intervencije i u dubinu povijesne jezgre novim gradnjama na glavnoj Širokoj ulici i na prostoru nekadašnjega venecijanskog Kaštela, a 1903. g. gradi se u gradu monumentalna sudska palača. Godine 1892. Zadar dobiva uz katedralu i nadbiskupski dvor – neoromanički crkveni toranj koji svojom vertikalom na križanju glavnih ulica postaje vizurna dominanta grada.

Do kraja stoljeća Zadar se već pružio daleko izvan svojih utvrda. Plicaci na dnu uvale Jazine nasipavaju se, a duž prilaznih cesta urbanizira se gradsko predgrađe sa svojim sekundarnim središtem. Grad se širi i prema Arbanasima, gdje je izgrađen velik kompleks nove moderne bolnice. Na suprotnoj strani uvale, duž obale prema sjeverozapadu nastaje brodogradilište i pogon vinarske industrije. No, Zadar kao cjelina ekonomski stagnira. Kao upravno središte Dalmacije raste samo brojem gradskoga stanovništva, koje se penje do 1900. god. na 15.000 žitelja.

Biograd,³⁴ nekadašnji krunidbeni grad i središte starohrvatske biskupije, teško stradava tijekom 17. i 18. st. Ipak, sve do kraja 19. st. sačuvao se veći dio gradskih zidina s kružnim kulama. Tada nastupa opće razaranje. Sve su utvrde uništene početkom novoga stoljeća, zajedno s ostatcima trobrodne bazilike – sta-

re kraljevske stolnice. Drevni je Biograd nestao bez ostataka pod novom izgradnjom.

Šibenik³⁵ ulazi u 19. st. s istom kulturnom baštinom iz prethodnih venecijanskih vremena, ali sa sve većim privrednim zaostajanjem. Njegova se stagnacija očituje, među ostalim, već samom činjenicom što se od sredine 16. tijekom dva iduća stoljeća broj stanovništva nije povećavao. Nakon kratke francuske vladavine, Austrija s Metternichovim apsolutizmom i blokadom trgovačkoga prometa s Bosnom (uz sanitarni kordon) produžuje stagnaciju grada – jednako na privrednom, kao i na društvenom planu.

Godine 1830. grad broji 2600 stanovnika. Tada se ponovno otvaraju trgovački putovi s kopnenim zaleđem i s Bosnom, a morem sve do zapadne obale Jadrana. Uz obrtničku proizvodnju, uslužne djelatnosti i trgovinu postupno se pojavljuju prve manufakture i industrija. Oporavlja se i brodarstvo s jedrenjacima, posebice u susjednom Zlarinu.

Grad je međutim čvrsto opasan srednjovjekovnim zidinama i kulama, na koje su dograđeni renesansno barokni bastioni. Njegova organska gusta fizička struktura podno tvrđave Svete Ane kao akropole, uz brojne palače gradskih patricija i bogatih trgovaca, dobiva i po koju historicističku kuću nekoga viđenijega građana. Socijalna slika grada, polarizirana na nekoliko starih veleposjedničkih obitelji s jedne strane i na pučane (mornare, ribare), radnike i seljake s druge, postupno se počinje raslojavati. Uz brojne unutarnje krize formira se građanski sloj sukladno idejama što ih je nosila revolucionarna 1848. godina.

Druga polovica stoljeća donosi dinamičan razvoj i rast grada. Broj se stanovnika penje na 10.000 potkraj stoljeća. Grad prelazi okvire svojih utvrda, otvara se prema obali i varoškim predgrađima. Porušeni su barokni bastioni s njegove jugoistočne fronte (1864.) sve do crkve sv. Franje, gdje će doskora nastati gradski park. Do kraja stoljeća porušene su zidine i kule s kopnene strane u punoj dužini Staroga Pazara do tvrđave sv. Ane, te veći dio južnih zidina duž obale. Grad je time oštećen za neke povijesne objekte (kula Teodorević pred katedralom), ali njegova je homogena urbana topografija ostala gotovo u cijelosti nedirnutu.

Kulturni i društveni razvoj očituje se izgradnjom kazališta (1870.), osnivanjem Narodne slavjenske čitaonice na Poljani (1866.), izgradnjom četverorazredne škole (1904.), realne gimnazije, pokrajinske bolnice (1883.) i dr.

Privredni rast grada potiče izgradnja željezničke veze sa Splitom preko Perkovića (1877.) i elektrifikacija (1895.) sa snažnom električnom centralom na slapovima Krke. Raste željezničko-pomorski tranzit drva i ugljena pre-



SL. 21. SPLIT – PROKURATIVE S TRGOM I BAJAMONTIJEVOM ČESMOM, KRAJ 19. ST.

FIG. 21 SPLIT – PROKURATIVE WITH THE SQUARE AND BAJAMONTI'S FOUNTAIN, END OF THE 19TH CENTURY

34 *** 1990.

35 MARKOVIĆ, J., 1997.; MARKOVIĆ, J., 1999.

ko nove teretne luke, a u gradu je sve veći broj manufakturnih radionica i trgovina široke potrošnje. Pojavljuju se prve tvornice i industrijska postrojenja.

Trogir,³⁶ grad bogate antičke, srednjovjekovne i renesansne baštine, bilježi tijekom baroknih i postbaroknih vremena relativno skromne arhitektonske i urbanističke inovacije. Kratko razdoblje francuske uprave prodimalo je zidinama opasani grad na otočiću, kao i ostale gradove venecijanske Dalmacije, iz njegove vjekovne obamrlosti. U duhu prosvjetiteljstva zatvaraju se samostani, a otvaraju i grade škole i osnivaju kolegiji čak na razini visokih škola; ruše se stare utvrde, bedemi i bastioni; sprovode higijenske mjere, nasipavaju barustine i plicaci oko grada. Sredinom stoljeća položena je prva kanalizacija (i javni nužnik na obali!), grad se komunalizira, popločuje se glavni trg, zasade se zelene površine duž nasutih dijelova obale.

Grad, međutim, prostorno i demografski stagnira. Kao lokalno trgovačko i obrtničko središte tijekom cijeloga stoljeća nije se brojem stanovnika povećao iznad 3000. Raste samo njegovo predgrađe na suprotnoj obali, na otoku Čiovu, kao naselje težaka i lučkih radnika, koje je 1862. g. povezano s gradom novim kamenim mostom s preklopnim prolazom za brodove. Koprana je strana još uvijek nenaseljena, dobiva kameni most tek 1906. g.

Zahvaljujući prirodno-geografskoj izoliranosti, Trogir je sačuvao svoju povijesnu jezgru i njenu kulturnu baštinu u većoj mjeri od većine jadranskih gradova iako je erozija gradskog patricijata dovela neke ugledne kuće i palače u stanje zapuštenosti i rušenja.

Split,³⁷ Devetnaesto stoljeće u Splitu započinja, kao i u Šibeniku i Trogiru, rušenjem dijelova starih baroknih gradskih utvrda. Za kratkotrajne francuske uprave porušen je izbočeni dio Kastela na obali i jugozapadni polubastioni. Dobivenim materijalom nasuta je pred gradom obala i formiran perivoj, tzv. Marmontovi đardini. Unutar grada porušen je (1813.-1859.) niz kasno-gotičkih kuća na sjeverozapadnoj fronti Narodnoga trga (Trg sv. Lovre), čime je taj prostor znatno proširen, no grad je pritom izgubio nekoliko vrijednih povijesnih zgrada, uključujući i staru Gradsku vijećnicu.

U istom razdoblju nastaju nove trokatnice na obali u nastavku fronte Dioklecijanove palače. Iako je još početkom stoljeća srušen obrambeni bedem – Korta nasuprot Zlatnim vratima, ta su vrata otvorena tek 1857., pa je time uspostavljena neposredna veza povijesne jezgre s obalom.

Uza spomenute graditeljske zahvate, razvoj Splita do sredine stoljeća odvijao se u mirnom ritmu sve važnijega lučkog grada, s broj-

nim brodskim vezama s lukama preko Jadrana i karavanskim putovima s Bosnom. Najveća Turska skela na Jadranu i Veliki pazar donosili su gradu znatne prihode. Zajedno s predgradima, Vela Varoš na zapadnoj strani i Lučac na istočnoj, Split je 1857. g. brojio više od 16.000 stanovnika.

Znatno dinamičniji razvoj zabilježen je istovremeno s izradom prvoga regulacijskog plana grada 1862. Na mjestu porušenoga zapadnog bastiona gradi se krajem desetljeća ugledna Bajamontijeva palača i prvo kazalište, a 1864./65. g. kompleks Prokurativa. Sve veći lučki promet i najava skorog priključivanja na željezničku mrežu potiču izgradnju i uređenje južnoga dijela obale te početak izgradnje velikog lukobrana 1872. g. Kada je 1877. g. Split konačno povezan željeznicom s kontinentalnim dijelom Hrvatske, nastupa razdoblje njegova eksplozivnog rasta. Grad naglo prerasta svoje povijesne okvire i proteže se duž starih cesta prema Poljudu, Solinu i Poljicama. Nastaju brojna nova predgrađa i prve veće industrije, kao npr. tvornica cementa u podnožju Marjana, brodogradilište pokraj Solina i dr. Središnji se dio grada komunalizira i oprema odgovarajućim upravnim, gospodarskim, kulturnim i društvenim ustanovama.

Kao najveći grad Dalmacije (1900. g. brojio je više od 28.000 stanovnika), Split će uskoro postati njena metropola, preuzimajući primat od Zadra.

Korčula³⁸ je sasvim suprotan slučaj. Procesi rasta i razvoja prelaze okvire povijesnoga grada na poluotoku i usredotočuju se sve više na prostore predgrađa Borgo duž zapadne i istočne obale. U 19. st. porušeni su dijelovi gradskih zidina i nekoliko kula da bi se izgradilo veliko lučko pristanište pred gradom s Casinom, uskoro i hotelom. No, fasada grada ostala je u cijelosti sačuvana. Južni glavni ulaz u grad dobiva 1863. nov kameni most. Usporedno s rastom Borga, koji se razvija u novo gradsko središte s odgovarajućim društvenim sadržajima i prvim hotelima, grad na poluotoku stagnira, no i dalje uspješno čuva svoj povijesni integritet.

Dubrovnik,³⁹ katastrofalnim potresom razoren, nakon herojske obnove cvjeta barokom, ali neće više nikada doseći gospodarski uspon ni prosperitet kasnoga srednjeg vijeka i rane renesanse. U 19. st. Republika kapitulira

³⁶ LUCIĆ, 1979.; PIPOVIĆ, 1994.; PIPOVIĆ, 1996.

³⁷ MUJAJIĆ, 1958.; MUJAJIĆ, 1965.; DUPLANČIĆ, 1994./95.; MARASOVIĆ, 1965.; PIPOVIĆ, 1999.

³⁸ FAZINIĆ, 1978.; LUPIS, 1996.; LUPIS, 1998.; LUPIS, 1999.; OREB, 2002.; PEDRIN, 2000.; PIPOVIĆ, 2000.

³⁹ BERSA, 1941.; BERIĆIĆ, 1958.; HORVAT-LEVAJ, 2000.; NOVAK-PROSPEROV, 1987.; PRELOG, 1978.; VUKOVIĆ, 2000.

⁴⁰ NOVAK, 1972.; RAVLIĆ, 1934.

pred Napoleonovom vojskom, a zatim i austrijskom, tako da je utrnulo njeno državničko i političko značenje.

Stamena struktura grada odolijeva „zlim vremenima” opće depresije koja je zahvatila cijelu Dalmaciju. Iako unutar grada još uvijek ima rusevina, životne potrebe zahtijevaju u prvom redu intervencije u gradskoj luci. Zbog dotrajalosti srušena je kula na ribarnici (1853.) i krovište na kuli sv. Ivana (1884.), izgrađena je obala ispred Arsenala (1859.) i novi lukobran – Porporela (1873.). Sredinom stoljeća porušena je stara gotička Vijećnica i podignuta nova općinska zgrada u neorenesansnom slogu.

Još za francuske vladavine predgrade Pile povezano je sa Gružem tzv. Marmontovom cestom, a potkraj stoljeća obilaznicom „Puton oko Grada” i s južnim predgrađem Pločama. Na Pilama ce se izgraditi posta i prvi hotel, a na Placama Velika gimnazija.

Gruž i njegov pitomi zaljev, s brojnim ljetnikovcima u bujnom zelenilu svojih vrtova, preuzet ce postupno funkcije nove gradske luke sa šķverima, modernom obalom, parobrodskim pristajalištima i lućkim skladištima, te s gostionicama i hotelima.

Kada je Dubrovnik 1901. g. dobio željeznićku prugu, prometno, te uskoro i industrijsko znaćenje Gruža sve će više rasti. Ostat ce nedinut samo poluotok Lapad, kao „najljepša šetnica” grada, i otok Lokrum pod Gradom s neogotićkim Maksimilijanovim dvorcem.

* * *

Analognim letimićnim prikazom trebalo bi obuhvatiti i ostale povijesne gradove, posebice Omis, Makarsku i Cavtat na kopnenoj obali, te Rab, Pag i Hvar na otocima.⁴⁰ Njihov urbani i opći razvoj bit ce ukljućen u poglavlje tzv. turistićkog urbanizma 20. st. u sljedećem poglavlju. Gradovi na otocima, nekad važne mletaćke luke, i dalje stagniraju, a osim Korćule našli su se izvan pomorskih prometnica. U kopnenom zaleđu brojni povijesni gradovi također ne sudjeluju u novovjekim razvojnim procesima. Neke će od njih krajem stoljeća aktivirati željeznićka pruga što je Dalmaciju povezala s kontinentalnom Hrvatskom, ali to je tema za iduće stoljeće.

Tijekom dvadeset pet stoljeća urbane kulture na tlu Hrvatske, od grćkogoga Visa i ilirske Salone, u vjekovnim plimama i osekama, velikim usponima i još većim padovima, stoljeća „turskih ratova”, kada su razoreni i upustošeni gotovo svi gradovi u kontinentalnom dijelu zemlje, dok su oni na Jadranu tonuli u opću le-targiju – bila su to razdoblja najtežih iskušēnja. Slijede stoljeća mukotrpe obnove u uvjetima siromaštva, gospodarskih i politićkih kriza, da bi krajem 19. stoljeća Hrvatska i njeni povijesni gradovi ponovno ušli u krug europske opće i urbane kulture kao ravnopravni sudionici.

LITERATURA

BIBLIOGRAPHY

1. AMBRUS, V. (1988./89.), *Osijek na prijelazu u 20. stoljeće*, „Peristil”, 31-32, Zagreb
2. BEDENKO, V. (1975.), *Križevci – razvoj grada*, „Glasilo Arhitektonskog fakulteta”, 3, Zagreb
3. BEDENKO, V. (1978.), *Urbanistićki razvoj Slavonske Požege*, „Ćovjek i prostor”, 2, Zagreb
4. BEDENKO, V. (1993.), *Urbanistićki razvoj Križevaca do sredine 19. stoljeća*, u: Križevci, grad i okolica, Zagreb
5. BERITIC, L. (1958.), *Urbanistićki razvitak Dubrovnika*, Zagreb
6. BERSA, J. (1941.), *Dubrovaćke slike i prilike (1800.-1880.)*, Zagreb
7. CVITANOVIC, Đ. (1978.), *Arhitektura monumentalnog historicizma u urbanizmu Zagreba*, „život umjetnosti”, 26-27, Zagreb
8. CVITANOVIC, Đ. (1979.), *Kulturna i umjetnića baština Karlovca od osnutka tvrđave do 19. stoljeća*, u: Karlovac 1579-1979, Karlovac
9. DOBRONIC, L. (1983.), *Izgradnja Zagreba u XIX. stoljeću i širenje Zagreba (prikaz na osnovu starih planova)*, u: Graditelji i izgradnja Zagreba u doba historijskih stilova, Zagreb
10. DUPLANIC, A. (1994./95.), *Prinos dokumentaciji urbanistićkog razvika Splita od 17. do 19. stoljeća*, „Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske”, 20-21, Zagreb
11. FAZINIC, A. (1978.), *Graditeljska djelatnost u Korćuli XIX. st.*, „Dubrovnik”, 6, Dubrovnik
12. FISCHER, M. (1993.), *Oblikovanje modernog grada*, u: Križevci – grad i okolica, Zagreb
13. FISCHER, M. (1996.), *Oznake urbanistićkog slijeda*, u: Virovitica, izabrane teme, Virovitica
14. FISCHER, M. (1998.), *Znaćajke urbanistićkog razvoja*, u: Nova Gradiška, Nova Gradiška
15. FRANKOVIC, E. (1981.), *Regulatorna osnova Zagreba iz 1865. godine*, „život umjetnosti”, 32, Zagreb
16. FRANKOVIC, E. (1983.), *Gradnja, norme i spomenici*, „Peristil”, 26, Zagreb
17. FRANKOVIC, E. (1988.), *Lenucijeva era*, „Arhitektura”, 205-206, Zagreb
18. FRANKOVIC, E. (1988./89.), *Urbanistićko planiranje u Hrvatskoj na mijeni stoljeća*, „Peristil”, 31-32, Zagreb
19. GACINA, S. (1999.), *Parcelacija gradskog zemljišta u Osijeku i odredbe o izgradnji od 1899. do 1914. godine*, u: Secesija u Hrvatskoj [zbornik], Zagreb
20. GERAC, B. (1990.), *Povijesna urbana cjelina Bjelovara*, „Bjelovarski zbornik”, Bjelovar
21. GORNICIC BRDOVECKI, J. (1952.), *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, Zagreb
22. GROSS, M. (1985.), *Poceci moderne Hrvatske*, Zagreb
23. HORVAT, A. (1955.), *Nova Gradiška, najmladi hrvatski grad*, „Ćovjek i prostor”, 32, Zagreb
24. HORVAT, A. (1958.), *O urbanistićkoj jezgri Virovitice*, „Bulletin JAZU”, 3, Zagreb
25. HORVAT, A. (1960.), *Osvrt na urbanizam Koprivnice*, „Bulletin JAZU”, 2-3, Zagreb
26. HORVAT, A. (1961.), *O Bjelovaru gradu ortogonalnog sistema*, „Bulletin JAZU”, 1, Zagreb
27. HORVAT, A. (1982.), *Osvrt na urbanistićku koncepciju jezgre Križevaca*, „Križevaćki zbornik”, II, Križevci
28. HORVAT, R. (1993.), *Povijest grada Varaždina*, Varaždin
29. HORVAT-LEVAJ, K. (2000.), *Od baroknog klasicizma do neoklasicizma. Stilsko-tipološke transformacije stambene arhitekture Dubrovnika između 1780. i 1900. godine*, „Radovi Instituta za povijest umjetnosti”, 24, Zagreb
30. JURKOVIC, S.; MLINARIC, I. (2002.), *Gradska setališta Hrvatske*, Zagreb
31. KARAĆ, V. (2002.), *Pregled urbanog razvoja i arhitektonske baštine Kutine*, u: Kutina. Povijesno-kulturni pogled s identitetom danasnjice, Kutina
32. KARAĆ, Z. (1994.a), *Osnovna analiza urbanistićko-arhitektonskog razvoja Vukovara. Kompendij dosadašnjih istraživanja*, „Prostor”, 2 (1-2), Zagreb
33. KARAĆ, Z. (1994.b), *Urbanistićki razvoj i arhitektonska baština Vukovara od baroka do novijeg doba (1687-1945)*, u: Vukovar, vjekovni hrvatski grad na Dunavu, Zagreb
34. KARAMAN, I. (1972.), *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb
35. KEMPF, J. (1910.), *Požega. Zemljopisne biljeske iz okoline i prilozii za povijest slob. i kr. grada Požege i požeške županije*, Požega
36. KNEŽEVIC, S. (1992.), *Regulatorna osnova Milana Lenucija za dio Zagreba od željeznićke pruge do rijeke Save iz godine 1907.*, „Radovi Instituta za povijest umjetnosti”, 16, Zagreb
37. KNEŽEVIC, S. (1994.), *Lenuci i 'Lenucijeva potkova'*, „Radovi Instituta za povijest umjetnosti”, 18, Zagreb
38. KNEŽEVIC, S. (1996.), *Zagrebaćka zelena potkova*, Zagreb
39. KNEŽEVIC, S. (2004.), *Urbanistićki razvoj gradova kontinentalne Hrvatske u XIX. stoljeću*, u: Zbornik I. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti, Zagreb
40. KORDA, J. (1954.), *Vinkovci i okolica*, Vinkovci
41. LENTIC-KUGLY, I. (1977.a), *Povijesno-urbanistićki razvoj Slavonske Požege od oslobođenja od Turaka do danas*, u: Požega 1227.-1977., Požega
42. LENTIC-KUGLY, I. (1977.b), *Varaždin – povijesna urbana cjelina grada*, Zagreb
43. LENTIC-KUGLY, I. (2001.), *Zgrade varaždinske povijesne jezgre*, Zagreb
44. LIPOVŠĆAK, Đ. (1979.), *Urbani razvoj Karlovca*, u: Karlovac 1579-1979, Karlovac
45. LUCIC, I. (1979.), *Povijesna svjedocanstva o Trogiru*, Split
46. LUPIS, V. (1996.), *Pabirci za korćulansko XIX. i XX. stoljeće*, „Godišnjak grada Korćule”, 1, Korćula
47. LUPIS, V. (1998.), *O arhitekturi XIX. stoljeća u Korćuli*, „Godišnjak grada Korćule”, 3, Korćula

48. LUPIS, V. (1999.), *Jos o graditeljstvu XIX. i XX. stoljeća na otoku Korčuli*, „Godišnjak grada Korčule”, 4, Korčula
49. MAGAS, O. (1997./98.), *Urbani razvoj Rijeke i Susaka na prijelomu stoljeća*, u: Arhitektura secesije u Rijeci. Arhitektura i urbanizam početka 20. stoljeća 1900.-1925., Rijeka
50. MAJSTOROVIC, S. (1973.), *Nasice kroz 700 g. (1229.-1929.)*, Slavonski Brod
51. MARASOVIĆ, J. (1965.), *Glavne faze urbanističkog razvitka splitske aglomeracije*, „Urbs”, 6, Split
52. MARKOVIĆ, J. (1997.), *Šibenik, jugoistočno pročelje grada: projekt XIX. stoljeća i njegova sudbina u XX. stoljeću*, „Radovi Instituta za povijest umjetnosti”, 21, Zagreb
53. MARKOVIĆ, J. (1999.), *Paleoindustrijska era u razvoju grada Šibenika*, „Radovi Instituta za povijest umjetnosti”, 23, Zagreb
54. MARKOVIĆ, J. (2004.), *Urbanistički razvoj gradova jadranske Hrvatske u 19. stoljeću*, u: Zbornik I. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti, Zagreb
55. MARKOVIĆ, M. (1994.), *Brod*, Slavonski Brod
56. MAROVIĆ, I. (1998.), *Sisak – grad i graditeljstvo*, Sisak
57. MAROVIĆ, I. (2000.), *Gradogradnja i zaštita spomenika u 19. stoljeću na hrvatskoj strani Jadrana*, „Radovi Instituta za povijest umjetnosti”, 24, Zagreb
58. MARUŠEVSKI, O. (1986.), *Izgradnja Zagreba*, u: Iso Kršnjavi kao graditelj, Zagreb
59. MARUŠEVSKI, O. (1993.), *Križevci u 19. st.*, u: Križevci – grad i okolica, Zagreb
60. MATEJČIĆ, R. (1985.), *Razvoj arhitekture u Rijeci*, „Dometi”, 4-5, Rijeka
61. MATEJČIĆ, R. (1988.), *Kako čitati grad*, Rijeka
62. MAŽURAN, I. (1971.), *Osijek*, Osijek
63. MILIĆ, B. (2002.), *Razvoj grada kroz stoljeća, III – Novo doba*, Zagreb
64. MILIĆ, B. (2003.), *Bakar, drevni grad na valovima stoljeća*, Bakar
65. MULJACIĆ, S. (1958.), *Kronološki pregled izgradnje Splita u XIX. i XX. stoljeću (1806.-1958.)*, u: Zbornik društva inženjera i tehničara, Split
66. MULJACIĆ, S. (1965.), *Urbanistički razvoj Splita i regulacioni planovi od početka XIX. st. do 1944. godine*, „Urbs”, 6, Split
67. NOVAK, G. (1972.), *Hvar kroz stoljeća*, Zagreb
68. NOVAK-PROSPEROV, S. (1987.), *Dubrovnik iznova*, Zagreb
69. OREB, F. (2002.), *Korčulanska općina za vrijeme Rafa Arnerija u drugoj polovici XIX. stoljeća*, „Dubrovnik”, 1-2, Dubrovnik
70. PEDRIN, I. (2000.), *Korčula kao gradski organizam u austrijskom i njemačkom putopisu*, „Godišnjak grada Korčule”, 5, Korčula
71. PETRINEC, T. (1992./93.), *Grad Otočac – pregled povijesno-urbanog razvitka*, „Godišnjak zaštite spomenika kulture”, 18/19, Zagreb
72. PETROVIĆ, K. (1972.), *Tvrđava i grad Brod 1715.-1905.*, „Vijesti muzealaca i konzervatora Hrvatske”, 4-5, Zagreb
73. PIPLOVIĆ, S. (1994.), *Fortifikacije Trogira u 19. stoljeću*, „Vartal”, 3, Trogir
74. PIPLOVIĆ, S. (1996.), *Graditeljstvo Trogira u 19. stoljeću*, Split
75. PIPLOVIĆ, S. (1999.), *Preobrazba Splita na razmeđu XIX. i XX. stoljeća*, u: „Grada i prilozi za povijest Dalmacije”, 15, Split
76. PIPLOVIĆ, S. (2000.), *Odras XIX. stoljeća na urbanističku strukturu Korčule*, „Godišnjak grada Korčule”, 5, Korčula
77. PLANIĆ-LONČARIĆ, M. (1986.), *Izgradnja grada do sredine 19. stoljeća*, u: Koprivnica – grad i spomenici, Zagreb
78. PRELOG, M. (1957.), *Poreč – grad i spomenici*, Beograd
79. PRELOG, M. (1978.), *Urbanistički razvoj Dubrovnika*, „Peristil”, 21, Zagreb
80. RAVLIĆ, J. (1934.), *Makarska i njeno primorje*, Split
81. REM, V. (1983.), *Brod*, Slavonski Brod
82. RUBBI, A. (1993.), *Rovinj – urbanitet grada i okolnih naselja*, Rovinj
83. RUBBI, A. (1995.), *Pula – tri tisuće godina urbaniteta*, Zagreb
84. SCHNEIDER, M. (1977.), *Gradovi i krajevi na slikama i crtežima od 1800. do 1940.*, [katalog], Zagreb
85. SLUKAN ALTIC, M. (2003.), *Povijesni atlas gradova, I. sv.*, Bjelovar, Bjelovar
86. SLUKAN ALTIC, M. (2004.), *Povijesni atlas gradova, II. sv.*, Sisak, Sisak-Zagreb
87. SLUKAN ALTIC, M. (2005.), *Povijesni atlas gradova, III. sv.*, Koprivnica, Zagreb-Koprivnica
88. STAGLIČIĆ, M. (1988.), *Graditeljstvo u Zadru 1868-1918*, Zagreb
89. STAGLIČIĆ, M. (1996.), *Klasicizam u Zadru*, Zagreb
90. STAGLIČIĆ, M. (2000.), *Osvrt na graditeljstvo u Zadru od pada Mletačke Republike (1797.) do talijanske okupacije (1943.)*, „Radovi Instituta za povijest umjetnosti”, 24, Zagreb
91. STRAŽIČIĆ, Z. (1971.), *Rijeka, razvoj i suvremeno značenje*, Zagreb
92. STROHAL, R. (1935.), *Uz Lujzinsku cestu*, Zagreb
93. SZABO, GJ. (1940.), *Stari Zagreb*, Zagreb
94. TADIĆ, B. (1982.), *Rovinj – razvoj naselja*, Zagreb
95. VILIČIĆ, M. (1965.), *Povijesno-urbanistički razvoj Senja*, „Senjski zbornik” 1, Senj
96. VILIČIĆ, M. (1971.), *Arhitektonski spomenici Senja*, „Rad JAZU”, 360, Zagreb
97. VISIN, M. (1992.), *Grad Kostajnica. Povijesni urbani razvoj*, u: Hrvatska Kostajnica i Zrin, Zagreb
98. VRANJEŠ-ŠOLJAN, B. (1991.), *Stanovništvo gradova banske Hrvatske na prijelazu stoljeća*, Zagreb
99. VRBETIĆ, M.; SZABO, A. (1989.), *Karlovac na razmeđu stoljeća 1880-1914*, Zagreb
100. VUKOVIĆ, G. (2000.), *Preobrazba Dubrovnika početkom 19. stoljeća*, „Radovi Instituta za povijest umjetnosti”, 24, Zagreb
101. ZRINYI, K. (1902.), *Csaktornya*, Čakovec
102. ŽIĆ, I. (1998.), *Kratka povijest grada Rijeke*, Rijeka
103. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Z. (1996.), *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868.-1918.)*, Osijek
104. *** (1953.), *Rijeka – Zbornik*, Rijeka
105. *** (1976.), *Šibenik*, Šibenik
106. *** (1988.), *Pula sa starih razglednica*, Zagreb
107. *** (1990.), *Biograd i njegova okolica u prošlosti*, Biograd
108. *** (2000.), *Historicizam u Hrvatskoj*, Zagreb
109. *** (2001.), *Arhitektura historicizma u Rijeci*, Rijeka

IZVORI

SOURCES

IZVORI ILUSTRACIJA

ILLUSTRATION SOURCES

- Sl. 1. *** 2000., I: 37
- Sl. 2. *** 2000., II: 468
- Sl. 3. *** 2000., I: 100
- Sl. 4. *** 2000., II: 482
- Sl. 5. LENTIC-KUGLY, 1977: tab. 16
- Sl. 6. *** 2000., I: 198
- Sl. 7. SLUKAN ALTIC, 2003: 152
- Sl. 8. MAROVIĆ, 1998: 57
- Sl. 9. Arhiva Katedre za urbanizam AF
- Sl. 10. FISCHER, 1993: 94
- Sl. 11. *** 2000., II: 538
- Sl. 12. MARKOVIĆ, M., 1994: 218
- Sl. 13. *** 1988: 96
- Sl. 14. Geofoto [web]
- Sl. 15. *** 2001: 70
- Sl. 16. Goefoto [web]
- Sl. 17. *** 2000., II: 565
- Sl. 18. MILIĆ, 2003: 42
- Sl. 19. MILIĆ, 2003: 39
- Sl. 20. *** 1976: 416
- Sl. 21. *** 2000., I: 232

SAŽETAK

SUMMARY

URBAN DEVELOPMENT OF CROATIAN TOWNS IN 19TH CENTURY

A turbulent historical period of the late 18th and the early 19th centuries was marked by the ideas originated in the periods of the Enlightenment and liberal democracy. First it needs to be emphasized that the progressive reforms undertaken by the emperor Joseph II, although lasting for a short time, made a considerable impact on the middle-class Croatian society of the period. Soon the conservative government administration introduced a very rigid centralized system and abolished the reforms. The French occupation of Istria and Dalmatia as well as the formation of the Illyrian counties in the early 19th century facilitated a free flow of revolutionary ideas and deeply affected the late feudal Monarchy. Two decades later these ideas, first suppressed by the Viennese absolutist regime, became the guiding principles of the Illyrian Movement. Besides centralization, the process of an aggressive Germanization imposed by the Austrian bureaucratic administration seriously affected all government bodies, especially in the region named Vojna krajina where large parts of continental Croatia were still separated from the civilian government. The process of Germanization

and Viennese hegemony was opposed and soon replaced by an even more radical Hungarian political expansion and the accompanying process of Hungarization which dominated the Croatian political history until the end of the Dual Monarchy. At the same time, Dalmatia together with the entire Adriatic coast came within the Italian sphere of interest. These facts brought about both by external and the internal political events had a decisive influence on the development of Croatian towns. Each urban agglomeration was affected in terms of its geographical position as well as its cultural and historical heritage and economy.

The 19th century saw a remarkable economic development in Croatia. The guild and craft-based production was growing into industrial manufacture whereas the local shops evolved into a thriving commercial industry. Numerous large commercial and office buildings were put up in all big cities (particularly in Zagreb, Osijek and Rijeka) whereas industrial facilities encompassed large urban zones. By the end of the century a number of industrial out-of-town facilities were built, the examples

being the wood industrial facility in Belišće (1844) and a textile industrial facility in Duga Resa (1884). The coastal area was economically underdeveloped compared to the other parts of the country, the only exceptions being Kvarner and the southern region with Dubrovacko primorje where a centuries-long tradition was superseded by modern maritime and shipbuilding industries.

Urban development ran parallel with economic prosperity. It was particularly evident in the process of developing a better quality urban municipal service together with the introduction of appropriate legal, building and sanitary regulations. The towns in this paper are presented in geographic order starting from Zagreb as the major Central Croatian town followed by the eastern Croatian regions of Podravina and Posavina included in part 1. Part 2 covers Istria, Kvarner, Dalmatia, Dubrovnik and Cavtat. This division is also conditioned by some special features of the towns in each of the mentioned regions and especially by a traditional geo-political division of Croatia into continental and coastal macro-regions.

BRUNO MILIĆ

BIOGRAFIJA

BIOGRAPHY

Prof. emerit. dr.sc. **BRUNO MILIĆ**, dipl.ing.arh., diplomirao je na Arhitektonskom odjelu Tehničkog fakulteta u Zagrebu 1941. godine. Pohada poslijediplomski studij na Urbanističkom institutu Sveučilišta Sorbonne u Francuskoj (1957.-58.). Habilitirao je s radom „Urbanistička i arhitektonska obnova Zadra” (1961.) te doktorirao s disertacijom „Prostorna kvantifikacija visokoškolskih nastavnih i znanstvenih ustanova” (1980.). Od 1950. zaposlen je na Katedri za urbanizam Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu. Kao arhitekt-projektant i urbanist-planer izrađuje brojne arhitektonske projekte, urbanističke planove i nagrađene natječajne projekte. Vodi brojna istraživanja i projekte o proučavanju povijesnoga razvoja gradova. Pod njegovim je vodstvom rađen „Urbanistički atlas povijesnih mjesta i gradova Istre”, a autor je i triju knjiga o razvoju grada tijekom povijesti. Dobitnik je brojnih nagrada, među kojima ističemo: nagrada „Viktor Kovacic” za životno djelo (1988.), nagrada „Vladimir Nazor” za životno djelo (1997.) i nagrada HAZU za znanstvenu djelatnost (1998.).

Professor Emeritus **BRUNO MILIĆ**, Dipl. Eng. Arch., Ph. D., graduated from the Department of Architecture of the Technical Faculty in Zagreb (1941). He attended post-graduate studies in town planning at the Town Planning Institute of the Sorbonne in France (1957-58). His habilitation thesis was „The Urban and Architectural Renewal of Zadar” (1961) and his doctoral thesis „Spatial Quantification of University Institutions for Teaching and Research” (1980). In 1950 he began to work in the Department for Urban Planning of the Faculty of Architecture, University of Zagreb. As architect-designer and town planner he worked on many architectural projects. He was at the head of a large number of research and other projects concerned with the historical development of towns. He was in charge of „Urban Atlas of Historical Cities and Towns of Istria”, and wrote three books on urban development through history. He is the recipient of several awards, including: the Viktor Kovacic Life Achievement Award (1988), the Vladimir Nazor Life Achievement Award (1997) and the Academy Award for scientific work (1998).