

Josip Belamarić

„Francuska cesta” na Biokovu poviše Brela*

Josip Belamarić
Institut za povijest umjetnosti
Centar Cvito Fisković
Kružićeva 7
HR – 21 000 Split

Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper
Primljen / Received: 17. 10. 2017.
Prihvaćen / Accepted: 8. 11. 2017.
UDK: 625.7(497.5 Brela)"18"

This article discusses the “French Road” (1811) starting at the village of Gornji Kričak in Brela, winding up in bends, crossing Mount Biokovo by the shortest route and continuing towards Zadvarje. It was never finished, and thus it is possible to reconstruct various stages of its construction – from setting up an operative ramp to access the site to the underpinning and sloping of the road by means of drywalls, construction of the banks on one or both sides of the road, and further to stratification, with a layer of large rocks and a double layer of gravel in various degrees of fineness. It is the best example among the preserved French roads in Dalmatia for understanding the engineering technology, alignment method, and the stages of construction. It was designed by Frane Zavoreo, an ingénieur de grand mérite who skilfully traced the route and organized the construction works according to the best standards of modern road engineering. This article also discusses the organization of workforce for such enterprises, with the participation of the army and mobilized civilians.

Keywords: French roads in Dalmatia in the early 19th century, public works, Auguste-Frédéric-Louis Viesse de Marmont, Frane Zavoreo, Biokovo, Brela, Makarska

S Biokovom se lanac Dinarida najbliže približio moru nadmašujući i impozantnost Alpa širinom fasade koja se zrcali nad kanalom koji ga dijeli od Brača, Hvara i Pelješca. Po reljefnoj raznolikosti stijena, točila, procjepa i tornjeva, kao i boja (ovisno o dobu dana i godine), Biokovo je nesumnjivo najljepša hrvatska planina. Poslije dubrovačkog i pelješkog kraja, Makarsko primorje najpitomiji je jadranski kraj. Još nedavno sve je stajalo pod lozom, maslinom i vočkama – do planinskih klisura. Jedino rogoznička Vrulja, koja rađa zimi bijesnu podbiokovsku buru, opominje da tu nema vječnog proljeća. Podnožje Biokova je – gledajući sâm profil – blago nagnuta flišna zaravan koja se oko sela Basta impresivno rastvara pod divovskim amfiteatrom stijena Sv. Ilije i Šibenika visokih oko 1000 metara, pružajući jedinstven pejzažni doživljaj.¹ Ali, čitava je planina svojevrsna antologija originalnih, često i bizarnih geomorfoloških vrijednosti, među kojima su osobito sugestivni klisurasti odsjeci i megaklifovi, koji kod Brela, Makarske i Podgore dosižu visinske raspone do 800 metara, pa su među najvišim na europskim obalama. Taj „kitajski zid” strmenih klisura milenijima je sprječavao „visokim timorom gorde Biokove” prirod-

no kolanje saobraćaja između primorca i zagorca. *Nego od pamtivieka nije mogao zagorac da živi bez primorca, niti ovaj bez njega – veli pop Petar Kaer, pisac lijepog pregleda povijesti Makarske i njezina primorja – pak i jedni i drugi provališe kroz one gorske litice, krševite staze, provukoše se kroz klance jadikovce, kroz gudure i prosjeke, probiše pute čavlenjake, i oputine i stranputice [...]* S toga od vjajkada Makarska je bila naravna trgovačka skela ne samo celoga zagorja od Cetine do Neretve, nego i preko-mejašne Hercegovine kao najbliže stovarište na more.²

Fernand Braudel, u svom glasovitom prikazu Mediterana u 16. stoljeću, podcrtava „bitku s udaljenošću”, odnosno „udaljenost” kao najvećeg neprijatelja predmoderne civilizacije. Ništa se u Dalmaciji, od rimskih vremena do Napoleona, nije promijenilo na bolje. Kako navodi Walter Scheidel (na sjajnoj *web*-stranici o cestama antičkog doba: <http://orbis.stanford.edu/>): prosječna dnevna distanca putovanja u rimsko doba postavljena je na 12 kilometara za volovska kola; 20 km na dan za prijevoz posve opterećene mazge; 30 kilometara na dan za pješake, uključujući vojsku u maršu, stada životinja s umjerenim opterećenjem, karove s mazgama i karavane



1. Detalj topografske karte Dalmacije s ucrtanom trasom ceste iz Makarske preko Vrulje do Zadarja. Giuseppe Antonio Grandis 1781. (Državni arhiv u Zadru, sign. 321)

Detail of a topographic map of Dalmatia with the road Makarska – Vrulja – Zadarje, Giuseppe Antonio Grandis, 1781 (State Archive in Zadar, sign. 321)

s devama; 36 km za običnu vožnju s prikladnim postajama; 50 km na dan za ubranu vožnju; 56 km na dan za konjanika; 60 km na dan za brze kratkotrajne vojne marševe bez prtljage; 67 km za brzu kočiju (državna pošta); 250 km na dan za izmjeničnu konjsku vezu.

Na izmaku mletačke vlasti na istočnoj obali Jadrana, ove rimske norme – dokumentirane tisućama dokumenata – mogle su izazvati nevjericu. U geopolitičkoj percepciji jednog Napoleona bile su mjerilom koje je trebalo i koje se moglo prevladati. Napoleon je učvrstio strogo centraliziranu administraciju cestovnog sustava, prije svega u pogledu transporta pošte i putnika, vodeći nadasve računa o vojnom strateškom značaju cesta koje su trebale omogućiti brzo premještanje trupa prema svim uglovima Europe. Zapravo, u njegovu razmišljanju ništa nije bilo dovoljno brzo. Car je tražio izvrsnu i brzu službu: „Prava lozinka tijekom čitava njegova vladanja bila

je – brzina.” Cestama izgrađenim u Dalmaciji tijekom francuske uprave prokolale su civilizacijske novine u toj zapuštenoj i zaostaloj pokrajini koje su označile stvarni početak novoga doba. Motive forsirane cestogradnje najbolje otkriva sam Napoleon: *J'ai fait consister la gloire de mon règne à changer la face du territoire de mon empire. L'exécution de ces grands travaux est aussi nécessaire à l'intérêt de mes peuples qu'à ma propre satisfaction.*³

Kroz Makarsko primorje prolazila je rimska cesta koja je povezivala gradove Salonu i Naronu, ali joj ostaci nisu pronađeni.⁴ Kroz Makarsko primorje prolazila je rimska cesta koja je povezivala gradove Salonu i Naronu, ali joj ostaci nisu pronađeni. Vrulja je odvajkada bila prirodni prijelaz s mora prema zaleđu, ali se prava cesta iz Makarske preko Brela ucrtava tek na kartama koncem 18. st. kada je, pod konac mletačke uprave, vjerojatno i nastala. Nema je, na primjer, na topografskoj karti mle-

tačke Dalmacije iz 1737. (u Državnom arhivu u Zadru, nr. 388). Nalazimo je prvi put nacrtanu na *Disegno o carta topografica della Dalmazia, coretta, Retificata, e Delineata, da me Giuseppe Antonio. Grandis Pubblico Perito 1781.*⁵ Sigurno na nju odnosi podatak da je po nalogu Senata u Mlecima godine 1792. pod nadzorom pukovnika Francesca Danesea popravljena radom žitelja makarske, imotske i omiške krajine.

Pa ipak, taj put morao je odvajkada postojati, pa se sigurno na njega odnosi podatak da je po nalogu Senata u Mlecima godine 1792. pod nadzorom tribuna Francesca Danesea popravljen radom žitelja makarske, imotske i omiške krajine. Tim je putom prošao iz Imotske krajine u Brela biskup Fabijan Blašković, možda u prigodi kolaudacije pothvata. Na spomen tako zamašnih radova makarski je prelat sastavio latinski natpis koji je zacijelo trebao biti uklesan na nekom spomeniku uz cestu:

D.O.M./VENETISENATUSDECRETO/MACARENSIUM VERO ALMISSEN-/SIUM ET IMOTHENSIUM AUXILIO / NOBILIS TRIBUNUS FRANCISCUS DA-/NESIUS INCREDIBILI INDUSTRIA ET FORTITUDINE / VIAM / VETUSTATE ET ASPERITATE IMPERVIAM / QUAM PRIMUS RESTAURANDAM INVENTIT / SUMMA POPULORUM FELICITATE PLANE / RESTAURAVIT / MDCCXCII.⁶

Trasu te ceste potvrđuje i njezin prikaz na na karti koju su izradili inženjeri Zavoreo i Melchiori.⁷ Prikazao ju je i Johann Walch na karti objavljenoj 1807, neznatno korigiranoj varijanti karte iz 1803,⁸ a crta je i Maximilian de Traux 1810. godine.⁹

Za nas je, međutim, najvažnija Zemljopisna karta Dalmacije s Dubrovnikom i Bokom Kotorskom koju je izradio Frane Zavoreo 1811. na traženje ing. Jean Louis Blancharda,¹⁰ koji je tada u francuskoj upravi u Dalmaciji



2. Detalj topografske karte Dalmacije koju su 1787. izradili inženjeri Melchiori i Zavoreo, s ucrtanom trasom ceste iz Makarske preko Vrulje do Zadvarja. (Državni arhiv u Zadru, sign. 345)

Detail of a topographic map of Dalmatia made by engineers Melchiori and Zavoreo in 1787, with the road Makarska - Vrulja - Zadarje (State Archive in Zadar, sign. 345)



3. Frane Zavoreo, Zemljopisna karta Dalmacije s Dubrovnikom i Bokom Kotorskom (detalj karte), 1811. g.
 Frane Zavoreo, *Map of Dalmatia with Dubrovnik and Boka Kotorska*, 1811 (detail)

nosio naslov *Capo Direttore Generale de Ponti e Strade*.¹¹ Na toj je karti Zavoreo ucrtao sve već izgrađene i započete ceste, kao i one projektirane iste 1811. godine, te one koje vode prema vojnim postajama. Prikazao ih je prema važnosti (postojale su ceste prve, druge i treće važnosti). Ceste koje vode iz Bosne k primorskim gradovima posebno su naznačene, kao i postaje koje su funkcionirale u vrijeme haranja kuge u Bosni. Glavne ceste izvučene su dvostrukom crvenom bojom. Granične ceste prikazane su posebnim bojama: zelenom one nakon Kandijskog rata, žutom one nakon Karlovačkog mira, crvenom one nakon Požarevačkog mira. Crnom isprekidanom linijom prikazane su granice pojedinih okruga. Detaljno su naznačeni elementi orografije i hidrografije. Po svemu tome, ova dosad neobjavljena karta ima karakter svojevrsnog povijesnog atlasa.¹²

Na karti se lijepo vidi trasa ceste koja se od brelnskog zaseoka Gornji Kričak dizala serpentinama, da bi najkraćim putem preko prijevoja Neviste i Poletnice (Brela Gornja) prešla Biokovo nastavljajući do Zadvarja. Činjenica da je cesta tek trasirana, da izvedeni dio ceste završava pred impozantnim kukom koji je s južne strane trebalo zaobići očito skupim inženjerskim pothvatom (zasijecanjem hridi ili vijaduktom), da bi se gradnja nastavila prema Gornjim Brelima – nedvojbeno svjedoči



4. Cestovna karta Dalmacije, 1831., Crvenom bojom obilježene su kolne ceste, a dvostrukom isprekidanom crtom tek projektirane ceste (Državni arhiv u Zadru). Poviše Brela je ucrtana nedovršena "Francuska cesta" (Strada reggia per Macarsca abbandonata – kako je pišu na prvoj austrijskoj katastarskoj mapi Brela iz 1834. godine)

Road map of Dalmatia, 1831, with the finished roads marked in red and the planned ones with a double dash line (State Archive in Zadar); the unfinished "French Road" is visible above Brela (Strada reggia per Macarsca abbandonata – as indicated in the first Austrian cadastre map of Brela, 1834)



5. Završne serpentine "Francuske ceste" na Biokovu poviše Brela
Final serpentine of the "French Road" on Mount Biokovo, above Brela

da je građena u vrijeme francuske uprave, odnosno da je nastupom druge austrijske vlasti (od 1813.) zamisao o tako smionoj gradnji bila napuštena. Po svemu sudeći – dedukcijom iz čitavog niza vijesti o gradnjama cesta u vrijeme francuskog vladanja Dalmacijom – možemo s dosta sigurnosti kazati da je gradnja nikad dovršene ceste poviše Brela mogla započeti oko 1808. – 1810., te da ju je projektirao baš Frane Zavoreo.¹³

Cesta je građena, zapravo čak bi se prije moglo reći da je položena, na strmini Biokova, poviše zaseoka Gornji Kričak, između 357.41 i 443.73 metara nadmorske visine.¹⁴ U početnoj točki nastavlja se na trasu seoskog puta pod kosom Biokova koji spaja baškovoške zaseoke Bast i Topići na istoku sa brelanskim zaseocima Bartulovići i Dominovići. Uspon ne prelazi 6%, gotovo prateći slojnice terena koji ima nagib od 57%, što ju je trebalo činiti veoma ugodnom za vožnju zaprežnih kola, jahanje i hodanje. Širina ceste varira između 4 i 6 metara s košnim radijusom zavoja.

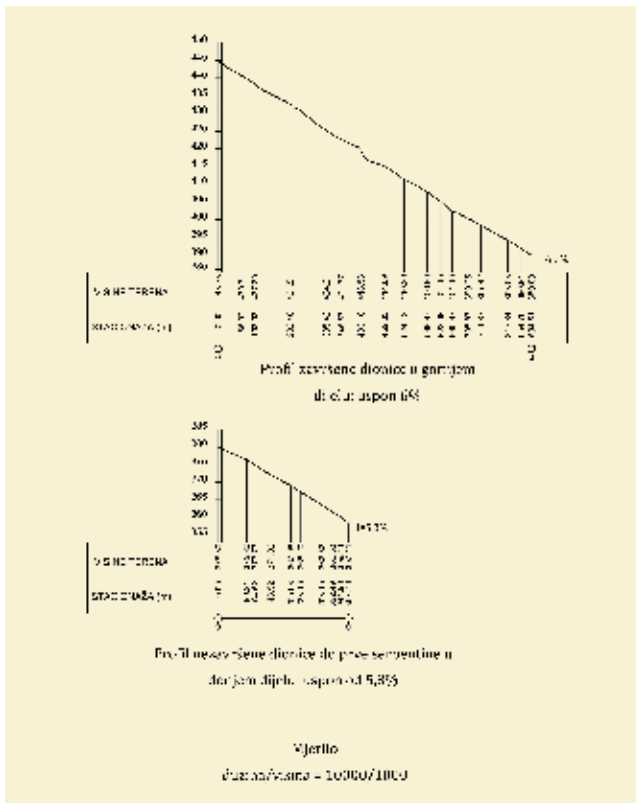
„Francuska cesta” na Biokovu iznad Brela predstavlja izniman graditeljski doprinos u cestogradnji s početka 19. stoljeća osobito po činjenici da cesta nikad nije bila dovršena, pa je moguće rekonstruirati sve faze njezine gradnje – od uspostave operativne rampe kojom se pristupalo trasi ukupne duljine od 1370 metara, do gradnje

suhozidnih podzida i pokosa, bankina s jedne ili obje strane ceste, stratifikacije cestovnog postroja od krupnog kamena i s dvostrukim slojem šljunka različite gradacije.

Moguće je zamisliti rad specijaliziranih i priučenih graditelja koji su istodobno, na više mjesta, s obje strane ceste, polagali njezinu trasu, negdje samo do „kalupa” koji je kojiput oblikovan podzidom s jedne i zasjekom u stijenu s druge strane, ili s podzidima s obje strane ceste,



6. Uspon ceste ne prelazi 6%, gotovo prateći slojnice terena
The road slant does not exceed 6%, almost following the terrain configuration



7. Uzdužni profili ceste
Longitudinal road profile

gdje je trebalo nasuti kamen i šljunak. Posebno impresioniraju te dugačke trase kolnika koje teku izdignute nad terenom. U tom pogledu kao da anticipiraju rješenje škotskog cestograditelja Johna Loudona McAdama, izumitelja „makadamizacije”, koji je u dva traktata *Remarks on the Present System of Road-Making* i *Practical Essay on the Scientific Repair and Preservation of Roads* (objavljenim 1816., odnosno 1819.) zagovarao potrebu da se ceste izdignu nad okolnim terenom i grade od slojeva kamena, od krupnoga u temelju do sitne šljake na vrhu.¹⁵ Bio je to način da se riješi problem drenaže u planinskom ambijentu koji svoj oblik dobrim dijelom zahvaljuje bujičnim vodama. Nakon više od dvjesto godina – unatoč neodržavanju (a održavanje je *condicio sine qua non* makadamskih cesta), djelovanja atmosfere i vegetacije i potresa – dijelovi ceste izgledaju kao novi. Građena od lokalnog vapnenca, zidovi njenog postroja imaju patinu kao i stijenje uokolo.

Ipak, negdje nedostaju zavoji kojima se spajaju pravolinijski segmenti serpentine.¹⁶ Drugdje (na primjer na trećoj serpentine) čitavih stotinjak metara nije ni trasiran. Međutim, neki segmenti ceste, posebno u njenom gornjem dijelu, posve su dovršeni. Završnu serpentinu, duljine oko 100 metara, podržava stepenasto građeni podzid, koji je na svom središnjem dijelu visok gotovo sedam metara.



8. Dijelovi trase kolnika teku izdignuti nad terenom. Niski podzid s vertikalnim vanjskim licem
Parts of the road are raised above the terrain; a low retaining wall with a vertical mantle



9. Podzid sa stepenastim vanjskim licem i naknadnim ojačanjem
Retaining wall with a cascading mantle and subsequent enforcement

U svakom slučaju, nigdje se, među u sačuvanim primjerima francuskih cesta u Dalmaciji, ne mogu kao ovdje tako lijepo razumjeti tehnologija gradnje, način trasiiranja i faze građenja. U hrapavom biokovskom kršu ove serpentine predstavljaju trijumf tadašnje cestogradnje. S druge strane, u pažljivijem pogledu, shvaćamo u kolikoj mjeri je projektant razumio i respektirao slojnice terena. Imajući pred sobom jasnu sliku konkretnog planinskog reljefa, projektant, čovjek očito velikog znanja i iskustva, znalački je postavio trasu ceste i organizirao radove, prema najboljim standardima moderne cestogradnje.¹⁷

Iz jednog referata Frane Zavorea, naslućuje se arhitektonska strana posla.¹⁸ Spominjući cestu Split – Solin – Klis, kaže da treba izmijeniti trasu u duljini oko 300 metara da postane prohodna za kola. Niko Duboković-Nadalini, zaslužni istraživač fenomena francuske cestogradnje početkom 19. st. u Dalmaciji, nalazi nešto slično na šibenskoj cesti kod Puničine drage, iz čega opravdano pretpostavlja da su i na drugim mjestima putovi bili nedovršeni, može biti više utrti nego sagrađeni.

Frane Zavoreo najizgledniji je projektant ceste poviše Brele. Upravljao je već u vrijeme mletačke vlasti, a najkasnije 1797. javnim radovima u Dalmaciji.¹⁹ Položaj „generalnog direktora javnih radova” zadržao je i za prve

austrijske uprave, a potom je imao – kao „ingénieur de grand mérite” (P. Pisani) – presudnu ulogu u projektiranju melioracije močvara, premošćivanja rijeka i nadasve nacrtima novih cesta u doba francuskog vladanja.

Zavoreo je za prve austrijske uprave završio radove na cestama Šibenik – Skradin i Knin – Drniš – Šibenik – Trogir (između 1800. i 1803.), koja se tako spojila s postojećom mletačkom dionicom Trogir – Split. Uspio je izgraditi (1797. – 1805.) dionicu Knin – Ostrovica – Benkovac – Zemunik, gdje je počinjao mletački segment ceste prema Zadru. Gradio je i put iz Knina u pravcu Gospića.²⁰ U odjelu za javne radove u Zadru u vrijeme prve austrijske vladavine (1797. – 1805.) radili su arhitekti Ferri, Tironi, Cippico (Koriolan) i Zavoreo, sve domaći stručnjaci.²¹ Važna novost u francuskom načinu upravljanju javnim radovima sastojala se u Marmontovoj odluci da gradnju cesta preuzme vojska, uz sudjelovanje naroda. *Na taj način sagrađene su 1807. četiri ceste. Najvažnija je bila Sredozemna od Knina preko Kijeva, Vrlike i Sinja do Trilja. Ona se trebala produžiti sve do Norinske kule na Neretvi. To je dio zamišljene Napoleove rute Ljubljana – Dubrovnik – Kotor. Druga je bila Primorska od Skradina preko Šibenika i Trogira do Splita. Osim ovih uređene su dvije manje ceste Solin – Klis*



10. Cesta je građena, bolje rečeno - položena, na strmini Biokova
The road was built, or rather laid out, on the slope of Mount Biokovo

– *Dicmo i Split – Sinj sa spojem na Sredozemnu. Te ceste nisu nikada do kraja završene već ih je 1810. ponovno preuzela civilna vlast.*²²

S obzirom na činjenicu što nam arhivski spisi sugeriraju da nakon 1810. vojska više ne radi na cestama (jer se bavi gradnjom vojnih objekata, tvrđava i baterija), dočim se civilna vlast bavi uglavnom tek održavanjem i popravcima već izgrađenih cesta, pod budnim okom Frane Zavoroa, mogli bismo s dosta sigurnosti pretpostaviti da je naša cesta bila *grosso modo* trasirana do spomenute 1810. godine, eventualno uz kakvu radnu kampanju i poslije toga, koja međutim nije bila dostatna za dovršetak radova.²³

Cesta je zacijelo trebala, preko prijevoja Neviste i Poletnice (Brele Gornja), spojiti Makarsko primorje s francuskom cestom koja je prolazila u Zabiokovlju, relacijom Grabovac – Zagvozd – Župa – Rašćani. Austrijska mreža preferirala je, međutim, prijevoj preko Dubaca i Vrulje, s postojećim putom koji je eventualno trebalo samom proširiti.

Prihvativši se brige o održavanju državnih cesta u francuskoj Dalmaciji, Zavoroa je 16. II. 1810. naložio Pavlu Tironiju da izvrši generalnu reambulaciju i prijedlog nužnih popravaka, s naznakom nedostataka, bilo da im treba izgraditi mostove, ili im nedostaje samo šljunak ili zemlja, ili se traži potpuna obnova.²⁴

Premda se o izgradnji cesta razmišljalo još u vrijeme Mletačke Republike, tek za francuske uprave početkom 19. stoljeća dolazi do brze i kvalitetne gradnje cesta na području Dalmacije. Kao što jezgrovito piše Jozo Grbavac: *Do dolaska Francuza u Dalmaciji gotovo da i nije bilo uređenih putova, osim konjskih staza, a stari su rimski putovi bili razrušeni ili zarasli u šiblje. Mlečani iz strateških razloga nisu ni gradili ni obnavljali ceste. Svoju istočnojadransku posjed od napada i okupacije s kopna najbolje čuvali upravo – bespućem.*²⁵ Sam Marmont, opisujući prometne teškoće s kojima se borila njegova vojska na dugim marševima, u golemom prostoru gotovo bez cesta, u svojim memoarima piše: *Mlečanima je odgovaralo ovakvo stanje. Gospodari mora, a na kopnu uvijek u obrambenom ratovanju, saobraćali su s Dalmacijom isključivo uz pomoć brodova, a svi primorski gradovi služili su im kao uporišta preko kojih su se mogli iskrcavati.*²⁶

Tijekom svoje kratkotrajne vladavine (1806. – 1813.) Francuzi su sagradili cestu duljinom cijele Dalmacije – od Obrovca do Boke kotorske, radi osiguranja osvojenog teritorija, efikasnog kretanja trupa i poticanja trgovine. Brzina gradnje zapanjila je suvremenike. *Opisane dionice bile su izgrađene kao čarolijom. Ti su mi radovi donijeli veliku popularnost. Narodi vole vidjeti djelovanje moći kada je korisno ili dično, vole kada im vođe svojim djelima ostvaruju njihova maštanja. Dalmatinci su go-*

vorili i ponavljali u svom slikovitom jeziku: „Austrijanci su deset godina radili i raspravljali o planovima cesta a da ih nisu ostvarili; Marmont je uzjahao na konja da ih ostvari, kada je sjahao, ceste su već bile dovršene”.²⁷ Opčinjeni tom brzinom, zamašnošću pothvata i njima neshvatljivim sustavom organizacije radova, stanovnici Zagore desetljećima su unucima pričali o njima. Sâm car Franjo I. prilikom posjeta Dalmaciji 1818., navodno je, vidjevši izgrađene ceste, rekao Metternichu da je velika šteta što maršal Marmont nije ostao u Dalmaciji dvije-tri godine duže. (*Caveat*: Autor anegdote sâm je maršal Marmont.)²⁸

Općenito govoreći, građevine golemih dimenzija sugeriraju da isti takav značaj imaju njihovi graditelji. Brzina gradnje postaje vrlina po sebi, a gradnja sama spektakl poput igara, jer je to samo drugi način na koji se vladarska *magnificentia* prikazuje. Sve to kao topos sumira rimski vojni teoretičar Vegecije: *Tvoja je Pobožnost neprekidnim radom nebrojene gradove dovršila tako da se ne čini da ih je sagradila ljudska ruka već da su niknuli Božjim migom.*²⁹

Marmont je želio cestovno povezati unutrašnjost pokrajine sa sjevernom Hrvatskom, a dijelom i s Bosnom i Hercegovinom koja je trebala, kao i čitav Ilirik, postati most prema Turskoj i Levantu. Sâm piše: *Neka se o prirodi i teškoćama ovih radova prosudi po ovoj činjenici. Pošto prijeđete Cetinu, cesta prolazi kroz bok brda gdje su potporni zidovi visoki pet do dvadeset stopa izgrađeni u dužini od osam milja. Nedaleko od Neretve hridine su se morale probijati minama, a zato je utrošeno četrdeset tisuća kilograma baruta. Da bi se prešle neretvanske močvare valjalo je izgraditi mostove za protjecanje vode i nasip širok dvadeset stopa, visok osam, dug dvadeset i dvije tisuće metara. Očito ni Rimljani nisu izgradili ništa ljepše, teže i bajoslovnije. Sjećanja na radove rimskih armija i vlastito iskustvo navode me na to da pomislim kako su ti slavni radovi izvršeni upravo onako kao i ova cesta. Rimski vojnici nisu sami izgradili sve ono što im se pripisuje. Koristili su se radnom snagom stanovnika krajeva gdje su bili smješteni, isto kao što smo mi postupili s Dalmatincima, oni su samo izrađivali obrtničke radove i nadzirali posao. Smatram da je ovo jedino razumno tumačenje s obzirom na mali broj vojnika rimskih armija i prostranost saobraćajnica koje im se pripisuju.*³⁰

Na drugom mjestu u svojim sjećanjima Marmont bilježi: *Uz pomoć trupa sagradismo u Dalmaciji još jednu poprečnu cestu koja je vodila od turske granice preko Sinja i Klisa do obale i Splita.*³¹ U ovom veličanstvenom bazenu, jednom od najljepših mjesta na svijetu, bio je podignut veliki grad Salona, jedan od najljepših gradova Rimskog Carstva... U vrijeme tih radova trupe dubrovačkog gar-

nizona gradile su sa svoje strane cestu od Dubrovnika do Stona, i posvuda je vladao jedan takmičarski duh. Uz sredozemnu, za Francuza izgrađena je i primorska cesta Skradin – Šibenik – Boraja – Trogir – Solin – Split, duga 66 talijanskih milja, odnosno 125 kilometara. Ta cesta, od Zadra do Splita, bila je sagrađena za samo šest mjeseci, i to uglavnom trasom starih rimskih cesta.

Magistralna „Napoleonova” ili „Francuska cesta” morala je, s obzirom na upornu i trajnu englesku i rusku pomorsku blokadu Jadrana, odnosno radi dosega topova neprijateljskih ratnih brodova, ići kroz unutrašnjost.³² Povijest „dugog devetnaestog stoljeća” i dobrog dijela 20. st. ne može se danas ni zamisliti bez dobrobiti koju je gradnja francuske ceste donijela u zaleđu dalmatinskog planinskog bedema. Kretala je od Knina dolinom Cetine na Sinj, preko mosta kod Trilja i prijevoja Turije, iza Vruje i Biokova, dugačkom dolinom što vodi u Vrgorac i silazi u deltu Neretve, do Metkovića, pa prema Trstenom, a u segmentima trasa se nastavljala preko Dubrovačkog primorja i Konavala prema Herceg-Novom, Kotoru i Budvi. Inženjerija se istodobno bavila obranom obale koja je postala čitav jedan „parangal” baterija, od Rijeke, Lošinja, Cresa, Osora, Raba, Kraljevice, Senja, Sućurja, Karlobaga, Ljupča, Privlake, Biograda, Šibenika, Rogoznice, Trogira, Brača, Hvara, Sućurja, Makarske, Korčule i Stonskog kanala, Dubrovnika, do ulaza u Boku.

Plan poznate cestovne mreže čije se gradnje poduhvatio maršal Marmont, napravio je u najvećoj mjeri već 1787. inženjerijski kapetan, Šibenčanin Frano Zavoreo, koji je potom nekoliko desetljeća stvarno upravljao javnim radovima u Dalmaciji.³³ *Zavoreo još je 1787. napravio plan cestovne mreže. Drugu redakciju ovog plana posvetio je princu Eugenu, a treću iz 1814. barunu Tomašiću. Godine 1797. prešao u službu Austrije i kao arhitekt radio na zgradama u Zadru, splitskom lazaretu i trogirskom mostu. Bavio se i postavljanjem gromobrana na barutana-ma, izradio je i plan saniranja močvarnih dijelova Krke i Cetine. Po njegovim planovima poslije će Marmont izgraditi ceste i tako ostvariti ono što nisu htjeli Mlečani, odnosno Austrijanci.*³⁴ Mora se, međutim kazati, da Zavoreov plan austrijske vlasti nisu ranije provele, jer su, za razliku od Marmonta, smatrale da treba platiti zemlju po kojoj će se trasirati ceste.³⁵

Ipak, glavni protagonist priče o francuskim cestama u Dalmaciji je Auguste-Frédéric-Louis Viesse de Marmont (1774. – 1852.). U Dalmaciju je došao u srpnju 1806. s kovčegom punim ordenja i naslova, proslavljen u mnogobrojnim bitkama (Marengo, Austerlitz, Ulm i dr.) koje su sve na svoj način bile presudne. Imao je u mislima i veličanstvene slike o budućnosti Europe, a u tom je času navršio samo 36 godina.

Kada je Bonaparte krenuo u pohod na Italiju 1796., Marmont je kao komandant bataljona (zacijelo najmlađi) dobio za hrabrost u bitki kod Lodija počasnu sablju s natpisom *Pobijediti tiranine*. U vojni na Egipat stekao je, sa samo 24 godine, čin brigadnog generala i bio guverner Aleksandrije 1799. U svibnju 1800. godine, kada je Napoleon sa 36 000 vojnika prešao *Grand St-Bernard*, Marmont organizira prevođenje artiljerijskog oružja (u izdubljenom korijenju drveća) po beskonačnim serpentinama, po snijegu i ledu, do najviše točke prijevoja na visini od 2 500 metara – pothvat koji se dotad smatrao neizvedivim. Među sudionicima toga legendarnog prelaska Alpa bio je i Henri Beyle – Stendhal koji nikad nije zaboravio veličanstvenu pojavu generala Marmonta (*le beau général Marmont*), u Martignyju, prije početka uspona, „s lijeve strane puta kojim se kretala povorka”.³⁶

Unaprijeđen je u maršala poslije bitke kod Znojma 1809., u kojoj je porazio austrijsku vojsku na čelu dalmatinske armije, te je imenovan namjesnikom Ilirskih Pokrajina (1809. – 1811.). Četverogodišnji boravak u hrvatskim krajevima, koje je obišao uzduž i poprijeko, snažno se odrazio u njegovim „Uspomenama Vojvode od Dubrovnika” (*Mémoires du duc de Raguse*).

Preostaje nam kazati nešto o načinu kojim su građene ove ceste, uključujući naravno i ovu poviše Brela. Pored vojne obveze i čuvanja granica u miru, francuske vlasti obvezale su stanovništvo na besplatne javne radove, pandursku službu i dr. Popisane su čak 22 vrste takvih osobnih obveza. Seljaci su često, samo za „panatiku”, morali raditi bez ikakve naknade, sami i svojim konjima i kolima i do četiri dana u tjednu.³⁷ U pogledu javnih radova na cestama indikativan je proglas, na hrvatskom i talijanskom jeziku, u kojemu Dandolo 22. veljače 1807. poziva lokalne žitelje unutrašnjosti Dalmacije:

*Otvoraju se novi putovi, po kojima se iz Dalmacije može otići u Bosnu. Kroz dvadeset dana imadu se dovršiti... Kninjani, Sinjani, Imočani, najveću korist od ovih putova imat ćete baš vi. Zovemo vas, da pomognete vašim desnicama ovu rabotu. Naučne vojvode upravit će vaše nastojanje... Kninjani, Sinjani, Imočani, upoznajte korist koju donosi vladanje Napoleona Velikoga! Vaša otadžbina u malo godina promijenit će obličje.*³⁸

Proveden je bez oklijevanja opći popis muškaraca sposobnih za rad (bilo ih je oko 12 000) – bez obzira na klasnu pripadnost. Tako zamašan plan mogao je i biti koncipiran jedino na pretpostavci opće mobilizacije.



11. Postroj ceste je građen od krupnog kamena i s dvostrukim slojem šljunka različite gradacije, te s utabanim nasipom sitnije granulacije na samom kolniku

The road base is made of large rocks, with a double layer of gravel in different grades of fineness, and a compacted layer of finer granulation on the carriageway



12. Rubnjaci ceste su od masivnog kamenja priklesanog na gornjoj plohi
Curbstones are made of massive rocks attached to the surface by masonry

Maršal Marmont u svojim memoarima govori i o naknadi u hrani koju su dobivali seljaci: Svaki je čovjek primao dnevno jedan vojnički kruh ili dva obroka, dakle više kruha nego što ga je ijedan Dalmatinac pojeo kod kuće. Na cesti Grabovac – Zagvozd – Župa – Rašćane u Zabiokovlju, Marmont je mobilizirao sve sposobne muškarce podijelivši ih u smjene od 15 dana s točno određenom normom. *Kada bi završili prije predviđenog roka, napuštali bi gradilište prije petnaestog dana odnoseći cjelokupne petnaestodnevne obroke kruha kao nagradu, ohrabrenje i nadoknadu za uloženi trud [...]. Tri ovako ušteđena dana pravila su im ogromnu radost koju je nemoguće opisati.*³⁹

Uspomena na kuluk, osobito na zahtjevnijim, pa i pogibelnim dionicama, na primjer između Zagvozda i Župe gdje je cesta prolazila preko planinskog prijevoja Turije, preživjela je u pučkim stihovima:

*Što je Lika, što li Alpe klete,
kad Turija u zimu zamete.*

Slijedeći primjere rimskih graditelja, Dandolo je na planinskoj litici prijevoja na Turiji dao uklesati natpis u čast Napoleona. Otukla ga je austrijska vlast, a obnovili konzervatori 1980-ih. Glasio je:

Za vladanja Napoleona Velikog, pod zaštitom podkralja Italije Eugenija, za vrijeme generalnog providura Vicka Dandola, vojnog zapovjednika maršala Marmonta, pod tehničkom upravom generala Blancharda, inženjera Gelića i podinženjera Zavorea, uz sudjelovanje cijele kopne-

ne i primorske Dalmacije, probijen je ovaj put od granice Hrvatske do Albanije u duljini od 250 geografskih milja kroz godinu 1806., 1807., 1808. i 1809. Tom putu u znak harnog sjećanja i zahvalnosti za primljenu zaštitu od uzvišenog vladara dadoše ime „Napoleonov put”.

*Na propuhu svih vjetrova, izložen vuku i hajduku, ledu i sniegu, na prijevoju Turije, kanilo se podići neku vrstu dalmatinskog Sv. Bernarda, svratište sa samostanom, crkvom, poštanskin uredom, gostionicom i prenoćištem za putnike na Napoleonovu putu.⁴⁰ U toj nenačetoj prirodi odjednom niknuše kamenolomi i klačine. Mnogo naroda, uz pomoć vojske, radilo je ljeti i zimi, bez krova i pokrivača. Oka kukuruznog brašna bila je određena svakomu radniku za nadnicu. Gladovalo se i žedalo, vapilo i proklinjalo, ali se radilo. Upravo kada se zgrada počela pokrivati, stigao je glas da je Napoleon potučen u odlučnoj bitci kod Leipziga. Nadstojnik gradnje fra Franjo Talijančić pokupi spise i račune te ih pohrani u provincijski arhiv u Šibeniku. Na omotu krupnim slovima napisa: Prokleta Turija! Tako pusta zgrada u pustoj kamenitoj pustoši, o kojoj je s mnogo ljubavi pisao Ivan Aralica u svom povijesnom romanu Graditelj svratišta, ostade nedovršena.*⁴¹

Marmont osobito podcrtava moralni značaj sveg tog kuluka: *Siromaštvo i lijenost Zagoraca dobro su poznati. Namećući im radnu obavezu nisam im nanosio zlo. Većina njih oskudijeva u prehrani do doba žetve. Pozivajući ih na rad valjalo im je osigurati namirnice, dakle, poboljšati njihovo stanje. Osim toga rad je navika, pa prema tome postaje svojstven i potreban čovjeku koji se na nj navikne. Radeći nekoliko godina za državu, seljaci će poslije s više*



13. Panorama prema Makarskoj, istočnom kraju Hvara i Pelješcu sa završne točke nedovršene "Francuske ceste"
View to Makarska, the eastern side of Hvar, and Pelješac from the final point of the unfinished "French Road"

oduševljenja raditi sami za sebe da bi poboljšali vlastitu egzistenciju. Takav odgoj čini ih boljima.⁴² I dalje: *Da bi se primitivci civilizirali potrebno je najprije ujediniti ih i umnogostručiti njihove međusobne odnose. Ceste mogu ovome odlično poslužiti, one predstavljaju najidealnije sredstvo. Stanovnici su se u početku protivili radovima i najradije bi bili odustali da su mogli. Međutim, kada su bili dovršeni, priznali su svu njihovu korist i zatražili da im dozvolim da probiju nove ceste vlastitim sredstvima.*⁴³

U jednom Marmontovom pismu upućenom Napoleonu 16. lipnja 1807. stoji: [...] *pridodao sam trupama određen broj seljaka, neovisno što s obzirom na mrtvu sezonu za poljoprivredne radove, uposliti ih, dati im kruha i mali iznos u ovim okolnostima predstavlja humani čin. Zagorci, koji su poput svih neuljuđenih nedalekovidni. Poslije negoli su neumjereno pili i jeli tokom šest mjeseci u godini, od kraja zime do žetve nalaze se u velikoj oskudici i potrebi koje je nemoguće zamisliti onome tko to nije vidio; teško je reći ali polovica se pučanstva četiri do pet mjeseci prehranjuje travom i kozjim mlijekom. Za njih je od velike vrijednosti obrok kruha, a ja sam im ga osigurao uz pet solada. Svakom vojniku dao sam deset solada, dakle ono što im je potrebno da žive malo bolje i da nadoknade utrošenu energiju.*⁴⁴

Sâm Zavoreo piše 26. III. 1810. da narod radi kulukom, ali u nezgodno vrijeme za seljake, jer su bijeni

mnogim nevoljama, prolazom vojske i pljačkom hajduka. Kaže da narod radi, iako mnogima po više dana manjka kruha.⁴⁵ Sve ovo iznosimo da bismo, prema analogijama, mogli shvatiti kako je mogao biti organiziran rad na gradnji naše ceste. Naravno, praksa se nastavila i u doba austrijske uprave; pa i između dva svjetska rata seoske su putove popravljali sami mještani. Na popravku putova svaki je odrasli muškarac morao raditi nekoliko dana godišnje. Josip Bebić objavio je jedno zanimljivo pismo makarskog poteštata breljanskom glavaru u vezi s gradnjom ili popravkom putova, koje je svojim duhom zacijelo blizu i vremenu u kojemu je nastala cesta koju interpretira naša studija:

Glavaru breljanskom, Sasvim da protiva Breljanim nije tolika tužba kako protiva Baškovođanim. Ništa ne manja došla je tužba i na Breljane, da rade slabo, da je rondar prid njima mlohav, da je čauš nepomnjev i da ti odrediš, pak ne prigledaš je li izvršeno. Mnogi ne dolaze, drugi šalju dicu namisto sebe, treći dangube, a četvrti se izmiču. Opominjem te daklen oštro, da prigledaš na čauša i rondare, neka naređuju redom pravedno, neka gone neposlušnike brez ogovora, neka ji vode na rađu ili k meni na pokaranje: i koji se izmaknu i ne dovrše svoju miru opet za pokoru neka nadoknade dvojstruko. – A šalji unaprid po dva rondara prid njima, neka je snaga jača i prigledanje

pomnijvije. Put valja da bude učinjen. Štogod budeš slabiji to će ti selu biti gorega, jer gdi bi svakoga zapalo 10 putah, zapast će ga 20, 30, 40 ili 100 putah, dok sve bude sveršeno. – Milostivu likaru smrdljiva rana. A što kašnje put se dovrši, to će više izdangubit šorveljante, koga će valjat da plati ili selo ili čauš ili rondari ili glavlar. Nemoj se dakle igrati, ni ti ni tvoji seljani nego slušajte, a za vašu korist, da se brže opremite.— Iz Makarske, na 17. travnja 1856. Poteštat: Ivičević.⁴⁶

Planovi su, dakako, bili višestruko opsežniji veći od realnih mogućnosti i datih prilika. Ipak, u tim okolnostima učinjeno je zaista mnogo. Nije nimalo slučajna usporedba s javnim radovima koje su poduzimali rimski imperatori. Ona se zaista nameće u razmatranju čitavog pothvata koji je više od ičeg drugog trajno očuvao uspomenu na francusku vlast. Marmont pak sâm veli da se ugledao na rimsku vojsku koja je time kratila slobodno vrijeme.⁴⁷

Dobio je zaslužen spomenik gotovo u svakom gradu, pa tako i u Makarskoj.⁴⁸ Neposredni povod bilo je njegovo imenovanje maršalom i vojvodom od Dubrovnika. Braća Ante i Ivan Štambuk iz Selaca na Braču obvezali su se dati kamen za izradbu spomenika koji je u bazi imao četverokutnu prizmu, na kojoj se dizala izduljena piramida. Na dvjema stranama prizme stajala su dva natpisa na francuskom: prvi je slavio francusku vojsku, kojom je zapovijedao vojvoda od Dubrovnika general Marmont, a drugi je slavio tri francuske pukovnije, koje su kroz tri dana (16., 17. i 18. lipnja 1807.) pod zapovjedništvom generala Delzonsa ugušile pobunu u Primorju i Makarskoj i pokrajini vratile mir.⁴⁹ Posebno su bile istaknute i njegove zasluge za projektiranu cestu preko Primorja kroz Makarsku do Zadvarja.⁵⁰

U prigodi dolaska austrijskog cara Franje I. u Makarsku 1818. spomenik je iz fratarskog parka prenesen na današnje mjesto na putu prema Vepricu. Na mjestu uništenih francuskih natpisa urezan je novi latinski u čast cara i kralja Franje I. koji spominje – veli pop Kaer – *tri biča Božija: rat – kugu – glad, te magnam vladinu podporu uz siromašni novac, i krvavi trud celoga Makarskoga kotara, a sve to za faktično popravljenje samih osam kilometara puta, po osnovi francuskoj, koja ostade nedovršena za blizu sto godina.*⁵¹

Dio te ceste u duljini od 15 km od Makarske do pučke škole u Brelima sagrađen je do god. 1818. Desetljećima poslije ta se cesta nastavila graditi, krećući od Baškog Polja kroz Brela.⁵² Nakon velikih molba koje je u ime Makarsko-Primorske Općine gorljivošću i rodoljubnom zauzetošću iznosio osobito zastupnik Stjepan Ivičević (tada opsjednut idejom političkog ili barem trgovačkog sjedinjenja sa Bosnom), napokon bi poslan iz Beča, god. 1854., vladin mjernik Fran Wilt, ali njegovu

osnovu u Beču procijeniše preskupom. Godine 1862. makarski mjernik ing. L. Wolf načini novi projekt, ali je ocijenjen kao i prvi. Visoko c. k. Ministarstvo trgovine u Beču odobri konačno projekt ing. Karla Čičina. Cesta koja je u duljini od 15 km prošla kroz Brela preko Dubaca do Šestanovca gradila se pet godina, od 1884. do 1889. godine, kada je predana prometu, kako je svjedočio natpis na Zadvarju, sada razbijen.⁵³ *Stara staza* – piše Petar Kaer – *vodila je kroz grozovitu guduru „Prosik”, o kojoj piše pjesnik Tresić: „Da je Milton vidio ovu divlju strahotu, bio bi je uzeo za uzor, u putopisu Luciferova putovanja”.* Prva izravna veza između Zabiokovlja i Primorja, koja je povezivala Tučepe s Kozicom, odnosno Raščanima, bijaše izgrađena preko Staze tek 1878. godine, a nazvana je Rodićeva cesta po ondašnjem austrijskom namjesniku Dalmacije barunu Gabrielu Rodiću. *Izgradila ju je pionirska i ženijska vojska, a susjedno pučanstvo dragovoljno je pomagalo bez ikakve nagrade. Cesta je duga 32 kim [...] Od kolike je praktične vrijednosti za vojničke svrhe Rodićeva cesta, to se je najbolje vidjelo prigodom zaposjednuća Bosne-Hercegovine g. 1878.*⁵⁴

Danas, kada smo zemlju ispresijecali cestama i prugama, možda uopće ne možemo razumjeti kako su žitelji Podbiokovlja morali doživjeti fizičku transformaciju dotad prijetećeg planinskog masiva. U njemu su se, odjednom, pojavile nove pravolinijske dominantne: „francuska cesta” – ili napuštena kraljevska cesta (*Strada reggia per Macarsca abbandonata*), kako je bilježi prva katastarska karta Brela iz 1834. – te Rodićeva „austrijska cesta” preko Staze, izgrađena u drugoj polovini stoljeća, kojom je čovjek sada mogao za deset lula doći do Vrgorca. Prva je ostala nedovršenom, kao potvrđujući Napoleonove riječi (u pismu general Berthieru od 26. listopada 1804.): *Iskustvo pokazuje da je najveća greška u generalnom upravljanju – pokušavati učiniti previše.* Ipak, taj ulomak ceste poviše Brela ostao je kao izniman graditeljski doprinos u cestogradnji ranog modernog doba u Dalmaciji. Danas se po njemu šecemos kao da je planirana da bude najljepši vidikovac na najljepšoj hrvatskoj planini.⁵⁵

Bilješke

- * Ovaj rad je sufinancirala Hrvatska zaklada za znanost projektom 6827 *Visual Arts and Communication of Power in the Early Modern Period (1450-1800): Historical Croatian Regions at the Crossroads of Central Europe and the Mediterranean / Likovna umjetnost i komunikacija moći u razdoblju ranoga novoga vijeka (1450.-1800.): povijesne hrvatske regije na razmeđu Srednje Europe i Mediterana*. Zemljovide je fotografirala Darka Bilić, dijagram uzdužnih profila ceste (sl. 7) izradio je geodet Jurica Pleić, a fotografije su autorove.
- ¹ Ove rečenice čine mi se prikladnim uvodom u tekst koji posvećujem Pavuši Vežiću, zavičajem iz Podbiokovlja, uz osjećaje starog prijateljstva i poštovanja. Članak je ekstrakt iz studije koju je pod mojim vodstvom izradio Institut za povijest umjetnosti – Centar Cvito Fisković u Splitu u ljeto 2017, uz suradnju Sanje Buble i Anite Gamulin, splitskih konzervatorica, te Darke Bilić, znanstvene suradnice Instituta, i krajobraznog arhitekta Igora Belamarića.
- ² PETAR KAER, *Makarska i Primorje*, Rijeka, 1914., 96.
- ³ NAPOLÉON BONAPARTE, *Correspondance*, Paris, 1858-1869., 32 vol., XVI, 164. Naravno, vojno-strateški značaj u određivanju trasa bio je presudan, o čemu rječitro govori zapažanje generala/maršala Marmonta, u njegovim memoarima: *Već sam govorio o saobraćajnim teškoćama u Dalmaciji: one se ni sa čime ne mogu usporediti. Zato su marševi bili dugi, naporni, pa jedinice nije bilo moguće organizirano dovesti spremne za borbu do mjesta gdje je bilo potrebno*. AUGUSTE MARMONT, *Memoari*, priredio i preveo F. Baras, Split, 1984., 21.
- ⁴ JULIJAN MEDINI, Makarsko primorje u antici, *Makarski zbornik*, 1 [1970.], 44; JOSIP BEBIĆ, *Brela*, Split, 1985., 50.
- ⁵ U Državnom arhivu u Zadru, nr. 321. Na karti su označene granice poslije Kandijskog i Morejskog rata, te nakon Požarevačkog mira 1718. godine.
- ⁶ JOSIP BEBIĆ (bilj. 4), 50 (Nadbiskupijski arhiv Split, makarski dio br. 106, 294.)– Zadranin Francesco Danese služio je kao pukovnik u Imotskom od 1790. i tijekom prve austrijske uprave.
- ⁷ NUOVA CARTA TOPOGRAFICA DELLA PROVINCIA DI DALMAZIA DIVISA NE SUOI TERRITORI delineata dalli Sig[no]ri Ingegneri Melchiori e Zavoreo e da Lodovico Furlaneo dedicata A SUA ECCELLENZA ANGELO EMO K[urato]R E PROCURATOR DI S[an] MARCO Capitano Straordinario delle Navi della Serenissima Republica di Venezia / Per Lodovico Furlanetto sopra Ponte de Baretteri Con Priv[ilegio] dell' Ecc[ellentissi]mo Sen[at]o Venezia 1787. - M[1:350 000]. - Venezia: Lodovico Furlanetto, 1787. - Kolorirani bakrorez; 118x470 mm. sign: S-JZ-XVIII-22, Nacionalna i sveučilišna knjižnica, Zagreb. Primjerak također u Državnom arhivu u Zadru.
- ⁸ *Charte von Dalmatien / Joh. Walch, Verlag bei Joh. Walch, 1807. Bakrorez, koloriran; 49 x 58 cm. Zbirka Novak, Zbirka zemljovida i atlasa NSK, Zagreb.*
- ⁹ *Carte von Dalmatien : und dem Gebieth von Ragusa aus ächten Quellen / gezogen und bearbeitet von M. d[e] T[rau]X; gestochen von C. Stein. Wien; Pest: Kunst und Industrie Comptoir, 1810.*
- Zbirka Novak, Zbirka zemljovida i atlasa NSK, Zagreb. Vidi: ARSEN DUPLANČIĆ, *Doba francuske uprave u Dalmaciji*, katalog izložbe, Split, 1989., 33-34.
- ¹⁰ U zadarskom Državnom arhivu.
- ¹¹ NIKO DUBOKOVIĆ-NADALINI, O gradnji cesta u Dalmaciji u doba Francuza, *Prilozi povijesti otoka Hvara*, IV [1974.], 68-79. (Pretisnuto u: NIKO DUBOKOVIĆ-NADALINI, *Rasprave i članci*, Split, 1988., 238-246.
- ¹² *Carta della DALMAZIA, STATO di RAGUSA (sic!) e BOCCHE di CATTARO nella quale sono disegnate tutte le strade fabricate, le incominciate, e le progettate per l'esecizio del 1811. disegnata da me sotto ing.re Divisionario dietro l'ordine No. 493. Del Signor Blanchard. Ing.re in Capo Direttore Generale de Ponti e Strade. Vidi: Hrvatska na zemljopisnim kartama od XVI. do XIX. stoljeća u Državnom arhivu u Zadru. Katalog izložbe. Autori izložbe i kataloga: Damir Magaš, Serdo Dokoza, Suzana Martinović, Zadar, 1997., 25-26, br. 35. U lijevom donjem kutu nalazi se naslovnica s legendom i s mjerilom u talijanskim miljama, francuskim tezama i metrima.*
- ¹³ JOSIP BEBIĆ (bilj. 4), veli da je cestu od Makarske do Zadvarja projektirao sam general Marmont i dodaje: *God. 1817, kako spominje Kaer, vladala je velika glad. Austrijska vlada, da ublaži tolike nevolje, naredi da se popravi cesta od Makarske do Brela, na kojoj je narod radio i dobivao toliko, koliko mu je bilo potrebno da ne umre od gladi.*
- ¹⁴ Na drugim mjestima, na primjer, na šibenskoj cesti, projektanti nisu oklijevali da predvide smiono prosjecanje kamena stanca, no ovdje – vjerojatno želeći dobiti na brzini – cesta je položena većim dijelom na zidanoj trasi.
- ¹⁵ Takvu stratifikaciju postroja ceste ”patentirao” je zapravo jedan Limousin, inženjer Pierre Tresaguer 1775., a McAdam ju je posvojio i usavršio, posvećujući, na primjer, posebnu pažnju nagibu u zavojima. Tresaguer je zaslužan je i što se gradijent uspona limitirao na 8 % (1 : 12) što se smatra maksimumom za natovarene mazge; a znao je ići do 15 % (1 : 7) što bilo ubitačno na dugačkim brdskim trasama.
- ¹⁶ Francuska cestogradnja, od časa kada se 1738. pokreće prvi ozbiljni pokušaj integrirane cestovne mreže, bila je na svoj način opsjednuta rimskim pravcima od kojih su mnogi još bili u funkciji, i u lokalnom govoru prepoznati kao ‘camin ferrat’ ili ‘chemin ferré’ (šljunčani ili popločani put), ‘chaussée’, ‘chemin de César’ ili ‘chemin du Diable’ (tko je nego Cezar ili davao mogao načiniti nešto što toliko dugo traje. Novi pravci trasirani su da budu još pravocrtiji, često rubljeni stablima koja su razbijala monotoniju ceste. Graham Robb, *The Discovery of France: A Historical Geography from the Revolution to the first World War*. London, 2007., 222
- ¹⁷ Nedostaje, začudo, zaokružena studija o svim francuskim cestama u Dalmaciji iz koje bismo detaljnije mogli izvesti komparacije s nedovršenom cestom poviše Brela. Čini se da bi posebno instruktivna mogla biti usporedba s također nedovršenom vojnom cestom koja je povezivala Dobranje i Budimire u Imoti, iza Biokova, gdje su Dandolo i Marmont

zamislili efikasnu mrežu komunikacija. Prva je trebala spojiti Knin s Metkovićem preko Trilja – Ugljana – Novih Sela – Grabovca – Zagvozda – Župe – Raščana i Vrgorca. Druga je kanila povezivati Imotski – Zadvarje – Makarsku. Treća je trebala ići okomito s magistralne prve – od Ugljana preko Biorina i Dobranja u Aržano i dalje prema Bosni. Tijekom 1807. i 1808. godine izgrađene su sve važnije ceste, pa i cesta Grabovac – Zagvozd – Župa – Raščane kroz Imotu, dok su ostale dvije ostale tek u nacrtu. (ANTE UJEVIĆ, *Imotska krajina*, Imotski, 1991., 194.) Komparativna građa bi se mogla naći i studiranjem Napoleonova put na Pelješcu koji se proteže od Stona do Orebića i Vignja na sjeverozapadu poluotoka u duljini od 61.364 metra. I ta je cesta bila građena etapno, pa je dovršena istom pod austrijskom vlašću. Pored francuske vojske u gradnji je kulučilo lokalno stanovništvo.

- ¹⁸ NIKO DUBOKOVIĆ-NADALINI (bilj. 11), 244.
- ¹⁹ Važno je spomenuti da je surađivao na izradi precizne topografske karte Dalmacije 1787. godine. Karta je objavljena u ANKICA PANDŽIĆ (bilj. 6), 113-115.
- ²⁰ Francuzi su cestu od Zadra do Knina popravili javnim radovima u kojima je sudjelovalo 2 200 ljudi, a započeli su 10. kolovoza 1807.
- ²¹ Zavoreo je rođen u Veneciji. Otac mu je bio potpukovnik, a majka Ruža Burata. U vrijeme uspostave novog tima koji se bavio projektiranjem javnih radova za francuske vladavine, u sastavu dalmatinskog inženjerijskog korpusa bili su uz Zavoreo još i Pavao Tironi iz Zadra, zadužen za zadarsko područje, te Ivan Danilo iz Kaštel Staroga, zadužen za splitsko područje. Uz njih još je nekoliko asistenata, kadeta i aspiranata, sve domaći ljudi. Jedina je promjena nastala nakon ustrojstva Ilirskih pokrajina kada je za vrhovnog direktora javnih radova postavljen Blanchard, sa sjedištem u Ljubljani. Više: NIKO DUBOKOVIĆ, O gradnji cesta u Dalmaciji u doba vladavine Francuza, *Slobodna Dalmacija* [Split, 1. I. 1952.], 26.
- ²² Vidi: NIKO DUBOKOVIĆ-NADALINI (bilj. 11), 242. Svrha Dubokovićeve važnog članka, koji prvi donosi pregršt arhivskih podataka o francuskim cestama u Dalmaciji, bila je u pokušaju da se ukaže da je ove zamisli ostvario sam Zavoreo, uz pomoć naših ljudi, s veoma malim financijskim, odnosno tehničkim sredstvima.
- ²³ Nakon 1810. nastavljena je samo gradnja Napoleonove ceste na trasi od Vrgorca prema Dubrovniku.
- ²⁴ Zavoreo na kraju ovog pisma kaže da će Tironi, koji je ugradio cestu na Vrličkom polju (a to znači na dijelu glavne „route Napoleon” za koju je kazao Marmont „da joj nema ravne u Francuskoj”), znati koliko mostova nedostaje, jer nisu sagrađeni u svoje vrijeme zbog pomanjkanja vremena. Dakle, kako se vidi, štošta nije učinjeno zbog žurbe. NIKO DUBOKOVIĆ-NADALINI (bilj. 11), 243
- ²⁵ JOZO GRABOVAC, *Povijest, vjera i kulturna baština u Imoti*, Zagreb, 2017., 86.
- ²⁶ AUGUSTE MARMONT (bilj. 3), 21.
- ²⁷ AUGUSTE MARMONT (bilj. 3), 12.
- ²⁸ AUGUSTE MARMONT (bilj. 3), 72.
- ²⁹ PUBLIJE FLAVIJE VEGECIJE RENAT, *Sažetak vojne vještine*, prev. Teodora Shek Brnardić, Zagreb, 2002., 181.
- ³⁰ AUGUSTE MARMONT (bilj. 3), 72
- ³¹ Na sjednici splitskog Općinskog vijeća 26. travnja 1807. godine odlučeno je da se zbog Marmontovih zasluga na unapređenju pokrajine i uređenju grada u znak zahvalnosti iskuje spomen-medalja, te da se nova cesta od Splita do Sinja nazove Marmontova cesta. ARSEN DUPLANČIĆ (bilj. 9), 69.
- ³² Okolnosti vremena i konsekvencije francuske uprave sažeto je iznio: IVAN PEDERIN, *Otpor francuskoj vlasti u Dalmaciji i Ilirskim pokrajinama poslije 1806.* U zborniku: *Congresso sulle relazioni tra le due Sponde adriatiche, Congresso internazionale su Napoleone e l'Adriatico*. Ancona – Recanati – Loreto – Jesi, Istituto internazionale per le relazioni adriatiche e l'Oriente mediterraneo, Ancona, 1999. Uslijed neprekidnog ratovanja, trgovina s Bosnom spala je na zanemarive brojke, a jadransko pomorstvo praktički je bilo uništeno, pa se dezorijentirano dalmatinsko gospodarstvo našlo pred kolapsom. Ne čudi endemska glad koja se (doduše i ranije, u vrijeme mletačke uprave koncem 18. st.) javljala u posve osiromašenoj i demoraliziranoj Dalmaciji, koseći na tisuće ljudi, pa i u Makarskom primorju. Pitanje je, ipak, što bi bilo da je francuska vlast potrajala. Cijela pokrajina Dalmacija podijeljena je na četiri okružja, oni na kantone, te dalje na općine: makarsko okružje imalo je četiri kantona. U kratko su vrijeme su naznačene perspektive modernih vremena: makar formalno, francuska vlast je proglasila je ravnopravnost svih građana i ukinula plemićke povlastice; ukinula je mletačke zakone o državnom vlasništvu nad zemljom; reorganizirala je školstvo i zdravstvo; uvela stalnu poštansku službu; ozbiljno je poticala poljodjelstvo i obrt, trgovinu, tjedne sajmove, pošumljivanje krša... Prvi put se, već 1806., uvode novine na hrvatskom jeziku (*Kraljski Dalmatin*), makar s paralelnim lijevim stupcem na talijanskom jeziku. Unatoč svemu, nezadovoljstvo je kipjelo do pravih pobuna prije svega zbog prisilna novačenja u francusku vojsku i gradnje cesta, nameta i poreza, nepripremljenih reformi, te „bezbožnih” ideja Francuske revolucije, ateizma i masonerije na koju su se oslanjali. Disolucija crkvenih redova i sekvestracija njihovih dobara zasebna je tema. Rečeno samo s jednom slikom: opljačkano crkveno zlato i srebro natovarili su u 30 trabakula koji su trebali otploviti u Jakin. Vidi i: ARSEN DUPLANČIĆ, *Splitske bratovštine uoči ukidanja 1811. godine, Dalmacija za francuske uprave (1806.-1813.)*, Split 2011., 91.– Bježanje iz vojske događalo se na dnevnoj osnovi; župnicima je naredeno da na svaki svetačni dan s oltara „napovidaju” da se vojnici, dakako pod svim prijetnjama, vrate pod svoj barjak. IDEM (bilj. 9), 42, br. 79. Ukratko, francuska uprava u Dalmaciji i Ilirskim pokrajinama u mnogo čemu bila je napredna i reformrska, ali s nizom nepromišljenih i brzopleh eksperimenata kojima nisu mogli osvojiti šire pučanstvo.
- ³³ Frano Baras, u komentarima Marmontovih memoara: AUGUSTE MARMONT (bilj. 3), n. 30. Više: FRANCESCO ZAVOREO, *Memoria statistica sulla Dalmazia*, Venezia, 1821; Duško Kečkmet, u monografiji: *Jadranska magistrala*, izd. Zajednica poduzeća za ceste SRH, Zagreb, 1965, 8-11; NIKO DUBOKOVIĆ-NADALINI (bilj. 11), 68-79.
- ³⁴ NIKO DUBOKOVIĆ-NADALINI (bilj. 11), 241. Dandolo iznosi opširne planove o gradnju sustava cesta u Dalmaciji u svojim godišnjim izvještajima od 1806. do 1809. caru Napoleonu u Pariz iz kojih se razabire da je riječ uglavnom o Zavoreovim zamislima. Novost je, međutim, što javlja da je 1807. general Marmont donio odluku da ceste gradi vojska, francuski oficiri, pandurski oficiri i provincijski inženjeri, zajedno s civilnim

- pučanstvom, te da će ceste čuvati panduri. Već 1807. započeli su radovi na četiri ceste; svojim su zamahom morali istinski impresionirati: I. „Meditranska”, duga 160 milja, od Knina na Topolje – Kijevo – Vrlika – Cetina (most Vuković) – Sinj – Trilj. U perspektivi se preko Vrgorca trebala spustiti do Norinske kule. Bila bi to dalmatinska dionica ceste nazvane „route Napoleon”, dio puta Ljubljana – Dubrovnik – Kotor. II. „Primorska”, duga 66 milja, od Skradina na Šibenik – Boraja – Trogir – Solin – Split. Tu je nedostajao spoj sa Zadrom jer nije planirana dionica Ostrovnica – Skradin. III. Solin – Klis – Dicmo i IV. Split – Sinj (sa spojem na „Meditransku”).
- Nedostaje, međutim, cjelovit pregled svih cesta koje su trasirane ili izgrađene u to doba. Godine 1808. radilo se u režiji Zavorea, na longitudinalnoj primorskoj cesti na dionici Skradin – Vučane, da bi se Zadar spojio s Opuzenom. Pod Zavoreom izgrađeno je pet cesta na Krku. Cestom dugom dvije milje spojeni su Mali i Veliki Lošinj, itd.
- ³⁵ PAUL PISANI, *La Dalmatie de 1797-1815*, Paris 1893., 91.
- ³⁶ Lijepa pasuse o toj epizodi donosi: W.G. SEBALD, *Vrtoglavica*. Preveo Andy Jelčić. Zagreb, 2011., poglavlje: *Beyle ili neobična činjenica postojanja ljubavi*.
- ³⁷ JOSIP KOLANOVIĆ, Dalmacija prema izvještaju generalnog providura Jakova Boldua 1748., u: *Ivan Lovrić i njegovo doba*, *Zbornik Cetinske krajine* 1, Sinj, 1979., 25
- ³⁸ ANTE UJEVIĆ (bilj. 15), 192.
- ³⁹ AUGUSTE MARMONT (bilj. 3), 71. Nemilosrdni kuluk – *corvée* – ustanovljen je 1738. kao glavni princip izgradnje francuskih cesta do Revolucije. Negdje bi njime bilo obuhvaćeno sva muška populacija, od dvanaest do sedamdeset. Od prenosa, lomljenja i ugradnje kamena bili su oslobođeni samo gospodari, svećenici i njihove sluge, te učitelj, liječnik i komunalni pastir. Invalidi su morali platiti zamjenu ako su imali nešto novca, kada bi nedostajao koji muškarac, zamijenile bi ga dvije žene. Konji i karovi su mogli operirati do 11 milja do radilišta. Nije bilo preporučljivo zabušavati. Vidi: Cavaillès, Henri. *La Route française, son histoire, sa fonction*. Paris, 1946., 87-96
- ⁴⁰ STIPAN ZLATOVIĆ, *Franovci države Presvet. Odkupitelja i hrvatski puk u Dalmaciji*, Zagreb, 1888., 391-392.
- ⁴¹ JOZO GRABOVAC (bilj. 25), 90.
- ⁴² AUGUSTE MARMONT (bilj. 3), 70. Riječ je zapravo o toposu koji dobro objašnjava narav kolonizacije novoosvojenog prostora. Francuska je koncem 19. st. kolonizirala Madagaskar. Hibridni motivi koji stoje iza prisilnih javnih radova opisani su 1938. gotovo istim riječima koje izgovara Marmont u Dalmaciji: *Došlo je do uvođenja pravičnog oporezivanja* [na sitne prihode koji su ljudi dobili za prisilne javne radove], *što je od tako velike političke, moralne i gospodarske važnosti. To je bio opipljiv dokaz da su francuske vlasti došle da ostanu; to je bio i poticaj nužan da se na urođena lijenost ljudi okrene radu. Jednom kad bi naučili zarađivati, počeli bi potrošiti, čime bi se razvijale trgovina i industrija*. Vidi: Sonia E. Howe, *The Drama of Madagascar*, London, 1938., 331-2.
- ⁴³ AUGUSTE MARMONT (bilj. 3), 71
- ⁴⁴ PAUL PISANI (bilj. 33), 269.
- ⁴⁵ NIKO DUBOKOVIĆ-NADALINI (bilj. 11).
- ⁴⁶ Arhiv župe Brela, prema: JOSIP BEBIĆ (bilj. 4), 52.
- ⁴⁷ I posve konkretno: *Želio sam da ti radovi ne uzrokuju teškoće vojnicima, osim što će ih malo zamoriti. Zato je vojnicima za vrijeme trajanja radova bila poboljšana ishrana. Pojedina radilišta rasporedih na domak kantonmanima svakog puka, kako bih izbjegao bivakovanje ili mučna premještanja. Svaka dionica ceste dobije ime puka koji ju je izgradio. Ovo ime, uz imena pukovnika i viših oficira, bilo je uklesano u hridinu. Vrlo je korisno razvijati među vojnicima ovakve ideje o slavi, budućnosti i novim pokoljenjima. Udaljenije dionice ceste koje je valjalo izgraditi do dijelova koji su se nalazili u blizini kantonmana gradili su sami stanovnici pod nadzorom posebno određenih oficira i vojnika*. AUGUSTE MARMONT (bilj. 3), 61
- ⁴⁸ Trogirani će mu podići glori jet, u Ljubljani je dobio spomen-ploču, etc.
- ⁴⁹ Mir je nametnut drakonskim mjerama. Marmont je, na primjer, naredio da se odmetnutim Poljičanima razore kuće: *na njihovom mjestu bit će uzdignut jedan kolac s ovim natpisom: kazna za odmetništvo. Biti će razorene sutra, od samih stanovnika*. Vidi: JOSIP BELAMARIĆ, Kuća u Splitskom statutu – građenje, održavanje, rušenje, *Ars Adriatica* 5 [2015], 67-80, spec. 74.
- ⁵⁰ Frano Baras, u komentarima Marmontovih memoara: AUGUSTE MARMONT (bilj. 3).
- ⁵¹ PETAR KAER (bilj.2), 58-59; STANKO PIPLOVIĆ, Javne gradnje u Makarskoj općini tijekom 19. Stoljeća, *Makarsko primorje*, br 2 [1995], 157; MARINKO TOMASOVIĆ, *Mijat Sabljar (1790.-1865.) i Makarsko primorje*, Makarska, 2013., 78-82.
- ⁵² Prometnu izoliranost Makarskog primorje sugestivno opisuje P. Kaer (str. 97): *Kad je komu bila potreba iz Makarske poći u Neretvu, morao je putovati obilatih 12 sati kroz vratolomni klanac sv. Ilije (807 m.) do Vrhgorca, ili unajmiti brod koji uza sve druge nepogodnosti zapalo bi ga od 30 do 40 kruna. Koga su posli zvali u Spljet, opet udario bi na stotinu muka, ili je morao se truditi na konju kroz grozno opasni prolazak Vrulje i to opet za 10-12 sati dok bi došao u Omiš, ili drugčije unajmiti za skupe novce brod i s njime, ako bi vrieme dopustilo, vozakati se obilata pol dana dok bi tamo stigao, ili red mu je bilo čekati Lloydov parobrod koji bi se samo jedan put preko nedjelje svrnuo u Makarsku povratkom iz Korčule, i to kad ga nebi zasmetla bura. Da podješ u Imotski morao si jahati 11 do 12 sati krševitom stazom kroz same klisure i prosjeke*.
- ⁵³ Cesta Makarska – Dubci koja se trebala vezivati za ovu, nije nikada bila spojena kroz Rogoznicu s Omišem. Ta je pak probijena i svečano predana prometu 13. kolovoza 1933. godine.
- ⁵⁴ Zanimljivo će biti usput, na kraju, spomenuti da se prva ideja o probijanju tunela kroz biokovski masiv javila još za austrijske uprave potkraj 19. stoljeća. Ostvarena je tek 21. siječnja 2010. kada je dovršeno 20-mjesečno probijanje tunela koji je za promet otvoren 8. srpnja 2013. godine.
- ⁵⁵ Kad je rad na studiji o cesti na Biokovu poviše Brela bio dovršen i pokrenut postupak njezine registracije na Listu nacionalnih kulturnih dobara, došla je neočekivana potvrda zaključaka do kojih smo došli: na hridi u neposrednoj blizini ceste, gosp. Nediljko Tomaš pronašao je urezani natpis na kojemu stoji ne samo njezino ime koje se očito od prvoga dana prihvatilo – „Francuska cesta” – nego i datum kada je bila probijena – godine 1811.

Summary

The “French Road” on Mount Biokovo above Brela

In the map of Dalmatia including Dubrovnik and Boka Kotorska made in 1811 by Francesco Zavoreo, which is a sort of historical atlas, one can clearly distinguish a road starting at the village of Gornji Kričak in Brela, winding up in bends, crossing Mount Biokovo by the shortest route and continuing towards Zadvarje. Based on various sources on road construction during the French rule in Dalmatia, the author argues that its building started around 1808-1810 and that it was designed by Zavoreo himself.

The road was built, more precisely laid out, on the steep slope of Mount Biokovo, between 357.41 and 443.73 metres above the sea level. Its incline does not exceed 6%, which was intended to make it accessible for travelling on horse carts or on horseback, as well as on foot. The “French Road” is an exceptional contribution to road engineering in the early 19th century. It was never finished, and thus it is possible to reconstruct various stages of its construction – from setting up an cut ramp to access the site to the underpinning and sloping of the road by means of drywalls, construction of the banks on one or both sides of the road, and further to stratification, with a layer of large rocks and a double layer of gravel in various degrees of fineness.

One can well imagine the efforts of expert and lay builders who were aligning the road in various locations at the same time, sometimes only to the foundation, shaped by an underpinning on the one side and an incision in the cliff on the other, or with walls on both sides of the road, which had to be filled in with rocks and gravel. In some places, the curves intended to connect the straight segments of the bends are missing, while in others (such as the third bend) there is a hundred-metre segment where the road was not aligned at all. However, some segments, especially in the upper part of the road, are completely finished. The final bend, which is around 100 m long, is supported by a cascading wall, which in its central part is almost seven meters high.

It is the best example among the preserved French roads in Dalmatia for understanding the engineering technology, the aligning method, and the stages of construction. It also reveals its engineer’s expert knowledge and respect the terrain. Having in mind a clear picture of this specific mountainous landscape, he skilfully laid out the road and organized the construction works according to the best standards of modern road engineering.

Frane Zavoreo started supervising public works in Dalmatia while it was still under Venetian rule. In 1787, he participated in the making of a detailed topographic map of

the province. He retained his position as the “general director of public works” during the First Austrian Administration and then played a crucial role as an *ingénieur de grand mérite* (Abbé Pisani) in planning public works, irrigation of marshland, bridging rivers, and particularly road construction during the French rule. Under the First Austrian Administration, he completed the roads Šibenik – Skradin and Knin – Drniš – Šibenik – Trogir (between 1800 and 1803), connecting them with the existing Venetian section Trogir – Split. He also managed to construct (1797-1805) the road Knin – Ostrovica – Benkovac – Zemunik, the beginning of the Venetian segment of the road to Zadar. He also worked on a road leading from Knin to Gospić.

An important novelty in the French approach to public works was Marmont’s decision that roads should be built by the army with the participation of civilians. In 1807, the construction of four roads began, the most important being the “Mediterranean Road” leading from Knin to Trilj, which was to be continued to River Neretva as part of Napoleon’s envisioned route Ljubljana – Dubrovnik – Kotor. The second most important was the “Maritime Road” leading from Skradin to Šibenik and further to Trogir and Split. These roads were, however, never finished and were in 1810 again taken over by the civil administration.

The road above Brela was *grosso modo* constructed before 1810 and the works may have continued afterwards with some sort of public campaign, but could not be completed. This hypothesis has recently been confirmed with the discovery of an inscription carved in a cliff, saying that the “French road was traced in 1811.” It was intended to connect the Makarska Littoral with the French road running behind Mount Biokovo. However, the Austrian network preferred the Dubac-Vrulja pass and abandoned this route.

During their short-lived administration (1808-1813), the French built a road along the entire Dalmatian coast – from Obrovac to Boka Kotorska – in order to secure the conquered territory, ensure efficient movement of their troops, and facilitate trade. The arterial “Napoleon Road” or “French Road” had to run through the hinterland owing to the persistent and permanent English and Russian blockade of the Adriatic and in order to stay out of the reach of artillery from enemy ships. Contemporaries were stupefied by the speed of construction. *The said sections were built as if by magic* – as Marshal Auguste Marmont wrote in his memoirs. “These works made me very popular. People

like to see their sovereigns in action when it is useful and worthy, they like it when their leaders make their dreams come true. The Dalmatians have been saying and repeating in their picturesque language: The Austrians were working for ten years, discussing and planning the roads, but they never built them; Marmont mounted his horse to make it a reality, and by the time he dismounted, the roads had been finished.” Fascinated by the swiftness and scope of the construction works, as well as the hitherto unseen system of organization, the population of Zagora told their grandchildren about it for generations. Even Emperor Francis I, when visiting Dalmatia in 1818 and inspecting the roads, is reported to have said to Metternich that it was a great pity that Marshal Marmont could not have stayed in Dalmatia two or three years longer (*Caveat*: The author of this anecdote is none other than Marshal Marmont). Generally speaking, great constructions suggest that their architects or engineers are equally great. The speed of construction then becomes a virtue in itself and the construction becomes a spectacle like games, since it is yet another way to express the *magnificentia* of the sovereign. The Roman military theoretician Vegetius summarized it as follows: “Your Piety, by incessant labor, has completed innumerable cities, such that they seem not so much to have been founded by human hands as to have been born by divine favor.”

Auguste-Frédéric-Louis Vieusse de Marmont (1774-1852), the main protagonist in the story about French roads in Dalmatia, arrived there in July 1806 with a suitcase full of medals and honours, having earned his glory in numerous battles (Marengo, Austerlitz, Ulm, and elsewhere). When Bonaparte launched his Italian campaign in 1796, Marmont was his battalion commander (probably the youngest) and was presented with a sabre of honour for his bravery in the battle of Lodi, with an inscription saying *Triumphing over the Tyrants*. He was only 24 years old when he received the rank of a brigade general in the Egyptian war and became the governor of Alexandria in 1799. In May 1800, when Napoleon crossed the Alps at *Grand St-Bernard* with 36000 soldiers, Marmont organized the transfer of artillery (in hollowed tree trunks) over endless bends, in snow and ice, to the highest point of the pass at 2500 metres above the sea level – an achievement that had hitherto been considered impossible. The participants of this legendary crossing included Henri Beyle – Stendhal, who never forgot the magnificent stature of General Marmont (*le beau général Marmont*) at Martigny, before they started to ascend, “to the left of the track along which the column was moving.” The four years that he spent in the Croatian lands, which he travelled in length and breadth, feature prominently in his *Mémoires du duc de Raguse*.

The text also describes the way in which these roads were constructed. Besides military duty and border control in times of peace, the French authorities obliged the population to participate in public works without pay, act as vigils, and so on. As many as 22 types of such duties have been listed. Peasants often had to work up to four days a week without any wage, only for food and lodging, with their own carts and horses.

The French immediately took a census of all men in working condition (around 12000 of them) regardless of their social status. Marmont mobilized all capable men and divided them into 15-day shifts with a precisely defined norm. “If they finished their work before the set deadline, they could leave the construction site before fifteen days were over, and take their rations of bread for the entire period with them as a reward, encouragement, and compensation for their efforts [...]. If they could save three days like that, they were joyful beyond compare.”

Marmont especially emphasized the moral benefit of this toil. “The Poverty and laziness of people from Zagorje are well known. By making them work, I have not done any harm to them. Most of them suffer from shortage of food before the harvest. When summoning them to work, we had to secure food for them, which improved their situation. Besides, work is a habit and will become part of one’s nature if one has become accustomed to it, so that they will need it henceforth. Having worked several years for the state, the peasants will work all the more enthusiastically for themselves, in order to improve their existence. Such training makes them better men.”

Zavoreo noted down on March 26, 1810 that the people had to toil in an inopportune time, since they suffered various calamities, such as the pillaging of military troops or outlaws. He wrote that people worked well yet sometimes received very little food for days. The plans, of course, were far greater than the actual possibilities and circumstances. Nevertheless, a huge amount of work was done and one may indeed compare it with the public works launched by Roman emperors. The enterprise has remained deeply buried in the memory of the people. Marmont himself once stated that his model was the Roman army, which had been forced to work between the battles.

Marmont has a monument in many cities, among others in Makarska. That he should take the credit for the road across the Littoral through Makarska to Zadvarje is unquestionable. The history of the “long 19th century” and a good part of the 20th cannot be imagined without the benefits brought by the construction of the French road network, especially in the hinterland of the Dalmatian mountain chain.