

Geografski horizont 7/1-2, 1961.

I v o R u b i ć

Zadar – Split – Dubrovnik

(Uporedni paleogeografski prikaz)

Prostor, omeđen nizom planina: Velebitom, Dinarom, Zavelimom i Snježnicom, od Paga do Boke Kotorske, nazivlju Dalmacija. Zadar, Split i Dubrovnik su tijekom stoljeća, djelovanjem ruku čovjeka ta lokalnih, regionalnih i supraregionalnih prilika, poprimili razne oblike, veličinu i karakteristike.

1. Paralela među površinama gradskih regija, njihova broja stanovnika i gustoće te među površinama gradova, njihova broja stanovnika i gustoće

Sjeverna, Srednja i Južna Dalmacija nisu jednake ni po veličini areala ni po broju i gustoći stanovnika, kao ni njihovi gradovi. To nam pokazuju ovi podaci:

Grad	Površ. rav. zone u km ² (bez mora)	Broj stanov. 1953.	Gustoća na 1 km ²	Površ. grada u km ² 1953.	Broj stanov. sredin. 1959.	Gustoća na km ² 1953.
Zadar	2.661	142.900	54	41	21.500	487
Split	8.014	499.772	61	50	84.300	1.400
Dubrovnik	1.368	72.590	53	29	20.900	724

Podaci za Split morali bi biti veći, jer ovdje nisu uključeni krajevi Zap. Bosne, koji gravitiraju gradu. Prema tome splitska gravitacijska zona ima uključivo Zap. Bosnu, oko 8000 km² sa 650.000 stanovnika. Podatke dubrovačke gravitacijske zone trebalo bi podvostručiti, jer k njemu gravitira velikim dijelom i Zap. Hercegovina.

2. Kroz historijsko-geografske probleme Zadra

Ni u jednom od triju gradova: Zadru, Splitu i Dubrovniku, nije problem migracije stanovnika tako važan za zbivanja u gradu kao u Zadru. Nigdje nije bilo toliko migracija stanovništva, u takvom broju i tako naglo izvedenih kao u njemu, osobito u ovom zadnjem stoljeću. Te migracije možemo promatrati prostorno i vremenski. One prodiru iz zaleđa, današnje Bosne i Like, zatim sa zapada, iz Italije. Spomenut ćemo samo one narode koji su svojim djelovanjem ostavili tragova u današnjem prostoru grada. Prvi narodi poznati u historiji zadarske regije grada bili su Iliri, koji su došli iz zaleđa, i to pleme Ilira djelomično keltizirano, poznato je pod imenom Liburna. Oni su organizirali provinciju Liburniju (koja se prostirala od Raše u Istri do rijeke Krke i Skradina). Zadar je bio glavni grad Liburna »caput Liburnorum«. Na Liburne su navalili Grci, koji su osvojili Zadar i u njemu uredili svoju koloniju. Tada Zadar ulazi svojim imenom u historiju.

Urbanističko uređenje grada. Rimljani su daleko više uradili na uređenju grada nego narodi prije njih. Za doba Oktavijana Augusta Rimljani su najvećim dijelom uređivali i utvrđivali Zadar, kad su ga proglasili: »Martia colonia Julia Jaderae«. Ostaci se rimskog Zadra i danas dobro vide kod crkve Sv. Donata, gdje je bio rimski forum. Od dolaska Slavena (od početka VII stoljeća) do vladavine Mlečana, u XV stoljeću, sredovječni je Zadar bio sad pod vlašću bizantskom, sad ugarsko-hrvatskom pa pod onom svoje komune. Manumentalne su građevine bile zidane u razno doba: Crkva Sv. Donata u IX stoljeću, samostan i crkva benediktinaca Sv. Krševana kao i samostan benediktinki Sv. Marije u XII stoljeću; stolna crkva Sv. Stošije u XIII (s fasadom kao crkva u Pizi); kasnije stari zvonik, crkva i samostan Sv. Franje te Sv. Šimuna. Venecija je od XIII stoljeća do 1358. god. htjela da savlada zadarsku komunu, ali građani su proti nje podigli 9 pobuna. Od 1358. god. do 1410, skoro 50 godina, grad se potpuno oslobodio Venecije. A onda je Venecija kupila Dalmaciju, uključivo i Zadar, od vladara slabića Ladislava Napuljskog za 100 000 dukata, upravo pred provalu Turaka u zadarsku regiju. Turci su od sredine XV do sredine XVII stoljeća bili u Vrani i Zemuniku, dakle pred vratima grada. Zato je Venecija povjerala inženjeru utvrda i graditelju Sanmichieliu da opase grad zidinama te da ga dobro utvrdi. Uz velike žrtve i daće našeg naroda (jer su morali donositi kamen, crljenicu, vapno, pa kulučiti na izgradnji zidova) to je bilo izgrađeno. Unutar svih zidina grad je imao plan kakav su mu dali Rimljani. U gradu se nalazilo 30 crkava i 70 plemićkih palača. Tako je Zadar postao »jedna od najjačih utvrda na Jadranu« (kako je kazao dužd Henrik II Dandolo), koju Turci nisu nikad uspjeli osvojiti, iako su često dolazili do pred vrata grada. Znatne su promjene bile izvedene kroz XIX i XX stoljeće. Promjene izgleda i izgradnju Zadra u XIX i XX stoljeću treba promatrati u vezi s 3 osnovna problema: uređenje poluotoka, opskrba vodom te izgradnja potrebnih elementarnih faktora grada (groblje, kanalizacije i smetlišta).

Zadarski poluotok je dug prosječno 4 km i srednja mu je širina 500 m. On zatvara staru luku dugu 1,5 km, široku do 300 m, duboku 10 – 15 m. S jugoistoka zatvara uvalu Jazine. Zadarski je poluotok izgrađen od eocenskog lapora. Strm je s južne strane. Hrptenica mu je položena asimetrično. Ide po Ulici sv. Marije, trebalo je vršiti nasipavanje uzduž bedema grada u ukupnoj dužini od 1,5 km, bilo s južne bilo sa sjeverne strane, zatim na današnjem prostoru istarske obale, da bi se oko grada dobila prostrana obala. A to je ogroman posao, (zasuti oko 6 km dužine i do 100 m širine). Zato su Mlečani i Francuzi bili izdali naredbu – da svaki brod, koji dođe s otoka u Zadar, mora donijeti nešto¹ kamenja za nasipavanje obale i valobrana (porporele). Ali pored nasipavanja zadarski je poluotok doživio ili lagano poniranje ili uzdizanje razine mora, o čemu govore nalazi koji su se našli duboko pod današnjom razinom ulica grada i razinom mora. Na poluotoku nema nigdje žive vode. Zato se stoljećima nametao problem opskrbe grada vodom.

Opskrba grada vodom. Grad je Zadar imao 1800 god. oko 400 bunara s bočatnom vodom. Ali stanovnici je nisu mogli piti. Rimljani su za doba cara Trajana dali izgraditi vodovod s izvora Bibe kod Vrane do grada, u dužini od 40 km. Ostaci se tog vodovoda vide dijelom na terenu, dijelom u gradskom muzeju (gdje se čuvaju brojne olovne cijevi vodovoda). Ali u VII stoljeću je bio srušen taj vodovod, a grad je bio upućen na izgradnju privatnih i velikih javnih čatrnja. Tako su bile izgrađene velike čatrnje na trgu nazvanom »Tri čatrnje« (žalom kod kaštela »Pet čatrnja«). U prvoj polovini XIX stoljeća ukazala se potreba da se izgradi veći vodovod. On je, nakon velikih studija, bio izgrađen iz Bokanjačkog jezera.

Vrlo težak je bio također problemi izgradnje eliminatornih faktora grada. Svaki je

grad organizam, koji prima i izlučuje. Problem kanalizacije na ovako niskom poluotoku, za 3 – 4000 osoba, bio je kroz stoljeća vrlo težak. Stoljećima se on rješavao. Isto tako je pomor, ranije veći radi šestih kužnih bolesti, tražio veće i nove prostore za pokapanje mrtvaca. Po crkvama su se pokapali plemići i crkvojnaci. Za ostali narod je trebalo tražiti groblja. Na tom se osobito mnogo učinilo u XIX stoljeću. Problem iznošenja otpadaka također je riješen tek u XX stoljeću, dok je ranije činio gradu velikih teškoća.

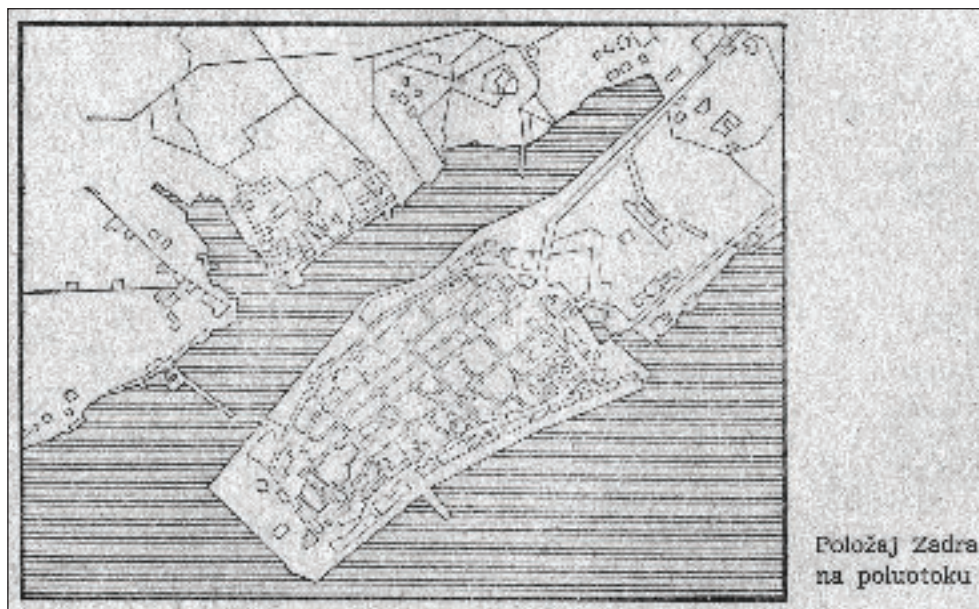
E k o n o m s k o d j e l o v a n j e s t a n o v n i š t v a g r a d a d o k o n c a d r u g o g s v j e t s k o g r a t a. Urbana izgradnja i rješavanje problema u vezi s položajem na poluotoku (bilo nasipavanje, bilo briga za vodovod i za eliminatorrie faktore) nije toliko apsorbirala stanovništvo koliko borba za ekonomsko uzdržavanje. Stanovništvo se grada Zadra do XIX stoljeća dijelilo po socijalnoj strukturi na plemiće i crkvojnake. Oni uglavnom žive od prihoda svojih zemalja, koje obrađuju koloni na kopnenom i otočnom dijelu regije. Plemići su djelomično činovnici i oficiri. Najveći dio stanovništva Zadra činili su pučani. Među njima ima malo zemljoradnika, a najveći dio bavi se sitnom trgovinom i pomorstvom. Osobito su bili važni obrti do XIX stoljeća u gradu. Oni su preteče industrije. Zadar je bio poznat radi množine i kvaliteta zlatara, brodograditelja, papučara, mastioničara, kolara, kapara, bačvara, kotlara, puškara, kovača, voštara i svječara, konopara i tkalaca. Zanatlije jednog zanata su imali svoj ceh ili bratovštinu. (Bilo je 64 takva ceha u gradu). Osobito je bilo razvijeno zanimanje ribara. Ovi su obrtnici živjeli od okolnog stanovništva, jer su od njega kupovali sirovine, a prodavali im svoje izrađevine.

Pored toga je u Zadru bila uvelike razvijena tranzitna trgovina i to do konca 18. stoljeća za Veneciju i Anconu. Od 19. stoljeća uglavnom za Trst i Rijeku. Specijalni dio luke je u Zadru bio određen za brodove manzere (koje su prevozile goveda) te capere (koje su prevozile koze), i to neprestano iz regije Zadra pa kroz grad za određene luke. Slično se prevozio med, sir, kože, drvo, voće i neke vrsti povrća. U Zadar je pak dolazilo brašno, žito, tekstil i željezni predmeti. Od ove je trgovine živio veliki broj ljudi. K tomu je svake večeri, više za ružnih nego za lijepih vremena, pristajao stanoviti broj jedrenjaka, koji su se sklanjali pred vremenom ili noćili.

Veliki je preobražaj nastao za ovaj grad u XIX i XX stoljeću. Taj je preobražaj bio izveden u socijalnoj strukturi stanovnika u urbantom uređenju, u ekonomskim i političkim akcijama. U urbanom uređenju grada od početka XIX stoljeća opažaju se znatne promjene. Bile su srušene zidine grada s njegove južne i sjeverozapadne strane. Time je bila otvorena mogućnost zidanja velikih palača na novoj, obali, zasipavanje velikog dijela južne i, bez sumnje, najljepše od svih obala koju imaju dalmatinski gradovi. K tomu su bile sažidane velike zgrade unutar grada (kao sudbena palača, zgrada natmjesništva itd.). Mnogo se tada radilo ma izgradnji vodovoda, iz Bokanjačkog jezera, te cesta kojima se iz grada ide u okolici, do Knina, Gračaca itd.

Stanovništvo je u Zadru od druge polovice XIX stoljeća do svršetka prve polovice XX stoljeća doživljavalo razne promjene. Kad je Austrija bila poražena u Lombardiji (kod Custozze i Solferina), veliki se dio austrijske birokracije povukao s poraženom vojskom unutar novih međa Austrije, istočno od Soče. Od toga je stanoviti broj doselio i u Zadar. Tako Zadar postaje uglavnom činovnički grad (s 4 – 5000 činovnika). To je uvelike izmijenilo izgled grada. Ovo je činovništvo, okupljeno većinom oko Namjesništva, kotara i općine, sačinjavalo treću nacionalnu grupu (između talijanaša s jedne te Hrvata i Srba s druge strane). Među činovništvom su bili većinom Nijemci iz Sudeta. Ovo je stanovništvo ostalo u dominaciji u Zadru do svršetka prvog svjetskog rata. Stanovništvo se Zadra od 1860. do 1921. god. izmijenilo ne samo po svojoj strukturi nego i po nacionalnoj orijentaciji. Plemići (konti i većina crkvojnaka) se opredjeljuje za

autonomašku, odnosno kasnije za italofilsku stranku, nasuprot većini Hrvata s manjinom Srba. Austrijska je birokracija držala manjim dijelom neutralnost, a većim se dijelom opredijelila za talijanaše. Bivši veleposjednici (konti i crkvojnaci), zatim; bogataši, koji su se uglavnom obogatili baveći se trgovinom, opredijelili su se većinom za talijanaše, mali puk i niži službenici za hrvatsku stranku. Ta se diferencijacija stanovništva povela po kapitalu, zanimanju i položaju, po kulturi i društvima. Pet je decenija Zadar bio poprište borbe ovih dviju stranaka. Hrvati su imali svoja brojna društva te su izdavali 11 novina, koje su se širile ne samo po gradu već i po provinciji. Talijanaši su izdavali samo jedan dnevnik »Il Dalmata«. I onda, kad je Zadar imao najviše razvijenu društvenu i kulturnu aktivnost i kad je ekonomski bio jak, upravo onda je bio predan Italiji po ugovoru u Rapalu (12. XI 1920), i to sam grad bez okolice. To je bio ekonomski apsurd, jer dok su Talijani vikali u gradu protiv Jugoslavije, dotle je grad ekonomski uzdržavala Jugoslavija, kako je to dokazao A. Mori⁴. Zadar je u fašističkim rukama počeo silno nazadovati. On se od prve polovine XIX stoljeća počeo razvijati kao mjesto obrta i industrije te je god. 1912. imao 12 industrijskih poduzeća, od kojih su najglavnija bila ona likera (8 tvornica, naročito poznate Luxarda, Drioli, Vlahov, Stampalia itd.). Uz ovu se industriju razvila bankarsko-trgovačka funkcija grada. Hrvati su imali četiri takva novčana zavoda s preko 600 milijuna Kr, dok su talijanaši imali jedan zavod s 50 milijuna Kr. novčanog godišnjeg prometa. I lučki promet je silno napredovao u gradu. On je kulminirao god. 1910, kad je u zadarskoj luci pristalo 4.640 brodova sa 1,261.000 N. R. T.



Nastupom Italije, po ugovoru u Rapallu, stanovništvo se grada podijelilo u tri skupine. Većina Hrvata je odselila u Split, koji je postao glavni grad Dalmacije; drugi dio je ostao u Zadru, a treći je otišao u Italiju ili u Austriju. Zadar je tada izgubio oko 5 000 činovnika (a s njihovim članovima obitelji do 10 000 stanovnika). Doselili su se većinom talijanski činovnici – regnicoli – te vojnici, manje talijanaši iz Dalmacije (Splita, Korčule, Trogira itd.). Iseljenjem velikog kroja stanovnika iz Zadra, stradali su najprije obrtnici, jer nisu imali više trgovačke veze s okolicom, zatim se obujam trgovine grada znatno umanjio, jer nije bilo više toliko kupaca; industrija skoro

propada tako da se javlja veliki broj nezaposlenih. Nestaje kulturne i političke borbe u gradu, a time prestaju izlaziti brojne novine, prestaju raditi kulturna društva i škole. Velika vojnička i fašistička posada daje gradu izgled više garnizona nego li slobodnog grada. Italija uviđa teško ekonomsko stanje grada te se daje na obnovu industrije. (Obnovljeno je 9 tvornica likera, šest tjestenine, četiri duhana) 1930. godine radilo je u tim tvornicama ukupno 1643 radnika. Za ovu je industriju malo dolazilo sirovina iz Italije, više iz Jugoslavije. A lučki je promet uvelike nazadovao te je god. 1929. bio spao na godišnji iznos od 31.700 NRT. Zadar je za Italiju postao pasivan grad. Da bi ga nekako ekonomski podigla, Italija je Zadar proglasila bescarinskom zonom (porto franco). To je dalo prilike da se između Zadra i okoline razvilo silno krijumčarenje. U taj nesolidni krijumčarski posao upustili su se u Zadru novi došljaci: Albanci, Grci, Talijani i neki iz Jugoslavije. To je Zadru podiglo značenje, jer je postao najjeftiniji grad u Italiji. Pored toga je Italija proglasila Zadar 1927. god. klimatskim lječilištem te je utrošila 130 milijuna L da ga. poljepša. To je pojačalo u gradu broj stranaca (u god. 1931. posjetilo je Zadar 11.439 stranaca, koji su u njemu proveli 59 048 noći). Zadar je pojačao svoju industriju i trgovinu oslanjajući se na funkciju slobodne bescarinske luke. Sve su ostale funkcije grada (prometne, kulturne, socijalne itd.) bile znatno oslabile, jer su bile prekinute normalne veze okolice s gradom.

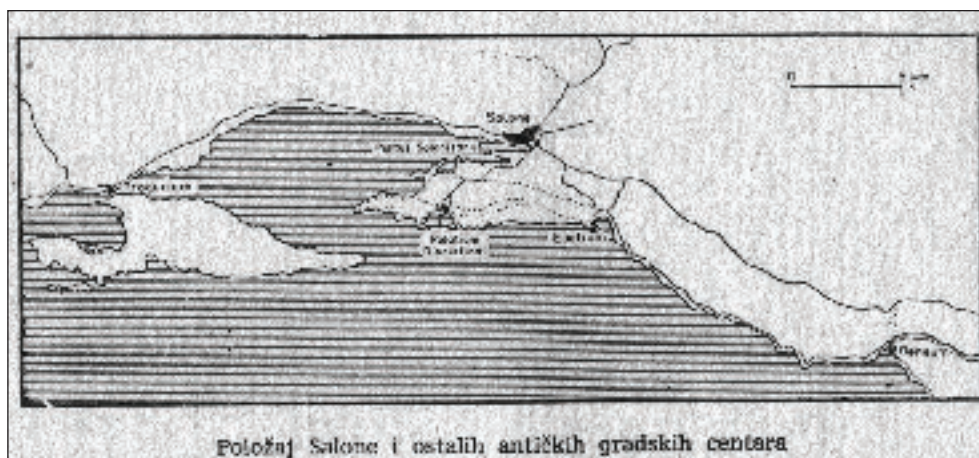
Najteži su dani za Zadar bili od 2. XI 1943. do 1. XI 1944. Kapitulacijom fašizma Nijemci, dojučerašnji saveznici Italije, počeli su progoniti Talijane i pljačkati po, gradu. Talijanska vojska, još više fašisti i njihovi simpatizeri, pa razni imigranti tražili su bilo koje sredstvo danju i noću samo da se prevezu iz grada u Italiju, Grad je potpuno, opustio. Nijemci su bili izdali naredbu da se sve stanovništvo ima iseliti iz grada. Oni su odnosili iz grada sve što su mogli odvući. Zato su Englezi i Amerikanci počeli žestoko bombardirati grad. Kroz ovu godinu dana Zadar je bio 39 puta jače i 32 puta lakše bombardiran. Grad je ostao bez građana. Najstrašnji dan možda u čitavoj historiji grada bio je 9. X 1944., kad su grad 7 puta napali avioni. U svemu je 80% zgrada bilo što porušeno, što zapaljeno, a požare nije nitko gasio. Tijesne ulice su se uslijed ruševina ispunile kamenjem i drvijem mjestimično do prvog kata, tako da su postale neprohodne. A kad je nastupilo ljeto 1944. god., trulež drva, raznog pokućstva, odjevnih predmeta, uz gnjilež lešina ljudi i životinja ispunjao je neugodnim zadahom atmosferu kao svježe groblje. Grad je imao više izgled arheoloških iskopina i groblja nego naselja.

U tako srušeni grad, kao nijedan na našoj obali, ušla je pobjedonosna naša vojska 1 XI 1944. god. Patnički Zadar je oslobođen. Nestalo je talijanske i austrijsko-njemačke birokracije. S našom pobjedonosnom vojskom ušao je veliki broj naših ljudi. Naš je narod zavladao središtem sjevero-dalmatinske regije kao nikad ranije u povijesti. A onda se počela uređivati narodna vlast i započelo se obnovu grada, u kome su se od Rapala bile dogodile takve perturbacije kao ni u jednom drugom gradu Dalmacije.

3. Kroz paleogeografske probleme Splita

Međe srednje Dalmacije u glavnim su crtama na zapadu označene tokom rijeka Butišnice i Krke, na istoku rijekom Neretvom, na sjeveru po bilu planine Dinare. Ovaj se prostor može podijeliti na otočni, primorski i zagorski. Ali splitska gravitacijska zona je veća, jer zahvaća i zapadni dio Bosne. Počinje od Kupresa (Velikih Vratiju), te se prostire do sredine Jadrana, do Palagruže; zatim od Neretve do Krke. Taj prostor ima površine oko 8.014 km², i na njemu živi oko 499.772 stanovnika (god. 1953.) a 1960. god. je nastavalo ovaj kraj oko 650.000 stanovnika.

Starije prehistorijsko te ilirsko i ili-ro-keltsko naseljavanje nema toliki značaj za primorje, koliko za zagoru. Grčka je kolonizacija (kolonije u Issi, Tragurionu, Epetionu i Korkyri) osobito važna za primorje. Rimljani nisu kolonizirali ovu obalu, nego su je samo okupirali. Njihova je vlast trajala, sad slabija, sad jača, skoro pet stoljeća na našoj obali. Smrtni joj je udarac zadala seoba naroda: Huna, Zapadnih Gota, zatim Avara sa Slavenima. Ovi su posljednji srušili Solin, Zadar, Epidaurus, Naronu i brojna manja naselja. U VII stoljeću dolaze Hrvati. Bizant-je vladao Splitom od VI do IX stoljeća, pa Franci od IX do XI. U Solinu i Klisu stoluju hrvatski knezovi od IX do X stoljeća, a od X do XII stoljeća hrvatski kraljevi, pa ugarsko-hrvatski kraljevi od XII do XV stoljeća. Mlečani su zauzeli Split početkom XV stoljeća, kad su počeli prodirati Turci, Turci su zaposjeli zaleđe Splita i njime vladali od XV do XVIII, odnosno Bosnom do XIX stoljeća. Ostavili su brojne tragove svog boravka, jer su imali veliki vojni i ekonomski potencijal u širokom zaleđu prostranog carstva, po Balkanu i Anatoliji.



U ovom velikom vremenskom razdoblju, od 3000 god. pr. n., e. do danas migracije su stanovnika bile znatno slabije u splitskoj nego u zadarскоj regiji. Od neolitske, starogrčke, ilirske, ili-ro-keltske i staro-rimske migracije preostale su brojne ruševine, natpisi, vaze, sarkofazi itd., od gotske i avarske nije ni to ostalo. Tek hrvatska migracija je ostavila ruševina i građevina, stanovnika i kulturnih spomenika. Migracija je Hrvata bila jaka u VII stoljeću, slabija u XIII, kad su Tatari potisli Hrvate prema moru; najjača je bila od XV do XVIII stoljeća, kad je narod bježao pred Turcima iz Bosne i zaleđa te je jače napućio otoke. Migracije su dovele na naše primorje veliki broj radnika, na koje je uvelike utjecala geografska sredina. Zagorci su se vrlo kasno povezali s pomorskom privredom (ribarstvom i pomorstvom); primorci, a još više otočani, provodili su dualizam rada te su se djelomično posvetili poljoprivredi, a djelomično pomorskoj privredi. Ali i primorci nisu iskorišćavali more ondje gdje su imali dobro tlo.

Položaj Splita. Od Neretve do Šibenika nigdje nema boljeg mjesta na primorju za veze sa zaleđem kao podno previje Klisa. Gdje se sada stari Solin tu je bilo najprije ilirsko naselje, zatim starogrčko, koje je imalo svoju luku u Stobreču, i napokon staro-rimsko.

S t a r i S o l i n. Rimljani su od I stoljeća prije n.-e. pa do IV stoljeća naše ere izgrađivali Solin. U, zapadnom su dijelu Solina izgradili najveću zgradu mjesta, amfite-

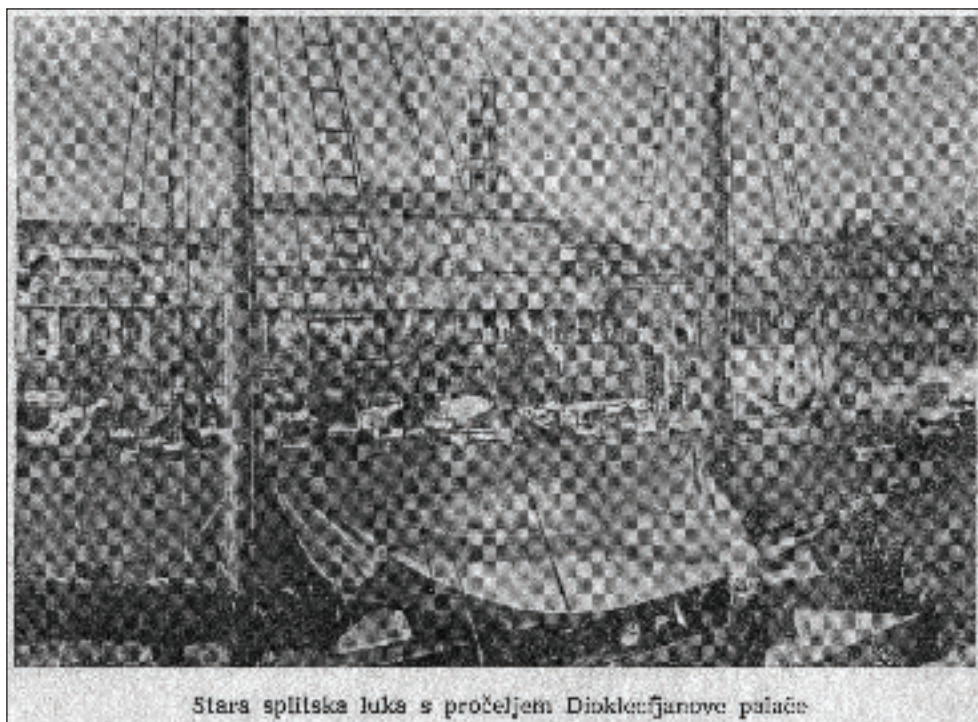
atar, u kome je moglo sjediti do 20.000 gledalaca. Po njegovoj veličini možemo zaključiti i veličinu grada. Računa se da je od početka n. e. do početka IV stoljeća imao do 60.000 stanovnika. On je, uz Carigrad, bio najveća rimska kolonija na Balkanu. »Martia colonia Julia Salonae« je bila političko središte prostrane i bogate provincije Dalmacije. Početkom IV stoljeća Solin je dobio najveći arhitektonski polet izgradnjom gradskih bazilika, što pokazuje ekonomski cvat grada.

D i o k l e c i j a n o v a p a l a č a. Kod tako prometnog grada car Dioklecijan je bio dao izgraditi svoju palaču (-od 295 – 305. god. n. e.), jednu od najljepših u Rimskom carstvu. Ona ima 30.000 m², slični rimskom taboru, a osobito je ukrašena u centralnom dijelu, gdje se sijeku dva puta cardo i decumanus. Tu je peristil, građen u grčko-rimskom stilu. Oko njega se nalaze tri glavne zgrade: mauzolej s peripterom, Jupiterov hram s prekrasnim portalom te vestibul, predvorje carskih odaja. U toj je palači car proveo svoju starost. Od njegove smrti (od 313. god.) nastaje pomalo između palače i Salone sinekizam, neke vrsti simbioza naselja. Utvrđena Salona morala je postati, tvrđava za seobe naroda. Često su je napadali. Što su je više rušili, težište je života grada prelazilo sve više u Dioklecijanovu palaču, iza čijih su se zidina bili zaklonili brojni izbjeglice Salone.

S p l i t u s r e d n j e m v i j e k u. Split je provodio sasvim drukčiji život u ranom srednjem vijeku (od VII do XIII stoljeća) nego u starom. Okružen je bio Hrvatima, koji su imali svoje sjelo u Klisu za knezova Mislava i Trpimira, osnivača dinastije Trpimirovića, koja je dala brojne hrvatske knezove i kraljeve. Oni su osnovali brojne zadužbine te izgradili male crkvice. Pa i u samom Splitu su jednu takovu izgradili. Sva ova sitna starohrvatska arhitektura ne može se mjeriti s ogromnošću nekih starorimskih građevina (kao amfiteatrom i Dioklecijanovom palačom), ni finesom izradbe portala mauzoleja i Jupiterova hrama, ni skulpturnim dijelovima nekih sarkofaga, ali pokazuje da su stari Hrvati svojom umjetnošću unijeli nešto novo i svoga u ovaj grad. To je njihov umjetnički izraz (rustični, ali ekspresivni), njihovo gledanje na umjetnost.

S p l i t o d X I I I d o X I X s t o l j e ć a. U XIII stoljeću se Split podigao do visokog stepena ekonomskog i umjetničkog razvoja. To se očituje u izgradnji zidina oko burgusa, općinske vijećnice, zvonika, Burinovih vratnica itd. U XIV stoljeću počinje znatno slabiti, osobito zbog haramija epidemija (osobito kuge 1348. god.). Splitom, koji je politički, vojnički, ekonomski i demografski znatno oslabio, zavladała je Venecija (1420 – 1797).

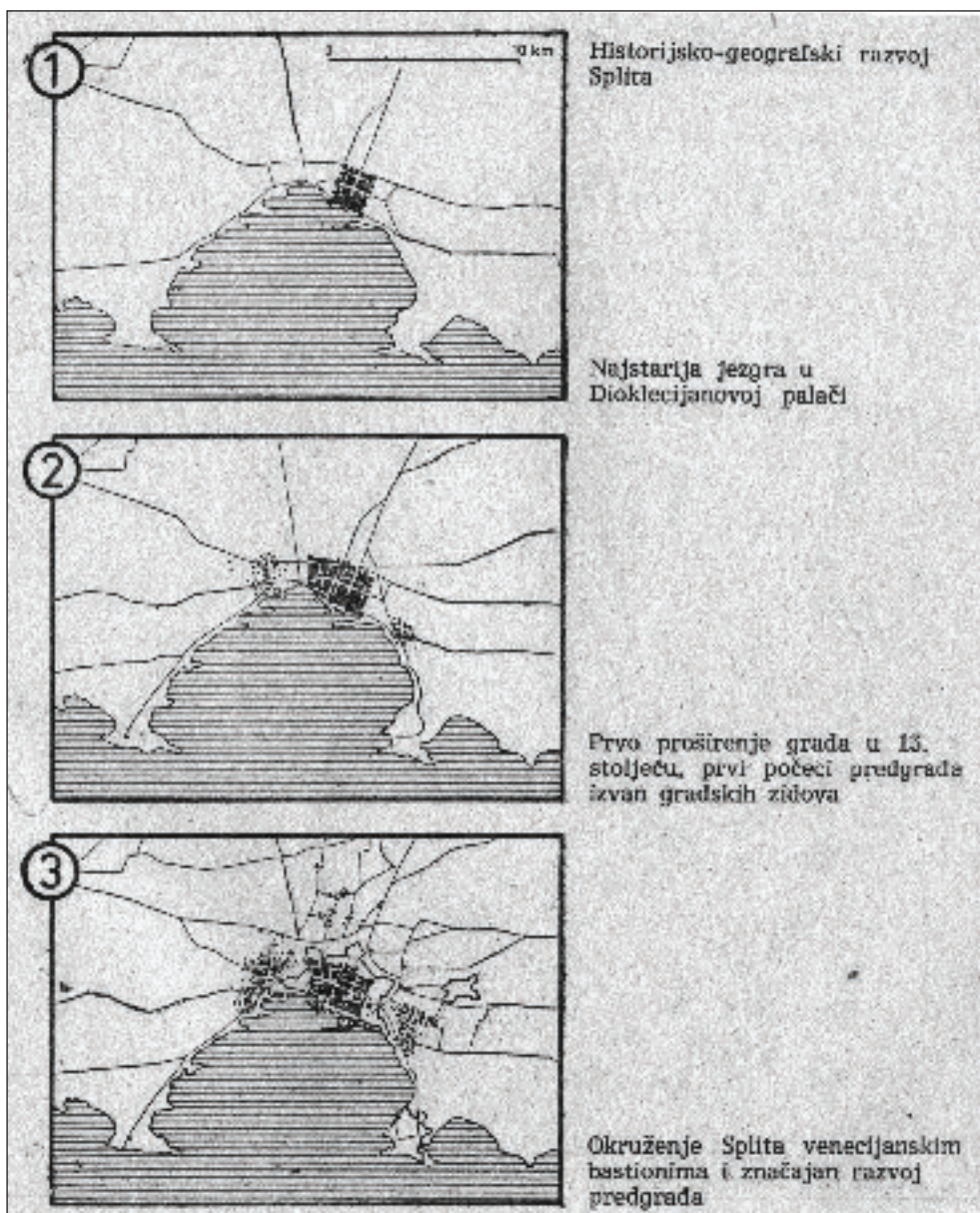
Pokret humanizma i renesanse zahvata i Split. To je doba Marka Marulića, pjesnika; Jurja Dalmatinca, graditelja kasnogotskih palača; Andrije Alešia, renesansnog umjetnika. Ali to je – na žalost – i doba kad Turci počinju prodirati u splitsko polje. Radi odbrane splitska komuna, kao i Venecija, odlučuju okružiti grad s pet utvrđenih bastiona (»baščuna«) i spojiti ih zidom. Split je u horizontalnom presjeku dobio izgled zvijezde. A oko grada nastaju varoši, u kojima se nastaniše većinom izbjeglice iz Bosne i Dalmatinske Zagore. Tako nastaju Veli Varoš, Dobri, Mauš, Lučac. Split prima veliki broj Dinaraca u XV i XVI stoljeću. Ali ne samo u ovim stoljećima nego i ti kasnijim dotok je Dinaraca bio trajan, katkad veći, katkad manji. Split prima mnogo seljačkog elementa. Mali, vrlo mali broj romanskih obitelji ostaje u gradu. Teško stanje nastaje u Splitu. U polju Turci (koji su 1537. god. zauzeli Klis), u gradu veliki broj izbjeglica. Gradnja utvrđena je izazvala veliku potrebu radnika. Kuge su često harale gradom (1521, 1607, 1718, 1763. god.) i umorile veliki broj stanovnika. Sve su ove pojave uzrokovale da je Split morao oslabiti i nazadovati. Ali među tim žalosnim pojavama bilo je i nekoliko pozitivnih. Tako je Židov Danijel Rodrig



Stara splitska luka s pročeljem Dioklecijanove palače

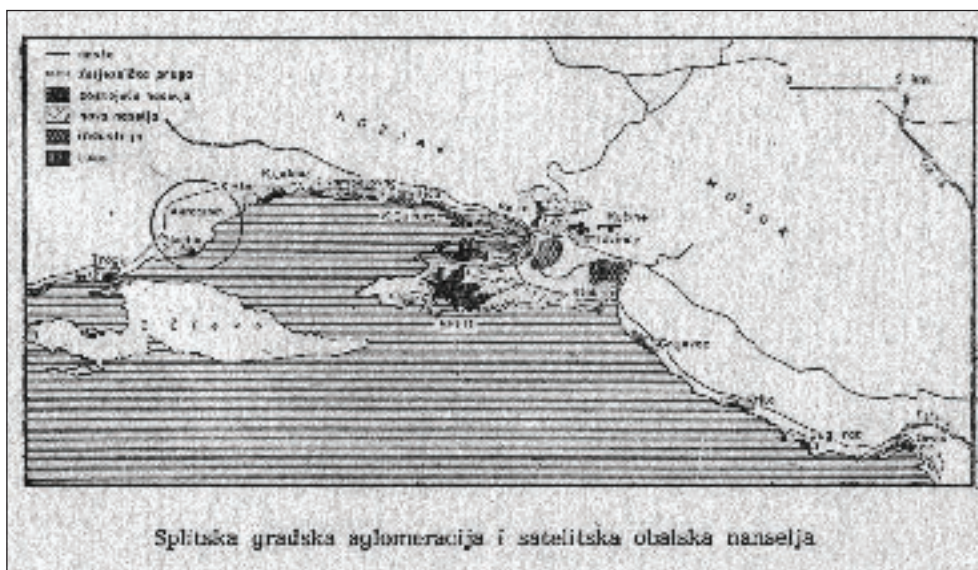
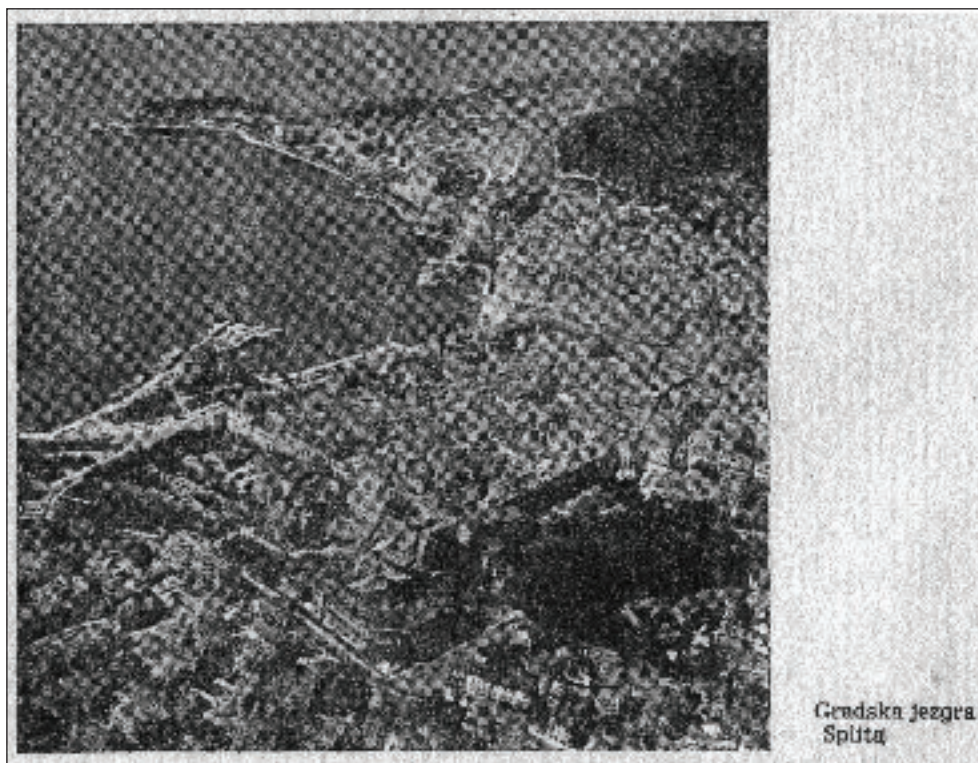
predložio Veneciji originalnu ideju da grad Split podigne na jače trgovačko središte i da ga učini slobodnom lukom Balkanskog poluotoka. Venecija je ostvarila ovu ideju 1579. god. 1581. god. sagrađen je prostrani lazaret s carinarnicom, gdje je bilo smješteno stovarište za robu. Grad je ovim dobio veće trgovačko značenje. U jednoj od slijedećih godina je prešlo preko Splita 77.104 tovara robe, a grad je od lazareta dobio oko 13.000 lira. U vezi s lazaretom bila je osnovana prva banka, zatim gimnazija i javna biblioteka. Napredovanje Splita zaustavlja kandijski rat (1648 – 1669), koji se djelomično vodio oko Klisa, zatim kuga, koja se javljala u nekoliko navrata, te napokon francuska revolucija, za koje je prestala mletačka vladavina u Splitu.

D e v e t n a e s t o s t o l j e ć e u S p l i t u. Kroz ovo stoljeće nema većih ratova, pa se grad u mirno doba pomalo ekonomski podiže, urbanistički izgrađuje, kulturno jača i povećaje brojem stanovnika. 1876. god. Split dobiva prvi željeznički spoj do Knina i Šibenika. Željeznica je mnogo značila za jačanje gravitacije stanovnika i za prevoz ugljena iz Siverića, tako potrebnog za podizanje novoosnovane industrije cementa u solinskom bazenu, zatim za željeznički prevoz, kao i za parobrodarski promet. Ekonomski razvoj je zahtijevao urbanističko širenje grada. Na inicijativu A. Bajamontia izgrađena je velika palača na obali kao »paravan« slabo izgrađenom Velom Varošu. Zatim se izgrađuju Prokurative, imitacija onih u Veneciji, uvodi se plinska rasvjeta u gradu, proširuje se luka i gradi novi gat (valobran), obnavljaju se gradski pločnici, stvaraju nove ulice, dižu nasadi i kanalizacija. Nastojanje A. Bajamontija da se izgradi željeznica od Splita do Beograda nisu donijela ploda, ali je Split demografski napredovao. 1857. god. imao je 10.587 stanovnika, a 1900. g. raste njihov broj na 18.547. Nakon prvog svjetskog rata se osobito naglo diže s razloga što je Zadar pripao Italiji pa je stoga čitava upravna vlast s oko 5 000 činovnika prešla na Split. A kako je i Rijeka isto tako bila pripala Italiji, osjećala se velika potreba da se dovrši lička pruga, koja je bila otvorena 1925. god. Ona je uvjetovala



veliki porast prometa, a time i jačanje broja stanovnika u gradu. Split je 1920. god. imao 26.000 stanovnika, 1931. god. 31.417. Uslijed političkih prilika gravitacijska zona Splitu je porasla čak do Travnika. U gradu se osjetila stambena kriza te je trebalo zidati nove stanove. Ali ovaj je napredak grada prekinuo drugi svjetski rat.

Padom stare Jugoslavije 16. IV 1941. god. fašisti su ušli u grad. Oni su htjeli brzo promijeniti njegov karakter te su izmjenili imena ulica, rušili hrvatske spomenike, masovno hapsili, deportirali i na razne načine šikanirali naš narod. Na poziv Komunističke partije započinje organizirani otpor. Split je dao od 1941. do 1945. god. 12.000 boraca



(četvrtinu svojih stanovnika). U borbi je palo 1.310, kroz talijanske logore, tamnice i internacije prošlo je 15.000 Splićana, a od ovih je 253 umrlo. Ovi brojevi govore o veličini borbe i otporu Splićana fašizmu.

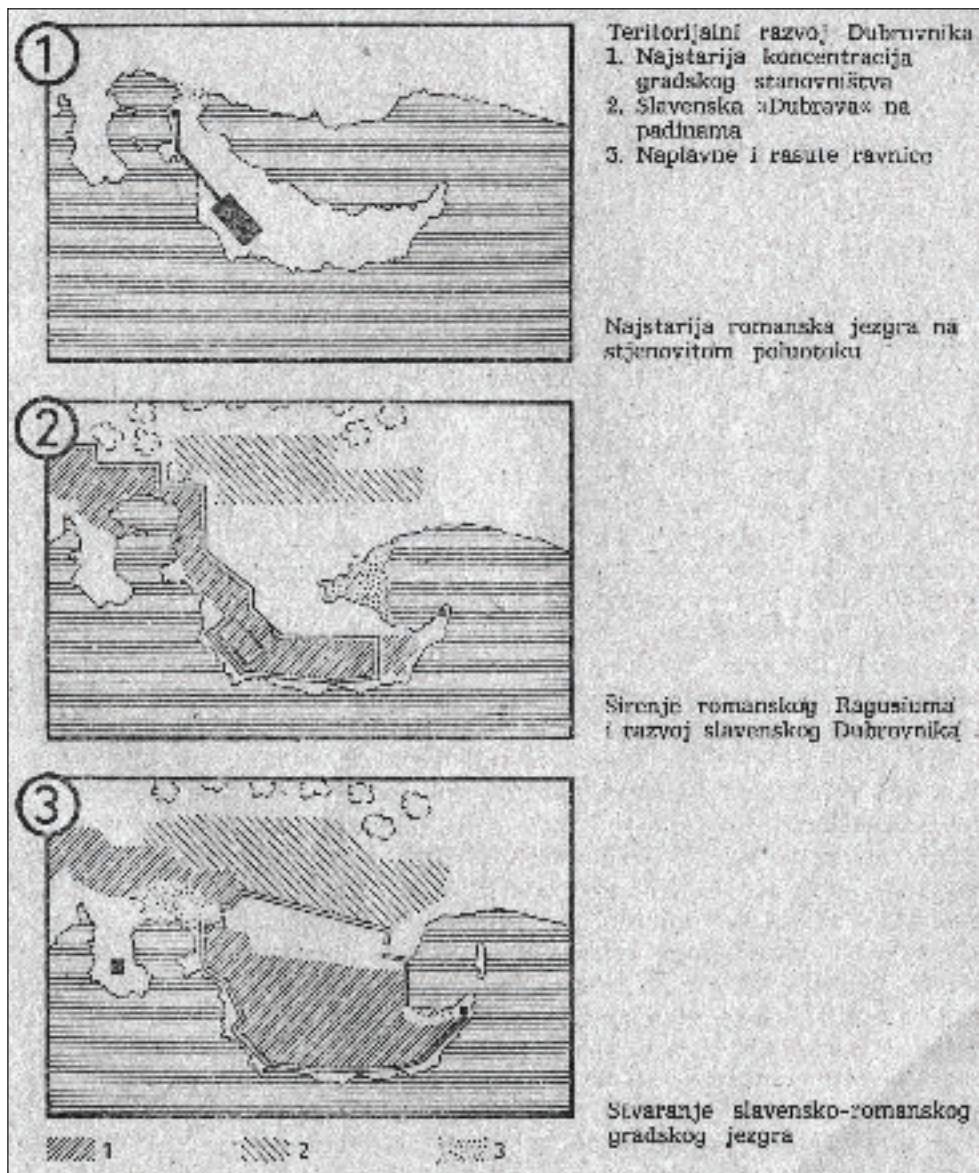
4. Kroz gradske probleme Dubrovnika

Dubrovnik je najmlađa metoprola Dalmacije. Davno prije njega Iliri su imali u Zadru svoj »caput Liburnorum«, a Rimljani u Saloni, glavnom gradu svoje provincije Dalmacije, dok na položaju današnjeg Dubrovnika nije bilo uopće ili je, možda, bilo neko malo ilirsko-grčko naselje. U Dubrovniku nema rimskih spomenika kao u Zadru, Solinu i Splitu. To je novi grad, nastao nakon što su Avari sa Slavenima srušili grčko-rimski grad Epidaurus, koji se nalazio negdje kod Cavtata, a za potresa su, vjerojatno, propale u more ruševine. Kad je početkom VII stoljeća n. e. bio porušen Epidaurus, onda je njegovo stanovništvo pobjeglo na poluotočić koji je u vulgarnolatinskom obliku bio nazvan Labes (što znači hrid, provalija). Dubrovnik od VII do XVIII stoljeća faktično i leži na provalijom vertikalnom stranom tog poluotočića s južne strane, gdje more za južine strašno mlati i abradira obalu. Sa sjeverne strane je taj poluotočić bio pristupačan od današnje male gradske luke sve do Pila. Stanovništvo tog poluotočića, većinom romansko, nazivalo je sebe – Labusaei (ili Ragusei, a naselje su nazivali Ragusa). Naselje je nastalo na vrlo nezgodnom geografskom položaju, jer niti je imalo vode za piće, ni tla za obrađivanje, a pristup do njega nije bio podesan ni s mora ni s kopna. Jedinu je prednost imalo da je bilo nepristupačno za neprijatelje i lako se moglo braniti. Stanovnici su se Raguse morali baviti pomorstvom, ribarstvom i trgovinom. Sučelice poluotoku Labes i Raguse, s južne strane luke, na položaju nazvanom Prijeki, nastanili su se Slaveni. Još više su se nastanili pod šumom. »Suma« staroslavenski znači dabr' ili dubr' (od korijena »dub«, a »dub« znači hrast ili stablo uopće). Dubrava znači šuma. Slaveni su nazvali svoje naselje Dubrovnik. Dva naselja s različitim stanovništvom, raznog podrijetla i zanimanja, s različitim nazivima: Ragusa i Dubrovnik, bila su stoljećima u dobrim odnosima. Oni su bili pod zaštitom iste vlasti, Bizanta, od VI do početka XIII stoljeća.

I dok su Slaveni neprestano lagano nadirali iz zaleđa da nasele Dubrovnik, te su snagom svog broja nadjačali svoje gospodare, koji su izumirali, dotle Romani nisu imali toliko dotoka novih snaga svojih pridošlica. Slaveni su utjecali na deromanizaciju, Romani su pak po stečenu kulturu i socijalnom položaju bili jači, ali su pomalo i nehotice poprimali od Slavena neke elemente života. Tako je mješavinom starodalmatinskog (faktično jedne grane romanskog) i slavenkog nastao jezik Raguseja. Nastajala je lagana simbioza dvaju naroda, sinekizam dvaju naselja. Ovaj se etnografski proces odvijao tiho i neopaženo sve do XII stoljeća. Drugi problem, kojim se stoljećima bavilo stanovništvo Raguse, bio je utvrđivanje ovog poluotoka. Oni sa sa sjeverne strane poluotoka sazidali zid, koji je išao do Pila, a svršavao kulom, nazvanom »Bokar«. Pod svoju vlast su podvrgli susjedna sela i otočiće, da bi lakše mogli dobivati ekonomska dobra. Tako su potčinili Rijeku (Omblu); Šumet, Župu, Zaton i Elafitne otoke. Ove su dijelove najbliže okolice nazvali Astarea. U Astarei, iznad Šumeta, nalazi se previja Ivanica (oko 400, m visoka nad morem). Taj je prolaz najniža tačka u gorskom nizu od Snježnice (1234 m) u Konavlima do Tmora. Preko Ivanice je bilo najlakše izgraditi put za Popovo polje i dolinu Trebišnjice, a zatim u porječje Neretve. Ono što je Klis Splitu, to je Ivanica Dubrovniku. A kad su osvojili Ivanicu, otvoren im je bio put u široko zaleđe Balkana. Otvoren im je bio prostor Bosne, Podrinja, Srbije. Stari su Dubrovčani dobro razumjeli važnost ove činjenice te su u XII stoljeću uspjeli sklopiti trgovačke ugovore s Kulinom banom, dakle s Bosnom, te sa Stevanom Nemanjom, sa Srbijom. Ovi su ugovori stvorili mogućnost za vršenje robne zamjene. S druge strane Dubrovnik se nužno morao dati na more; na izgradnju trgovačke mornarice. Dubrovnik postaje kopča između Balkana i Mediterana, važna trgovačka luka. Glavno zanimanje Dubrovčanima postaje trgovina. A to

nastaje u doba kad je Venecija osvojila Bizant i Carigrad, početkom XIII stoljeća (god. 1204). Zato Dubrovnik uzimlje za pokrovitelja Veneciju (od 1204 – 1358. god.).

U XIII i prvoj polovici XIV stoljeća Dubrovnik prima migracijom novi priliv Slavena s otoka i Hercegovine; grad se širi, njegova diplomacija naglo radi na sklapanju trgovačkih ugovora s brojnim gradovima Jadrana i Mediterana; uređuje i izdaje svoj opširan statut, širi svoju teritorijalnu vlast u okolici Astarée.



Stari su Dubrovčani bili vrlo strogi kod primanja doseljenika. Utjecaj je vlade bio velik pri primanju pridošlica. Odakle dolaze ovi iseljenici objašnjava nam, između ostalih vrela, i lingvi-

stika. Stranci su govorili čakavski i ikavski, kako je to utvrdio srpski filolog A. Belić ispitujući jezik najstarijih dubrovačkih isprava. Već u XIII stoljeću se mijenja taj jezik u štokavski i ijekavski. Ova činjenica govori o migracijama novih stanovnika iz Hercegovine u grad. Druga, slabija komponenta migracije bila je ona s otoka, s Elafita. Lopud je bio važno naselje za Dubrovnik. Ono je dalo najveći broj pomoraca, manje Šipan i Koločep. I dok su ovi otočani prešli u grad te preuzeli pomorstvo Dubrovčana, Hercegovci su vodili kopnenu, karavansku trgovinu. Obje je ove komponente asimilirao Dubrovnik; te je od njih napravio bogate pučane (kao Miha Pracata, jakog brodovlasnika s Lopuda) ili »građane«, povezavši ih jednim jezikom Raguzeja, jednim načinom života, skladnošću i otmjenošću »gospara«, i pretežno jednim zanimanjem, trgovinom. Dubrovnik je svoje viškove upotrijebio za izgradnju svojih divnih dvoraca, palača, crkava, zidina; za odgoj sinova; za plaćanje otkupa za slobodu. Ako je seljački element poseljačio Šibenik i Split, u Dubrovniku se dogodio protivni slučaj. Tu se je seljački element civilizirao, zahvaljujući najviše pomorstvu, te je svaki htio, ako već nije bio, da postane »gospar«. Lik »gospara« sličan je onomu gentlemanu u Engleskoj, zatim rimskog »civesa« i sredovječnog »viteza«. Lijepo o tome govori J. Cvijić:⁵ »Pored asimilacije romanskog i slavenskog elementa (u Dubrovniku), važni su bili još razni utjecaji na stanovništvo: geografski, politički, socijalni i vjerski. Kao u nekoj laboratoriji su navedeni faktori djelovali na stvaranje novog tipa sa posebnim političkim osebinama – tipa dubrovačkog.« Masovni priliv stanovnika na dubrovački teritorij ili u grad nastao je iza provale Turaka na Balkan, iza velikih kuga u gradu i velikog potresa.

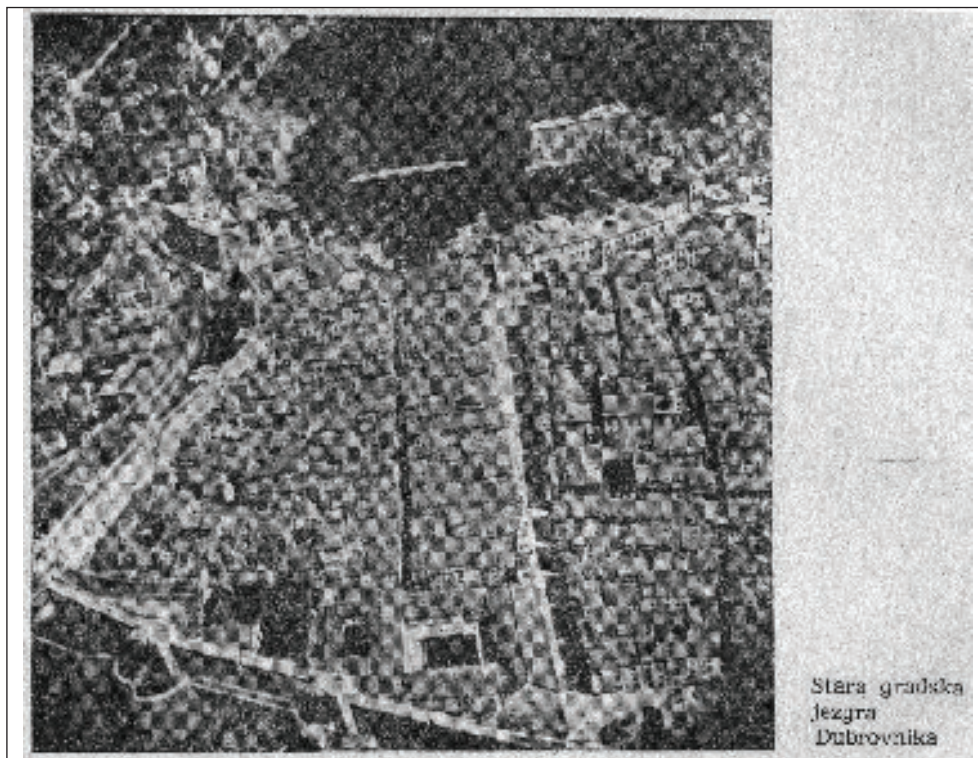
Dubrovačka trgovina je značajna već u XII stoljeću. Njen značaj raste u XIII, a još više u sljedećim stoljećima. O tomu nam svjedoče brojni trgovački ugovori Dubrovnika s našim gradovima. Svaki dani su se karavane mimoilazile, jedne su išle s kopna za Dubrovnik, a druge iz Dubrovnika za kopno. Najviše su prenosile sol. Trgovina solju bila je državni monopol. Pored toga preko Dubrovnika otpremaju se u zaleđe smokve i drugo voće iz Južne Italije, namirnice, osobito začini, tkanine i manufakturne izrađevine. Iz zaleđa su karavane prenosile najviše ruđaču, kože, med i vosak. Ova je trgovina uvjetovala da se u Dubrovniku već od prve polovine XIII stoljeća počelo sakupljati veliko bogatstvo u rukama nekih plemića, građana i pučana. Zato su oni podigli svoj standard života. Dijelom tog novca su zasuli plitki prostor između poluotoka (Labes ili poluotok Sv. Marije) i Prijekog, prostor Place ili Straduna. On je postao najniža, najšira i najljepša ulica, šetalište i sastajalište građana. Prijeki je bio zidan na padini Srđa. Komuna je okružila Prijeki zidinama te je tako Dubrovnik postao urbanistički pravilan grad s trima gradskim vratima na Pilama, Pločama te u vrhu Prijeka. Grad su utvrđivali po uzoru talijanskih gradova. Tri su stoljeća gradili zidine grada. Duge su 3 km te zaokružuju 2300 zgrada.

Dubrovnik je pored brige za vođenje trgovine po širokom prostoru Balkana, Jadrana i Mediterana i pored nastojanja da utvrdi svoj grad, nastojao da proširi svoj teritorij.

Kralj Radoslav, sin Stevana Nemanje, darovao je Dubrovčanima Lastovo god. 1230. Od cara Dušana su god. 1330. kupili Ston s Pelješcem. Na poklon su dobili Mljet 1357. god. Kralj Ostoja im je prodao 1339. Primorje. Tako su oni koncem XIV stoljeća zaokružili svoj teritorij prema sjeverozapadu i usto su dobili veće posjede u Primorju, na Pelješcu te otocima. Daljnjih teritorijalnih zahtjeva prema sjeveru i sjeverozapadu Dubrovčani nisu imali.

Od velikog značenja je bilo za Dubrovnik izdavanje, gradskog statuta god. 1272, u 8 knjiga. Koliku su važnost polagali Dubrovčani na pomorstvo najbolje nam pokazuje činjenica da su jednu knjigu, i to sedmu, posvetili samo pomorstvu. Stanovništvo se dijelilo na tri klase: plemstvo (»nobiles«), pučane (»populus«) i seljake (»villani«). Iz kruga plemstva se birala vrhovna uprava države, malo i veliko vijeće te knez. Državna

se administracija savršeno vodila, što se vidi iz Državnog arhiva. Nijedan grad na Balkanu nije vodio tako uredno administraciju i Državni arhiv kao Dubrovnik. Iz njega se može doznati kakvo je stanje bilo u gradu kroz stoljeća isto tako na Balkanu, na Jadranu i Mediteranu.



Ovom napretku grada – države Dubrovnika zadala je težak udarac kuga god. 1348. koja je kosila po cijeloj Evropi, pa i kod nas. Računa se da je te godine u Dubrovniku umrlo 48 plemića, 300 građana i 7 000 pučana. Ona je po gradu harala šest mjeseci. To je uvjetovalo da je uprava republike dozvolila nove migracije i novo uvođenje pučana u status plemića. Po dokumentima dalje doznajemo da je u Dubrovniku od 1348 –1691. god. 18 puta harala kuga u gradu, a to znači svakih 18 do 19 godina. Točni se broj umrlih od kuge nezna. One nisu bile jake kao ona 1348. god., ali je svakako umrlo od 10 do 12 000 osoba, a to je skoro 70% starog stanovništva. Dubrovčani su protiv kuge poduzimali razne mjere. Uvjereni da je u grad prenose karavane ili brodovi, koji dolaze s Levanta, osnovali su i uredno vodili karantene (mjesto za raskuživanje), i to najprije na otočiću Bobari, zatim na Dančama 1430. god., pa na Lokrumu 1534, konačno na Pločama 1553. Pored toga su 1482. god. izdali naredbu o suzbijanju kuge kao i o karantenama. A da bi nadoknadili izgubljeno stanovništvo, dozvolili su masovne imigracije novih pridošlica, koje su najprije zadržavali u predgrađima grada: Gružu, Kanalima, Pilama, Pločama, a onda su ispitane i prokušane pustili u grad. Kao što su kuge zadale velik udarac stanovništvu u gradu, tako je tursko ratovanje po Balkanu izazvalo pravnu nesigurnost na putovima, pa je trgovcima bilo skoro nemoguće prelaziti preko njih, Turci su u drugoj polovini XIV stoljeća ratovali po Istočnom Balkanu. Ovo ratovanje nije još toliko smetalo dubrovačkim karavanama, ali nakon

pada Carigrada 1453. god. počela je turska vojska prodirati u zapadne dijelove Balkana i u Centralnu Evropu. Ratovi međutim nisu omeli Dubrovčane u njihovim trgovačkim akcijama, dapače možemo kazati da, je Dubrovnik došao do vrhunca svoje moći upravo u XV stoljeću (točnije od 1450 – 1550). U to doba osobito se razvija brodogradnja i pomorska trgovina. Računa se da je Dubrovnik u doba svog cvata posjedovao oko 300 brodova. Dubrovčani su sve više uviđali da ugarsko-hrvatska moć slabi, a turska da se podiže. Turci su, nakon osvajanja Bosne i Hercegovine, počeli prodirati u dva pravca, prema Mađarskoj i Beču te prema našem primorju. A kad je 1526. god. pao Mohač, Dubrovčani su otkazali ugarsko pokroviteljstvo i tražili ga od Turaka. To su postigli velikim mitom, te su decenijama plaćali svake godine Turskoj težak otkup od 12.000 zlatnih dukata, samo da im dadu slobodu gradu i dozvole slobodno trgovanje po kopnu i moru. Sulejman II (1520 do 1566), najmoćniji padišah, osobito je zaštićivao Dubrovčane. To je omogućilo Dubrovniku da dobije nova tržišta na čitavom turskom Balkanu i pristup u levantinske luke, koje su bili osvojili Turci.

Mnogo je Dubrovnik učinio u doba cvata republike na urbanističkom uređenju i umjetničkom ukrašavanju grada.

Tako su 1435. god. pozvali Onofrija da im sazida vodovod od Rijeke do grada. Njemu su dalje dali da na Stradunu sagradi dvije česme (veću i manju). Zatim su pozvali iz Firenze poznatog renesansnog graditelja Michelozza da uz Jurja Dalmatinca i Onofrija napravi nacрте za novi knežev dvor. Michelozzo unosi u Dubrovnik elemente fiorentinske renesanse, koji se odrazuju u novom dvoru. Jurju Dalmatincu su povjerili još da izgradi najljepšu i najtvrdju ugaonu kulu »Minčetu« (tako je Dubrovnik imao četiri ugaone kule: Bohar, Minčetu, Ravelin i Sv. Ivana) spoјenu visokim i širokim zidom oko grada. (Najstarije crteže zidina grada dali su nam mletački kartografi: Canustio 1571. i Coronelli 1678. god.). Čini se da je Juraj Dalmatinac bio začetnik i divnog klaustra dominikanskog samostana »Raskoš kičene gotike«, kako ga neki nazivlju od god. 1479 – 1482 (za razliku od franjevačkog romanskog klaustra iz predmletačkog doba). Iz 1520. god. postoji renesansna crkva Sv. Spasa. Ovo se doba ne ističe u Dubrovniku samo građevinama nego i ostalim granama umjetnosti (»kamenom i drvenom plastikom, minijaturama (inicijalima po misalima, slikarstvom rađenim u gradu ili kupljenim u Veneciji). Tada uvelike cvate u Dubrovniku zlatarski obrt. Ali za tako veliki broj stanovnika unutar zidina grada, u kome život vrvi kao u košnici, u kome uopće nema vrtova ni parkova i u kome se za ljetnih dana vrućina sve jače osjeća, Dubrovnik postaje preuzak, pa zato imućniji građani (plemići i pučani) počinju zidati ljetnikovce i dvorce izvan grada po uzoru renesanse u Firenzi i Veneciji.

I kao što su stari rimski patriciji u staroklasično doba gradili svoje dvorce-ljetnikovce u Rimu i okolini, po Tivolinu, Albanskim bregovima, po Tuskulumu i Napuljskom zalivu, u kojima je vrt bio integralni dio dvorca sa svojim bosketima (lugovima) lovora ili palma, šumicama borova i čempresa, travnjacima i cvjetnjacima, gajevima agruma, česmama, vodoskocima, ribnjacima, odrinama, lođama sa skulpturama i napisanim aforizmima staroklasičnih pjesnika, a uz obalu mora mandračima i mulićima, tako su i stari Dubrovčani počeli zidati slične dvorce uz lijepe vrtove, parkove i lugove. Prva je počela graditi ovakve vile – dvorce šipanska pučka porodica De Stefanis-Skočibuha, koja se obogatila trgovinom. Ona je u gradu dala sazidati u XVI stoljeću veliku palaču na Pustijerni s najljepšom od svih dubrovačkih fasada; zatim dvorac s vrtom na Boninovu, te rustički dvorac u Sudurđu na Šipanu. Njih su slijedili brojni bogataši, koji su dali zidati svoje vile na Lokrumu, Pločama, Pilama, Boninovu, u Gružu, Dubrovačkoj Rijeci, na Lapadu, Trstenu (Gozze dvorac s parkom).

Neki su od tih dvoraca ostali do danas u ruševinama, neki u trošnom stanju još i danas služe svrsi stanovanja, a neki su potpuno obnovljeni. Oni su izraz dubrovačkog bogatstva i doba renesanse.

Dubrovnik od XVIII stoljeća do pada republike. Koliko god je poraz turske mornarice kod Lepanta 1571. god. pogodio Dubrovnik, jer se Turci vise na moru nisu afirmirali, te su time Dubrovčanima bili slobodniji putovi po Mediteranu, toliko je nastalo pitanje za sve male talasokracije Mediterana za Veneciju, Genovu, Pisu, pa i Dubrovnik čime će trgovati, kad je ponestalo tereta za prevoz. Jedino je žito iz crnomorskih luka ostalo stalni teret za prevoz. Jačanje francuske, španjolske, portugijske, holandske i engleske flote, gradnjom većih brodova i jeftinijini prevozom, oduzimalo je teret manjoj i slabijoj dubrovačkoj trgovačkoj mornarici. Umjesto na Mediteranu glavina svjetskog prometa vrši se na Atlantiku. Venecija je pak organizirala u Splitu koncem XVI stoljeća pomorsko-trgovačko središte, koje je privuklo znatni dio turske trgovine po Balkanu i oslabilo Dubrovnik. Tako je Dubrovnik od konca XVI stoljeća počeo znatno slabiti. On se počeo opet pridizati tek kad su se Mleci zaratili s Turskom (kandijski rat 1645 – 1669), koja skreće svoju trgovinu iz Splita opet prema Dubrovniku. Ali to je bilo u doba kad je Dubrovnik zahvatio najprije veliki požar 1642. god., malo zatim veliki potres 6. IV 1667, koji je porušio preko 70% zgrada i ubio oko 5.000 stanovnika. Dubrovnik nije našao sredstva da se uskoro obnovi. Pomalo kroz preostali dio XVII i čitavo XVIII stoljeće on je životario i obnavljao se. Ali nije mogao obnoviti mornaricu, koja bi mogla konkurirati zapadno evropskim, ni trgovinu, kakvu je imao u XV i XVI stoljeću. Lagano je ulazio u dekadenciju. Pomorci su postajali bogatiji nego plemići, koji su živjeli samo od svojih posjeda, što su ih obrađivali koloni. Osobito su stanovnici izvan gradskog teritorija, pomorci Lopuda, Šipana, Slanog, Pelješca i Cavtata postajali bogatiji nego plemići, nosioci vlasti i časti. To je odlukama gradskih upravnih organa umanjilo autoritet. Po Evropi se tada već bio razmahao Napoleon I. Već je srušena bila Venecija, pa i Dubrovnik nije mogao odoljeti Napoleonovoj vojsci, pod kojom su padale veće i bogatije države Evrope, te je 27. V 1806. predaja grada Francuzima značila prestanak Dubrovačke republike.

Dubrovnik u XIX stoljeću i do konca prve polovine XX stoljeća. Pet je stoljeća slavne dubrovačke prošlosti (od XIV do XIX stoljeća) ostavilo znatnih rezultata u prostoru, u stanovništvu, građevinama i umjetnosti. Ali današnji je Dubrovnik najvećma rezultanta XIX stoljeća. Austrija je za svoje vladavine od 1813. do 1918. god. vrlo malo učinila za napredak grada. On je postao maleni kotarski gradić. Tek neki su se, poznavajući značenje pomorstva, počeli opet intenzivnije baviti trgovačkom mornaricom. Oni su osnovali razna pomorska društva, kao Ivo Račić, Bozo Banac, Federiko Glavić, Paško Baburica i Nikola Mihanović. Dubrovnik se opet preko pomorstva počeo podizati. Današnje je stanovništvo grada sastavljeno najviše od onog dubrovačke gravitacijske regije, zatim Bosne i Hercegovine, te iz Dalmacije i Istre. Starinaca ima vrlo malo. Mnogo se ovo stanovništvo nije promijenilo ni iza drugog svjetskog rata. Tek je priliv iz Hercegovine bio nešto veći.

5. Zadar, Split i Dubrovnik od Oslobođenja do danas

Nakon drugog svjetskog rata tri su stare metropole Dalmacije stupile u novi stadij života. Najveće promjene izvršene su u Zadru. Tu se za 90% izmijenilo staro stanovništvo i kao nikad ranije u historiji tog grada prodrlo je slavensko stanovništvo iz okolnih mikroregija (primorja, Kotora, Bukovice, a osobito s otoka) u grad. Grad je potpuno izgubio romanski karakter, koji su

toliko forsirali Talijani i fašisti od rapalskog ugovora, od 1921. do 1943. To je novonadošlo naše uglavnom hrvatsko i srpsko, stanovništvo preuzelo zadatak da očisti ulice, koje su negdje bile zatrpane čak do prvog kata bivših stambenih zgrada, zatim; da od 80% srušenog grada osposobe barem dio zgrada za stanovanje. Tu su svi građani i vojska, pregnuli da rade. Da tom stanovništvu dadu zarade, trebalo je potpuno obnoviti industriju. Sada u Zadru postoje: tvornica duhana, ribljih konzervi, mreža, ribarskog konca i konopa, likera »Maraska«, ribljih ulja, leda, bombona, čokolade, tjestenine, koža, šivaćih mašina i preciznih aparata, zatim ima brodogradilište, štamparskih poduzeća i elektrana. Pored toga su osnovane brojne obrtničke zadruge, zatim velika trgovačka poduzeća. Provedena je diferencijacija poslova grada i svakom je dijelu dana svoja funkcija. Tako Zadar ima sada ove sektore: Grad; Arbanasi, Jazine, Stanovi, Voštarica, Brodarica i Puntamika (Borik). Ukupna površina grada iznosi 41,00 km² sa 20 034 stanovnika. Od ovih ima u cijelom gradu 30% radnika, 25% namještenika, 25% zemljoradnika, 20% obrtnika i samostalnih radnika. Za uzdizanje i jačanje grada poduzete su tri znatnije akcije, koje će sigurno dati veće značenje gradu, i to: izgradnja autoputa od Rijeke do Zadra; izgradnja; željeznice od Knina do Zadra i izgradnja luke Jelenice (ili Gaženice), kao proširenje stare luke. Kulturno značenje mu je podiglo osnivanje Filozofskog fakulteta, koji je dio zagrebačkog Sveučilišta. Uporodo ide i urbanističko uređenje novog Zadra.

Usljed jače komunikacije s regijom, i to automobilske, parobrodarske i brodarske, promet se u gradu znatno pojačao. Tako je lučki promet u Zadru 1950 godine iznosio 319 909 NRT, a u 1957. godini 967 239 NRT.

Iza oslobođenja su se nametnuli drukčiji problemi narodnim vlastima u Splitu.

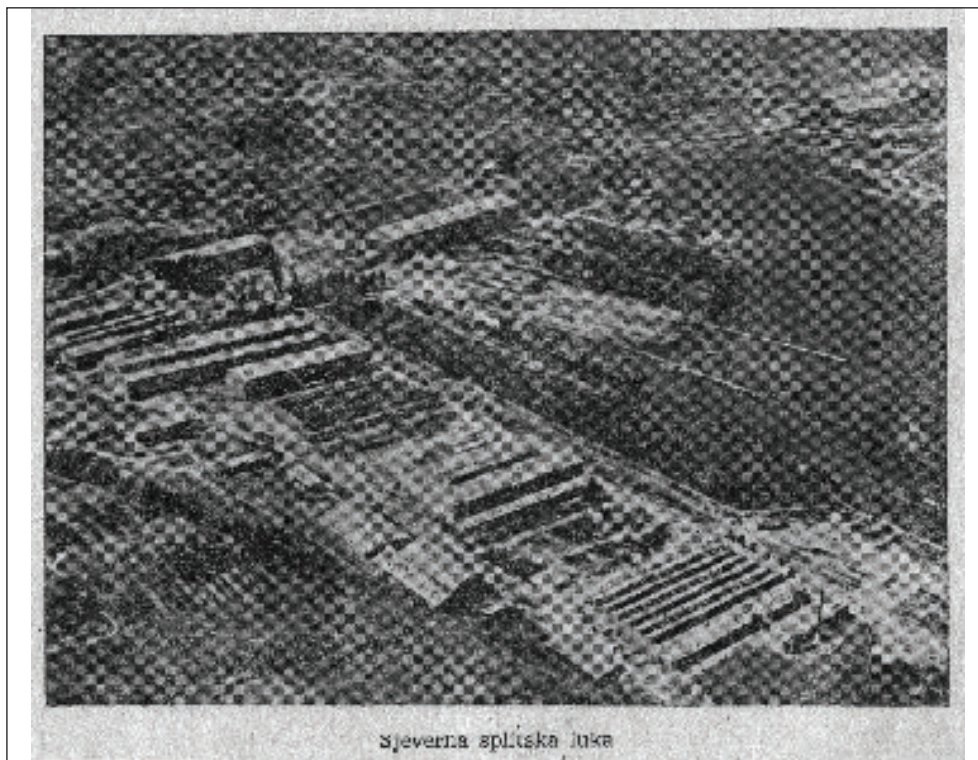
Stanovništvo se u gradu znatno povećalo. To nam svjedoče ovi brojevi:

God.	1929.	Split	je	imao	40 037	stanovnika
„	1953.	„	„	„	58 128	„
„	1957.	„	„	„	81 125	„

Dakle u 30 godina se grad podvostručio, četiri su faktora utjecala na ovaj porast. Prvi je faktor jačanje industrije cementa, koja daje 50% od cijele produkcije države (ili 50 000 vagona godišnje), brodogradnja i kemijske industrije (Jugovinil i Jugoplastika) uz neke manje industrije. Drugi je faktor povezivanje zaleđa, obnovljenom ličkom i novom 1949. god. izgrađenom Unskom prugom. Ovo je povezivanje uvjetovalo jačanje prometa u gradu. Treći je jačanje raznih centralnih funkcija grada (upravnih, socijalnih, zdravstvenih, kulturnih, turističkih itd.) Uzmemo li da aglomeracija stanovnika od Trogira do Omiša (osim grada Splita) ima 30 000 stanovnika, a od Peruče preko Sinja do Trilja 20 000 stanovnika, vidimo da je prostor kružnog oblika, komu je središte, splitski Narodni trg, a radius 35 km, bio naseljen sa oko 150 000 stanovnika. Četvrti je faktor jačanje lučkog prometa u Splitu. Tako je .god. 1953. on iznosio 977 895 NRT, a 1957. god. 1 517 347 NRT. Osobito izvoz cementa uvjetuje jačanje ovog lučkog prometa. Split je druga luka po jačini lučkog prometa na našoj obali.

Regija Splita je veća od zadarske i dubrovačke. Ona se dijeli na otočnu, primorsku, zagorsku i gornjačku mikro regiju.

Otočna daje ulje, smokve, ribu, kamen. Zagorska mikroregija daje: rude (ugljen, gips, boksit); od poljoprivrednih dobara: nešto viškova kukuruza, krumpira, duhana, vina; od stoke: meso, kožu, sir, jaja. Gornjačka daje meso, drvo, kože i rude (ugljen). Zagora daje velike množine hidroenergije, za sada s Titove centrale i Peruče, zatim osobito veliki broj radne snage. Gornjačka bi mikroregija dala znatno više, ali je prometno slabo povezana sa zaleđem.



Split se urbanistički počeo uvelike širiti, a uređenjem lučkog željezničkog čvora podignut će se kapacitet njegove luke. Split je bio mnogo manje bombardiran nego Zadar, pa je bilo manje urbanističkih zadataka povezano s uređenjem grada.

Ali od splitske se regije lagano odvajaju dva grada i to Šibenik, koji znatno napreduje. To nam dokazuje njegov lučki promet, koji je god. 1957. iznosio 686 000 NRT. Još više napreduju Ploče. Ploče su počele tek nastajati iza oslobođenja, a danas imaju 5 000 stanovnika s lučkim prometom od 500 000 NRT.

U Dubrovniku su poslije oslobođenja izvršene znatno manje promjene nego u Splitu i Zadru. Svak se slaže u tome da se u Dubrovniku ne smije izgrađivati teška i nečista industrija, da dim ne ometa razvoju grada. U Dubrovniku je lučki promet znatno opao u korist Ploča, ali je osobni znatno pojačao. Dubrovnik je najljepša turistička oaza na našem Primorju. Svi su prirodni elementi i kulturnogeografski faktori povoljni za razvoj najvećeg turističkog prometa. Ali kako turizam uvjetuje u gradu privredni razvoj najviše pol godine, nastaje pitanje: može li ovakav grad s okolicom živjeti samo od turizma i prometa putnika? Da bi se pojačao turizam, trebalo je pristupiti izgradnji većeg broja hotela i što bolje urediti izdavanje soba u privatnoj kućnoj radinosti; zatim organizirati razne turističke atrakcije (ljetne igre, sportska takmičenja, izložbe, kongrese itd.). K tomu je poznata činjenica da je u doba cvata starog Dubrovnika počivala snaga, države i opstanak broj-ih obitelji grada i okolice na mornarnici. Ta se činjenica pokazala tačnom i u XIX stoljeću, nakon pada republike. Naša je zajednica isto tako svijesna ovog fakta te je omogućila u Dubrovniku osnivanje snažnog brodarskog društva »Atlantska plovidba«, koja ima odlični pomorski kadar, iskusne upravnike te već dosada privređuje velike svote novaca, koje investira u napredak svog grada.

6. Problemi budućeg razvoja triju dalmatinskih metropola

Zadar ima bogato agrarno zaleđe, koje još nije dovoljno iskorišćeno. To su u prvom redu Ravni Kotari. Već se počinje plantažama iskorišćavati ovaj kraj (višnje za »Marasku«, vino i razno voće). Zatim ima Zadar Bukovicu i Velebit koji mogu dati stoku i drvo. Otoci daju mediteranske kulture (ulje, vino i robu). Viškovi ovih dobara mogu dati sirovinску bazu za neke industrije Zadra. Drugi je problem Zadra u jačanju prometa. To je jedina metropola Dalmacije koja još uvijek nije željezničkom prugom povezana sa zaleđem. Na izgradnji se te pruge sada radi. Kakve će posljedice imati nova veza zaleđa sa Zadrom, to zasada ne znamo. U najjužoj vezi s boljim prometnim povezivanjem Zadra je dalji razvoj i proširenje proizvođačke industrije. Pomorstvo (»Tankerske plovidbe«) ima također velik značaj za gradsku privredu. Za jačanje turizma u Zadru mnogo bi značilo dobiti Vidilicu sv. Mihovila (265 m) na otoku Ugljanu, odakle se pruža divan vidik od Osora (na Lošinju) do Mosora (kod Splita), a unutar koga se može vidjeti paralelizam otoka i kanala Dalmacije te 600 otoka i otočića. Malim trajektom bi se imao povezati Ugljan sa Zadrom, a iz Prekog (na Ugljanu) izgraditi cestu, koja bi vodila na najljepša žala sjeverne Dalmacije, osobito Sakarun.

Split je, kako smo vidjeli, središte najveće aglomeracije stanovnika na našoj obali, sa oko 150 000 stanovnika. Ova aglomeracija očekuje izvršenje jednog zadatka koji će podići potencijal svih funkcija grada; i to zadatke izgradnje željeznice sa zaleđem, s Livnom, Bugojnom i Zenicom. Kad se to izvrši; Split će sa svojom aglomeracijom stanovnika sigurno porasti na 200 000 stanovnika. Mnogo će pridonijeti još razvoju industrije grada osnivanje brojnih hidro-energetskih centrala na Cetini. A taj razvoj industrije će jačati grad.

Za Dubrovnik, nesumnjivo, glavno značenje ima jačanje turističke funkcije. Problem decentralizacije turističkog prometa mogao bi se riješiti izgradnjom električne ili motorne željeznice Cavtat – Rijeka Dubrovačka. Decentralizirani turizam bio bi ostvarenjem takvog projekta ili bar izgradnjom nove suvremene cestovne linije osobito unaprijeđen. Za veći Dubrovnik treba i veći vodovod. Isto tako treba Dubrovnik povezati još više brzovlakom sa srednjom Evropom (Bečom, Münchenom itd.), da stranci mogu što prije doći u Dubrovnik kao u zimovalište. Kao što je to u francuskoj i talijanskoj rivijeri, gdje Talijani sve spremaju za »prima primavera Sicilia« – »prvo sicilsko proljeće«. Kod nas u Dubrovniku bi se moglo sve udesiti za »prvo proljeće Jugoslavije«. (Hoće li ta pruga biti »Littoranea« kao u Italiji, dakle izgrađena od Splita i produžena uz more do Dubrovnika ili nekako drukčije, to, nije naš zadatak da ovdje raspravljamo. Djelomično će problem prometnog povezivanja biti riješen jadranskim autoputom. Rješavanje problematike turizma, u Dubrovniku postaviti će i nove zadatke (kao izgradnju uspinjače do Srđa (413 m), vidilice nad gradom itd.).

Pomorska privreda ostaje Dubrovniku kao dopunska ekonomska grana turizma. Možda i obratno. Svakako ove dvije ekonomske poluge pružaju osnovne perspektive za jačanje Dubrovnika.

7. Raznoličnosti i sličnosti triju metropola Dalmacije

Iz promatranja fiziogeografskih elemenata, antropogeografskih faktora i ekonomsko-geografskog razvoja triju metropola Dalmacije možemo ukratko utvrditi njihove raznoličnosti i sličnosti.

Raznoličnosti se ističu očitije ovim komponentama: morfologija kopnene regije Zadra nam se očituje skoro u ravnom prostoru od mora preko Ravnih Kotara na Bukovicu,

a onda se naglo – poput zida – diže Velebit, planina, koja se pruža od Senja do Zrmanje u dužini od 160 km.

Morfologija regije Splita ima jače međe među svojim mikroregijama nego Zadarska, i to otočnu, priobalnu primorsku, zagorsku i gornjačku. Zagorsku od primorske (priobalne) poput zida dijeli produženje niza planina: Rilić, Biokovo, Mosor, Kozjak, Boraja, Trtar. Energija reljefa nam predstavlja Zagoru kao visoravan s poprečnom visinom od 300 m. Nju opet poput zida dijeli Dinara planina od Gornjačke mikroregije.

Dubrovačka regija nema ni svoje zagore ni gornjačkog kraja. To pripada Hercegovini. Dubrovačka regija ima otočni i priobalni primorski kraj.

Luke triju metropola pokazuju sličnost, ali i još veću raznolikost. Sve su luke vezane za neki poluotok. Zadarski je mali i niski, gdje se razvio grad, a veći je gdje su položeni Arbanasi. Dubrovački je sličan zadarskom u horizontalnom presjeku, nikako u vertikalnom razvoju. Zadarski ima dvije luke: Staru i Jaz; Dubrovnik ima staru luku (položenu kao i Jaz) i grušku (analogno staroj luci Zadra). Zadar je zaštićen s 5 nizova otoka i kanala, a od pučine mora ima otvorenu i ravnu, nisku, nasutu obalu grada, zgodnu za šetnju bilo na Kolovarima bilo pred starim gradom. Dubrovnik ne može imati takvu obalu jer ima otvorenu pučinu Jadrana pred sobom, pa ga biju jake južine. I da nema Lokruma, komu je priroda namijenila jednu od funkcija valobrana starom Dubrovniku, teško da bi uopće bili nastali Ragusa i Dubrovnik. Split ima sasvim drukčiji tip luke. Marjanski poluotok, dug od svog izdanka 5 km (a izdanak mu je u najbližoj spojnici između rječice Jadra i Žrnovnice), dijeli dvije, zapravo tri luke: staru splitsku na jugu poluotoka, sjevernu i solinsku. Sve su ove luke veće po svome opsegu od obiju dubrovačkih i obiju zadarskih luka.

Klimatski se razlikuju ove tri metropole, jer srednju januarsku temperaturu ima Zadar 6,5°C, Split 7,2°C, a Dubrovnik 8,8°C, kiša ima Zadar 890 mm, Split 809 mm, Dubrovnik 1280 mm godišnje. Dubrovnik ima najpovoljnije klimatske elemente.

Najbujniji vegetacijski plašt ima dubrovačka regija, jer tamo ima najviše kiše i topline. K tomu su zakoni o sječi šuma bili u dubrovačkoj republici vrlo strogi. Osobito su poznate šume Mljet i Korčule. Zadarska regija ima malo šuma, uglavnom na Bukovici i Velebitu, splitska regija ima najmanje šume.

Najburniju političku historiju imao je Zadar. Deset puta je mijenjao političke gospodare. Split je imao stabilniju političku povijest, koja je išla svojim normalnim tokom kao i na cijelom primorju. Najstabilniji je razvoj političke povijesti imao Dubrovnik, koji je mijenjao svoje pokrovitelje, ali uvijek je ostao slobodan. Slobodu je otkupljivao velikom novčanom otkupninom.

Po postanku i urbanoj fizionomiji najmlađi je grad Dubrovnik. On ima vrlo pravilni raspored ulica, okružen je čvrstim zidinama. Zadar isto tako ima pravilan raspored ulica, još od rimskog doba. Split je imao pravilne ulice jedino u prostoru Dioklecijanove palače, inače su one koliko unutar Burgusa, toliko po varošima dosta nepravilne. Najviše umjetničkih spomenika iz doba romantike ima Zadar i Split, najviše renesansnih i baroknih zgrada Dubrovnik. Ali svi su ovi gradovi sada, uslijed jačanja broja stanovnika, u izgradnji, najviše Zadar, nešto manje Split, a najmanje Dubrovnik.

Migracije su stanovnika u sva tri grada uvijek bile trajne, i to znatno više iz zaleđa nego iz prekomorja. Najveće perturbacije u stanovništvu je doživio u XX stoljeću Zadar, najmanje Dubrovnik.

Osnovi ekonomske strukture Zadra jesu u prehrambenoj industriji vezanoj za domaće polj. sirovine i lakoj prerađivačkoj industriji.

Regija se Splita osniva na industriji cementa, kemijskih produkata, brodogradnji,

manje na poljoprivredi i prometu. Regija se Dubrovnika ekonomski oslanja na turizam i pomorstvo.

Po veličini je najmanja regija (bilo po površini i broju stanovnika) dubrovačka, veća je zadarska, najveća splitska. Najveće mogućnosti razvoja turizma pruža Dubrovnik, manje Split i Zadar.

Perspektive su Zadra drukčije nego Splita i Dubrovnika. Dubrovnik ih traži u turizmu, Split u željezničkom spoju s Gornjačkim krajem, Zadar u jačanju poljoprivrede, ribarstva i turizma. Zadar može postati bosporski tip grada, uključivo s Ugljanom (u trokutu Diklo – Bibinje – Sv. Mihovil); Dubrovnik tip longitudinalnog grada (Cavtat – Rijeka Dubrovačka) povezan motor-nim vlakom ili dobrim cestovnim vezama; Split ima tendenciju razvoja u većem prostoru trokuta (Trogir – Sinj – Omiš). Ali među ovim metropolama postoje i velike sličnosti.

Slične razvojne crte među trima metropolama Dalmacije. One se nalaze na istoj obalnoj fronti, na istočnoj obali Jadrana, te su bile izložene istoj historijskoj sudbini. One su nakon brojnih historičkih peripetija konačno ušle u zajednički državni okvir Jugoslavije. Zadnja je od ovih ušla u državnu zajednicu metropola Zadar.

Nekoć su nastavala ove metropole dva naroda: uvijek manje Romani, više Slave-ni. Sada ih nastavaju samo Jugoslaveni, i to znatno više Hrvati nego Srbi. Romani su najprije nestali iz Splita, kasnije iz Dubrovnika, najkasnije iz Zadra. Ostalih narodnosti nema.

Isto more oplakuje ove metropole, Jadran, kao dio Mediterana. A to more utječe na njihove fiziogeografske elemente i kulturno-geografske faktore. More utječe na klimu, vegetaciju, kulture tla, na otocima i primorju. Kulturno geografski more utječe na promet uopće pa tako i na stvaranje kulturnih i ekonomskih veza među narodima, osobito protivnih obala. Te su metropole izlazišta zaleđa na more. One imaju značaj najprometnijih točaka, vrata na fasadi državne zgrade Jugoslavije. Sve su ove metropole tražile i traže svoje ekonomske osnove u što jačem spoju sa zaleđeni i sa zemljama preko mora. One su bile kopča između Mediterana i Balkana u svim svojim elementima, u svojoj prošlosti i sadašnjosti. A tu će funkciju imati i u budućnosti.

Zaključak

Iz pregleda razvoja kulturno-geografskih problema triju regija i metropola Dalmacije upoznali smo i njihov razvojni put, kao i međusobne sličnosti i razlike, iako je sve samo u kratkim crtama navedeno i prikazano. Mogli smo utvrditi, da su te metropole malene, ali da neprestano napreduju. Najveća je splitska, koja ima na sjeverozapadu plodno i široko primorje Kozjaka i Kaštelansko polje, nazvano »Vrt Dalmacije«, gdje je bila nekoć kolijevka hrvatske historije.« Zatim ima, na udaljenosti od 30 km u Zagori, plodno Sinjsko polje (15 km dugo i oko 5 km široko); k tome najbogatija hidroenergetska vrela i znatne količine ugljena (kod Tušnice), potrebna za razvoj industrije. Drukčije uvjete za razvoj ima Zadar i Dubrovnik. Dubrovnik treba čuvati i poljepšavati kao krasnu oazu za turizam (jer je, po priznanju mnogih, Dubrovnik najljepši grad u Jugoslaviji); Zadar mora postati središte razmjene poljoprivrednih i stočarskih viškova Kotara i Bukovice, na kojima će osnivati svoju industriju. Splitu može donekle postati konkurent luka Ploče, jer ima široko i bogato zaleđe, ali nema, ipak povoljne uvjete za veliki lučni razvoj.

Jačanjem ekonomskog potencijala Jugoslavije rast će značenje triju regija Dalmacije s tima njihovim središtima Zadrom, Splitom i Dubrovnikom.

BILJEŠKE:

- ¹ Z. B. Giustiniani: »Itinerario di Giov. Bat Giustiniano in Palmatia et Albania 1553«.
- ² K. Jireček: »Die Romanen in den Städten Dalmatiens während des Mittelalters« – Denkschriften d. Akad. d. Wiss. phil.-hist Klasse. Wien 1904.
- ³ Z. Valaresco: Commissiones et relations Venetae, Tom I. M. S. H. S. M. Zagreb, 1876..
- ⁴ A. Mori: »L'approvigiamento di Zara« – Rivista geografica italiana. Firenze 1933. Str. 217 – 223.
- ⁵ J. Cvijić: »Balkansko poluostrvo i južno slovenske zemlje«. Beograd 1923, str. 405.
- ⁶ L. Sindik.: »Dubrovnik i okolina« – Naselja i poreklo stanovništva. S. A. N. Beograd 1926., Knjiga 23.