

42

urbanizam na jadranu danas

eugen franković

Riječ je o urbanizmu na obali.

Time se manje razlikuje od urbanizma na drugim područjima kao drugačiji a više kao naročit. Tako je to stoga što obala ima osobito visok tonus zbivanja, vidljiv i u njezinoj prostornoj organizaciji.

Taj uzak pojas tvrdog tla nije na rubu — zamalo pa izvan — života u dubini područja omeđenih morem. Iako površno shvaćeno iskustvo viševjekovnih odvajanja naše obale od prirodne pozadine naoko pokazuje suprotno, treba reći: ono što se zbilo, nastalo je kao optimum gotovo maksimalne ograničenosti. Taj optimum mjera je nezamjenjive važnosti obale: što bliže moru kopno je važnije, vrednije, odsudnije za čitavu unutrašnjost koja mu gravitira.

Kopno je uvijek zemlja obale nekog mora.

Važnost obala nema po sebi nego po kopnu i moru: ona je u vezi kopna i mora — koja je na obali.

Odatle ne jednaka važnost različitih tačaka obale. Jer što je neka tačka povoljnija za tu vezu, to je intenzitet života na njoj bivao veći a urbana razina viša: bila je za toliko vrednija.

Prema tome, nije riječ o »pohvali obali«, nego o racionalnoj opasci: realna je potreba života svakoga kopna da nađe vezu s morem i da je ostvari na obali. Obala stoga nema apriornu izuzetnost neke poetizirane sfere, nego osobitost koju joj daje naglašena realna potreba. Obalu ne treba vidjeti izdvojenu u njezinoj naročitosti jer je stiče u povezanosti, a ne u izuzetosti.

Zato ono što se zbiva u jednom vremenu na obali nije drugo prema onom u gravitacionom kopnenom području, koliko naročito izraženo bitno za zbivanje u tom području.

Suvremeni urbanizam na Jadranu, posljednjih godina nošen zamahom turističke izgradnje, često je promatran kao sredstvo reguliranja specifičnih procesa na obalnom području. Odatle pa do ciničke formulacije »tehnička dokumentacija« od važnosti za turističku privredu samo je jedan korak. A riječ je zapravo o prostornom adekvatu totaliteta naše povijesne realnosti, osobito naglašenom na obalnom području i zato naročito čitkom usprkos burnim tokovima u kojima se sve više javlja.

Jedva da je potrebno pri tom naglašavati da sam projektantski akt urbanističkih institucija predstavlja tek jednu komponentu u izukrštenom paralelogramu sila koje su tu na djelu; ne treba ni pretpostaviti da se rezultanta poklapa baš s tom komponentom. Zbog toga treba odbiti kritiku urbanizma kao jednostranu kritiku djelovanja urbanista, ali to ne znači ni prihvatiti suprotstavljanje urbanističkog scijentizma nekvalificiranosti sredine (koja često zaista ometa prerogative stručnosti).

Taj drugi put nerijetko sugeriraju, jer vodi jednostavnom rješenju. Ali u odnosima između jedne sredine i stručnosti čija je funkcija da formulira opće, zajedničke potrebe nema jednostavnih rješenja. U biti su pred nama posljedice podjele rada: javni interes postaje područje specifične stručne kompetencije. Mi tu fazu nismo mogli izbjeći; nitko joj dosad nije izmakao. To ne znači da se u svakom slučaju taj problem javlja na isti način — odlučno je pri tom što neka sredina smatra svojim javnim interesom, a to očito ovisi o društvenim odnosima u toj sredini, o dominantnim snagama društva, dakle o dominantnim idejama u njemu. Scijentistička ekskluzivnost kulturno-sociološki je adekvat klasnih prerogativa a ne intelektualnih — kako se pričinja. Karakteristična potreba te ekskluzivnosti da izmakne kritici, javnom raspravljanju i javnom mnijenju, upozorava nas na pravu prirodu tih težnji: one su strane intelektualnom aktivitetu koji traži dodir i izmjenu misli jer ne može opstati bez susreta s drugim, pred svima. Problem dakle nećemo riješiti prepuštanjem stvari »onima koji se njima bave«, nego jačanjem javnosti javnih stvari. To je dug put, ali jedini ispravan jer je jedino moguće. Njegov je cilj u obnovi kohezije društvene sredine — analogne, ali ne adekvatne sretnim trenucima starih zajednica i organske harmonije koju su ostvarivale u formaciji svojih aglomeracija — izgubljene u disperziji podjele rada. Sigurno je da taj cilj nije naprosto predmet određenih metoda za koje plediramo, ali je nužno da metode ne budu inkompatibilne s postavljenim ciljem, jer inače postaje nedohvatljiv. Metoda je tu (više od postupka): sam razlog na djelu.

Stoga i razloge kritike treba vidjeti odmaknute od promjenljivih zapleta i raspleta među našim brojnim urbanističkim akterima (»od federacije do komune«, pa i do »posljednjeg građanina«), premda će se ona često upravo njima baviti kao pravim sindromom opće konstelacije koji je označuje ali ne razjašnjava.

* * *

U namjeri da razjasnimo zbivanja u suvremenim promjenama prostorne organizacije na obalnom području pokušat ćemo tako naznačene razloge kritike eksponirati u prvi plan izostavljanjem analize općih tokova i specifičnih akcija koje dovode do karakterističnih rezultata; nasuprot tome konkretizirat ćemo kritičku analizu na primjerima koje promatramo kao karakteristične za suvremeni urbanizam na Jadranu.

obala kao traka i disperzija veza

U tretmanu obale u poslijeratnom periodu dominira nesposobnost radikalnog odbacivanja naslijeđenih ograničenosti — a sve one imaju izvor u viševjekovnoj političkoj izolaciji obale. Naše je vrijeme zateklo obalu

jadranska magistrala kod omiša. cesta je izgrađena na nisko položenoj trasi kao barijera između mora i obalnog područja; pejzaž obalnog ruba upropašten je grubim građevinskim zahvatima.

44



kao usku traku kopna uz more, iza mnogih brda, sa uskim prolazima kroz koje su se na dvije tačke probile pruge normalnog kolosijeka a na jednu uskog. Stare cestovne veze, dobrim dijelom na nepovoljnim političko-strateškim trasama, bile su već obezvrijeđene razvojem motorizacije koju nisu mogle primiti. Naslijedivši obalu kao izoliranu traku nismo primijetili da njezine vrijednosti ne pripadaju nametnutoj izolaciji nego (neostvarenoj) povezanosti i da se obala održala (ekonomski i etnički, a zatim nacionalno, politički pa i vojnički) ne zbog izolacije, nego usprkos njoj. Nismo primijetili da je za obalu bitna p o v e z a n o s t, da je to bitno i za unutrašnjost, jer sve postaje drugačije uz takvu vezu.

Split smo zaobišli u otvaranju novih veza (tačnije: obnavljanju starih), i slučaj Splita ne možemo smatrati detaljem: riječ je zaista o glavnom gradu Dalmacije s nekim metropolskim odnosima prema drugim dalmatinskim gradovima. Povezati Split znači povezati Dalmaciju, sa... Rimski namjesnik provincije shvatio je sa čime, pa je ubrzo nakon ugušenja posljednjeg ustanka Dalmata dovršena via exercitulis Salona — Vindobona. Rimljanin je povezao preko centralne tačke istočne obale Jadrana centar svoga svijeta najkraćim i prirodni putem (preko najnižih prijevoja) s limesom na Dunavu. Danas ondje nije granica carstva i svijeta nego industrijski razvijena srednja Evropa, a ostao je najkraći i najlakši put do obale kao veza sa svijetom. Umjesto Salone izrastao je Split, na kraju te veze (jedna od tri ili četiri glavne) Evrope s Mediteranom. Samo veze do te tačke za Evropu više nema — jer je nismo izgradili. I kao da se još dugo ne bismo dosjetili prilici koja se nudi da nas jedan profesor geografije¹ prije nekoliko godina nije upozorio na zaboravljenu trasu. Umjesto te veze rano smo zamislili — kao glavni problem srednjodalmatinskih veza, pa najzad i ostvarili — prugu od Zadra do Knina gdje se i novooslobođeni grad, zajedno sa Šibenikom i Splitom, veže na prugu izgrađenu na klasičnoj starojugoslavenskoj predizbornoj trasi. Kako je i uska pruga shvaćena kao poboljšanje veza s centrom države (čemu ona loše služi), dok naprosto nije primijećena njezina vrijednost u nastavku prema sjeveru (zato taj nastavak nikad nije ni zamišljen), prodor superiornom trasom prema čvornom punktu dalmatinske obale izostao je za volju dopunjavanja prometno inferiornog i besperspektivnog sistema veza. Ali dopuna je bilo i druge vrste. Zaobilazanje Splita sadržavalo je i posredni odgovor gdje je izlaz Bosne na more. Kroz čitavu svoju povijest Bosna je često izlazila i na luke srednjedalmatinskih gradova. Sada kao da je to nemoguće ostvariti, i postojanje Splita, velikog lučkog grada (a luka je organizacija, dorada, industrija vezana uz promet, poslovanje a ne samo gatovi), ne znači ništa prema Pločama kao rješenju izlaza na more — u ništa, gdje sve treba tek započeti da bi se ostvarilo. Ta disperzija lučkog

prometa (Zadar, Šibenik, Split, Ploče) nastavila se preskakanjem Dubrovnika i izgradnjom pruge Beograd — Bar i luke Bar kojoj geografski (uz Ploče) gravitira gotovo samo Crna Gora i centralna Srbija tako da o ambicijama »velike luke«, bar na ekonomskim temeljima, nema ni govora. Toj slici ubacivanja novih luka, na novim pravcima veza među starim gradovima s njihovim optimalnim trasama historijskih puteva, treba dodati slučaj Kopra koji prometno i nije drugo nego bazen tršćanske luke (tako da ekonomski nije besmislen), ali kako je Sloveniji povoljan upravo kao i Rijeka, predstavlja zapravo varijantu tršćanske konkurencije Rijeci, a to valjda nismo željeli postići. Svakako smo postigli negativni presedan za analogne ambicije Pule, donekle Rovinja pa i Senja (pored Šibenika i Zadra), a sve pod parolom »rasterećenja postojećih pretrpanih luka« umjesto njihova intenzivnog razvoja kao glavnih luka.

Takav širok program izgradnje veza između zaleđa i starih luka s nizom novih među njima čini se suprotan tvrdnji da je izostalo povezivanje obale s unutrašnjošću. Tako je samo ako obalu promatramo kao traku na koju treba bilo gdje izbiti pa da se potrebne veze ostvare. Ako je, naprotiv, shvaćamo u f u n k c i j i veza kopna s morem, onda nam neće biti svejedno na koju tačku obale izbijamo, na koliko tačaka, kakvim i kojim putovima. Onda ćemo morati uzeti u obzir da je veza s morem ekonomski ostvariva tek ako određena masa prometa tu vezu čini konkurentnom drugim vezama, prema drugim lučkim punktovima. Ukupan teretni promet svih naših jadranskih luka približno je jednak prometu Venecije, luke koju smo navikli smatrati »mrtvom«. Njezin je promet tek na razini neophodne potrebe konkurentnosti prema drugim međunarodnim lukama. Ostati ispod te razine, isto je što i zatvoriti samom sebi vrata na svoje vlastito more. Improviziranim izlaženjem do tih vrata sve smo učinili što je bilo u našoj moći da skupo plaćamo njihovo teško i slabo otvaranje sporijim razvojem i zaostajanjem za drugima. Greška koju je izazvalo improviziranje sastoji se u disperziji u m j e s t o koncentraciji na optimalne veze i lučke punktove. (Pri tom ništa ne mijenja na stvari što je stanovita disperzija, zbog sasvim lokalnog prometa, p o t r e b n a jer je neizbježna.)²

2

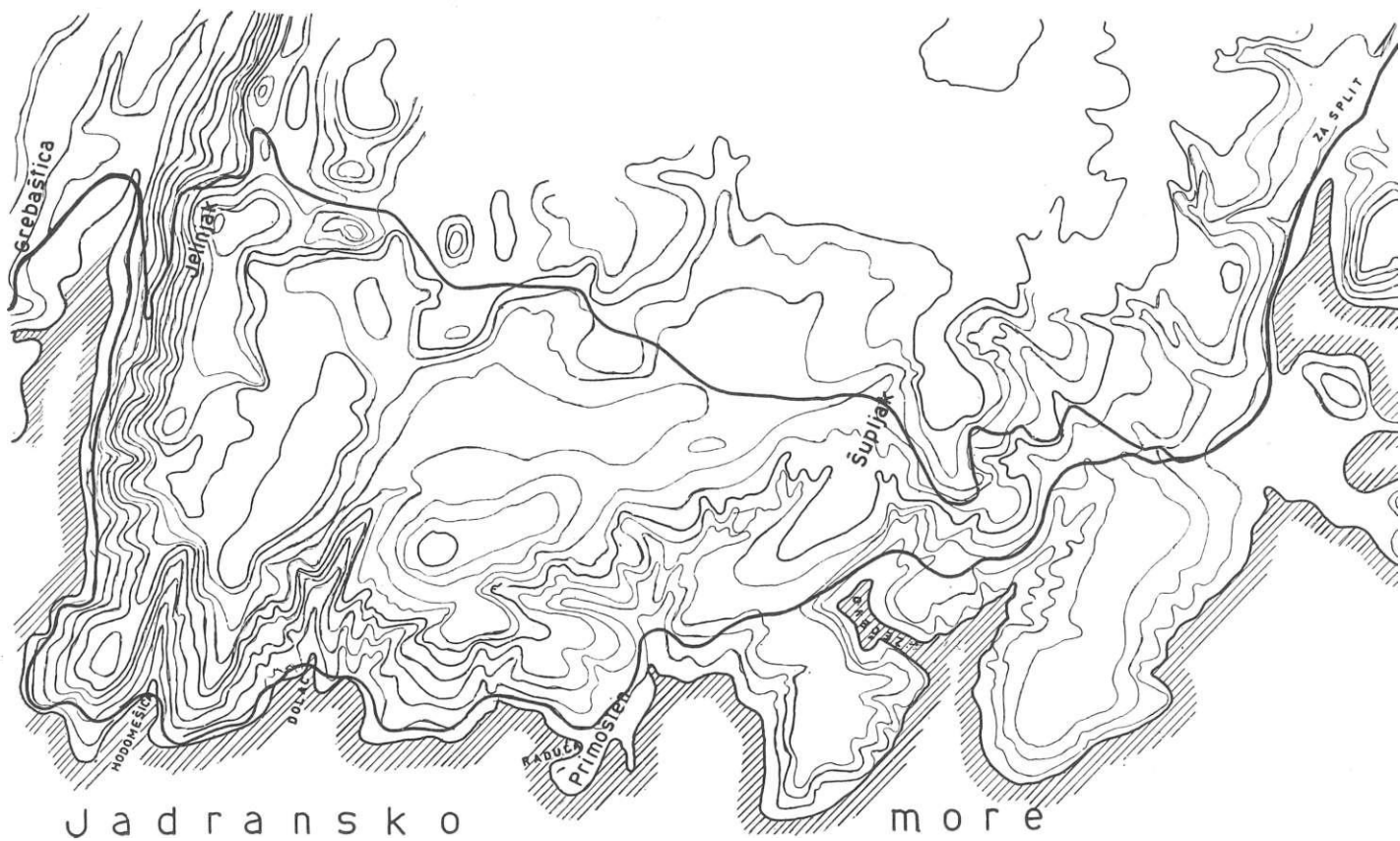
Kritiku te greške trebat će proširivati argumentima i analizama, dok ne postane dio našeg uobičajenog odnosa prema tom fundamentalnom pitanju prostorne organizacije (zbog čega ovdje raspravljamo o tome). Nakon izgradnje željezničkih veza slijedi izgradnja cestovnih i zračnih veza s pozadinom (što je jedva započelo) tako da se radi o problemu ogromnog praktičnog značenja. Slučaj pazinskog aerodroma primjer je konfuzije »ovlaštenih« na području izgradnje zračnih veza: superiorna lokacija regionalnog aerodroma ignorirana je za volju izgradnje lokalnog, gradskog. Disperzija veza moguća je dakle na različitim područjima. Osim toga trebat će pripremiti našu javnost na sudbinu koja očekuje neke velike investicije kao što su Gaženice ili Bar, bez obzira na to kakve vrste bile ambicije koje ih podižu: lokalne ili nacionalne.

1

Prof. dr. Josip Roglić

trasa magistrale kod primoštena pokazuje odsutnost prostorne koncepcije: automobilska prometnica zagrađuje i devastira obalu a napušta je gdje postoje građevinski razlozi za to.

46



Grebaštica-Rogoznica, preko Primoštena

Postoje dva punkta na obali koje prirodne veze i stupanj njihova razvoja čine superiornim ostalima: to su Rijeka i Split. Rijeka zbog smještaja u najvećoj dubini evropskog kontinenta po čemu je ravna Trstu (Ljubljanska kotlina podjednako je udaljena od Rijeke i Trsta), ali je njena prednost pred Trstom veća blizina podunavskog vodenog puta (kod Siska odnosno Karlovca) i dubina mora (u bakarskom bazenu praktički za neograničenu tonažu); od velike je važnosti za Rijeku i blizina zagrebačkog industrijskog bazena i činjenica da je na sjevernojadranskom području — u riječkoj gravitacionoj sferi — prvo more Mediterana za turiste srednje Evrope. — Split, jer se nalazi na kraju stare trase dolinom Une (uz one za Trčanski zaljev preko Ljubljanske kotline i postojnskog prijevoja to je najpovoljnija veza srednje Evrope s Jadranom) jer se nalazi u središtu obale (turizam, drugi gradovi) i prema tome predstavlja središnji obalni punkt za čitavo jugoslavensko zaleđe koje mu gravitira i jer ima rijetko povoljnu mikrolokaciju (topografska razvedenost obale, klima i dr.).

Nedovoljna koncentracija na ta dva obalna punkta, čime je osobito pogođen Split, praktična je posljedica našeg neshvaćanja obale u njezinoj funkciji veze sa zaleđem. Treba posebno naglasiti da nije riječ samo o vitalnom interesu obalnog područja; tako suženo interpretiran problem i opravdava lokalističke ambicije koje ne prelaze horizonte medijevalnih kampanelizama. Riječ je naprotiv o zajedničkom interesu obale i zaleđa, o racionalnoj interpretaciji funkcije obale. Tako nam ne može izbjeći nužnost koncentracije veza kao jedinog načina da se funkcija obale faktički realizira.

ekstenzivna eksploatacija obale i zgrađivanje obale

Promatrajući razloge i posljedice disperzije prodora iz zaleđa na obalu razabrali smo da je, u biti, posrijedi neshvaćanje realnog potencijala obale. Pod općim znakom ignoriranja pravnih mogućnosti obale, to se neshvaćanje ne ograničuje samo na prostornu organizaciju prema dubini zaleđa, nego se podjednako ispoljava i u prostornoj organizaciji samog obalnog područja.

Jadranska je magistrala karakterističan i najvažniji primjer takve izgradnje na obali. Ta prometnica ostvaruje longitudinalnu cestovnu vezu duž obale. Ona, dakle, treba da otvara priobalni potencijal suvremenoj privredi, posebno turističkoj, i preko toga otvara put uopće suvremenim oblicima i novoj podlozi života na obali. Trebalo bi stoga očekivati da je Jadranska magistrala građena s mišlju: otvoriti optimalne mogućnosti razvoja obalnih po-

tencijala. Ili, kraće, jednostavno: otvoriti obalu.

Dogodilo se suprotno: magistrala je izgrađena tako da otvara minimalne mogućnosti razvoja obalnog područja. Izgrađena je tako da zatvara potencijalne mogućnosti. Ukratko: magistrala zatvara obalu.

Riječ je o već poznatom problemu niske nivele. Odlučno je i ovdje bilo neshvaćanje potencijala obalnog područja. Obala je ponovo gledana kao traka. Umjesto podizanja obalne ceste na što višu niveletu, s ciljem da prometnica »hrani« (turističkim) prometom što veće obalno područje između ceste i mora, cesta je spuštena na što nižu niveletu s nejasnim ciljem da se »približi moru«. Time je ubačena bujica automobilskog prometa između mora i čitavoga obalnog područja iznad ceste, koje od tog mora pomoću ceste treba da živi. Rezultat je apsurdan: cesta izgrađena kao barijera kretanjima radi kojih je građena. Gledanje na obalu kao usku traku kopna uz more, gotovo kao ostatak kopna, nije vidjelo golemi potencijal obalnog područja, pa ga je odrezalo. Izgrađena je cesta s naivnom namjerom da ugoditi turistu u uzmorskom vozikanju automobilom. (Namjera je promašena čak u svom svjesnom cilju: automobilist vidi ljepote pejzaža u totalu, panorami, a ne u neposrednoj okolici gdje mu je pažnja vezana za prometna zbivanja.) Ali nesvjesno izazvane posljedice mnogo su teže. Čitavi gradovi odrezani su motornim prometom od mora, golema priobalna područja odbačena prema brdu, bezbrojne uvala, borici i žala zauvijek upropašteni brutalnim vođenjem trase preko njih i kroz njih, a brojna naselja prisiljena na deformiran razvoj na posve uskoj traci između ceste i obalnog ruba. Jer cestu-barijeru slijedi kordonska izgradnja uz more. Cesta i nameće taj kordon nasuprot logici priobalnog algomeriranja koja upravo radi vrijednosti obale upućuje na što dublji prodor u prostoru obalnog područja.

Šteta koju danas vidimo mnogo je manja od one do koje će tek doći, jer ne treba zaboraviti da se nalazimo tek na početku negativnog razvoja izazvanog takvom magistralom. Ali veća od svih vidljivih posljedica, prisutnih i onih koje slijede, šteta je u onom što magistrala onemogućuje da se uopće razvije. To nisko limitiranje prostornog zbivanja ima svoju kvantitativnu sferu: realni ekonomski potencijal obale umjetno je ograničen pogrešnom prostornom intervencijom. (Moguće su specifične analize koje bi to i finansijski precizno izrazile.) Ali ima i svoju kvalitativnu: onemogućena je takva formacija obalnog prostora koja bi bila izraz suvremenog odnosa prema tom ekonomskom potencijalu, prema faktičnim uvjetima egzistencije suvremenog čovjeka u obalnom prostoru.

jadranska magistrala pred novim vinodolskim odrezala je motornim prometom grad od mora.

48



Kako se, prema tom sudbonosnom gubitku, čine marginalnim neke već prisutne posljedice: razdiranje gradskih jezgri prometom ili izgradnja duž magistrale koja je postepeno pretvara negdje u cestu »ušorenog« sela a negdje ulicu (ne modernog) grada i drugi nusprodukti kaotičnog procesa izazvanog izgradnjom takve obalne ceste!

Ali magistrala je ipak manje izgrađena s namjerom da se što više spusti prema moru a više — bez ikakve namjere u smislu prostorne organizacije, nego isključivo s ciljem da povezuje određene (gradske) centre na obali uz što manje građevinskih radova, to jest troškova. Zato, kao što pretežno prolazi neposredno uz obalu, tako se ponegdje (i na dugim relacijama) potpuno udaljuje od mora, tako da gubi funkciju obalne ceste (dio između Senja i Karlobaga). Uopće je krivnja teze »što bliže k moru« u tome što je to j e d i n a prostorna teza koja je uopće bila prisutna prilikom izgradnje magistrale — a i ona je bila pogrešna.³ No glavna je krivnja u nedostatku prostornog mišljenja, u građevinskom kriteriju projektiranja prometnice (čemu su građevinari najmanje krivi) koja predstavlja izvanredno značajnu prostornu intervenciju. Zbog to-

3

Za ovo stanje karakteristično je »Rješenje« Saveznog izvršnog vijeća od prosinca 1961. godine »o odobrenju investicijskog programa za izgradnju puta prvog reda Rijeka — Dubrovnik — Petrovac n. m. — (veza Bar) — Titograd — Kolašin — Kosovska Mitrovica — Skopje« koje sadrži isključivo prometne i građevinske elemente nove ceste. »Rješenje« precizira do sitnica građevinske detalje kao: »ivičnjaci 2 x 0,10 m«; — ... »bankine su šljunčane, tucaničke ili travne, a na primorskom delu puta sa bitumenskom obradom.« — »Rigole su širine 50 cm a berme se izostavljaju« itd., ali o prostornim elementima ceste »Rješenje« nema što reći. Pogrešno bi bilo misliti da »Rješenje« to prepušta projektantima, jer, naprotiv, tačno utvrđuje i dužinu ceste (»Ukupna dužina puta iznosi 1124,4 km i to na teritoriji NR Hrvatske 561,9 km, na teritoriji Crne Gore 381,8 km, na teritoriji Srbije 160,8 km, na teritoriji Makedonije 17,7 km«) i određuje visinu predračunske sume (»Ukupna vrednost investicionih radova po investicijskom programu odobrenom ovim rešenjem iznosi 104.249 miliona dinara, od čega na teritoriji NR Hrvatske 49.477 mil. d., na teritoriji Crne Gore 36.643 mil. d., na teritoriji NR Srbije 16.310 mil. d. i na teritoriji NR Makedonije 1.819 mil. d.«). Nikakvu značajniju promjenu trase prilikom projektiranja »Rješenje«, dakle, ne predviđa; čak izričito naglašava: »Bliža lokacija određena je u Izveštaju komisije za reviziju investicijskog programa, a uža lokacija bit će utvrđena idejnim i glavnim projektom.« Po podacima Zajednice za ceste SR Hrvatske Komisija za reviziju investicijskog programa magistrale imala je slijedeći sastav: ing. Vasilije Dragović, predsjednik komisije; članovi komisije: Teodor Starčević, ing. Petar Potić, Borislav Nikolić, ing. Borislav Milojković, ing. Momčilo Sertić, ing. Rudolf Cimolini, Dušan Ivić, Ljubomir Janković, ing. Manojlo Stanković, ing. Milorad Jovanović, Bogoslav Mitrović, ing. Miroljub Cvetković, ing. Nikola Veljković, Leposava Kostić. Ne posumnjavši ni trenutka u druge stručne kompetencije članova ove komisije treba istaći da njezina stručnost u pogledu prostorne organizacije nije, na žalost, bila nikakva.

ga se ta intervencija svela na improvizaciju kojom je dominirala naoko prihvatljiva teza »što bliže moru« — s katastrofalnim posljedicama, koje velikim dijelom nikada nećemo moći ispraviti, jer su uništene pejzažne vrijednosti i jer ne možemo spriječiti sve posljedice negativnog razvoja izazvanog magistralom.⁴ Magistrala je, premda najvažniji, najteži i najkompleksniji, ipak tek jedan primjer ekstenzivne eksploatacije obale.

Davno prije izgradnje magistrale kod Tučepa je izgrađen velik hotel na istom »principu«: podignut uz more, on prostorno prisvaja plažu samo za sebe; prostorno područje iza njega (maslinici na velikoj blagoj padini!) tako je obezvrijeđeno. Ostalo je iza hotela, a bilo je na obali. Nije riječ samo o povrijeđenom »pravu na vidik«, nego o osporenom pravu na pristup obali koje ovdje ne treba shvatiti kao pravno-ovimovinsku, nego prostornu kategoriju. Hotel u Tučepima, jedan od prvih velikih poslijeratnih hotelskih objekata, kao da je inaugurirao i odmah afirmirao takav odnos hotelskih kolosa prema prostoru na našoj obali. Gotovo svi su više ili manje locirani na takav način, »što bliže moru«, osobito oni podignuti na osami ili u manjim mjestima.⁵ Taj odnos prema prostoru defektan je u svim takvim slučajevima i, kad se njima bavimo, posrijedi su samo analize različitih varijanti jedne iste pogrešne misli. Simptomatično je za tu misao da izaziva (u oblasti arhitektonskog oblikovanja) indiferentan odnos prema pejzažu ili prema aglomeraciji unutar koje se takvi objekti nađu. Logika je te pojave u tome što ravnodušnost prema drugome, koje se može pojaviti u prostoru, pripada odsutnosti

4

Karakteristično je da ovaj bitni »nedostatak« magistrale još uvijek nije dovoljno zapažen izvan uskog kruga jednog dijela stručnjaka. Visokotiražna štampa pisala je ne jednom o nedostacima magistrale, ali gotovo isključivo o onima građevinsko-prometne prirode (loš kvalitet kolovoza, zarušavanje, loša odvodnja, preoštri zavoji, prelazi u nivou, nedovoljna opremljenost prometnim znakovima i sl.); u vezi s tim tek su ponekad na nekim mjestima primijećeni nedostaci urbanističke prirode (prolaz kroz Crikvenicu — što je, uostalom, predratni grijeh) i estetski vrste onih: »neposredna okolica magistrale hortikulturno je neuređena« itd. Premda su i te primjedbe tačne, one su marginalne naravi. Usprkos višegodišnjem iskustvu, koje je već trebalo razjasniti problem ako ga već teoretski nismo znali postaviti prije početka projektiranja, uporno se stvara atmosfera da je s magistralom sve u redu osim nekih razumljivih nedostataka koji će se s vremenom ukloniti. To je opasna atmosfera; ona sprečava raspravljanje o ublažavanju bar najnegativnijih posljedica ovakve magistrale po prostornu organizaciju obalnog područja i odgađa rješenje čitavog problema u nedogled. A mnogo se može ispraviti izgradnjom obilaznih prometnica kod gradova i naselja kroz koja ili ispred kojih je prošla magistrala, zatim dosljednim sprečavanjem bilo kakve izgradnje duž obale tamo gdje niska niveleta diktira kordonsku izgradnju na obalnom rubu.

5

Ali i neki u gradovima; primjer Šegvićevog projekta »lamelastog« hotela pod Marjanom radikalizirao je tu misao do krajnjih konsekvencija. Opravdanje da je obala na mjestu projektiranog hotela bezvrijedna demantira sam projekt, jer pokazuje da se ona može kultivirati: pitanje je samo u koju svrhu i s kakvim odnosom prema gradu, neposrednoj okolici i pejzažu uopće.

interesa za sve što autonomno postoji u tom prostoru osim jednog interesa: da se sve podvrgne zadovoljavajućoj vlastite potrebe.

Takvi su hoteli pogoni u kojima se poslužuju oni koji žele da budu u ambijentu kakav okružuje hotel. Što se zbiva s tim ambijentom zbog tako podignutog hotela, nije važno. Ambijent je u tom vidnom kutu sirovina hotelskog pogona. Međutim, postaje važno već u susjednom hotelu, za koji je taj prvi dio postojećeg ambijenta, a još važnije u trećem itd. Nesuvisla adicija kapaciteta razara one iste kvalitete radi kojih se ti kapaciteti podižu.

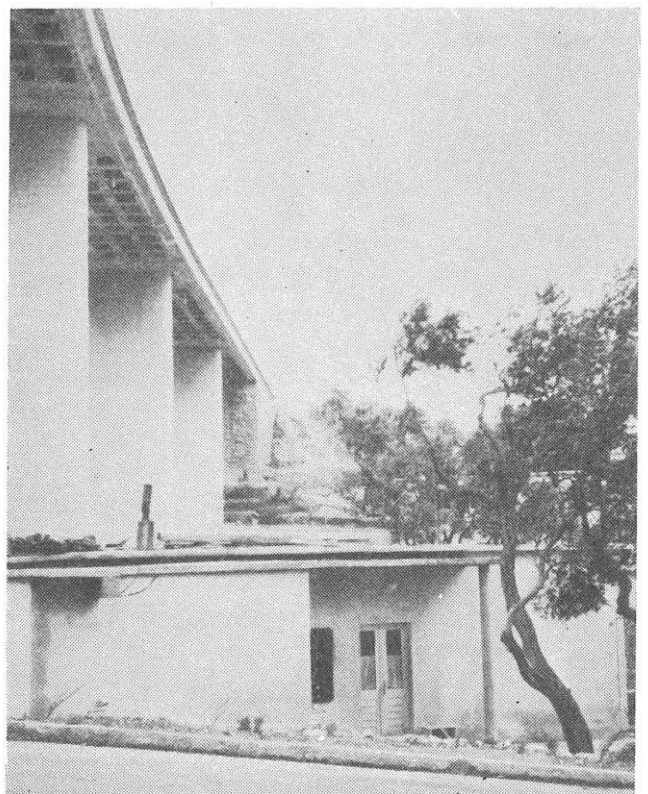
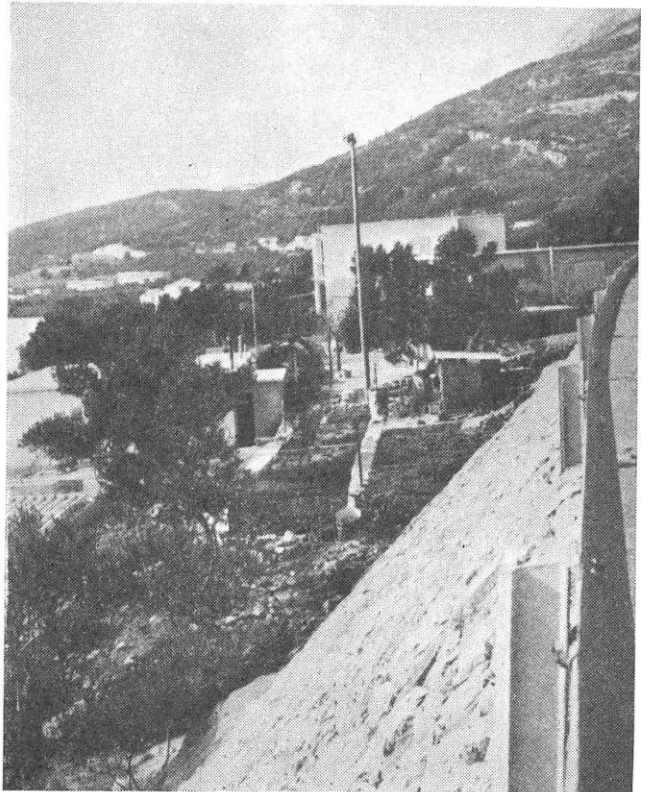
Slučaj opatijskog Ambasadora možemo uzeti kao primjer ravnodušnosti prema postojećoj aglomeraciji. Ona doduše nije visoke vrijednosti, ali je formirana unutar određenog shvaćanja ljepote klimatskog i ljetovališnog centra pa, bez obzira na stupanj vrijednosti, za nas postoji kao definiran ambijent određene reprezentativnosti sa svojim velikim hotelima i (prazne) otmjenosti sa svojim pansionima i vilama u vrtovima i parkovima. Kad bismo je mogli porušiti i sagraditi novu, mogli bismo raspravljati o tome da li rušiti i što podići — ali ishod razgovora i tada bi bio unaprijed jasan. No mi uopće ne mislimo rušiti Opatiju, nego je dograđivati, razvijati, a to znači nastaviti ono što već postoji. Razvijati ćemo je i tako da nadopunjavamo onim što nedostaje, da korigiramo u skladu s novim potrebama. Tako Opatiji nedostaju kupališta, restorani uz obalu, sportske površine i sl.; njezina je obala uopće više obala klimatskog centra XIX stoljeća nego modernog ljetovališta. Novi hoteli trebalo bi da se zbog takve situacije povlače dalje od obale uz padine uzvisina iznad grada, i paviljonske grupe hotelskih kompleksa mogu to ostvariti bez nametanja gradu i pejzažu; obalu bi trebalo što više rasterećivati od postojećih objekata u neposrednoj blizini i otvarati podizanjem objekata i unošenjem sadržaja od interesa za svakog gosta ili stanovnika grada.

Ambasador je građen sa suprotnom intencijom. Doduše, ni on ne prekida sam obalni rub (teško bi to i bilo učiniti danas, kad je »lungo mare« već stari ponos Opatije), ali to očito autor nije ni htio — više zbog ekskluzivnosti nego socijalnosti. Ali pritisak te goleme kocke, koja svojom ekspanzivnom masom ruši postojeću okolicu na razinu provincijske učmalosti, nije samo oblikovne nego i funkcionalne naravi. Kao da se čitav istočni dio Opatije podredio poput pratnje (malo zastarjele, po ekskluzivnosti dobro došle) mondenom kolosu. A to nije stvarna atmosfera ni faktični položaj Opatije, nego dojam iznuđen u nepotrebnom sudaru tehnički i materijalno nejednakih potencijala. Upravo zato naše vrijeme nije i duhovno superiorno u tom sudaru.

Istočni grijeh zagrađivanja obale, kao na silje na načinom postojanja u obalnom pro-

jadranska magistrala kod tučepa uzrokovala je kordonsku izgradnju uz obalni rub.

jadranska magistrala u podgori; primjer krajnje deformiranog razvoja naselja pritisnutog nisko vođenom trasom magistrale.



hotel »jadrán« u tučepima; primjer zagrađivanja obale velikim objek-
tom.

hotel »ambasador« u opatiji; zaposjedanje deficitnog gradskog
obalnog prostora mamutskim hotelskim kapacitetom.

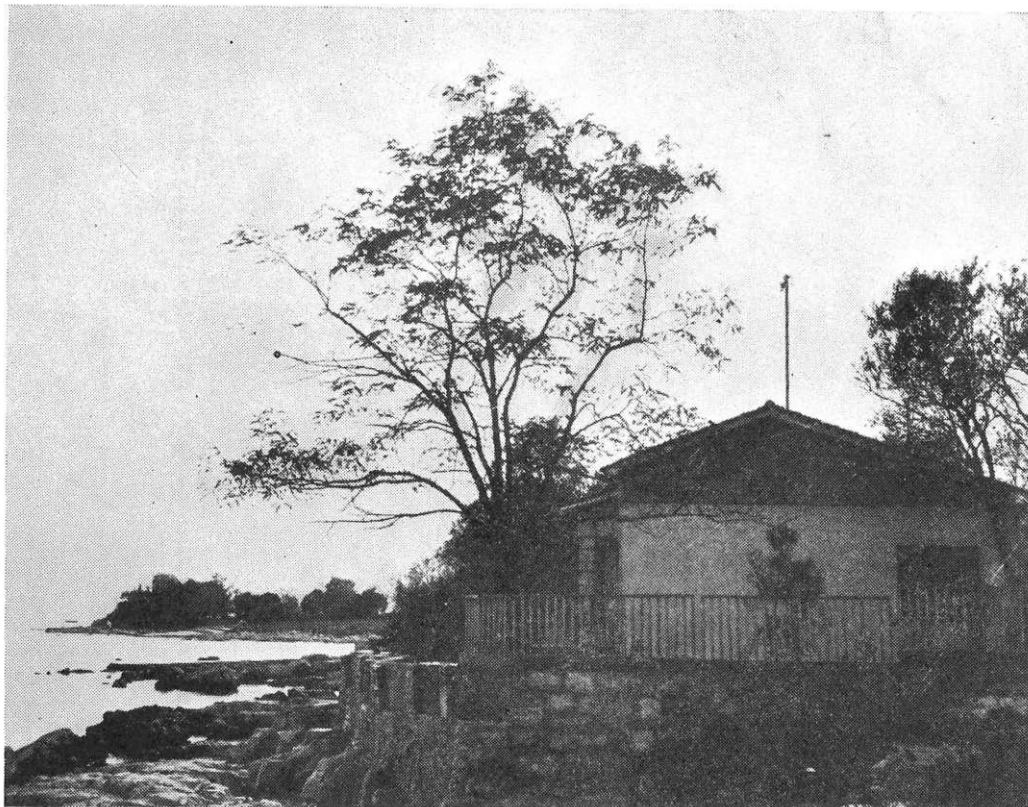
51



»vikendica« kod umaga; contradictio in adjecto:
p r i v a t n a obala.

naselje »vikendica« u dalji kod umaga; amorfnost aglomeracije re-
zultat je nesuvislih poriva koji su je podigli.

52



storu, neizbježno se kažnjava gubitkom samog predmeta zaslijepljene lakomosti, bio to prostor slobodnog pejzaža ili prostor izgrađene algomeracije. Nevažno je pri tom kakav je kvalitet onog što se u određenom slučaju gubi: gubitak je uvijek maksimalan, jer gubimo sve što je tim načinom bilo moguće izgubiti.

Ekstenzivna eksploatacija obale zbiva se uvijek kad posebni interes, kao razlog konkretnog pothvata, dominira nad kompleksnom problematikom takvog pothvata. Tako je bilo i u slučaju magistrale: prometni razlozi ignorirali su prostorni efekt prometnice. Tako je i u slučajevima opisanih hotelskih kapaciteta: radi interesa investitora objekta uzurpirano je pravo koje im ne pripada. Događa se tako i s drugim pothvatima na obali u kojima dominira poseban interes nad općim, dio nad cjelinom, neposredno nad potencijalnim: uvijek je posljedica ekstenzivno iskorištavanje nasuprot intenzivnom. Tek ponekad, na žalost, događa se obrnuto.

Razmotrimo dva primjera industrijsko-lučkih postrojenja u Rijeci.

Rijeka je grad kojemu je oduzeta obala. Nagli razvoj svoje luke u prošlom stoljeću Rijeka zahvaljuje mađarskoj imperijalističkoj ekspanziji. Zato je dobitak skupo platila: kako je grad strana penetracija otela zemlji, tako je gradu otela obalu. Ne treba pretpostavljati da je kontinentalna neosjetljivost napuštala obalni potez Rijeke, jer je obala svuda, gdje se nisu smjestila lučka i industrijska postrojenja, zaposjednuta od vila gornjega društvenog sloja.⁶ U klimi političke uzurpacije i prostorna je bila vrlo radikalna; Rijeka je jedini grad na Jadranu koji je gotovo sasvim izgubio svoju obalu (čak potpunije od Pule koja je inače primjer grada izraslog u položaju garnizonske žrtve). Tako se pritisak grada na more prenio na krajnje tačke, gdje je obala slobodna, jer je ostala neizgrađena. Smisao tog pritiska bio je shvaćen na Rijeci u naše doba pa je poslijeratno stambeno naselje na kraju Pečina jedini obalni dio(!) Rijeke koji ostavlja slobodan pristup moru. Ali u sudbonosnom trenutku, na najvažnijem mjestu, takvo shvaćanje ipak nije prevladalo: izgubilo je Martinšćicu. Riječ je o velikoj uvali na samom rubu grada sa (nekad) lijepom plažom i prostranom zaravn: u pozadini; tako se moglo nadoknaditi, kao rekreativni centar Rijeke, mnogo od onog što je gradu dosad otimano. Ali izgradnjom novog pogona brodogradilišta »V. Lenac« sve je to definitivno izgubljeno. Rijeka je tako izgubila posljednju priliku koja joj je još bila

6

Pri tom je odlučno što je gradska obalna ulica na Rijeci iznad vila a ne ispod njih, kako je to, npr., u Splitu. Kako je ulica u strukturi grada XIX st. javni prostor, svakome dostupan (za razliku od magistrale koja je namijenjena motornim vozilima), ulica osigurava javnost obalnog prostora ako je položena uz more i obrnuto: slobodan pristup moru izgubljen je za grad ako se između ulice i mora kontinuirano proteže privatni prostor.

preostala, jer drugih lokacija za rekreativni centar na moru u organizmu samoga grada uopće više nema. Ne treba sumnjati u financijsku efikasnost investicije za novo brodogradilište u Martinšćici, ali premda se financijski ne može izraziti efekt investicije u rekreaciju građana, ipak postoji njezin neosporan ekonomski efekt. Trebalo joj je dati prednost na ovom mjestu već i zato jer je jedino koje je preostalo Rijeci za te svrhe. Čak bez obzira na druge razloge koji nisu ekonomski nego socijalni, zdravstveni i — začudo! — politički, ideološki, kulturni i estetski. Humani. Ali opet je dominirao parcijalni kriterij posebnog interesa; ovdje nad područjem od opće važnosti. Upravo kompleksnost takvog područja čini ga — za stanoviti mentalitet — nekonkretnim, pa u usporedbi s konkretnim interesom gubi važnost.

Ekstenzivnu eksploataciju obale uvijek susrećemo kad zaposjedanje obalnog ruba sprečava razvoj važnijeg i vrednijeg sadržaja od onoga kojim se obala zaposjeda. Zbog toga je riječ o vrlo raznovrsnim motivima i različitim načinima ispoljavanja ekstenzivnosti (prema dubina iskorištenog obalnog prostora, ekonomski manje vrijedan sadržaj, asocijabilan sadržaj itd.) ali efekt je uvijek isti: sprečavanje potencijalnih mogućnosti obale zagrađivanjem objektima koji je ne iskorišćuju optimalno.

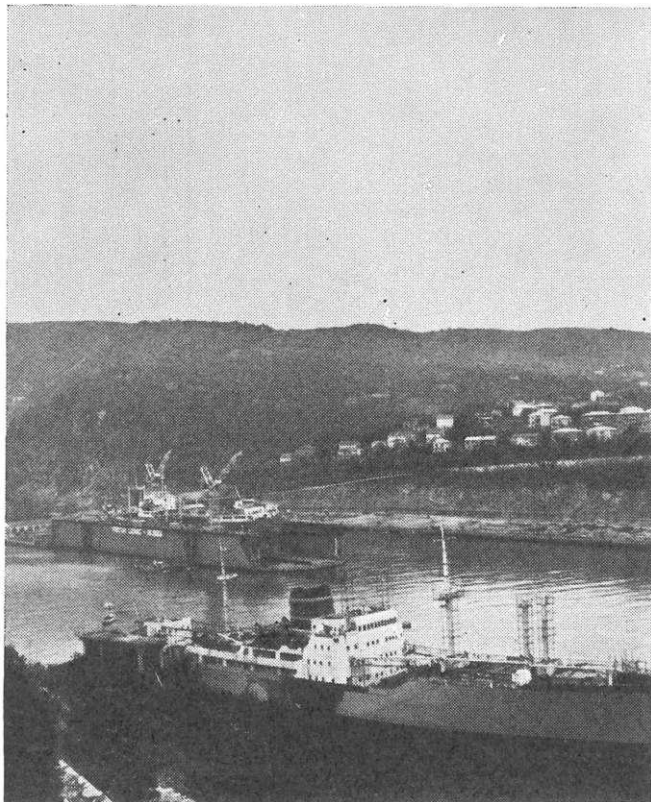
I obrnuto: optimalno iskorištavanje obale nikad ne znači zagrađivanje, premda je ponekad fizički potpuno zaposjeda. Samo 240 metara operativne obale bakarske luke s kapacitetom 3—4 milijuna tona prometa godišnje tako je velik ekonomski efekt na minimalnoj dužini obale neobično povoljne za tu svrhu (dubina mora, prirodno zaštićena luka, blizina Rijeke, mogućnost razvoja metalurške industrije, odvojenost od turističkih područja itd.), a mnogo manje za bilo kakvu drugu namjenu (za turizam relativno mala vrijednost već obezvrijeđenog ambijenta u neposrednoj okolini i dr.) da zaposjedanje tolike obale s takvim sadržajem nema značenje zagrađivanja nego otvaranja maksimalnog obalnog potencijala na tom mjestu. (Time se doduše otvara i problem »dodira« s postojećom historijskom aglomeracijom u blizini, strukturom humaniziranog pejzaža i dr., ali taj problem uopće ne treba suprotstavljati takvoj suvremenoj inicijativi, nego ga postakao pitanje njezina odnosa prema postojećem.)

Uopće, nikad ne bi trebalo shvatiti kritiku ekstenzivne eksploatacije obale kao čuvanje humanih vrijednosti obalnog prostora s nekim osobnim naglaskom kao pravom na ravnodušnost prema specifičnim oblicima javnog interesa, jer intenzitet korištenja obale znači, naprotiv, apsolutnu afirmaciju javnog interesa na obali. Kako se predmet javnog interesa pojavljuje u vrlo širokom registru vrijednosti obale i motivacija za unošenje novih sadržaja na nju, odusta-

martinšćica; izgubljen posljednji slobodni obalni prostor rijeke

luka za rasuti teret u bakru; primjer intenzivne eksploatacije obalnog ruba

54



janje od supremacije javnog interesa konceptualna je podloga raznovrsnim defektima koji tek naoko nemaju isto ishodište. Ono je ipak u prevladavanju posebnog i efemernog kriterija.

Stoga je najteži prekršaj pozitivnih principa tretmana obale u privatizaciji obale.

Karakteristično je da historija gotovo uopće ne pozna privatne obale. Rijetke su iznimke (poneki vlastelinski dvorac, Dioklecijanova palača, neke crkve i samostani) zaposjedanja obale, a i tada je riječ o povlaštenosti koja više pripada instituciji u vrhu društvene strukture nego pravu privatnog interesa. Pristup je obali u pravilu slobodan svakome, zidovi međa zastaju pred dodirnom mora i kopna: obala je svuda otvorena. Na tom su principu stoljećima rasle i formirale se urbane i ruralne aglomeracije na obali. Ne treba da zavarava naoko suprotan slučaj u zatvaranju obale obrambenim zidinama starih gradova: fortifikacija je oružani istup gradske zajednice na njezinoj obali; znači, dakle, osiguranje slobodnog pristupa moru. Tako je i s onim naseljima koja kontinuiranim nizom rubne izgradnje fortificiraju vanjski prsten. Riječ je dakle o kolektivnom principu slobodne obale, suprotnom privatnom principu uzurpirane. Drugačije je samo u primjerima nekih venecijanskih kaštela (Šibenik, Trogir) koji su u biti okupaciona uporišta u gradu ili uz grad i po tome suprotna prirodnoj težnji stanovništva na obali za slobodnim pristupom moru. Neke druge iznimke više su deformantne posljedice djelovanja stranih sila (spomenuti slučajevi Rijeke i Pule) ili opet bizarni nesporazumi mentaliteta poljoprivrednog stanovništva s obalom (Betina, Murter s gospodarskim dvorištima na obali) nego afirmacija drugačijeg shvaćanja obale u autohtonim zajednicama koje su uvijek dosljedno čuvale slobodu obale kao pretpostavku svog postojanja.

Ni kapitalizam nije bitno izmijenio takav tretman obale. Tek ponegdje, potkraj XIX stoljeća i kasnije, pojavljuje se po koji suprotni primjer, i treba ga spomenuti kao znak pripadnosti te pojave. Masovna eksploatacija obale započela je međutim tek u našim danima. Možda zato što smo neke bitno različite stvari zamijenili.

Pružajući mogućnost višeg standarda slojevima društva s većim materijalnim mogućnostima interpretirali smo problem društveno, politički, ekonomski itd. i zaključili: u redu je ako se član društva diferencira svojim radnim efektom, da se diferencira i svojim materijalnim položajem, prema tome je vikendica logičan detalj repertoara njegova standarda, poput televizora i frižidera. A — ako može — vikendicu nek podiže gdje mu se sviđa: negdje u brdima ili na moru; dilemi tu nema mjesta za društvo koje se u to ne miješa kao ni u nečiji izbor između kazališta i koncerta. Takvom rezoniranju svojstven je i zaključak: normalna je želja da vikendica bude na »samom moru« — zato čovjek i ide na more...

I tu je učinjena teška pogreška. Stečenom pravu na privatni visok standard nesmotreno je pridodano i pravo da se realizira bilo gdje. Posljedica je bila uzurpacija obalnog ruba u masovnim razmjerima. Govoreći sociološko-urbanističkim terminom, dogodila se socijalna uzurpacija prostora. Ono što je pri tom bespravno ekspropirano (i unutar legalnih pravnih normi), to je potencijalna vrijednost obale, koja faktično financijski ekvivalent nije imala, jer su različite okolnosti (stupanj razvitka turističke privrede i nedostatak jakih investitora u vezi s tim, nedostatak komunalne infrastrukture, nepostojanje prostornih perspektivnih planova i dr.) tu vrijednost limitirale kao momentalnu tržišnu vrijednost, mnogo ispod potencijalne, prostorne vrijednosti. Krah autarhične poljoprivrede, karakterističan za obalni pojas, i neka specifična stanja (depopulacija na otocima i Istri), akcelerirali su čitav proces s jedne strane prodajom poljoprivredne parcele za građevinsku, a s druge novom izgradnjom za potrebe »kućne radinosti« u turizmu. Insuficijentnost urbanističkog planiranja (zakašnjavanjem, nedovoljnom studioznošću itd.) i građevinske administracije obezglavljene i tim elementarnim procesom i nedostatkom pravno-umovinskog instrumenta (problem nacionalizacije) dovršava skicu tog stanja u kojem obalu bukvalno planira i izgrađuje bivša poljoprivredna parcela, to jest naopako i protivno logici stvari. Negacija stoljećima formiranog smisla za poredak prostora razbila je stajnovitu koheziju sredine koja je još donedavno postojala, tako da nikakvog automatskog korektiva tih destruktivnih procesa nije bilo niti je moglo biti, pa ih ne treba ni očekivati.

Masovni napad na obalni rub bio je zbog svega toga tako katastrofalno efikasan. Da je riječ o ekstremnom načinu ekstenzivne eksploatacije obale, nepotrebno je nakon prijašnjih analiza posebno objašnjavati. Ipak, krajnje kaotične aglomeracije novih naselja vikendica (kao što se vidi na priloženom snimku takvog naselja kod Dajle na zapadnoj obali Istre ili novog dijela Podgore) imaju dublje značenje od jednoznačnog podatka o niskoj kulturi graditelja, pa je potrebna bitna primjedba kao zaključak.

Individualna izgradnja uopće, pa tako i na obali, ponekad se smatra izvorom pojedinačnog, vlastitog pa zbog toga čovjeku inherentnog načina formiranja okoliša (a niske kvalitete u toj oblasti da treba pripisati nekvalificiranosti). Tako su i nastale autentične cjelovitosti starih aglomeracija, prisjetit će se neki. Ali ne treba brkati različite povijesne situacije i drugačiji položaj čovjeka u njima. Još je opasnije zamjenjivati neke različite pojmove. Tako osobni interes i interes privatnog vlasništva nikako nisu

identični pojmovi, osobito to nisu u organizaciji i formaciji prostora.

U osobnom interesu sadržan je totalitet humanih potreba (bar potencijalno), u privatnom, naprotiv, interes je vlasništva nadređen humanim vrijednostima. Privatni je interes partikularistički agens: svođi bogatstvo čovjekovih potreba na posjednički refleks; nije vezan za pojedinca u njegovu totalu, nego fragmentu, i po tome je alijenantan: u prostornoj organizaciji dezintegrirajući faktor koji onemogućuje prostornu organizaciju adekvatnu bogatstvu čovjekovih moći i potreba, a forsira takvu koja je adekvatna materijalnom bogatstvu.

Zato se osobni interes i na tom području u naše doba ostvaruje drugim načinom, drugačijim sredstvima i, prije svega, drugačijim motivacijama od interesa privatnog vlasništva.

formacija prostora ili organizacija kvantiteta u prostoru

Konceptualne nedovoljnosti o kojima smo raspravljali vrlo su krupne i duboko isprepletene inferiornošću na različitim područjima našeg života; analizu njihovih uzrokovanih tim područjima izostavili smo jer su djelomično predmet drugih tekstova unutar teme u našem časopisu, a djelomično stoga što i ne predstavljaju eminentno urbanističku materiju, nego ekonomske, sociološke i druge pretpostavke urbanizma. U velikoj je mjeri stanje našeg urbanizma uzrokovano upravo zaostajanjem naše misli na takvim područjima pred sferom urbanizma kao nekim specijalističkim rezervatom. Uopće, shvaćanje prostora kao povijesne pozornice na kojoj se odvijaju apsolutno sva kretanja u našem vremenu toliko je rijetko i izolirano da posljedice previđanja te elementarne istine ne mogu biti manje ni lakše.

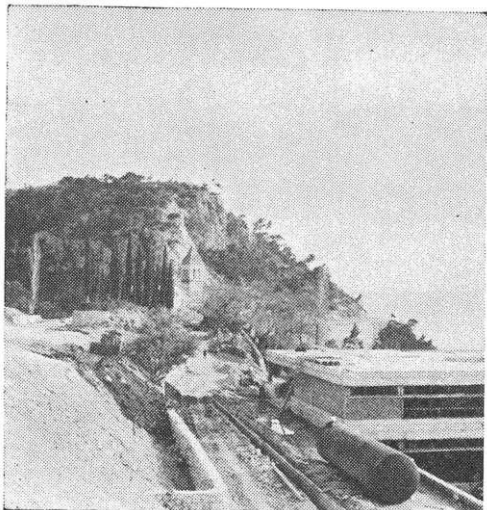
Ali smisao našeg ispitivanja kršenja pozitivnih principa suvremene organizacije prostora na Jadranu treba otkriti na suprotnoj strani od tih rubnih područja na kojima se urbanizam metodološki prepleće s domenom drugih disciplina. Taj smisao treba fiksirati u samoj jezgri urbanističke sfere: na pitanju formacije prostora.

Naime, svi problemi kojima smo se bavili analizirajući konkretne pojave u prostornoj organizaciji na obali ipak se odnose na pretpostavke formacije prostora kao rezultata na sjecištu svih komponenata u organizaciji prostora.

Formacija prostora onaj je totalitet kojim rezultira kontinuirano svladavanje prepreka postojanju čovjeka u određenom prostoru. Formacija prostora ne može se stoga ograničiti ni na koji pozitivan ali izdvojeni princip, pa ni repertoar postupaka. Ovdje nije

živogošće; magistrala i novi hotelski kompleks uz stari samostan.
primjer nesposobnosti kontinuiranja historijske formacije ambijenta.

56



riječ o zbroju; on tu ne može biti to pozitivniji što je veći. Riječ je o kvaliteti koja, premda nije neovisna o kvantitativnim elementima jer je pretpostavljaju, pa o njima ovisi, ipak nije njima određena.

Organizaciju prostora ne možemo dakle shvatiti kao raspoređivanje elemenata od kojih se on sastoji; takva bi pozicija rezultirala nečim što bismo mogli označiti manipulativnim urbanizmom. Organizacija prostora zahvaljuje svoj uspjeh doduše suvislom povezivanju svih prisutnih elemenata u prostoru, ali ono nije rezultat kalkulativnog rasporeda nego stanovite kultivirane artikulacije. Nju treba zahvaliti osjećanju totaliteta koje se prostorno fiksira kao *izraz odnosa prema sveukupnosti prisutnog*.

To sažimanje u izrazu prostorne formacije *estetski fenomen*, što ne znači da je iracionalan: inzistirali smo u iznesenoj analizi na racionalno fundiranim petpostavkama suvremene organizacije prostora. Ali estetska razina na kojoj se zbiva formacija prostora uključuje integralnost suvremene humanosti u našem odnošenju prema realnim datostima u prostoru. Nikakav separatan kut gledanja ne može se pojaviti kao mandator tog ostvarivanja integralnog humaniteta u formaciji prostora. Kao estetski čin sui generis bit će nedohvatljiv čak i osjetljivosti kvalitetnog projektanta u istom trenutku kad njegovu radu odričemo smisao povijesne dimenzije, ograničavajući ga na formalni estetizam.

U tom trenutku postaju u punom značenju jasni mnogobrojni sukobi oko tretmana građevinskog nasljeđa, kulturne baštine u prostoru. »Staro« sadrži odgovore na uvjete postojanja u istom prostoru, i odnos prema prošlom problem je kontinuiteta postojanja u tom prostoru. Prekid je na štetu onoga tko ga vrši: znači previd uvjeta vlastitog egzistencijalnog pitanja. Posljedice su esencijalne: postojanje ispod razine povijesnog časa. Sve to ne treba brkati s nedostatkom talenta pojedinca, jer je takva ograničenost osobne naravi. Treba razabrati ovu drugačiju ograničenost, opće naravi; ona je zajednički problem, jer je u položaju sredine ispod razine njezina vremena. Ta se ograničenost tek izvanjski i pojedinačno pokazuje kao individualna arogancija suvremenog projektanta koga se kontinuitet prostorne formacije ne tiče. Prepotentno isticana kreativna sloboda zapravo je ovdje subjektivna kompenzacija socijalne ekspropriiranosti projektanta lišenog onoga u čemu je smisao njegova rada: povijesne funkcije njegove discipline.

Suvremeni urbanizam ne interesira nas u toj oblasti naprosto po tome koliko »obilazi« ili »napada« postojeću strukturu starih gradova i uopće prostora zemlje. Iz iskustva znamo, a i logika stvari potvrđuje, da se obilaženjem najopasnije napada. Interesira nas koliko je urbanizam kadar razvijati zemlju kontinuiranim njezine formacije, jer to je jedini put stvarnog razvitka. Ne samo zato što razvitak nije pojam koji

uključuje gubitak (ponekad čak i uključuje), nego zato što razvitka ovdje nema, previđanjem bitnog u uvjetima, razlozima i potrebama razvitka.

A oni su sadržani u formaciji prostora. Stoga i pitanje odnosa prema povijesnoj baštini nije »posebno pitanje« prostorne organizacije — još jedan kvantitativni element koji je potrebno ukalkulirati, pa se zatim prema njemu odnositi s dužnom pažnjom baštinka, posebnim postupkom što ga zahtijeva izuzetnost vrijednosti koju nasljeđujemo. Mnogo više od takvog elementa (nastalog tek scijentističkim atomiziranjem prostorne vizije) riječ je o integralnom elementu prostornog organizma bez kojega on ni preživjeti ne može ako pod »životom« razumijemo razvijanje optimuma a ne reducirano bitisanje.

Premda odnos prema nasljeđu uključuje pitanje kontinuiteta formativne podloge prostora, ipak prostornu formaciju ne bi trebalo definirati ničim posebnim, pa ni takvim koje je njen neodvojiv dio, nego naprosto njom samom: *njoj inherentnim sadržajem*.

Prostorna formacija, iznad bilo koje posebne sfere unutar nje, *izraz je odnosa prema sveukupnosti uvjeta postojanja u određenom vremenu*.

Ne dosegaši u funkciji urbanizma tu poziciju, treba naš problem u urbanizmu vidjeti kao potrebu da se od shvaćanja kvaliteta prema kriteriju »bolje« ili »lošije« pomaknemo do kriterija koji traži »drugo«.

Tek unutar druge kvalitete obnovit će se i opsolutni smisao vrednovanja, jer će se kritički sud odnositi na relativnu kvalitetu adekvatnu našem povijesnom postojanju.

Izvan te nedosegnute kvalitete i kritički je rezultat relativiran negativnim predznakom konteksta. Predmet mu je bavljenja više nemogućnost stvarnosti nego što su stvarne nemogućnosti ili moguće neostvarenosti.

I u našem jadranskom prostoru — čak više nego bilo gdje drugdje.