

SANJA ŽAJA VRBICA
Odjel za umjetnost i restauraciju
Sveučilište u Dubrovniku
sanja.vrbica@unidu.hr

Izvorni znanstveni rad
UDK: 711.4(497.584Dubrovnik)"18"
DOI: <https://dx.doi.org/10.21857/9xn31cdvly>
Primljeno: 20. 4. 2023.
Prihvaćeno: 28. 6. 2023.

AKTIVNOSTI KOTARSKOGA GRAĐEVNOG UREDA NA RAZVITKU LUČKIH INFRASTRUKTURA DUBROVAČKOG PODRUČJA 1868.-1874.

SANJA ŽAJA VRBICA

Sažetak: Druga polovica 19. stoljeća vrijeme je intenzivnih urbanističkih promjena u Dubrovniku i njegovoj okolini. Modernizacijski procesi adaptacija postojećih struktura podređeni su monarhijskim političkim i vojnim planovima, što je posebno uočljivo tendencijom transformacija luka. Međutim, utilitarni lučki infrastrukturni radovi rezultirali su i novim društvenim žarištima i promenadama te generirali uređenja novih parkovnih zona, u duhu modernizacijske epohe. Najintenzivniji lučki radovi odvijaju se od 1868. do 1874. godine, a autori njihovih projekata su Marco Nonveiller, Marin Boriani, dr. Luigi Pederzoli i Nikola Gandusio. Pored intervencija u povijesnoj gradskoj luci, u uvali Pile također se gradi manji gat od 1869. do 1871. godine, a sačuvani projekt i arhivska građa pružaju uvid u procese kreiranja projekata i provedbe gradnje, koje provode inženjeri i njihovi pomoćnici zaposleni u Kotarskom građevnom uredu u Dubrovniku.

Ključne riječi: Dubrovnik, modernizacija, 19. st., Austro-Ugarska Monarhija, transformacije luka, Kotarski građevni ured Dubrovnik, Marin Boriani, dr. Luigi Pederzoli, Pile

Keywords: Dubrovnik, modernisation, 19th century, Austro-Hungarian Monarchy, transformation of ports, construction office of Dubrovnik, Marin Boriani, dr. Luigi Pederzoli, Pile

Razdoblje druge austrijske uprave 1815.-1918. godine u Dubrovniku doba je intenzivnih modernizacijskih transformacija Grada i obilježeno je brojnim infrastrukturnim projektima, a preobrazbe provedene tijekom tog razdoblja formirale su današnji urbani prostor Dubrovnika. Dok su dubrovačke renesansne i barokne urbanističke intervencije iznimnih dosegâ najčešće privlačile znanstvenu pozornost istraživača, građevinske adaptacije 19. stoljeća i protagonisti pojedinih infrastrukturnih projekata ostali su nedovoljno poznati. Modernizacije istočnojadranskih urbanih žarišta Splita, Zadra i Šibenika bile

su predmet brojnih studija, dok je urbanističko-arhitektonski razvoj dubrovačkog područja tijekom 19. stoljeća tek djelomično istraživani i najčešće je okarakteriziran kao stagnacija, te nam cjeloviti pregled transformacija s autorima pojedinih urbanih zahvata još uvijek nedostaje.¹

Uspostavljanjem austrijske vlasti organizira se uprava i sudstvo, a Dalmacija, u čiji su sastav ušli Dubrovnik i Boka kotorska, od 1817. godine postaje zasebna cjelina nazvana Kraljevina Dalmacija, izravno podređena Beču, s talijanskim kao službenim jezikom i sjedištem u Zadru. Na čelu Pokrajinske vlade imenovan je gubernator, vrhovni upravitelj vojne i civilne vlasti do 1902. godine, kad su te dvije funkcije razdvojene. Zemaljska vlada reorganizacijom vlasti od 1852. godine postaje Namjesništvo (*Luogotenenza*), s namjesnikom kao najvišim predstavnikom vlasti, a vlada je izravno podređena ministarstvima u Beču. Područje se Dalmacije krajem 1815. godine dijeli na zadarski, splitski, dubrovački i kotorski okrug, a 1816. se dodaje i peti, makarski okrug. Reformom uprave 1850. godine Kraljevina Dalmacija podijeljena je na sedam kotara, no već 1854. godine novom teritorijalnom organizacijom uvedena su četiri okruga, Zadar, Split, Dubrovnik i Kotor, a u dubrovačkom okrugu našli su se kotari Dubrovnik, Ston, Orebić, Cavtat i Korčula. Preustrojem Monarhije Austro-ugarskom nagodbom 1867. godine i Hrvatsko-ugarskom nagodbom 1868. godine inicirane su nove administrativne podjele Kraljevine Dalmacije pa 1868. godine Dubrovnik postaje jedan od političkih kotara, kojem pripadaju političke općine: Dubrovnik, Rijeka Dubrovačka, Zaton, Lopud, Šipan, Konavle, Ston, Slano i Mljet. Korčula postaje također politički kotar, s pripadnim političkim općinama: Korčula, Blato, Lastovo, Pelješac, Trpanj, Kuna i Janjina.²

¹ Marija Stagličić, "Neostilska arhitektura u Dalmaciji", u: *Historicizam u Hrvatskoj*, I, ur. Vladimir Maleković, Zagreb: Muzej za umjetnost i obrt, 2000., 232; Goran Vuković, "Preobrazba Dubrovnika početkom 19. stoljeća", *Radovi Instituta za povijest umjetnosti* 24/24 (2000.), 35-60; Stanko Piplović, "Javne gradnje u Dubrovniku za austrijske uprave", *Građa i prilozi za povijest Dalmacije* 18 (2002.), 315-392; Vinicije B. Lupis, "Lorenzo Vitelleschi i njegovo vrijeme", u: *Lorenzo Vitelleschi, Povijesne i statističke bilješke o dubrovačkom okrugu*, prir. Vinicije B. Lupis, Dubrovnik: Državni arhiv u Dubrovniku, 2002., 5-51; Darja Radović Mahečić, "Urbanistički razvoj hrvatskih gradova od Napoleonova doba do pada Habsburške Monarhije u europskom kontekstu", u: *Zbornik I. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti*, ur. Milan Pelc, Zagreb: Institut za povijest umjetnosti, 2004., 117; Jagoda Marković, "Urbanistički razvoj gradova jadranske Hrvatske u 19. stoljeću", u: *Zbornik I. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti*, ur. Milan Pelc, Zagreb: Institut za povijest umjetnosti, 2004., 127; Antun Baće, *Arhitektura Dubrovniku između dva svjetska rata*, doktorski rad, Zagreb: Filozofski fakultet, 2015., 10-38; Antun Baće, "Gimnazija na Pločama - izgradnja i arhitektonsko oblikovanje", u: *90 godina dubrovačke gimnazije na Pločama*, ur. Katarina Tolja i Marko Giljača, Dubrovnik: Gimnazija Dubrovnik, 2017., 51-69.; Sanja Žaja Vrbica, "Arhitektonsko-urbanističke preobrazbe Dubrovnika tijekom austrijske uprave" u: Sanja Žaja Vrbica i Peter Zimmermann, *Dunavska Monarhija i Dubrovnik*, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku, 2023., 120-219.

² Frane Ivković, "Organizacija uprave u Dalmaciji za vrijeme Druge austrijske vladavine 1818.-1918.", *Arhivski vjesnik* 34-35 (1991.-1992.), 34-40.

Djelatnosti Kotarskoga građevnog ureda u Dubrovniku od 1868. do 1874. godine

Od 1816. godine pri Okružnom poglavarstvu u Dubrovniku utemeljen je Okružni građevni ured s okružnim inženjerom na čelu, smješten u Kneževu dvoru. Tijekom stoljetne austrijske uprave niz građevnih inženjera s pomoćnicima, zaposlenicima državnog aparata austrijske vlasti, skrbi o putevima, rijekama, sakralnim objektima, javnim zgradama, planira adaptacije postojećih građevina i kreira nove objekte, no ponekad su njihovi zadaci uključivali i potpuno neočekivane aktivnosti, navedene u službeničkim tabelama. Dubrovački ured skrbio je među ostalim i o građevinama Kneževa dvora, Sponze, lazaretima na Pločama i u Gružu, zdravstvenim uredima u luci i na Korčuli, magazinima soli u Dubrovniku i Stonu.³ Projekte dubrovačkoga građevnog ureda korigirali su i odobrali središnji građevni ured pri Namjesništvu u Zadru i Pomorska vlada u Trstu, ukoliko se radilo o pomorskim intervencijama, a dubrovački ured provodio je javne dražbe i odabirao optimalne izvođače graditeljskih radova, prateći izvedbu u skladu s projektom i troškovnikom te isplate dogovorenih rata.⁴ Veliki opseg posla i kontinuirani nedostatak osoblja konstanta su tog razdoblja, a poseban problem predstavljala su oštećenja zgrada prirodnim procesima devastacija i brojnim potresima u Dubrovniku kontinuirano bilježenim tijekom 19. stoljeća.⁵ Sredinom 19. stoljeća austrijska vlada počinje koristiti politički i ekonomski potencijal istočnojadranske obale, a za razvoj modernog pomorstva i lučke infrastrukture odlučeno je uspostavljanje središnje ustanove za objedinjenje pomorskih djelatnosti. Carskim dekretom od 30. siječnja 1850. godine na prijedlog Ministarstva trgovine i Ministarstva unutarnjih poslova osnovana je C. k. Središnja pomorska vlada u Trstu (*I. R. Governo centrale marittimo*), kao tijelo Ministarstva trgovine. U sastavu Vlade nalazio se i tehnički odjel koji će se u sljedećim desetljećima popunjavati građevinskim inženjerima zaduženim za izradu projekata s troškovnicima za izgradnju i adaptacije luka, lučko-zdravstvenih zgrada i svjetionika te praćenja dinamike izvršenja tih radova.⁶ Tijekom prvog desetljeća rada tehničke službe od stručnog osoblja zaposlen je samo tehnički inspektor, potom se tijekom sljedeće dekade zapošljavaju još dva inženjera, a kasnije broj zaposlenih kontinuirano raste.⁷ Upravo mali broj stručnog osoblja u novoosnovanoj Pomorskoj

³ S. Žaja Vrbica i P. Zimmermann, *Dunavska Monarhija i Dubrovnik*, 128.

⁴ Stjepan Ćosić, *Dubrovnik nakon pada Republike (1808.-1848.)*, Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 1999., 184.

⁵ Mišo Kišpatić, "Potresi u Hrvatskoj", *Rad Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Razred matematičko-prirodoslovni* 13 (1891.), 135-161 i 14 (1892.), 2-27.

⁶ Hania Mladineo Mika, "Građevinski savjetnik dr. Frane Rubčić (Francesco Rubcic)", *Kulturna baština* 42-43 (2017.), 5-6.

⁷ Stanko Piplović, "Pomorska vlada u Trstu", *DG Jahrbuch* 20 (2013.), 323.

vlasti u Trstu i specifičnost pojedinih lučkih zona pojašnjava praksu projektiranja lučkih adaptacija s troškovnicima u dubrovačkom građevinskom uredu tijekom sedmog i početkom osmog desetljeća 19. stoljeća. Brojni projekti sačuvani u Državnom arhivu u Dubrovniku s potpisima kotarskih građevnih inženjera i njihovih asistenata imaju crvenom bojom označene brojeve dopisa Vladine tehničke sekcije, koja je korigirala projekte dubrovačkog ureda.⁸ Tijekom razdoblja od 1868. do 1874. godine vidljivo je povećanje broja inženjera i praktikanata u Tehničkoj sekciji Pomorske vlade u Trstu. Već od 1872. godine kadrovsko je ojačavanje intenzivnije i u uredu se spominje pet inženjera, 1873. njihov broj raste na sedam, koliko se navodi i za 1874. godinu.⁹

Imena građevnih inženjera dubrovačkoga građevnog ureda i pomoćnika, njihova edukacija, provenijencija i opusi većinom su ostali anonimni do danas, s tek nekoliko primjera poznatih radnih biografija poput opusa Lorenza Vitelleschija i Nikole Nisetea.¹⁰ Transformacije segmenata povijesne jezgre grada i modernizacijski procesi nisu zaobišli ni urbano središte Dubrovnik, a najintenzivniji radovi provedeni su u gradskoj luci, preobrazbama iniciranim gradnjom novog lukobrana.¹¹ Projekt uređenja gradske luke trajao je nekoliko desetljeća, a zaključen je iznimnom novogradnjom, lukobranom Porporela, duboko zasječnim u morsku zonu. Novi lukobran osigurao je nastavak trgovačkog prometa luke, stvorio sigurniju gradsku luku, a izgradnjom promenada čitavom dužinom luka postaje i prostor relaksacije građana.¹² Istovremeno, dok se intenzivno provode radovi u *Porto Cassone*, staroj gradskoj luci, uređuju se obalne fronte Gruškog zaljeva, nove sigurne luke prikladnije prihvatnu modernih parobroda, ali i brojne manje lučice dubrovačkog područja. Gruška luka s prostranom zaštićenom uvalom odredila je prostor Gruža novom zonom urbanizacije Dubrovnik, postupnim širenjem uz prometnicu i rubnu zonu zaljeva, no intenzivnija urbanizacija provedena je tek u prvoj polovici 20. stoljeća. Pored kontinuiranih ulaganja u adaptaciju Gruškog zaljeva u sigurnu luku, monarhijska vojska također podiže utilitarne građevine poput

⁸ Primjerice, projekt adaptacije gata Peskarija u staroj gradskoj luci iz 1864. godine s potpisom Marina Borianija od 21. 10. 1864. godine (Državni arhiv u Dubrovniku, HR-DADU-292, Zbirka građevinskih planova Općine Dubrovnik, 1864.).

⁹ *Annuario Marittimo per l'anno 1872*, 22 (1872.), 33; *Annuario Marittimo per l'anno 1873* 23 (1873), 39; *Annuario Marittimo per l'anno 1874* 24 (1874.), 39.

¹⁰ Vinicije Lupis, "Prilog poznavanju sakralnog graditeljstva Konavala u XIX. stoljeću", *Croatia Christiana periodica* 21/39 (1997.), 79-80; Lorenzo Vitelleschi, *Povijesne i statističke bilješke o Dubrovačkom okrugu, prikupio okružni inženjer Lorenzo Vitelleschi, 1827.* / *Notizie storiche e statistiche del Circolo di Ragusa, compilate dall'ingegnere circolare Lorenzo Vitelleschi, 1827.*, ur. Vinicije B. Lupis, Dubrovnik: Državni arhiv u Dubrovniku, 2002.; Vinicije Lupis, "Dubrovački period djelovanja arhitekta i inženjera Nikole Nisetea", *Peristil* 46 (2003.), 95-104; A. Baće, *Arhitektura Dubrovnik između dva svjetska rata.*

¹¹ Antun Ničetić, *Povijest dubrovačke luke*, Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 1996., 187-194; Stanko Piplović, "Izgradnja dalmatinskih luka u 19. stoljeću", u: *Luke istočnog Jadrana, Zbornik Pomorskog muzeja Orebić*, ur. Mithad Kozličić, Orebić: Zaklada "Cvito Fisković", 2006., 402-405; Stanko Piplović, "Javne gradnje u Dubrovniku za austrijske uprave", *Građa i prilozi za povijest Dalmacije* 18 (2002.), 329-330.

¹² S. Žaja Vrbica i P. Zimmermann, *Dunavska Monarhija i Dubrovnik*, 162-193.

velikog skladišta kamenog ugljena za potrebe ratne mornarice, kasnije poznatijeg pod nazivom "Solska baza", izvedenim tijekom osmog desetljeća 19. stoljeća.¹³

Upravo taj građevinski zamah, fokusiran prema adaptacijama ili gradnjama novih privežišta, uočljiv je u svim dalmatinskim lukama i motiviran je aktualnom monarhijskom politikom. Uređenje splitske luke počinje već početkom šestog desetljeća izgradnjom lukobrana, kasnije višekратно adaptiranog, potom uređenjem i proširenjem istočnog dijela luke i operativne obale, s dodatkom promenade, što postaje imperativ obalnih intervencija proklamiranim povoljnim djelovanjem svježeg morskog zraka na zdravlje.¹⁴ Adaptacije šibenske luke provedene su uglavnom tijekom osmog i devetog desetljeća 19. stoljeća, a uključivale su uređenje parterne zone, regulacije obale i proširenja glavnoga gata Porporele.¹⁵ Zadar, glavni grad Kraljevine Dalmacije, po proglašenju "otvorenoga grada" 1868. godine, rušenjem fortifikacija s kopnene i morske strane dobiva nove prostrane građevne zone i širi se luka, gradi se i čitav niz novih građevina južnog poteza obale, a luka se modernizira novim gatom Peskarija 1871. godine.¹⁶

Aktualno "istočno pitanje" usmjerilo je monarhijski interes prema dalmatinskoj obali i Dalmaciji, tada najsiromašnjoj i najmanje razvijenoj pokrajini Monarhije. Putovanje cara i kralja Franja Josipa I. tijekom proljeća 1875. godine po Dalmaciji organizirano je u svjetlu monarhijskih aspiracija. Bečke novine, prateći vladarevu turneju po istočnojadranskoj obali, jednoglasno su naglašavale značaj Dalmacije za budućnost Austro-Ugarske, a mornarica i obala prozване su monarhijskim mostom prema Istoku.¹⁷ Danas dostupni izvorni vojni dokumenti otkrivaju i važnost Dubrovnika za monarhijske interese. U vojnoj ocjeni Dubrovnika iz 1876. godine nepoznati časnik, vrsni poznavatelj dubrovačkoga krajolika i prilika, Dubrovnik definira kao dobro utvrđenu luku koja predstavlja "bazu za našu operaciju protiv Hercegovine" te poveznicu Gornje Dalmacije i Boke kotorske.¹⁸ Monarhijski planovi uskoro su i realizirani okupacijom prostora Bosne i Hercegovine 1878. godine.

Upravo modernizacije i proširenja različitih pristaništa dubrovačkoga područja čine značajan segment lučkih intervencija, potaknute monarhijskim aspiracijama na teritorij nekadašnjeg Osmanskog Carstva. Radovi se intenziviraju dopisom Pomorske vlade iz

¹³ A. Baće, *Arhitektura Dubrovnika između dva svjetska rata*, 26-27; S. Piplović, *Javne gradnje u Dubrovniku za austrijske uprave*, 330-331.

¹⁴ S. Piplović, "Izgradnja dalmatinskih luka u 19. stoljeću", 376-387; Stanko Piplović, *Izgradnja Splita u XIX. stoljeću*, Split: Društvo prijatelja kulturne baštine, 2015., 91-97.

¹⁵ S. Piplović, "Izgradnja dalmatinskih luka u 19. stoljeću", 388-394; Jagoda Marković, *Šibenik u doba modernizacije*, Zagreb: Institut za povijest umjetnosti i Šibenik: Gradska knjižnica "Juraj Šišgorić", 2009., 100.

¹⁶ S. Piplović, "Izgradnja dalmatinskih luka u 19. stoljeću", 395-401; Marija Stagličić, *Graditeljstvo Zadra od klasičizma do secesije*, Zagreb: Institut za povijest umjetnosti, 2013., 66-67.

¹⁷ Nepoznati autor, *Povijesni dnevnik o putovanju Nj. C. i Kr. Ap. Vel. Franja Josipa I po Kraljevini Dalmaciji u mjesecima travnju i svibnju 1875.*, Zadar, 1878., 69-70.

¹⁸ S. Žaja Vrbica i P. Zimmermann, *Dunavska Monarhija i Dubrovnik*, 65-68.

Trsta s pozivom dalmatinskim lučkim uredima za projekciju lučkih radova u razdoblju od 1870. do 1874. godine.¹⁹ No, već nekoliko godina ranije možemo pratiti pojačani intenzitet investicija u lučku infrastrukturu, precizno navedenim u glasilu Pomorske vlade u Trstu *Annuario Marittimo*. Godišnjak redovito donosi pregled prometa robe i putnika svih imperijalnih luka, pomorske legislative, zaposlenika pomorsko-zdravstvenih ureda, Pomorske vlade u Trstu, mijena oseka i plima te pozicija pomorske signalizacije Mediterana i dr., uz pregled svih građevinskih intervencija u lukama i ukupnih sredstava utrošenih na radove tijekom prethodne godine.

Adaptacije pristaništa dubrovačkog područja gradnjama isključivo utilitarnih konstrukcija demonstriraju dojmivi intenzitet radova, a paralelno generiraju urbane transformacije. U skladu s proklamiranim boravcima u prirodi, uređenjima riva i lukobrana, pristaništa dubrovačkog područja postala su promenade i nova urbana žarišta, privlačna brojnim posjetiteljima, analogno praksi modernizacije mediteranskih gradova i europskih tendencija gradogradnje.

Preobrazbe dubrovačke povijesne luke pratimo već od 1868. godine popravkom školjere - nasipanog lukobrana pred tvrđavom Sv. Ivan i izgradnjom nove rive između gatova Peskarija i Ponta. Dotad su ta dva gata bila potpuno izolirana, s po jednim gradskim vratima za pristup luci do nekad manjega gata Peskarija, koji je naknadnim adaptacijama povećan do današnjih dimenzija, i tada još uvijek većega gata Ponta, pred gradskim vratima od Ponte. U Korčuli se iste godine popravljaju zgrada lučko-zdravstvenog ureda, u Stonu se produbljuje luka, ugrađuju se nove bitve u Kučistu i Račistu, gdje se popravljaju riva.²⁰ Tih godina uočljivi su vrlo intenzivni lučki radovi u Korčuli: gradnja novog lukobrana, popravci poteza riva, postavljanje pomorske signalizacije i adaptacije lučko-zdravstvenog ureda.²¹ Potom se javlja inicijativa za rekonstrukciju privezišta u Pilama, nastavlja se gradnja rive između gatova Peskarija i Ponta.²² Godina 1870. obilježena je nastavkom započetih radova u Korčuli, u Orebiću se gradi gat na zapadnoj strani luke. Mokošica dobiva novu rivu s bitvama.²³ Tijekom 1871. godine radovi se dodatno intenziviraju, u Trpnju se produžuje i kompletira lukobran, u Orebiću se nastavlja gradnja velikoga gata zapadnog dijela luke, na Korčuli se uređuju rive. Te je godine završena riva u Mokošici i započinje gradnja rive i na suprotnoj strani Rijeke dubrovačke, u Sustjepanu. Međutim, najveće gradilište postaje dubrovačka povijesna luka početkom izgradnje Porporele, praćene brojnim problemima. Nastavljaju se intervencije na rivama i gatovima

¹⁹ Državni arhiv u Zadru, HR-DAZD-88, Registratura Namjesništva, Urudžbeni zapisnici, 1869./585, 20. 2. 1869., 2275.

²⁰ *Annuario Marittimo per l'anno 1869*, 19 (1869.), 180; S. Piplović, "Izgradnja dalmatinskih luka u 19. stoljeću", 403.

²¹ Stanko Piplović, "Pomorske gradnje u Korčuli u drugoj polovici XIX. stoljeća", *Godišnjak grada Korčule* 7 (2002.), 226-228. Zahvaljujem gospođi Mariji Hajdić iz Gradskog muzeja Korčula na pomoći pri istraživanju građe.

²² *Annuario Marittimo per l'anno 1870*, 20 (1870.), 116.

²³ *Annuario Marittimo per l'anno 1871*, 21 (1871.), 143-144.

unutar luke i gradi se manji gat u Pilama.²⁴ Iduća godina obilježena je nastavkom ranije započetih radova, a u Trpnju počinje gradnja još jedne *Porporele* i maloga gata pred lučko-zdravstvenim uredom. Na Korčuli se radi riva maloga gata i počinje gradnja novoga gata, na Badiji se također gradi manji gat, a grade se i svjetionici na Grebenima, Olipi, Daksi i Svetom Andriji.²⁵ I u 1873. godini uočljiva je intenzivna građevinska aktivnost u lukama dubrovačkog područja, nastavljaju se i dovršavaju ranije započeti radovi, a započinju i novi: u Velikom Stonu rekonstruiru se mali gat, na Koločepu se gradi zaštitni zid u luci, na Olipi se gradi mali gat u luci, u gruškoj luci započinje gradnja nove rive, proširuje se gat Peskarija u staroj gradskoj luci.²⁶ U 1874. godini većina je radova završena, na Mljetu u Sobri započinje gradnja rive, u Cavtatu se također uređuje riva.²⁷

Intenzivne adaptacije istočnojadranskih luka pratila je i uspostava objekata za sigurnost plovidbe, a od 1867. godine osniva se Pomorska uprava u Trstu radi donošenja programa pomorske obalne rasvjete.²⁸ Godine 1871. i 1872. obilježene su intenzivnim građevinskim zamahom podizanja svjetionika na dubrovačkom području. Zgrada sa svjetionikom podignuta je na školju Sestrice na ulazu u Korčulanski kanal, na Grebenima na ulazu u grušku luku i na Olipi na ulazu u Koločepski kanal. Otočić Daksa pored Dubrovnika dobio je svjetionik, a zgrada sa svjetionikom se gradi i na otoku Sv. Andrija.²⁹ Tipološki svjetionici izgrađeni nakon 1870. godine karakterizirani su niskim tornjevima uzdignutim iz središta pretežno prizemnih svjetioničarskih zgrada, a historicističke tendencije karakteristične za oblikovanje javnih i privatnih građevina očituju se i u dekoraciji svjetionika.³⁰

Intenzivni radovi orijentirani na povećanje broja pristanišnih zona te adaptacije obalnih zona sukladni su odrednicama modernizacijske epohe. Procesi transformacije hrvatskih kontinentalnih i mediteranskih urbanih sredina slijede iskustva mediteranskoga i srednjoeuropskoga kulturnog kruga, temeljeni na proširenjima povijesnih jezgri gradova, rušenjima fortifikacija, širenjima izvan povijesnih granica, uvođenju moderne infrastrukture i regulaciji priobalja.³¹ Industrijalizacija dubrovačkog prostora u tom razdoblju u potpunosti izostaje, nema naglog rasta broja stanovnika, pa se i širenje na prostore periferija odvija postupno.

²⁴ *Annuario Marittimo per l'anno 1872*, 22 (1872.), 235-236.

²⁵ *Annuario Marittimo per l'anno 1873*, 23 (1873.), 393-394.

²⁶ *Annuario Marittimo per l'anno 1874*, 24 (1874.), 197-198.

²⁷ *Annuario Marittimo per l'anno 1875*, 25 (1875.), 151.

²⁸ Josip Juričić, "Uspostava objekata za sigurnost plovidbe na istočnoj obali Jadranskog mora do 1875. godine", *Pomorski zbornik* 26 (1988.), 479.

²⁹ Stanko Piplović, "Izgradnja i održavanje svjetionika na istočnom Jadranu", *Zbornik zaštite spomenika kulture Hrvatske* 26-27 (2000.-2001.), 187-188.

³⁰ Marta Fiket, *Arhitektura svjetionika 19. stoljeća na hrvatskoj obali Jadranskog mora*, diplomski rad, Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2021., 34-35.

³¹ J. Marković, *Šibenik u doba modernizacije*, 33.

Službenici Kotarskoga građevnog ureda u Dubrovniku Marin Boriani i dr. Luigi Pederzolli

Tijekom lučke građevinske renesanse 70-ih godina 19. stoljeća nekoliko građevnih inženjera dubrovačkoga građevnog ureda i njihovih pomoćnika intenzivno sudjeluje u svim adaptacijama i gradnjama luka. Asistent inženjera Marin Boriani u dubrovačkom građevnom uredu prisutan je pri brojnim gradnjama, a uz inženjera Marca Nonvillera autor je projekta izgradnje Porporele. Ti će radovi biti kulminacija njegovih zalaganja za adaptaciju povijesne gradske luke, izložene konstantnim devastacijama izazvanim zimskim olujama. Projekt izgradnje Porporele bit će među njegovim posljednjim velikim zadacima u dugom nizu projekata izvedenim na dubrovačkom području, gdje su evidentirani brojni projekti gradnje ili adaptacije sakralnih, javnih i privatnih građevina.

Marin Boriani svojim je radom u različitim državnim službama bio sudionik brojnih građevinskih akcija provedenih na dubrovačkom području, s iznimno dugim radnim vijekom od šest desetljeća, započetim za vrijeme francuske uprave. Prema sačuvanoj dokumentaciji možemo pratiti njegove angažmane čak i nakon umirovljenja, početkom osmog desetljeća 19. stoljeća.

Marin Boriani (4. 9. 1790. - 25. 12. 1874.) bio je sin oca Francesca, doseljenika iz Livorna u Italiji, i majke Antonije iz Venecije. Otac mu je po zanimanju bio glazbenik, svirao je prvu violinu. Među biografskim podacima zabilježeno je i njegovo prebivalište - Pile.³² Marin je rođen u Dubrovačkoj Republici, a svojim radom utkan je u brojne modernizacijske projekte preobrazbe Dubrovnika. Obrazovan je u pijarističkoj školi *Collegium Rhagusinum*, kao učenik profesora Francesca Marije i Urbana Appendinija. Nije se dalje školovao, već je polagao s uspjehom aritmetiku, algebru, geometriju, osnove katastarskih izmjera, civilne arhitekture, što je potvrđeno dekretima iz 1816. godine, a potom ponovnim provjerama 1817., 1822., 1827. i 1836. godine, kod tadašnjih okružnih poglavara (Bernard Caboga i dr.) u Dubrovniku i Kotoru.³³

Prema priloženoj službeničkoj tablici nije imao visoku stručnu naobrazbu, no u prvoj polovici 19. stoljeća to nije predstavljalo prepreku za zapošljavanje u državnim građevnim uredima. Stupanjem na snagu *Zakona o službenicima* 1859. godine prvo zaposlenje u državnoj službi bilo je uvjetovano polaganjem državnog ispita s dobrim uspjehom, bez obzira na prethodno obrazovanje i za empiričare i završene stručnjake politehničkih visokih škola. Nakon tog prijelaznog razdoblja, od 1871. godine prvo zaposlenje službenika u državnoj građevnoj službi ovisilo je isključivo o završenoj visokoj tehničkoj školi.³⁴

³² Genealoška baza Nenada Vekarića, Zavod za povijesne znanosti HAZU. Zahvaljujem dr. sc. Ivani Lazarević-Vukovac na podacima.

³³ S. Žaja Vrbica i P. Zimmermann, *Dunavska Monarhija i Dubrovnik*, 128-129.

³⁴ Branko Vujašinović, "Povijesni pregled građevne službe u Hrvatskoj od 1770. do 1918.," *Građevni godišnjak* 24/3-4 (2004.), 378-379.

Svoju službu Boriani je započeo još za vrijeme francuske uprave od 1811. do 29. siječnja 1814. godine na mjestu tajnika u upravi fortifikacija Dubrovnika, a svojevrsni je kuriozitet njegovo sudjelovanje u gradnji tvrđave Imperijal na Srđu. S dolaskom vlasti Habsburške Monarhije ostao je raditi u okružnom uredu kao volonter. Već 1816. godine imenovan je javnim namještenikom u katastarskom uredu dubrovačkog okruga. Godine 1817. i 1818. u odsustvu okružnog inženjera Lorenza Vitelleschija upravljao je pripremama dekoracije i osiguranja zgrada, gradskih ulica i čitavog dubrovačkog okruga za posjet vladara Franje I. Sljedećih godina sudjeluje u različitim akcijama u dubrovačkom i kotarskom okrugu, brine se za fortifikacije, od 1823. do 1824. godine sudjeluje u katastarskim premjerima ulica Dubrovnika i Kotoru. U odsustvu građevnog inženjera u Kotoru radio je na projektu komunalnoga groblja te određivanju katastarskih granica između pojedinih naselja. Od 1845. do 1847. godine radio je u okružnom građevnom uredu Dubrovnika kao zamjenik okružnog inženjera, a mijenja i okružnog inženjera u Kotoru 1849. u razdobljima bolesti. Različita radna mjesta i premještanje po okruzima bili su česta praksa u državnim službama, pa se tako Boriani 1857. godine našao u Splitu, na zamjeni okružnog inženjera. Tijekom desetljeća rada dobio je više pohvala i nagrada lokalne i državne razine.³⁵ No, u Službeničkoj tablici zabilježeni su i njegovi tajni zadaci. Primjerice, vladinim dekretom 1839. godine upućen je na tadašnji turski teritorij, u Sutorinu i Klek, prikupiti informacije o potencijalno nepovoljnim događajima za Monarhiju, a 1869. godine bio je član tajne ekspedicije prebacivanja 64 naoružana plaćenika protiv ustanika iz Krivošija.³⁶

Taj iznimni radni elan potvrđuje i brojnost projekata s njegovim potpisom, niza gradnji i adaptacija sakralnih, privatnih i javnih objekata dubrovačkog područja, tijekom razdoblja dugog više desetljeća.³⁷ Početkom 1869. godine umirovljen je, no umirovljenje nije značilo i prestanak rada, pa te godine i nekoliko sljedećih godina i dalje radi na dubrovačkom području i sudjeluje u brojnim građevinskim akcijama.³⁸ Iste godine završava se gradnja rive između gatova Ponta i Peskarija u gradskoj luci, a kontrolu provedenih faza gradnje, kvalitetu i količinu ugrađenih materijala te radove graditelja Stefana Radeglijevicha nadgleda Marin Boriani.³⁹ Aktivan je i 1871. godine, kad izrađuje troškovnik radova popločanja prostora oko crkve sv. Vlahu.⁴⁰

³⁵ S. Žaja Vrbica i P. Zimmermann, *Dunavska Monarhija i Dubrovnik*, 128-129.

³⁶ Državni arhiv u Zadru, HR-DAZD-88, Vlada/Namjesništvo, RSN sv. 33, Službenička tablica, Marin Boriani, Split, 1. 3. 1859.

³⁷ Ivy Lentić Kugli, "Građevinske intervencije u Dubrovniku potkraj 18. i na početku 19. stoljeća", *Radovi instituta za povijest umjetnosti* 12-13 (1988.-1989.), 280-282; V. Lupis, "Prilog poznavanju sakralnog graditeljstva Konavala u XIX. stoljeću", 84; Katarina Horvat-Levaj, "Od baroknog klasicizma do neoklasicizma, stilsko-tipološke transformacije stambene arhitekture Dubrovnika između 1780. i 1900. godine", *Radovi Instituta za povijest umjetnosti* 24 (2000.), 65.

³⁸ Državni arhiv u Zadru, HR-DAZD-88, Registratura Namjesništva, Urudžbeni zapisnici, 1868./ 16290, 583, 1. 12. 1868.

³⁹ Državni arhiv u Dubrovniku, HR-DADU-83, Kotarsko poglavarstvo Dubrovnik, (1868.-1918.) 1869., Anno 1869, Rubrica IV a, Portuale Marittimo, Alla Rubrica IV, Moli, ripe, prese, ecc. dei diversi Porti 1869, Certificato, 28. 1. 1869.

⁴⁰ Državni arhiv u Dubrovniku, HR-DADU-292, Zbirka građevinskih planova općine Dubrovnik, Ribarnica, 1870., 8. 7. 1871.

U to vrijeme u dubrovačkom građevnom uredu radi inženjer I. klase dr. Luigi Pederzoli. Odlukom Namjesništva iz Zadra od 14. 11. 1868. godine raspoređen je u Dubrovnik, a nakon godina provedbe niza gradnji na dubrovačkom području prebačen je u Zadar od 21. 11. 1874. godine.⁴¹ Dr. Pederzoli rođen je u Tirolu 1825. godine, u mjestu Riva di Tronto, a nakon gimnazije studirao je matematiku u Padovi te je, stekavši zvanje doktora matematike i civilnog inženjera, radio u različitim uredima, od 1855. u Beču, a potom je raspoređen u Dalmaciju.⁴² Vrlo intenzivne lučke radove na dubrovačkom području provodio je upravo dr. Pederzoli, jedini zaposleni inženjer u dubrovačkom uredu, prema Priručniku izdavanom tih godina. Tijekom 1872. i 1873. uz njega je angažiran i Nicola Gandusio, pripravnik u uredu, a od 1874. i praktikant.⁴³ Nicola Gandusio (Krk, 1830. - Trst, 1909.) do svog umirovljenja 1903. godine projektira i obnavlja brojne objekte u Zadru i na Pagu, a na dubrovačkom području projektira sakristiju župne crkve sv. Trojstva na Grudi, župni dvor u Račišću na Korčuli i dr.⁴⁴

Transformacije obalne zone Pila

Tijekom čitavog 19. stoljeća Pile su u monarhijskim dokumentima još uvijek nazivane "borgo Pille presso Ragusa" jer je u tom razdoblju povijesna jezgra Dubrovnika percipirana jedinom urbanom zonom, a suburbani dijelovi još uvijek nisu amalgamirani s urbanim središtem unutar zidina. Utilitarne lučke gradnje generirale su s vremenom adaptacije javnih prostora stvarajući nova lokalna urbana žarišta i nudeći nove gospodarske mogućnosti stanovništvu.

Prema podacima iz *Anuario Marittimo* i arhivske građe pohranjene u Državnom arhivu u Dubrovniku možemo pratiti adaptaciju obale u Pilama, izvršenu od kraja 1869. do 1871. godine. Premda se u ranijoj literaturi gradnja gata u Pilama datira 1868. godinom, što je razumljivo s obzirom na datum naveden na projektima - 1. 10. 1868., novopronađena arhivska građa ukazuje na nešto kasniji početak radova i adaptacije prvih projekata gata, jer je u prvim nacrtima planirano i uređenje obale s obje strane gata, te su stoga ti nacrti predstavljali osnovu za konačnu verziju gata.⁴⁵ Nadalje, u glasilu

⁴¹ Državni arhiv u Zadru, HR-DAZD-88: Vlada/Namjesništvo, RSN sv. 33., Službenička tablica, dr. Luigi Pederzoli, Sinj, 31. 8. Dr. Luigi Pederzoli otac je Trifuna Pederzollija, rođenog 28. siječnja 1864. godine u Kotoru, biskupa Porečko-pulske biskupije od 1913. godine. Dostupno na: <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=2051>, pristupljeno 17. lipnja 2023.

⁴² S. Žaja Vrbica i P. Zimmermann, *Dunavska Moharhija i Dubrovnik*, 132.

⁴³ Luigi Maschek, *Manuale del Regno di Dalmazia per l'anno 1872*, Zara: Tipografia Fratelli Battara, 1872., 26; Luigi Maschek, *Manuale del Regno di Dalmazia per l'anno 1873*, Zara: Tipografia Fratelli Battara, 1873., 26; Luigi Maschek, *Manuale del Regno di Dalmazia per l'anno 1874*, Zara: Tipografia Fratelli Battara, 1874., 40.

⁴⁴ V. Lupis, "Prilog poznavanju sakralnog graditeljstva Konavala u XIX. stoljeću", 86.

⁴⁵ A. Ničetić, *Povijest dubrovačke luke*, 59, 241. U svom tekstu o Pilama autor daje karakterizaciju privežišta u Pilama pogodnog za korištenje manjih brodica samo u ljetnim mjesecima, te ispravno određuje duljinu gata izvedenog 1869.-1871. godine.

Annuario Marittimo, u kojem se svake godine detaljno popisuju sve lučke intervencije, u broju objavljenom 1869. godine, među lučkim adaptacijama provedenim kroz 1868. godinu nema navoda o radovima u Pilama.⁴⁶

Cjeloviti projekt nije se sačuvao, no skica postojećeg stanja i planirane nadogradnje maloga gata, uz korespondenciju predstavnika Pomorske vlade u Trstu, tehničkog ureda u Zadru i građevnog ureda u Dubrovniku otkrivaju nam različite faze planiranja i realizacije preobrazbe obalne zone Pila (slika 1). Na *Planu situacije gatića u uvali Pile*



Slika 1. Nacrt gata u Pilama, HR-DADU-83, Kotarsko Poglavarstvo Dubrovnik (1868.-1918.), Anno 1869, Rubrica IV a, Portuale Marittimo, Alla Rubrica IV, Moli, ripe, prese, ecc. dei diversi Porti 1869, Državni arhiv Dubrovnik
Na nacrtu je vidljiv stari kratki kameni gat te nacrt novog gata, planirane duljine 10 klaftera (18,96 m) i označen je objekt u kojem se štavila koža na obali.

⁴⁶ *Annuario Marittimo per l'anno 1869*, 19 (1869.), 180.

vidljiva je manja konstrukcija nazvana *vecchio moletto*, koju možemo smatrati prvom fazom izgradnje gata, usmjerena od ishodišta današnjega gata više prema sjeveru, te nacrt novoga gata, predviđene duljine 10 klaftera. Ucertane su i građevine uz obalu, sa stubištem kojim se od crkve sv. Đurđa dolazi do obale, i na zapadnoj strani objekti za koje je navedeno *Concio pelli*, štavionica, smještena uz more u Pila.

Sačuvani nacrt nije potpisan, no projekte adaptacija radili su građevni inženjeri zaposlenici građevnih ureda zajedno sa svojim pomoćnicima, tako da s velikom sigurnošću projekt možemo pripisati dr. Luigiju Pederzolliju, a uz njega je vjerojatno bio angažiran i Marin Boriani, često potpisan i spominjan u brojnim građevinskim akcijama i nakon umirovljenja. Priručnik *Manuale del regno Dalmazia* objavljivan od 1871. godine u dubrovačkom uredu navodi samo inženjera I. klase dr. Luigija Pederzollija, te mu je s obzirom na intenzitet radova i dalje pomagao iskusni kolega, premda već u vrlo visokim godinama.⁴⁷ Pripremni radovi započeli su već 1868. godine, a u lipnju 1869. godine iz zadarskog tehničkog ureda projekt je vraćen na doradu, prema dopisu upućenom građevnom uredu u Dubrovnik, radi utvrđivanja pojedinačnih troškova radova.⁴⁸ Dr. Luigi Pederzoli u svom odgovoru argumentira potrebu ozidavanja obale s obje strane gata te elaborira pojedine stavke u projekciji troškova poznavanjem lokalne situacije, navodeći kako je upravo Marin Boriani, umirovljeni inženjer, ali i stanovnik Pila, napravio troškovnik poznavajući karakteristike mikrolokacije, smatrajući da se ne mogu unijeti korekcije, no uz napomenu o prihvaćanju mišljenja nadređenih.⁴⁹

Do kolovoza je projekt rekonstrukcije gata usklađen, uz manje zahtjeve za dostavljanjem dodatne projektne dokumentacije, dobio je potvrdu Pomorske vlade u Trstu, a korigiran je prema prijedlozima Tehničkog ureda Namjesništva u Zadru. Određena je ukupna vrijednost radova od 751,07 florina, uz korištenje 302 stara zemlje sa Santorinija, hidrauličkih svojstava i neophodne u izvedbi svih lučkih radova, čuvane u državnim skladištima u Gružu i pomno bilježenih unesenih i iznesenih količina. Nadalje, predsjednik Pomorske vlade August Alber preporučio je, s obzirom na to da se razdoblju lijepog vremena bližio kraj, raspisivanje javne dražbe tijekom sljedećeg razdoblja i početak radova u idućoj ljetnoj sezoni jer se nije radilo o projektu velike važnosti, kako je navedeno u dopisu. Planirana adaptacija gata uključivala je i ozidavanje obale s obje strane gata i gradnju rive protegnute do prve hridi, što bi generiralo mali trg i predstavljalo pomoćne dijelove investicije, za koje su stanovnici Pila počeli prikupljati "spontane donacije" već

⁴⁷ Luigi Maschek, *Manuale del Regno di Dalmazia per l'anno 1871*, Zara: Tipografia Fratelli Battara, 1871., 19.

⁴⁸ Državni arhiv u Zadru, HR-DAZD-88, Registratura Namjesništva, Urudžbeni zapisnici, 1869./7226, 9. 6. 1869.; Državni arhiv u Dubrovniku, HR-DADU-83, Kotarsko poglavarstvo Dubrovnik, (1868.-1918.) 1869., Anno 1869, Rubrica IV a, Portuale Marittimo, Alla Rubrica IV, Moli, ripe, prese, ecc. dei diversi Porti 1869, 11. 6. 1869., 7226.

⁴⁹ Državni arhiv u Dubrovniku, HR-DADU-83, Kotarsko poglavarstvo Dubrovnik, (1868.-1918.) 1869., Anno 1869, Rubrica IV a, Portuale Marittimo, Alla Rubrica IV, Moli, ripe, prese, ecc. dei diversi Porti 1869, 18. 5. 1869., 3335/346.



Slika 2. HR-DADU-298 Zbirka fotografija, stakleni negativ 546, Državni arhiv Dubrovnik (1881.-1888.)

od lipnja 1869. godine, no u konačnici je izgrađen samo gat⁵⁰ (slika 2). Tehnički ured u Zadru sugerirao je i produženje samoga gata, pa je prihvaćena ta verzija projekta i radovi su započeti krajem 1869., a završeni 1871. godine.⁵¹ Prema sačuvanom prijedlogu teksta ugovora gradnju je izveo domaći graditelj Andrea Puglisevich, za konačnu svotu od 746,90 fiorina, isplaćenu u dvije rate.⁵² Uvidom u plan povijesne jezgre Dubrovnika i zapadnog predgrađa iz 1824. godine iz Državnog arhiva u Beču vidljiva je prirodna konfiguracija terena i uvala Pile, prije gradnje privezišta sa žalom i stjenovitom obalom djelomično zaštićenom Penaturom.⁵³ *Plan situacije gatića u uvali Pile* evidentira zapadno od gata objekte za štavljenje kože, a na tom mjestu će u razdoblju 1888.-1897. godine

⁵⁰ Državni arhiv u Dubrovniku, HR-DADU-83, Kotarsko Poglavarstvo Dubrovnik (1868.-1918.), Anno 1869, Rubrica IV a, Portuale Marittimo, Alla Rubrica IV, Moli, ripe, prese, ecc. dei diversi Porti 1869, Nota 5916, 5. 8. 1869.

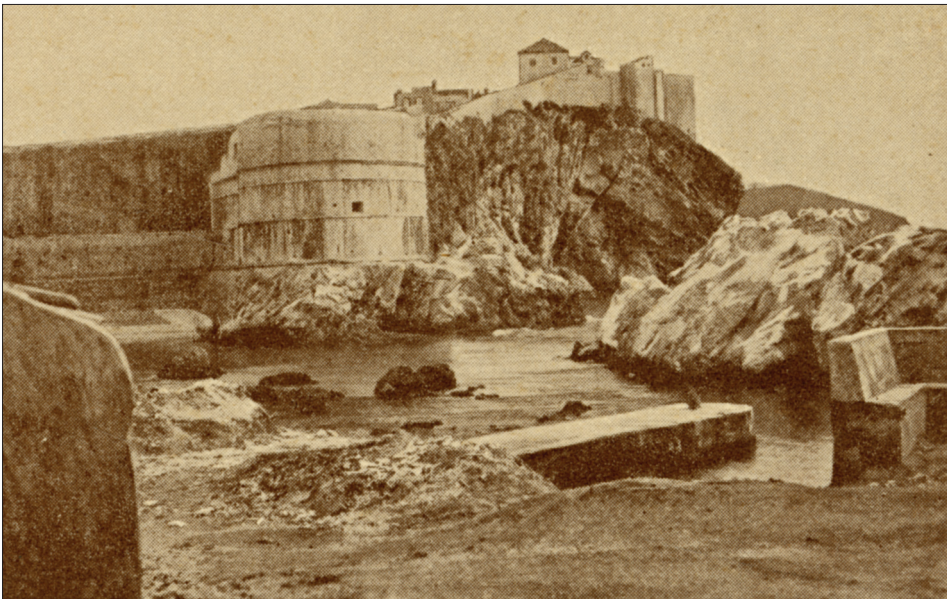
⁵¹ *Annuario Marittimo per l'anno 1870*, 20 (1870.), 116; *Annuario Marittimo per l'anno 1872*, 22 (1872.), 236; za 1870. godinu u *Annuario Marittimo* iz 1871. godine nisu zabilježeni radovi u Pilama.

⁵² Državni arhiv u Dubrovniku, HR-DADU-83, Kotarsko poglavarstvo Dubrovnik, (1868.-1918.) 1869, Anno 1869, Rubrica IV a, Portuale Marittimo, Anno 1869, Alla Rubrica IV, Moli, ripe, prese, ecc. dei diversi Porti 1869, Contratto, 29. 10. 1869.

⁵³ S. Žaja Vrbica i P. Zimmermann, *Dunavska Monarhija i Dubrovnik*, 46-47.



Slika 3. HR-DADU-298 Zbirka fotografija, stakleni negativ 638, Državni arhiv Dubrovnik (1888. -1897.)



Slika 4. HR-DADU-992 Zbirka Marije i Krunoslava Leke, 3.4.1. razglednica s prikazom Pila i Bokara (prije 1905.g.)

biti nadograđen objekt u razini žala. Njegovom terasom proširen je javni prostor prema moru. Prema dokumentima nije moguće detektirati točnu godinu izgradnje, no svakako je taj prostor izveden nakon izgradnje gata što ilustriraju dokumenti o adaptaciji gata i fotografija br. 3. Sve do 20. stoljeća sama obala oko gata ostala je prirodni žal, kako je to vidljivo na slikama, premda su stanovnici Pila bili jako motivirani za izgradnju rive i manjeg trga uz obalu, a i Pomorska vlada odobravala je dodatne radove na trošak građana. Projekt je ipak kasnije generirao uređenje zapadnog dijela prilaznog segmenta privežištu. Sam gat naknadno je ponovno adaptiran, odnosno produljen je 1897. godine.⁵⁴

Zaključak

Intenzivne lučke gradnje provođene na dubrovačkom području krajem sedmog i početkom osmog desetljeća 19. stoljeća provodio je kotarski građevni ured zadužen za dubrovački i kotorski okrug. Kontinuirani nedostatak kvalificiranog osoblja značio je i vrlo duge radne angažmane sposobnih pojedinaca, što je posebno uočljivo s karijerom Marina Borianija. Premda nije imao visokoškolsku naobrazbu, bio je očito vrlo cijenjen stručnjak i nakon umirovljenja često srećemo njegovo ime na dokumentima građevnog ureda jer je očito nastavio poslovnu suradnju. Većinu projekata rade zajednički timovi ureda, brinući se za znatan broj objekata pod državnim nadzorom. Projekt adaptacije lučice u Pilama vjerojatno su izradili dr. Luigi Pederzoli i Marin Boriani jer je poznavanje lučice Pile i njenih karakteristika glavni argument za pojedine stavke projekta i troškovnika te za inzistiranje na obostranom obzidanju obale oko gata, koje u konačnici ipak nije izvedeno. Proces planiranja i pregradnji lučkih zona dubrovačkog priobalja otkriva i temeljit pristup državnog aparata te motive gradnji. Pritom je očito veliku ulogu imao i dubrovački građevni ured, jasno podređen Namjesništvu u Zadru, a ono Pomorskoj vladi u Trstu za adaptacije priobalja, no njihovo stručno znanje i iskustvo te poznavanje mikrolokacija daju im značajnu ulogu u tom procesu. Onodobni zadaci realizirani u osmom desetljeću 19. stoljeća stvorili su prepoznatljive vizure brojnih naselja dubrovačkog područja. Prvenstveno utilitarni projekti generirali su i promjene fizionomija naselja, stvarajući nove prostore šetnica te zone druženja i relaksacije, višestruko ih obogaćujući. Premda se period "dugog 19. stoljeća" pod austrijskom upravom isključivo promatra kroz paradigmu sveopće stagnacije, brojni projekti ukazuju na modernizacijske procese analogne mediteranskim praksama, s brojnim dosad nepoznatim građevnim inženjerima zaslužnim za stvaranje današnjih panorama dubrovačkog priobalja, svjesnih visokih vrijednosti naslijeđene baštine.

⁵⁴ S. Piplović, "Izgradnja dalmatinskih luka u 19. stoljeću", 404.; *Annuario Marittimo per l'anno 1898*, 48 (1898.), 105. Zahvaljujem kustosici Pomorskog muzeja u Splitu gospođi Branki Teklić na pomoći pri istraživanju građe.

THE ACTIVITIES OF THE DISTRICT CONSTRUCTION OFFICE IN THE TRANSFORMATION OF PORT INFRASTRUCTURE OF THE DUBROVNIK AREA 1868-1874

SANJA ŽAJA VRBICA

Summary

The second half of the nineteenth century witnessed intensive urban development changes in Dubrovnik and its surroundings. Modernisation processes aimed at the adaptation of the existing structures were governed by the political and military plans of the Habsburg Monarchy, best exemplified in the transformation of ports, which reached its peak between the 1868 and 1874. However, utilitarian port infrastructural works resulted in the planning of new social focal points, promenades, and also generated the development of new park zones.

The projects of the transformation of the port zones were signed by the engineers and their assistants in the construction office in Dubrovnik, Marco Nonveiller, Marin Boriani, dr. Luigi Pederzoli and Nicola Gandusio being among them. Dubrovnik city port was the biggest development site in this period: the quays were extended and the new Porporela breakwater was built. The renaissance of port development included the adaptation of the ports of Korčula, Orebić, Trpanj, demarcation of navigation routes by building lighthouses and port lights, construction of quays in Mokošica, Sustjepan, Cavtat etc., as well as the extension of the dock in Pile.