

PROSTOR

20 [2012] 1 [43]

ZNANSTVENI ČASOPIS ZA ARHITEKTURU I URBANIZAM
A SCHOLARLY JOURNAL OF ARCHITECTURE AND URBAN PLANNING

SVEUČILIŠTE
U ZAGREBU,
ARHITEKTONSKI
FAKULTET
UNIVERSITY
OF ZAGREB,
FACULTY
OF ARCHITECTURE

ISSN 1330-0652
CODEN PORREV
UDK | UDC 71/72
20 [2012] 1 [43]
1-218
1-6 [2012]



Af

POSEBNI OTISAK / SEPARAT | OFFPRINT

ZNANSTVENI PRILOZI | SCIENTIFIC PAPERS

146-157 **BRANKO METZGER-SOBER** REGULACIJSKI PLAN GRADA RIJEKE
PAOLA GRASSIJA, 1904.

PREGLEDNI ZNANSTVENI ČLANAK
UDK 711.4-122(497.5 RIJEKA)"19"

PAOLO GRASSI'S REGULATION PLAN
OF RIJEKA CITY, 1904

SUBJECT REVIEW
UDC 711.4-122(497.5 RIJEKA)"19"



SL. 1. PANORAMA GRADA RIJEKE S TRSATA, 1897. I 1907.
FIG. 1. PANORAMIC VIEW OF RIJEKA FROM TRSAT, 1897. AND 1907.

BRANKO METZGER-ŠOBER

AKADEMIJA PRIMIJENJENIH UMJETNOSTI RIJEKA
HR – 51000 RIJEKA, SLAVKA KRAUTZEKA BB

PREGLEDNI ZNAJSTVENI ČLANAK

UDK 711.4-122(497.5 RIJEKA)“19”

TEHNIČKE ZNAJSTOSTI / ARHITEKTURA I URBANIZAM

2.01.02. – URBANIZAM I PROSTORNO PLANIRANJE

ČLANAK PRIMLJEN / PRIHVACEN: 16. 2. 2012. / 14. 6. 2012.

ACADEMY OF APPLIED ARTS
HR – 51000 RIJEKA, SLAVKA KRAUTZEKA BB

SUBJECT REVIEW

UDC 711.4-122(497.5 RIJEKA)“19”

TECHNICAL SCIENCES / ARCHITECTURE AND URBAN PLANNING

2.01.02. – URBAN AND PHYSICAL PLANNING

ARTICLE RECEIVED / ACCEPTED: 16. 2. 2012. / 14. 6. 2012.

REGULACIJSKI PLAN GRADA RIJEKE PAOLA GRASSIJA, 1904.

PAOLO GRASSI'S REGULATION PLAN OF RIJEKA CITY, 1904

GRASSI, PAOLO
REGULACIJSKI PLAN
RIJEKA
URBANIZAM

GRASSI, PAOLO
REGULATION PLAN
RIJEKA
URBAN PLANNING

Osvrtom na ekonomski i gospodarski razvoj Rijeke potkraj 19. stoljeca autor ukazuje na potrebu za donošenjem Regulacijskog plana razvoja grada. Dotadašnja graditeljska aktivnost regulirana je samo građevnim pravilnicima. Nakon nekoliko neuspjelih natječaja Regulacijski plan grada Rijeke izradio je 1904. Paolo Grassi, stupio je na snagu 1910. godine, a primjenjivao se do kraja 30-ih godina 20. stoljeca.

This paper is a survey on the economic development of Rijeka city in the late 19th century with emphasis on the need for a plan aimed at the regulation of the city development. Until then the building code was the only means of regulating construction activities. After several competitions had failed, Paolo Grassi developed in 1904 the Regulation plan of the city. It came into force in 1910 and was in operation until the late 1930s.

UVOD¹

INTRODUCTION

Dugoročnost je jedna od bitnih karakteristika planova prostornoga uređenja grada kojima se definira kako će se njegov teritorij najbolje (is)koristiti u nekomu za to predviđenom vremenu. Gradski planeri u procesu takvog planiranja nikada ne mogu biti posve sigurni koliko će njihove namjere biti učinkovite. Budući da se tijekom godina okolnosti razvoja grada znaju mijenjati, prostorno uređenje tako postaje trajna i permanentna djelatnost. Rijeka je svoj posljednji Generalni urbanistički plan usvojila 2007. godine pa je time uz Prostorni plan iz 2003. postao ključni dokument za razvoj Rijeke u sljedećih dvadeset godina. Preostala industrija u gradu koja se bavila proizvodnom djelatnošću u međuvremenu je devastirana te je tako pokrenuto pitanje prenamjene njezinih industrijskih područja. Zbog toga je odjel Gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem pokrenuo proceduru prvih izmjena Prostornoga plana sedam godina nakon njegova donošenja i Generalnoga urbanističkog plana tri godine nakon njegova prihvaćanja, koje su ubrzo i prihvaćene. Urbanisti upozoravaju kako su prihvaćene izmjene usvojene bez ikakve javne rasprave i suradnje s nekadašnjim izrađivačem PPU i GUP-a – Arhitektonskim fakultetom iz Zagreba.²

Danas je Rijeka i dalje stisnuta s mora, u administrativnom zaleđu kao što je nekoć i bila, usporenoga gospodarskog, ekonomskog i urbanog razvoja, postavši gradom u Hrvatskoj koji je izgubio najviše stanovnika od po-

sljednog popisa stanovništva 2011. godine. Iz ovakve situacije proizlazi problem promišljanja prostora Rijeke s jasnom vizijom i strategijom, te sagledavanja njezina sired područja kao jedinstvenoga prostora, a ne kao prostora u kojem se čitaju pojedinačni interesi.

RIJEKA POTKRAJ 19. I POČETKOM 20. STOLJEĆA

RIJEKA IN THE LATE 19TH AND THE EARLY 20TH CENTURIES

Rijeka je krajem 19. stoljeća pa do Prvoga svjetskog rata bila kozmopolitski grad koji je privlačio mnoge investitore i na tisuće radnika zbog razvoja industrije (Sl. 1.). Na njegovim se ulicama svakodnevno čuo, osim hrvatskog i talijanskog, i velik broj drugih stranih jezika. Samo u dvadeset godina, od 1880. do 1900., broj stanovnika Rijeke gotovo se udvostručio. Što je pogodovalo ovakvom razvoju grada? Rijeka je longitudinalno razvijen grad uz Riječki zaljev, stiješnjen na uskomu obalnom pojasu, omeđen strmim stjenovitim brežuljcima na dijelu u kojem se more najdublje uvuklo u europski kontinent (Sl. 3.). Svojim specifičnim položajem unutar Kvarnerskoga zaljeva u kojem kvarnerski otoci okružuju područje grada i luke umanjujući snagu vjetrova s južnog podneblja, Rijeka se odredila kao važan pomorski izlaz iz sirega srednjoeuropskog prostora u zaljev Jadranskoga mora. Rijeka Rječina, njezina brojna vrela, te potoci pitke vode zadovoljavaju potrebe stanovništva i industrijskih postrojenja, koja su u procesu proizvodnje koristila velike količine vode (kožara, tvornica papira, klaonica i dr.). Takvi uvjeti postat će blagodat za naseljavanje i preduvjet za stalan gospodarski razvoj ovoga kraja.³

U građevinskom napretku Rijeke, nakon Hrvatsko-ugarske nagodbe 1868., imali su udje-

¹ Istraživanje ove teme provedeno je tijekom arhivskog istraživanja radi prikupljanja podataka vezanih za pisanje magistarskog rada na temu „Arhitektonski opus Emilija Ambrosinija u Rijeci od 1903. do 1912. godine”. Svrha mu je bila objasniti različite vidove razvoja grada, kao i njegove nagle izgradnje potkraj 19. i početkom 20. st.

² *** 2012.

³ ROGLIĆ, 1953: 10-12

⁴ G. 1868. Rijeka je po drugi put izravno stavljena pod mađarsku krunu kao *corpus separatum*.

⁵ Izgradnja Rijeke kao plod sustavne mađarizacije išla je u tri smjera: od vlade, preko gubernija, gradnjom državnih zgrada i palača te podizanjem brojnih škola; od strane ugarskih željeznica podizanjem kolodvora i zgrada za stanovanje činovništva te od pomorskih brodarskih društava koja su pronašla interese u gradnji luke i njenoj ekspanziji. Mađarski arhitekti angažirani na izgradnji tijekom gotovo dva desetljeća od primorskoga će grada učiniti Rijeku srednjoeuropskim gradom bez mediteranskoga ugodaja. [MAGAS, 2001: 94]

⁶ CRLJENKO, 2009: 8

⁷ PALINIĆ, 2009: 54

la mnogobrojni građevni inženjeri iz Budimpešte i Trsta u doba njezina maksimalnoga ekonomskog procvata i pretvaranja u snažan trgovački centar na sjevernom Jadranu, u kojem građevine podignute u stilu historicizma i secesije predstavljaju njezinu europeizaciju. Hrvatsko-ugarskom nagodbom iz 1868. godine Rijeka se ponovno nalazi u situaciji u kojoj bitne odluke za razvoj grada donose administrativne službe mađarskog dijela Monarhije u Budimpešti⁴ pa će tako u svome urbanom razvoju izgubiti vlastitu, prirodno određenu okosnicu mediteranskoga podneblja preuzimajući izgled srednjoeuropskoga grada.⁵ Krajem 19. stoljeća luka, kao najdinamičniji dio grada i budući nositelj cjelokupnoga gospodarskoga razvitka Rijeke, doživljava velike promjene. Mađarska uprava Rijeke, koja je uz prekide trajala od 1776. do 1918. g., poduzima sve korake kako bi se riječka luka što brže izgradila i postala konkurentna tršćanskoj luci koja je već polako preuzela veći dio pomorskoga prometa i trgovine Austro-Ugarske Monarhije.⁶ Gradska struktura koja je bila ostecena u potresima 1750. i 1751., rušenjem gradskih zidina i zatrpavanjem obrambenih jaraka 1780. (dekretom Josipa II.) bila je spremna na stvaranje novih prostornih rješenja daljnje širenja⁷ grada i luke. Rijeka nije imala prirodnu luku, niti dovoljno ravnoga terena uz obalu, pa ga je trebalo nasipati (Sl. 2.).

Prvi plan takva nasipavanja vidljiv je u Planu Hauptmanna von Benka iz 1766., gdje pred gradskim zidinama na nasutom terenu planira izgradnju dvaju redova blokova zgrada koji su vidljivi i u Planu grada i luke nepoznatog autora⁸ iz 1778. godine. Gnambovim⁹ planovima iz 1778. i 1785. definirat će se cijeli potez grada od Rječine do Korza, kao i Bainvilleovim iz 1843. godine. Njime se trebao stvoriti ravan teren neophodan za potrebe širenja luke i razvoja grada – *Civitas Novae*,

8 MAGAS, 2001: 62

9 Anton Gnamb dolazi iz Trsta u Rijeku 1773. i ostaje sve do 1806. [Žic, 2011: 140]

10 Planovi razvoja: Plan slobodne luke i grada Rijeke kapetana von Benka (1776.) te Plan grada i luke nepoznata autora (1778.). [MAGAS, 2001: 64]

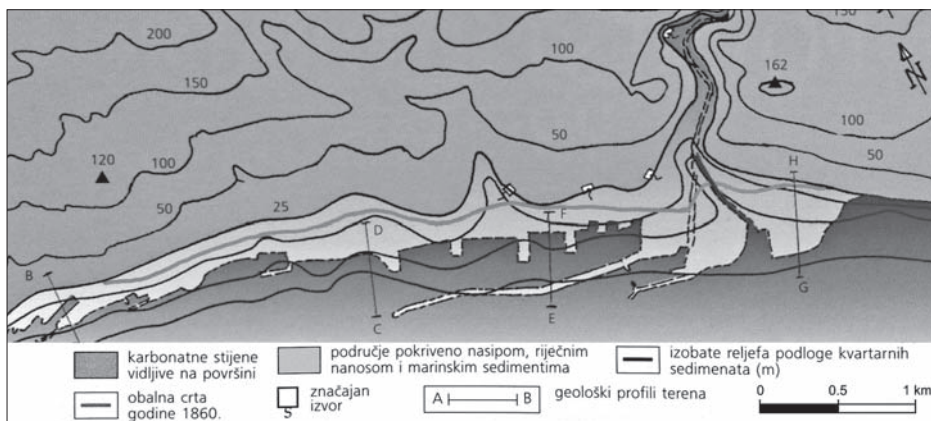
11 Inženjer Hilarion Pascal riječku je luku podijelio na dva bazena: manji (Porto Baros) i veći – svaki sa svojim lukobranom, obalom i gatovima. Pascalov je plan bio koncipirati luku po mediteranskom modelu sa širokim gatovima koji su okomito postavljeni na obale u obliku češlja. [PALINIĆ, 2009: 436]

12 MAGAS, 2001: 82

13 MITROVIĆ, BARBALIĆ, 1953: 42-43

14 CRJENKO, 2009: 9

15 Gradnja Karolinske ceste počinje 1726., a njome se povezuje Karlovac s Bakrom. Jozefinska cesta povezuje Karlovac sa Senjom i građena je od 1770. do 1779. Lujzijanska je cesta građena između 1803. i 1809., a povezuje Rijeku s Karlovcem. [http://lujzijana.com/joomla/index.php?option=com_content&task=view&id=35&Itemid=53, /23.1.2012./]



čime je predviđen nastavak započetih nasipavanja iz 1766. godine, koji se proširuje i raste blokovskom izgradnjom na istočni dio grada.¹⁰ Bainvilleov plan iz 1843. te nedatirani između 1862. i 1871. godine (Sl. 4.) obuhvatio je i izgradnju lučkog akvatorija sa zaštitnim lukobranom, novim površinama zidane obale, gatovima za pristajanje brodova, manipulativnim i skladišnim prostorima.

Riječku luku proširuje francuski graditelj Hilarion Pascal¹¹ polasku u Rijeku 1870. godine izradivši projekte njezina proširenja 1880. i 1884. Do početka 20. stoljeća završen je lučki bazen površine 52 ha, zatvoren lukobranom dužine 1740 m, s prostranom skladišno-manipulativnom obalom i postrojenjima željeznickoga kolodvora¹² (Sl. 5.).

Statistički, od 1867. do 1914. promet brodova u Trstu povećan je za šest puta, dok se kroz proširenu i moderniziranu riječku luku umoglo čak trideset puta.¹³ Rijeka se 1905. godine kao glavna mađarska luka i najveća na istočnoj obali Jadrana izdigla na visoko deseto mjesto po ukupnom prometu među europskim lukama.¹⁴

Dovršetak željeznickih pruga koje su Beč i Budimpeštu izravno povezali s Rijkom, uz cestovne veze Karoline, Jozefine i Lujzijane,¹⁵

SL. 2. GEOLOŠKA KARTA PRIOBALNOG PODRUČJA I PODMORJA RIJEKE S PRIKAZOM TERENA NASTALIM NASIPAVANJEM
FIG. 2. GEOLOGICAL MAP OF RIJEKA COASTAL AREA AND THE SEABED WITH A TERRAIN MADE BY LAND DEPOSIT

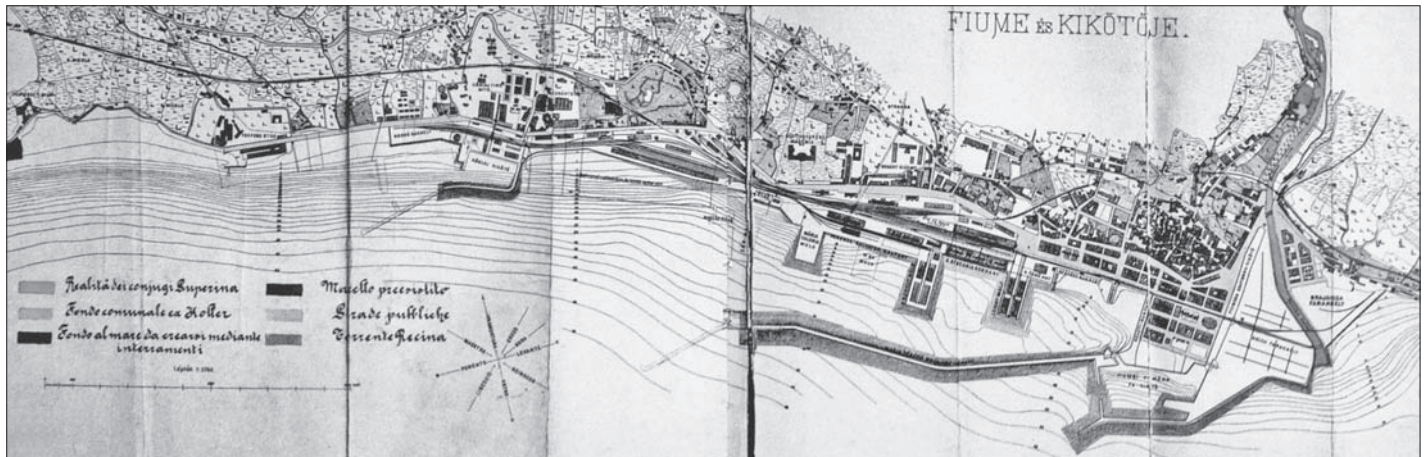


SL. 3. RELJEFNA KARTA S PRIKAZOM RIJEČKOGA CORPUS SEPARATUMA KOJU JE IZRADIO ENRICO BOMBIG (1858.-1922.), DUGOGODIŠNJI RIJEČKI NASTAVNIK I KARTOGRAF
FIG. 3. RELIEF MAP WITH CORPUS SEPARATUM (RIJEKA) MADE BY ENRICO BOMBIG (1858-1922), TEACHER AND CARTOGRAPHER

SL. 4. JOSEF BAINVILLE: PLAN RAZVOJA RIJEKE I LUKE, NEDATIRANO, IZMEĐU 1861. I 1871.

FIG. 4. JOSEF BAINVILLE: DEVELOPMENT PLAN OF RIJEKA AND THE PORT, UNDATED, BETWEEN 1861. AND 1871.





SL. 5. PLAN RIJEKE I RIJEČKE LUKE POČETKOM 90-ih GODINA 19. STOLJEĆA, PRIKAŽUJE PREDVIĐENO I UČINJENO
 FIG. 5. PLAN OF RIJEKA AND ITS PORT IN THE EARLY 1890s, SHOWS WHAT WAS PLANNED AND ACCOMPLISHED

daljnji je preduvjet njezina razvoja. Potvrda strateške vrijednosti riječkoga područja u europskim razmjerima vidi se u jedinstvenom slučaju iz željezničke povijesti u kojem se iste godine do nekoga mjesta otvaraju dvije željezničke pruge.

Prvu prugu koja je spojila Rijeku s Trstom i Bečom 25. 6. 1873. gradilo je Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica. Drugu, koja je četiri mjeseca kasnije Rijeku preko Karlovca spojila sa Zagrebom i Budimpeštom, gradile su Ugarske državne željeznice. Izgradnja željezničkog sustava unutar Rijeka bila je u čvrstoj vezi i s izgradnjom nove, moderne luke. Na to ukazuje i Bainvilleov plan koji osim proširenja postojeće luke planira i trasu željezničke pruge kroz grad, koja će Rijeku dovesti do njezine najveće urbane preobrazbe. Izgradnja željezničkih pruga prema Rijeci odredila je njezinu razvojnu budućnost, kao i budućnost širega kraja. Rijeku je potaknula na gospodarskom planu jačanjem tranzitnih lučkih aktivnosti,¹⁶ trgovačke razmjene, parobrodskog pomorstva, industrijskog razvoja i znatnijim priljevom turizma.

Izgradnjom popratne infrastrukture (električna rasvjeta 1881., kanalizacija 1882., električna centrala za potrebe luke i željeznice 1890., gradski vodovod 1895., električni tramvaj do Opatije i Lovrana 1899.) riječka će industrija,¹⁷ uz luku, postati glavna gradska djelatnost. Industrija će bilježiti brzi razvoj, a time i omogućiti ekonomski prosperitet grada i njegov urbani rast.

Još sredinom 19. stoljeća riječka industrija činila je 50% cjelokupne industrije Hrvatske, a ulaskom u prvo desetljeće 20. stoljeća izdvojilo se šest vodećih industrija – brodogradiliste, rafinerija nafte, tvornica torpeda, duhana i papira, ljuštionica riže – u kojima je svakodnevno na posao dolazilo 54.000 radnika iz Rijeka i bliže okolice.¹⁸

PAOLO GRASSI I REGULACIJSKI PLAN RIJEKE

PAOLO GRASSI AND REGULATION PLAN OF RIJEKA

Nagli gospodarski razvoj Rijeka potaknuo je reorganizaciju gradske uprave i natječaje za donošenje prvih regulacijskih planova i novih građevnih pravilnika. Za gradonačelnika Rijeka 1872. godine izabran je vojni inženjer Giovanni Ciotta koji je osnovao Tehnički ured grada iz redova domaćih i stranih inženjera izabranih javnim natjecanjem već iste godine.¹⁹ Želeći razvoju grada pristupiti na sustavan i planski način, 1873. raspisuje natječaj²⁰ za izradu *Generalnoga plana proširenja, regulacije i distribucije grada Rijeka*, od kojeg je u Državnom arhivu ostao sačuvan samo program. Njime se htjelo suzbiti započeto stihijsko širenje grada. Programom su sudionicima natječaja dani naputci vezani za obnovu postojećih cesta i otvaranje novih pravaca, rekonstrukciju vodovoda i kanalizacije, prijedlozi lokacija za gradnju javnih zgrada. Raspišivačima će biti zamjerene pogrešne geodetske podloge.²¹ Takav će propust rezultirati utopističkim rješenjima. To zaključujemo iz jedinoga sačuvanog plana *Fiume Prospera*²² ne-

¹⁶ Kako bi se osigurao potreban teren za smjestaj lucko-željezničkog pogona, u blizini Rijeka otvoreni su brojni kamenolomi i poduzeta velika nasipavanja koja će proširiti obalu za 100 do 200 metara. [PALINIĆ, 2009: 436]

¹⁷ U zapadnom dijelu grada i obale, koja je omogućavala pristajanje jedrenjaka i iskrcaj njihovih roba, podižu se krajem 18. i početkom 19. st. prve riječke tvornice. G. 1843. Rijeka broji 62 manje i veće tvornice, od kojih su 22 bile tvornice brodova, tzv. skverovi. [MARKOVIĆ, 2001: 127]

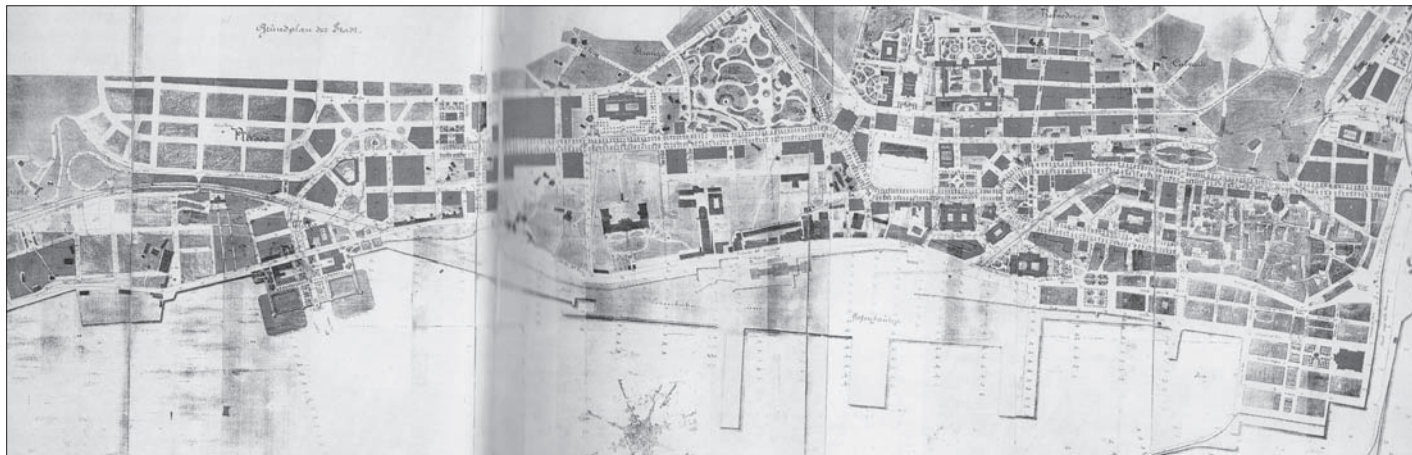
¹⁸ ČRLJENKO, 2009: 12

¹⁹ LOZZI-BARKOVIĆ, 1998: 159

²⁰ *** 1873.

²¹ Predočeni netočni visinski podatci gradskoga teritorija u natjecajnoj podlozi uvjetovali su nesklad sa stvarnim prilikama na terenu. [MAGAS, 2001: 76-78]

²² Fiume prospera predviđa neizvedivu središnju prometnicu grada koja je trebala biti široka 30 m s 4 reda stabala i prostirati se cjelokupnom dužinom gradskoga perimetra. [LOZZI-BARKOVIĆ, 1998: 159]



poznatog autora (Sl. 6.). Iako urbanistički plan tada nije donesen, grad će se zahvaljujući mađarskom kapitalu i ambicijama gradske uprave nastaviti intenzivno izgrađivati. Da bi se na neki način širenje grada ozakonilo, zadržan je na snazi Građevni pravilnik iz 1859. godine,²³ a za izgradnju pojedinih zgrada ili četvrti povremeno su se znala donositi zasebna rješenja unutar Tehničkoga ureda.²⁴

Kako se planovi regulacije i proširenja grada uglavnom rade u ciklusu od dvadeset i pet godina i kako plan iz 1873. godine nije uspio, ubrzani rast Rijeke uskoro više neće moći podnositi nedostatak Generalnoga regulacijskog plana. Novi regulacijski plan bit će naručen od Tehničkoga ureda grada 1898. godine i odmah se krenulo s predradnjama oko priprema za njegovo donošenje. U višegodišnji proces nastajanja novoga Regulacijskog plana uključena je nekolicina djelatnika Tehničkog ureda grada pod stručnim vodstvom inženjera Paola Grassija.²⁵ Paolo Grassi, rodom iz okolice Kopra,²⁶ zapošljava se u Tehničkom uredu 1896. godine. U Rijeku dolazi iz Trsta, u kojem je radio u Pomorskoj upravi nakon završenog studija u Grazu. Rijeka kao grad u usponu očito je bio privlačan

23 GLAVOČIĆ, 2001: 118-120

24 Kako bi Tehnički ured azurirao svoje djelovanje, izrađivao je i ovjeravao projektne dokumentacije, nadzirao gradnju i aktivno sudjelovao u realizacijama. Za propitivanje izvedaba vanjskog izgleda zgrada imenovao je Komisiju za pročelja koja je prihvaćala, odbijala i predlagala izmjene. Da bi rok izvedbe bio što kraći, Komisija je zahtjeve odobravalala po kratkom postupku, ne izazivajući zaštoje. [MAGAS, 1997: 58]

25 Umjesto inženjera Paola Grassija, zbog preuzetosti oko poslova vezanih za studij Regulacijskog plana, u odjel za geodetska mjerenja 1900. dolazi Enrico de Emili kojeg će 1901. zamijeniti inženjer Giovanni Rubinich.

26 Roden je 1867. godine, a diplomirao je u inženjerstvu u Grazu 1894. Umro je u Trstu 1954. godine.

27 Regulacijski plan grada Rijeke je naziv koji se javlja u stručnoj literaturi, a odnosi se na Grassijev plan koji u potpunosti nije pronađen. Vidi: LOZZI-BARKOVIĆ, 1998: 157.

28 MAGAS, 1998: 52

mladomu Paolu Grassiju koji na ovome prostoru pronalazi mogućnost brže osobne afirmacije. Za potrebe novoga Regulacijskog plana izvršena su detaljna geodetska mjerenja koja su počela u prosincu 1899., a trajala su tri godine. Prva topografska mjerenja grada Rijeke izvršena su još 1888. kada je izmjereno tadašnje gradsko područje kojega su granice bile: Fiumara – Tvornica duhana – morska obala – Pomerio. Nova mjerenja proširit će se izvan granica prvotnoga na nova područja Kalvarije, Belvedera, Rastocina, Škurinja i Turnića kako bi se mogla planirati dinamika izgradnje od središta prema periferiji. Time je površina obuhvaćena ovakvim mjerenjem bila pet puta veća od one izmjerene 1888. godine.

Regulacijski plan Rijeke Paola Grassija²⁷ dovršen je 1904. godine i sastojao se od prikaza (Sl. 7.) i popratnoga teksta. Natječajni program iz 1873. godine, u kojem su se nalazili naputci o namjerama i ambicijama tadašnje gradske uprave, posluzio je Paolu Grassiju kao okosnica njegovu programu. Njime je bila predviđena sanacija prometne infrastrukture, rekonstrukcija postojećih prometnica, otvaranje novih bulevara, nova gradska vodovodna mreža i kanalizacija, kao i lokacije i izgradnja 'stabilimenti pubblici' (javnih zgrada).²⁸ U uvodnome dijelu Regulacijskog plana Grassi se osvrće na natječaj iz 1873. godine smatrajući ga preambicioznim. Uvida njegov najveći problem jer su ga mnogi sudionici – kreirajući ga u svojim uredima bez uvida u konfiguraciju terena, a na temelju Programa – projektirali 'nestvarno'.

Okvir Grassijeva plana čini nekoliko ulica koje su trebale povezati središte grada s njegovom pariferijom (Sl. 8. i 9.). Širenje grada na zapad planirano je s nekoliko ulica: Via Volosca (Industrijska), Via Germania (Vukovarska) te Via Francesco Deak i Via Risorta (1. maja); prema sjeveru – Via della Salute (Laginjina) i Via del Calvario (Kalvarija). Tu se posebno ističe Via del Belvedere superiore (Tizianova) kao cesta koja će spajati Drenovu i Kozalu s Rijekom, a

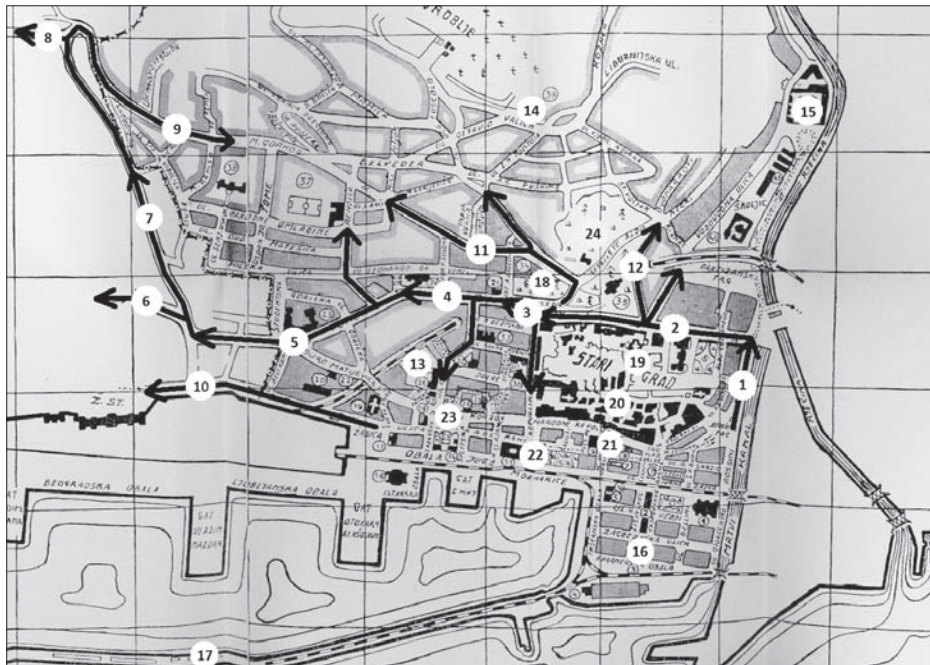
SL. 6. NATJEČAJNI PLAN FIUME PROSPERA NEPOZNATOG AUTORA, 1874.

FIG. 6. COMPETITION PLAN FIUME PROSPERA OF UNKNOWN AUTHOR, 1874.

SL. 7. NASLOVNICA IZVJEŠTAJA O PROJEKTU I REGULACIJI PROŠIRENJA GRADA RIJEKE, TZV. REGULACIJSKOG PLANA PAOLA GRASSIJA

FIG. 7. FRONT COVER OF REPORT ON PROJECT AND REGULATED GROWTH OF RIJEKA CITY, THE SO-CALLED REGULATION PLAN DEVELOPED BY PAOLO GRASSI





SL. 8. PAOLO GRASSI: PLAN GRADA RIJEKE – PODRUČJE I. RAJONA (KARTOGRAFIJA IZ PEDESETIH GODINA 20. STOLJEĆA):
 A) PLANIRANE NOVE ULICE I ŠIRENJE POSTOJEĆIH NOVIM PRAVCIMA: 11 – VIA DELLA SALUTE, 12 – VIA DEL CALVARIO, 10 – VIA FRANCESCO DEAK, 6 – VIA GERMANIA, 7 – VIA RISORTA, 9 – VIA DEL BELVEDERE SUPERIORE, 8 – VIA VALSCURIGNE
 B) GRADSKA OBILAZNICA: 1 – VIA FIUMARA, 2 – VIA DEL CASTELLO, 3 – PIAZZA GIUSEPPE, 4 – VIA POMERIO, 5 – VIA GIUSEPPE PARINI
 C) ARHITEKTONSKI TRGOVI: 18 – PIAZZA GIUSEPPE, 19 – PIAZZA GRIVICA, 23 – PIAZZA ELISABETA, 22 – PIAZZA ADAMICH, 21 – PIAZZA ANDRASSY, 20 – PIAZZA DELLE ERBE
 D) ZGRADE JAVNE NAMJENE (OSTVARENO): 2 – SUDBENA PALAČA I ZATVOR, 14 – CRKVA SV. ROMUALDA I SVIH SVETIH, 18 – GUVERNEROVA PALAČA, 15 – KLAONICA, 16 – RIBARNICA, 17 – KUPALIŠTE QUARNERO, 13 – TEATRO FENICE
 E) PARKOVI I PERIVOJI: 24 – PARCO ARCIDUCALE

FIG. 8. PAOLO GRASSI: PLAN OF RIJEKA CITY – FIRST DISTRICT (MAPS FROM 1950S):

- A) PLANNED NEW STREETS AND THE EXPANSION OF THE EXISTING ONES IN NEW DIRECTIONS: 11 – VIA DELLA SALUTE, 12 – VIA DEL CALVARIO, 10 – VIA FRANCESCO DEAK, 6 – VIA GERMANIA, 7 – VIA RISORTA, 9 – VIA DEL BELVEDERE SUPERIORE, 8 – VIA VALSCURIGNE
 B) CITY RING ROAD: 1 – VIA FIUMARA, 2 – VIA DEL CASTELLO, 3 – PIAZZA GIUSEPPE, 4 – VIA POMERIO, 5 – VIA GIUSEPPE PARINI
 C) ARCHITECTURAL SQUARES: 18 – PIAZZA GIUSEPPE, 19 – PIAZZA GRIVICA, 23 – PIAZZA ELISABETA, 22 – PIAZZA ADAMICH, 21 – PIAZZA ANDRASSY, 20 – PIAZZA DELLE ERBE
 D) PUBLIC BUILDINGS (BUILT): 2 – COURT PALACE AND PRISON, 14 – ST ROMUALD AND ALL SAINTS' CHURCH, 18 – GOVERNER'S PALACE, 15 – SLAUGHTERHOUSE, 16 – FISHMARKET, 17 – QUARNERO PUBLIC BATHS, 13 – TEATRO FENICE
 E) PARKS: 24 – PARCO ARCIDUCALE

isto tako ostvariti i novi pravac za Škurinje (Via Valscurigne). Tako je Grassi povećao broj glavnih ulica između donjega grada (*citta bassa*) i dijelova grada na uzvisini (*l'altipiano*) ne bi li ih povezo u organsku cjelinu.²⁹ Najvažnija ulica kojom bi se povezal periferno područje grada sa središtem jest tzv. Via di circonvallazione (gradska obilaznica). Gradska obilaznica počeo će se graditi 1906. godine, a čine ju Via Fiumara (Fiumara), Via del Castello (Žrtava fašizma), Piazza Giuseppe (Muzejski trg), Via Pomerio (Pomerio) i Via Giuseppe Parini (Fiorela la Guardia). Gradnja zaobilaznice zaustavljena je na mjestu spajanja Via Germanije (Vukovarska) i novoga cestovnog pravca za Škurinje Via Risorta (Ulica 1. maja). Završetak obilaznice planiranim trgov uz Pomorsku akademiju (KBC) nije ostvaren. Da bi se on realizirao, trebalo je prometnicom presjeci teren Tvornice duhana, a to prema autorovim riječima trenutačno nije bilo moguće, ali će se morati dogoditi u bliskoj budućnosti.³⁰

Značenje ove obilaznice za Rijeku doista je veliko jer se njome gradski promet preusmjerava prema brijegu, ostavljajući obalu, zbog potreba luke, slobodnom za prijevoz teškoga tereta. Grassijevi cestovni potezi određeni Planom postat će zakonitost buduće izgradnje. Građevine koje će s vremenom zaposjedati prazne građevne parcele uz nove cestovne pravce nastaviti će zacrtano urbanističko načelo, ostvarujući tako harmoniju cjeline gradskoga tkiva visoke kulture življenja. Jedan od najvećih doprinosa u urbanome razvoju Rijeke vidi se u formiranju naselja na brdovitom zaleđu središta grada. Brdovito zaleđe, ograničavajući čimbenik širenja grada na prijelazu stoljeća, postat će poligonom za suvremene graditeljske realizacije.

Realizirati prometnu mrežu na brdovitom zaleđu Rijeke nije bio lak zadatak. Od središta Rijeke do Kozale preko Belvedera ili do Rujevice preko Podmurvica trebalo je svladati i do stotinjak metara nadmorske visine u terenu. Zmijolikim vođenjem prometnica smanjivani su nagibi trasa, iako se na nekim mjestima uobičajena strmina ulica nije mogla izbjeći poput Via della Salute (Laginjina; Sl. 10.). Prometno otežano povezivanje visinski razdvojenih područja grada prošarat će se i pješackim strmim putovima u kombinacijama sa skalnadama koje će postati i elementom prepoznatljivosti riječkoga urbaniteta (Kalvarija, Pomerio, Brajda, Belveder). Poneke će riječke ulice imati osjetne nagibe od 6 do 16%, te su porastom njihove širine rasle i teškoće njihova spajanja i križanja. Grassi ih rješava dubokim iskopima i visokim potpornim zidovima, a njihovo generalno rješenje vidi u formiranju panoramskih ulica, odakle će se pružiti pogled na grad i more (Sl. 11.). Dimenzioniranje ulične mreže i tipologija izgradnje razmatrana je u kontekstu minimalnoga i poželjnoga osuncanja i osvjetljenja stambenoga prostora.

Razradene su i kategorizirane gradske prometnice te je određena maksimalna visina građevina uz njih,³¹ od kojih će se odstupati jedino na teskim i strmim terenima uz smanjenje profila ulica. Tako će blokovska izgradnja maksimalne iskoristivosti gradskoga zemljišta centra grada na njezinu brdovitom zaleđu naci zamjenu u kaskadnom uzdizanju višekatnica u paralelnim nizovima, formirajući prepoznatljivu longitudinalnu vedutu grada. Zbog osjetnih nagiba prometnica temeljenju zgrada pristupit će se širokim iskopom koji će kod južno orijentiranih parcela dovesti do ukopavanja donjih dijelova zgrade i najčešćega pristupanja istoj mostnim ulazom. Kod sjevernih se često rješava odmaknutim potpornim zidom koji na taj način oslobađa straznja pročelja.

Opsirna analiza vrjednovanja kao križanja i mjesta odmora u kretanju gradom dana je trgovima. Označeni građevinom, koje je uloga

²⁹ GRASSI, 1904: 20

³⁰ Autor navodi da će se Tvornica duhana zbog vrijednosti terena na kojem se nalazi u budućnosti morati premjestiti na primjereniju lokaciju kako bi se on mogao iskoristiti za gradnju '*ricchi edifizii*' ('bogatih građevina'). [GRASSI, 1904: 17]

³¹ Propisano je da glavne ulice budu široke 15 m (4 traka sa po 2,5 m i 2x2,5 m pločnika), sekundarne 12 m, a zgrade uz njih smiju biti visoke maksimalno 1,5x širina ulice. U predjelima blokovske izgradnje sugerirano je da se radi kvalitetnijeg osuncanja ulica proširi na 13,5 m kod visina izgradnje prizemlje +4 kata, a kod visine prizemlje +3 kata na 11 m. [GRASSI, 1904: 10]

³² LOZZI-BARKOVIĆ, 1998: 170

³³ „La nuova Fiume, durante tutto lo studio, l'abbiamo immaginata sempre vista dalla distesa che sta dinanzi, dal mare. A questo essa dovrà presentare la sua piu bella, piu imponente facciata, simile ad un edificio che veste il

bila naglasiti dosegnutu razinu kulture i blagostanja, trgovci su također bili važna točka u gradskoj fizionomiji – točka orijentacije zahvaljujući upečatljivu vizualnom dojmu. Priroda terena ograničila je broj i veličinu trgova, no radi podizanja opće estetske razine grada posvećuje im se osobita pozornost.³² Grassi postojeće i buduće trgove klasificira na: arhitektonske (gradske) – Piazza San Vito (Trg Grivica), Piazzetta del Duomo – Piazza Andrassy (Poštanski prolaz), Piazza Elisabeta (Jadranski trg); trgove – tržnice (trgovacke) kao Piazza delle Erbe (Koblerov trg) i trg ispred klaonice i nove ribarnice; trgove za rekreaciju i igre (dječja igrališta) kao trg ispred Komunalne vojarne (Ulica I. Filipovica) ili u zavalini uz Škurinjski potok (Potok). Od svih trgova autor izdvaja arhitektonski trg – Piazza Adamich (Trg Republike Hrvatske) kao mjesto susreta stranaca s Rijekom koji dolaze morskim putem. Grassi je posebnu važnost davao panorami nove Rijeke promatrane s mora. Njezin je izgled trebao biti najdolicinije predstavljen, budući da je za nj Rijeku grad reprezentativnih pročelja koja okružuju more – njezin najljepši trg.³³ Vrijednim manifestom arhitekture drži i Piazzu Giuseppe (Muzejski trg), planirajući njezinu regulaciju gradnjom riječke obilaznice kako bi postala respektabilna urbanističko-arhitektonska cjelina uočljiva s Piazze Adamich jer to dolikuje prvom dojmu o gradu kojemu se prilazi s morske strane³⁴ (Sl. 12.).

Osim nedostatka pogodnih terena za trgovce i nova šetalista osjećala se oskudica i javnih perivoja zbog stjenovita riječkog podneblja. Grassi je smatrao kako bi Gradskom parku (Giardino Pubblico) i Parku nadvojvode Josipa (Parco Arciduciale) trebalo planirati osmišljeniju uporabu. Prijedlogom parcelacije dijela parka iz 1907. godine³⁵ predložena je izgradnja dvaju objekata javne namjene uz Guvernerovu palaču – državne gimnazije i Casina Patriottico, čemu se Grassi glasno usprotivio. Ustvrdio je da Guvernerova palača treba ostati jedno od središta urbane strukture na zelenoj pozadini Piazze Giuseppe.³⁶

lato prospettante sulla piazza delle piu ricche forme architettoniche. [GRASSI, 1904: 41-42]

34 GRASSI, 1904: 41

35 HR-DARI, JU 51, kut. 152, br. 156/1907.

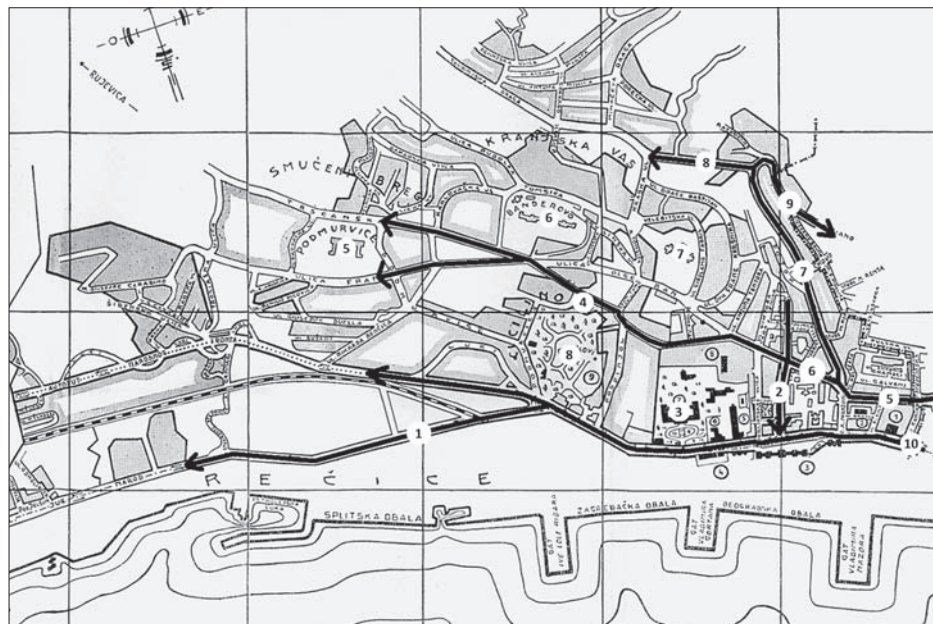
36 Guvernerovom palačom Alajosa Haussmanna iz 1893.-1896. započela je urbanizacija predgradskoga prostora brdovitoga zaleđa. Na njezinom mjestu Programom natječaja iz 1873. zamišljen je gradski park – vidikovac.

37 „... da noi abbiamo un altro rigeneratore dell aria, prezioso, inesauribile, il nostro mare...” [GRASSI, 1904: 33]

38 GRASSI, 1904: 28

39 Prilike u Rijeci se uspoređuju s jugom Italije gdje se balkoni s posebnom pozornošću ukrasavaju cvijećem. U Rijeci se na taj način malo razmišljalo pa su viseci vrtovi (*giardinetti pensili*) postojali samo na dvije, tri gradske zgrade. [*** 1909.]

40 GRASSI, 1904: 41



Riječki nasadi trpjeli su zbog vječita manjka novca u gradskom proračunu i opsežnih komunalnih zahvata koji su ponekad zahtijevali uklanjanje drveća, pa i drvoreda. Predviđenih perivoja u Planu bilo je malo jer Rijeka, kako je rekao Grassi, ima more „kao jedinstven, skupocjen i neiscrpan regulator zraka”.³⁷ Jedino područje oko Škurinjskog potoka, koje je Planom zamišljeno kao rekreativno-perivojno područje grada s ljetnim kazalištem i kavanom, u prvom desetljeću 20. stoljeća pretvara se u gradske blokove s prostranim unutarnjim dvorištima, a prometnice se proširuju drvoredima. Srećom, Rijeka nije oskudijevala kultiviranim privatnim vrtovima koje Grassi uključuje u cjelokupan estetski dojam grada. Ogradne zidove privatnih vrtova uputno je bilo planirati od kovana željeza, dok se kamenim zidovima, karakterističnim za graditeljstvo primorja, ograničila visina kako ne bi sprječavali poglede na privatne vrtove,³⁸ a tako i nesmetan pogled iz njih. Osim toga, Paolo Grassi je sa zamjetnom brigom za određivanje svečanoga izgleda grada progovorio i o sadnji cvijeca na balkonima po primjeru drugih europskih gradova.³⁹

Planom se utvrđuju i lokacije gdje bi se zbog potrebe općega kulturnog napretka te porasta stanovništva trebale izgraditi nove javne zgrade.⁴⁰ Kako za njihovu gradnju nije postojao nikakav precizni program, Grassi se poslužio Programom natječaja iz 1873. godine i elaboratom Tehničkog ureda iz 1901. vezanim za javne radove iz zajmovnih ugovora. Grassi za njihova mjesta traži prostor na postojećim ili budućim trgovima, na uzvisinama ili vrhovima brežuljaka kako bi bile lako uočljive te postale orijentacijski reperi i naglasci urbane strukture promatrani s morske

Sl. 9. PAOLO GRASSI: PLAN GRADA RIJEKE – PODRUČJE II. RAJONA (KARTOGRAFIJA IZ PEDESETIH GODINA 20. STOLJEĆA):

- A) PLANIRANE NOVE ULICE I ŠIRENJE POSTOJEĆIH NOVIM PRAVCIMA: 10 – VIA FRANCESCO DEAK, 5 – VIA GIUSEPPE PARINI, 6 – VIA GERMANIA, 7 – VIA RISORTA, 9 – VIA BELVEDERE INFERIORE, 8 – VIA VALSCURIGNA, 1 – VIA VOLOSCA
 B) PARKOVI I PERIVOJI: 8 – GIARDINO PUBBLICO
 C) ULICA S DRVOREDIMA: 2 – VIA GOLDONI, 10 – VIA FRANCESCO DEAK
 D) ZGRADE JAVNE NAMJENE (OSTVARENO): 3 – POMORSKA AKADEMIJA, 4 – SKOLA GELSI, 11 – VOJARNE, 6 – CRKVA MARIJE POMOCNICE, 5 – SAMOSTAN BENEDIKTINKI, 7 – UBOZNICNA
 E) PODRUČJE ZA RAZVOJ INDUSTRIJE I GRADNJU NOVIH INDUSTRIJSKIH POSTROJENJA I DRUGIH UTILITARNIH ZGRADA: PRAVAC VIA VOLOSCA (1)

FIG. 9. PAOLO GRASSI: PLAN OF RIJEKA CITY – SECOND DISTRICT (MAPS FROM 1950S)

- A) PLANNED NEW STREETS AND THE EXPANSION OF THE EXISTING ONES IN NEW DIRECTIONS: 10 – VIA FRANCESCO DEAK, 5 – VIA GIUSEPPE PARINI, 6 – VIA GERMANIA, 7 – VIA RISORTA, 9 – VIA BELVEDERE INFERIORE, 8 – VIA VALSCURIGNA, 1 – VIA VOLOSCA
 B) PARKS: 8 – GIARDINO PUBBLICO
 C) TREE-LINED ROAD: 2 – VIA GOLDONI, 10 – VIA FRANCESCO DEAK
 D) PUBLIC BUILDINGS (BUILT): 3 – NAVAL ACADEMY, 4 – GELSI SCHOOL, 11 – MILITARY BARRACKS, 6 CHURCH OF MARY THE HELPER, 5 – BENEDICTINE CONVENT, 7 – CHARITY HOUSE
 E) ZONE FOR INDUSTRY DEVELOPMENT AND BUILDING NEW INDUSTRIAL FACILITIES AND OTHER UTILITARIAN BUILDINGS: DIRECTION VIA VOLOSCA (1)



SL. 10. POČETAK VIA DELLA SALUTE S KRAJA 19. STOLJEĆA
FIG. 10. VIA DELLA SALUTE, LATE 19TH CENTURY



SL. 11. VIA VALSCURIGNE SA SECESIJSKOM GRADNOM
S POČETKA 20. STOLJEĆA
FIG. 11. VIA VALSCURIGNE WITH SECESSION BUILDINGS,
EARLY 20TH CENTURY

SL. 12. PIAZZA ADAMICH S GUVERNEROVOM PALACOM
(PIAZZA GIUSEPPE) U POZADINI S POČETKA 20. STOLJEĆA
FIG. 12. PIAZZA ADAMICH WITH GOVERNOR'S PALACE (PIAZZA
GIUSEPPE) IN THE BACKGROUND, EARLY 20TH CENTURY



strane. Za ljepši izgled grada Grassi kaže da su najbitnije zgrade javne namjene velikih dimenzija jer nose umjetnički pečat i imaju edukativnu snagu na najšire slojeve domicilnoga stanovništva. Tako će Tehnički ured razradivati mnoge projekte za izgradnju zgrada javne namjene koje će djelomično realizirati, i to na mjestima planiranim Grassijevim Planom. Nove javne građevine predviđene i ostvarene Planom jesu: Sudbena palača i zatvor (F. Czigler, 1904.-1906.), crkve na Kozali (B. Angheben: crkva sv. Romualda i Svih Svetih, 1928.-1934.) te Podmurvicama (Eneo Ronci, crkva Marije Pomoćnice, 1934.), samostan benediktinki i ženska škola na Podmurvicama (T. Traxler, E. Celligoi, 1912.-1913.), nova ribarnica (A. Hering, Komunalna ribarnica, 1913.-1914.), klaonica na Školjicu (C. Pergoli, 1904.-1907.), gradsko kupalište na lukobranu (L. Luppis, V. Celligoi: Kupalište Quarnero, 1912.-1913.), škola Gelsi (L. Luppis: Muška osnovna škola, 1905.-1907.) Gradsko kazalište (T. Traxler, E. Celligoi: Teatro Fenice, 1913.-1914.), nova vojarnica na Plase (E. Eisler, A. Erlich: Nuova Caserma militare, 1912.), a bila je predviđena i veletržnica na Mlaci, civilna bolnica i bolnica za zarazne bolesti, nova ubožnica, burza, nova vojna bolnica te niz novih škola i školskih ustanova, npr. Industrijska škola na Kozali, Ženska škola na mjestu napuštena benediktinskoga samostana i Gradska gimnazija.

Imajući u vidu riječki industrijski zamah, područja uz Rječinu, obalu i željezničku prugu Grassi predviđa za daljnji razvoj i modernizaciju industrijskih pogona. Grad se približavanjem željezničkom nasipu na Školjicu, koristeći ga kao barijeru, započinje formiranjem novoga industrijskog područja (Tvornica kože, Ljevaonica i kovnica, Klaonica, Spalionica smeća, tramvajska remiza; Sl. 14.). Urbanističko usustavljanje Brajde započelo je projektom Giacoma Zammattija 1890., a nastavljeno je Grassijevim planiranjem prometnica Via Germania, Corsia Deak i Via Volosca. Via Volosca kao novoformirana obalna prometnica i produžetak Corsije Deak aktivirala je raspoloživo građevinsko zemljište za gradnju novih pogona riječke industrije. Kontakt grada s morem gubi se gradnjom lučkih skladišta, koja će za nekoliko godina u cijelosti onemogućiti prilaz moru.

U studiji regulacije i prosirenja grada Rijeke Paolo Grassi uvelike promišlja kao čovjek svoga doba naprednom vizijom pretvaranja Staroga grada u riječki centar s poslovnim prostorima i reprezentativnim stanovima.⁴¹ Takvu ideju drži ostvarivom u budućnosti, kada će Rijeka posjedovati znatnija materijalna sredstva kako bi ju mogao ostvariti. Grassi istodobno ruši dotrajale zgrade i ukida postojeće manje trgovine – tržnice, premještajući ih na novo mjesto gdje ih objedinjuje. Pri samom početku regulacije riječke obilaznice

srednjovjekovni kaštel nestaje u korist gradske obilaznice i sudbene palače.⁴²

Kako bi se po završetku Regulacijski plan⁴³ mogao usvojiti, moralo je biti osnovano posebno Povjerenstvo za studij Plana i novoga Građevnoga pravilnika radi njegove procjene. Tehnički će ured pored njega 1905. g. oformiti i vlastito tehničko-građevinsko povjerenstvo koje je trebalo utvrditi je li projekt regulacije prilagođen stanju na terenu. Nakon njihove prosudbe Povjerenstvo čestita Tehničkom uredu, a ponajviše Paolo Grassiju „na njegovim intelektualnim sposobnostima te marljivosti prikazanoj u studiji projekta regulacije“.⁴⁴ Službeno Povjerenstvo završava procjenu Plana 1907., a njihov će predsjednik prof. Hartl pohvaliti autora ističući da će njegovo djelo zasigurno poslužiti kao model i drugim ugarskim gradovima.⁴⁵ Procedura je zahtijevala i odobrenje Ministarstva unutrašnjih poslova do ožujka 1910., kada je gradsko poglavarstvo moglo izvjestiti o konačnom i neopozivom državnom odobrenju usvajanja Regulacijskoga plana Paola Grassija⁴⁶ i novoga građevnog pravilnika.⁴⁷

U načinu promišljanja kojim je Paolo Grassi planirao prostor Rijeke može se prepoznati utjecaj dviju različitih urbanističkih tendencija toga doba. Jedna je od njih pravocrtno-aksijalna struja Bečkoga kruga Otta Wagnera s početka 20. stoljeća. U urbanističko planiranje Otto Wagner uvodi pravi kut pri grupiranju zatvorenih stambenih blokova s unutrašnjim dvorištima i pri oblikovanju parkova, ulica i trgova.⁴⁸ Grassi žali za nedostatkom velikih slobodnih površina kao mjesta ostvarenja ovakvih suvremenih urbanističkih tendencija koje bi se očitovale u pravilnom rasteru širokih ulica.⁴⁹ Rijeka je samo u neznatnom broju mogla formirati široke velegradske ulice s nizovima stabala – Via Goldoni (Ulice Nikole Cara i Nikole Tesla) i Via Francesco Deak (Kresimirova). Druga tendencija je struja Camila Sittea utemeljena na romantičnoj koncepciji živopisno-krivocrtnih urbanističkih zamisli. Camilo Sitte podržava značenje prostora u slobodnoj i dobro promišljenoj uravnoteženosti svih elemenata u gradskom organizmu. Sitte je protivnik simetričnih, a time i monotoničnih industrijskih gradova, držeći kako raspoloživi asimetrični prostori dopustaju najzanimljivija, a često i najbolja rješe-

41 GRASSI, 1904: 26

42 TURATO, 2004: 183

43 Javnost je o sadržaju Regulacijskoga plana Paola Grassija bila informirana u riječkome dnevnom listu „La Bilancia“ koji je u nastavcima tiskan od 9.12.1904. do 3.1.1905.

44 *** 1905.

45 *** 1907.

46 *** 1910.

47 Do čekanja usvajanja Regulacijskoga plana primjenjivao se građevni pravilnik iz 1859. Zgrade i stambeni blokovi grade se po njihovim smjernicama koje karakterizira

nja.⁵⁰ Prednosti ovakva razmišljanja Grassi je uklopio u svoje panoramske ulice i širenje grada na brdoviti okoliš oko njezina središta. Takvi riječki prostori omogućili su Grassiju stvaranje novih stambenih četvrti s reprezentativnim vilama, obiteljskim kućama te stambeno-najamnim zgradama s pogledom na grad i more – kao njezinom osobitošću i mogućom turističkom atrakcijom.

Za Prvoga svjetskog rata Regulacijski plan Paola Grassija bit će zamijenjen tzv. Crvenim planom iz 1917. godine, koji je poslužio kao osnova za sve kasnije intervencije pod talijanskom upravom.⁵¹ Time će početi razdoblje nasljeđivanja planova koji će pratiti razvoj grada do 50-ih godina, izbjegavajući ambicioznije zahvate. Za posljedicu, Rijeka koja je prolazila kroz ključno poslijeratno razdoblje razvoja, zbog političke pozadine koja nije omogućavala stvaranje kritičke svijesti o gradu, nije uspjela ostvariti svoj urbani identitet nekim prepoznatljivim urbanim potezom poput Zagreba i Lenucijeve potkove. Ona će svoj identitet moći ostvariti jedino javnim građevinama, za koje je još Grassi napisao kako upravo one nose umjetnički pečat jednoga grada.

Nastavak ideja Paola Grassija i njegova Regulacijskoga plana Olga Magaš vidi u kasnijem tzv. „Zelenom planu” – Regulacijskom planu iz 1938. godine⁵² (Sl. 13.). To potkrepljuje činjenicom neambicioznog ozračja nove vlasti, koje su novi upravitelji uglavnom koristili planove svojih prethodnika, nasljeđujući ih i čineći na njima relativno male izmjene. Ona smatra da upravo taj Plan, koji posjeduje težnje generalnoga plana i koji nije imao presudnijeg značenja na oblikovanje grada, počiva na površini Rijeke iz Grassijeva plana i to potkrepljuje vidljivom bilješkom Grassi u lijevome kutu nacрта.

ZAKLJUČAK

CONCLUSION

Svojom sposobnošću prilagodbe timskome radu u riječkomu Tehničkom uredu, koji je početkom 20. stoljeća mogao birati najbolje stručnjake, inženjer Paolo Grassi – pokazujući svoje znanje i veliku darovitost – omogućio je gradu Rijeci Plan kojim je želio usuglasiti sve

povećana katnost građevine (prizemlje + 4 kata) i bogata morfologija procelja, a to je bio standard visina gradnje u Beču i Budimpešti. Rijeka je željela dosegnuti ili čak prestići Trst, ukazujući na svoj gospodarski i trgovački razvoj. Prema statističkim podatcima iz 1910. Rijeka je bila grad s najvećim postotkom visokih građevina u Madarskoj: 36% građevina nadilazilo je dva kata, dok ih je u Budimpešti bilo 26 %, a u Zagrebu tek 19%. [FRIED, 2005: 61]

48 LOZZI-BARKOVIC, 2010: 25

49 LOZZI-BARKOVIC, 1998: 169

50 GIEDION, 1969: 464

51 RANDIĆ, TURATO, 1996: 22

52 RANDIĆ, TURATO, 1996: 22-24



SL. 13. RIJEKA/FIUME, GENERALNI PLAN, 1938.
FIG. 13. RIJEKA/FIUME, MASTER PLAN, 1938.

gradske sadržaje temeljeći ih na ondašnjima gospodarskim, higijenskim i estetskim komponentama. Time je gradu Rijeci dao u naslijeđe rješenje trajnih vrijednosti. Grassi opširno opisuje svoje vizionarske prijedloge rasta Rijeke probijanjem novih ulica, predlaže formiranje novih gradskih trgova i raspoređuje javne i kulturne ustanove, komunalne zgrade, stambena naselja, rekreacijska područja i perivoje.

Grassijev plan za Rijeku znači izvojevanu bitku za pravo na pogled, osunčanje i zelene površine koja se vodila između središta grada s definiranom urbanom matricom blokove izgradnje i sa slobodnim padinama brdovitog zaleđa s pogledom na grad i Kvarnerski zaljev. Cestovni potezi određeni Planom usmjerit će kretanje u prostoru grada, a postali su zakonitost buduće izgradnje i njezina izgleda. Zahvaljujući Regulacijskom planu Rijeka je poprimila obrise kozmopolitškoga grada koji se s mora, svoga morskog trga, longitudinalno širi brezuljkastim zaleđem (Sl. 1.).

Paolo Grassi radi u Tehničkom uredu u Rijeci do 1908. godine kada se vraća u Trst, gdje postaje članom njihova Tehničkog ureda grada. Obogaćen radnim iskustvom stečenim u sličnoj riječkoj sredini, ubrzo postaje sefom inženjerskoga tima stručnjaka koji će početi s radom na izradi Regulacijskog plana grada Trsta, a koji će biti usvojen od Gradskoga vijeća 1936. godine. Na primjeru obaju gradova Paolo Grassi se neosporno dokazao da je dorastao ulozi gradskoga planera, da je osoba velikoga znanja i suvremenog stajališta, smatrajući kako širenje grada ne može biti prepušteno stihiji osobnih interesa.

Ovaj bismo rad završili onime što se može pročitati na kraju tekstualnoga opisa Regulacijskoga plana Rijeke, a što otkriva Grassijevu skromnost, ali i veliku odgovornost na kraju obavljena posla. Naime Grassi dovršenje nove slike grada Rijeke ostavlja otvorenom mogućnošću, smatrajući da je Regulacijskim planom, kojega je provedbom rukovodio, tek potaknuo radanje novih urbanističkih razvojnih misli.

SL. 14. INDUSTRIJSKO PODRUČJE UZ RJEČINU DO ŽELJEZNIČKOG NASIPA S JOŠ NEIZGRAĐENOM KLAONICOM S KRAJA 19. STOLJEĆA

FIG. 14. INDUSTRIAL AREA ALONG THE RJEČINA RIVER TO THE RAILWAY EMBANKMENT WITH STILL UNBUILT SLAUGHTERHOUSE, LATE 19TH CENTURY



LITERATURA

BIBLIOGRAPHY

- CRLJENKO, I. (2009.), *Rijeka – razvoj grada na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće*, „Geografski horizont”, 55 (1): 7-17, Zagreb
- ĐEKIĆ, V. (2006.), *Volite li Rijeku?*, V.B.Z., Zagreb
- EKL, V. (1994.), *Živa baština – studije i eseji*, Izdavački centar Rijeka, Rijeka
- FRIED, I. (2005.), *Fiume, citta della memoria: 1868.-1945.*, Del Bianco editore, Udine
- GIEDION, S. (1969.), *Prostor, vrijeme, arhitektura*, Građevinska knjiga, Beograd
- GLAVOČIĆ, D. (2001.), *Stambena arhitektura*, u: *Arhitektura historicizma u Rijeci*, katalog, Moderna galerija MMSU: 118-154, Rijeka
- GRASSI, P. (1904.), *Relazione intorno al progetto di regolazione ed ampliamento della citta di Fiume*, Stabilimento tipo-litografico di E. Mohovich, Fiume
- LOZZI-BARKOVIĆ, J. (1998.), *Paolo Grassi i Regulacijski plan grada Rijeke iz 1904. godine*, „Vjesnik Državnog arhiva u Rijeci”, 40: 157-183, Rijeka
- LOZZI-BARKOVIĆ, J. (2010.), *Secesija u arhitekturi Rijeke*, ICR, Rijeka
- MAGAŠ, O. (1997.), *Urbani razvoj Rijeke i Susaka na prijelomu stoljeća*, u: *Arhitektura secesije u Rijeci*, Moderna galerija MMSU: 50-78, Rijeka
- MAGAŠ, O. (2001.), *Urbani razvoj Rijeke*, u: *Arhitektura historicizma u Rijeci 1845.-1900. – arhitektura i urbanizam*, katalog, Moderna galerija MMSU: 60-98, Rijeka
- MARKOVIĆ, J. (2001.), *Urbanistički razvoj grada i jadranske Hrvatske u 19. stoljeću*, u: *Zbornik I. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti*, Zagreb, 15.-17.11., Institut za povijest umjetnosti: 127-136, Zagreb
- MATEJČIĆ, R. (1988.), *Kako citati grad*, ICR, Rijeka
- MITROVIĆ, P.; BARBALIĆ R. F., (1953.), *Riječka luka*, u: *Riječka zbornik – geografija-etnologija-ekonomija-saobraćaj-povijest-kultura*, Matrica hrvatska: 36-66, Zagreb
- RANDIĆ, S.; TURATO, I. (1996.), *Urbani okvir riječke moderne 1918.-1941.*, u: *Moderna arhitektura Rijeke: arhitektura i urbanizam međuratne Rijeke 1918-1945.*, katalog, Moderna galerija: 12-24, Rijeka
- PALINIĆ, N. (2009.), *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, „Građevinar”: 435-444, Zagreb
- ROGLIĆ, J. (1953.), *Geografski položaj Rijeke*, u: *Riječka zbornik – geografija-etnologija-ekonomija-saobraćaj-povijest-kultura*, Matrica hrvatska: 9-14, Zagreb
- TURATO, L. (2004.), *Gomila – sjeverozapadni dio riječkoga Staroga grada*, „Prostor”, 12: 179-190, Zagreb
- ŽIĆ, I. (2011.), *Riječko-madarske veze*, „Susacka revija”, Klub Susačana, 76: 139-151, Rijeka
- *** (1873.), *Il programma relativo al consorso per l'elaborazione di un pianogenerale di allargamento, regolazione e distribuzione della citta di Fiume*, „La Bilancia”, 16.7., Fiume
- *** (1900.a), *Edilizia pubblica*, „La Bilancia”, 13.1., Fiume
- *** (1900.b), *Il piano regolatore della citta*, „La Bilancia”, 10.3., Fiume
- *** (1900.c), *Un rapporto Ufficio Tecnico-Magistrato Civico*, „La Bilancia”, 21.4., Fiume
- *** (1900.d), *Edilizia*, „La Bilancia”, 3.6., Fiume
- *** (1900.e), *Regolazione Via Belvedere*, „La Bilancia”, 13.7., Fiume
- *** (1905.), *La commissione tecnico-edilizia, Il Progetto di regolazione ed ampliamento della citta di Fiume*, 30.3., Fiume
- *** (1907.), *Il piano regolare della citta ed il regolamento edile*, „La Bilancia”, 19.11., Fiume
- *** (1909.), *Per estetica delle vie*”, „La Bilancia”, 19.7., Fiume
- *** (2001.), *Riječka luka: povijest, izgradnja, promet (monografija)*, Muzej grada Rijeke, Rijeka
- *** (2012.), *Riječka gradska uprava bez javne rasprave izmijenila GUP i Prostorni plan: možda je legalno, ali je li i legitimno?*, „Novi list”, 29.2., Rijeka

IZVORI

SOURCES

ARHIVSKI IZVOR

ARCHIVE SOURCE

- HR-DARi – Hrvatski državni arhiv Rijeka

INTERNETSKI IZVOR

INTERNET SOURCE

- http://lujizjana.com/joomla/index.php?option=com_content&task=view&id=35&Itemid=53 [23.1.2012.]

IZVORI ILUSTRACIJA

ILLUSTRATION SOURCES

- www.lokalpatrioti-rijeka.com/slike%20za%20reviju/susacka%20revija.html [10.5.2012.]
- *** 2001: 64
- *** 2001: 240
- MAGAŠ, 2001: 72-73
- *** 2001: 158-159
- MAGAŠ, 2001: 78-79
- HR-DARi
- www.croinfo.net/stare-fotografije/7126-stare-fotografije-grada-rijeka-nastavak.html <http://img31.imageshack.us/img31/9259/prvirajon2.jpg> [10.5.2012.]
- www.croinfo.net/stare-fotografije/7126-stare-fotografije-grada-rijeka-nastavak.html <http://img708.imageshack.us/img708/3623/drugirajon.jpg> [10.5.2012.]
- www.croinfo.net/povijesne-razglednice/4118-povijesne-razglednice-stare-slike-i-fotografije-rijeka-nastavak.html [10.5.2012.]
- <http://img12.imageshack.us/img12/7025/rijeka0022fotopavusak19.jpg> [10.5.2012.]
- www.croinfo.net/povijesne-razglednice/2217-povijesne-razglednice-stare-slike-rijeka.html [10.5.2012.]
- RANDIĆ, TURATO, 1996: 8-9
- www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1190441&page=3 [10.5.2012.]

SAŽETAK

SUMMARY

PAOLO GRASSI'S REGULATION PLAN OF RIJEKA CITY, 1904

In the late 19th century the city of Rijeka developed into a major trade, maritime and industrial centre of the east Habsburg Monarchy. The city was planned to develop into one of the biggest Mediterranean cities imbued, however, by a central European spirit and appearance to the benefit of the Hungarian upper class. Rijeka became the main trading port for Hungarian products connected by road and railway services with its hinterland and thus an important point in the modern traffic network of the Monarchy. Until the end of the century the Hungarians managed to firmly establish their economic and political positions in the city that was increasingly dominated by the Hungarian customs and way of life. The Hungarian authorities and planners squeezed the town on a tight coastal strip with an equally tight strip of architecture. As a result, Rijeka was not in a position to develop its urban advantages. Traffic services and industrial facilities became a barrier that separated the town from the seashore. By the mid 19th century Rijeka became a developed industrial and commercial port. Commodities such as rice, cacao, sugar cane, hide and coffee were the basis of a profitable trade with newly built production facilities for their manufacture. Before the First World War Rijeka with its 50.000 dwellers became the second largest city in the Croatian Slavonic region (Zagreb had 75.000 inhabitants) owing to its fast economic development fuelled by the Hungarian capital.

Giovanni Ciotta became the mayor of Rijeka in 1872. He was soon faced with the issue of a rapidly expanding city and its developing economy. In order to control the situation, Ciotta reorganized city

administration and established the Engineering office run by the engineers from Rijeka, Budapest and Trieste. Engineer Paolo Grassi, having graduated from the Graz Polytechnic, joined the Engineering office team in 1896. Under his management the Engineering office in 1904 issued a "Report on the Project and Regulated Development of Rijeka" (*Relazione intorno al progetto di regolazione ed ampliamento della città di Fiume*), the so-called Regulation plan. This document was aimed at regulating the spatial development of the city since all construction activities had previously been regulated only by the 1859 Building code and not by a physical plan. Until today only the written description of the plan has been preserved while the drawings have been lost. Grassi tried to integrate the two urban planning concepts formulated by Otto Wagner and Camillo Sitte and coordinate them with the particular circumstances and the needed city functions based on economic, hygienic and aesthetic components which became a part of the city's lasting and valuable legacy. Grassi took into consideration the specific features of the city's geographic position and based the Plan on the solutions obtained directly on the spot. He managed to link into an organic whole the town centre with a clearly defined urban fabric made up of an orthogonally gridded blocks and individual buildings or rows of residential buildings on the hillsides of Rijeka's hilly hinterland. Interventions according to Grassi's plan in the already existing urban matrix were reduced to interpolations and the individual buildings that were not always designed to co-exist with the existing structures as we perceive them

today, but were conceived in the context of the newly-planned structures. The city continuously expanded through its newly laid out streets offering panoramic views from the hillsides of its hinterland, a quality that is still today recognized as one of the familiar features of the city's urban character. The plan aimed to regulate: construction in the unbuild areas north and west from the historic nucleus, planning of the Old town, development of port and industrial facilities, a road network necessary for an increasing traffic of people and goods, layout of the new city squares, public and cultural institutions, communal services buildings, residential developments, recreation areas and parks. In recent time we have been witnessing a certain insensitivity towards Grassi's vision of the city. The regulations concerning the height of the buildings have been largely disregarded and consequently the panoramic views from many streets have been lost. Various interpolations have reduced the park areas to such an extent that some parks have remained parks only by their names and not their areas. Street networks of some recent housing developments look as if being laid out in an inappropriate scale.

Paolo Grassi's Regulation plan was in effect until the late 1930s when it was replaced by a new regulation plan which came out from a competition launched by the Engineering office in 1938. After his prolific career as an urban planner in Rijeka, Paolo Grassi returned to Trieste. Between the two world wars he worked as a city planner on the Regulation plan of Trieste drawing on his rich experience in Rijeka.

BRANKO METZGER-ŠOBER

BIOGRAFIJA

BIOGRAPHY

Mr.sc. **BRANKO METZGER-ŠOBER**, prof. likovne kulture, rođen je 1966. u Rijeci. Diplomirao je na Pedagoškom fakultetu Sveučilišta u Rijeci 1991. i magistrirao 2010. pri Arhitektonskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu s temom „Arhitektonski opus Emilia Ambrosinija u Rijeci nakon 1903. do 1912. godine“. Od 2006. do 2012. vanjski je suradnik Akademije primijenjenih umjetnosti u Rijeci na katedri teoretskih predmeta, kolegij „Umjetnost 19. i 20. stoljeća“.

BRANKO METZGER-ŠOBER, M.Sc., art teacher. He graduated from the Faculty of Teacher Education in Rijeka in 1991 and received his post-graduate master degree in 2010 from the Faculty of Architecture in Zagreb with his master thesis entitled "Architectural Oeuvre of Emilio Ambrosini in Rijeka from 1903 to 1912". From 2006 he has been working on outsourcing basis at the Academy of Applied Arts in Rijeka running a course on "Art in the 19th and 20th Centuries".

