

ZADAR - GEOGRAFSKA OBILJEŽJA

DAMIR MAGAŠ

GEOGRAFSKI POLOŽAJ I HISTORIJSKO-GEOGRAFSKI RAZVOJ

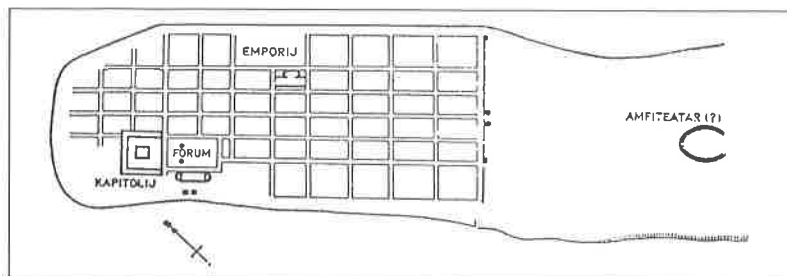
Zadar, prastaro gradsko središte istočne obale Jadrana, svoj dugotrajni opstanak i razvoj zahvaljuje izuzetnom geografskom položaju i topografskom smještaju. Položen je na središnjem dijelu Hrvatskog primorja, u Zadarskoj županiji čije je upravno središte, i to u njezinu primorskom, dalmatinskom dijelu. Povoljnosti geografskog položaja ovdje se očituju prvenstveno u izloženosti i okrenutosti moru (maritimna ekspaniranost), blizini plodne uravnjene zone Ravnih kotara, razmjerno velikom gravitacijskom području otoka, priobalja i zaobalja, mogućnostima dobre prometne povezanosti (more, ceste, željeznica i međunarodna zračna luka), te pogodnoj udaljenosti od Apeninskog poluotoka (Ancona), te istarskog poluotoka (Pula). Razmjerno velika udaljenost od drugih velikih gradova Hrvatske (Zagreb 290 km, Rijeka 224 km i Split 155 km), i malobrojnost odgovarajućih gradova u tom međuprostoru, omogućuju Zadru velik utjecaj i važan strateški i geoprometni položaj u velikom dijelu najnerazvijenijeg prostora Hrvatske.

Topografski smještaj Zadra također je vrlo povoljan što je omogućilo susljednost i neprekidnost njegova razvoja u vremenu i prostoru. Prirodni poluotok zatvara dvije velike prirodne luke, SZ (Luka Zadar, Jazine) i JI (Brodanov

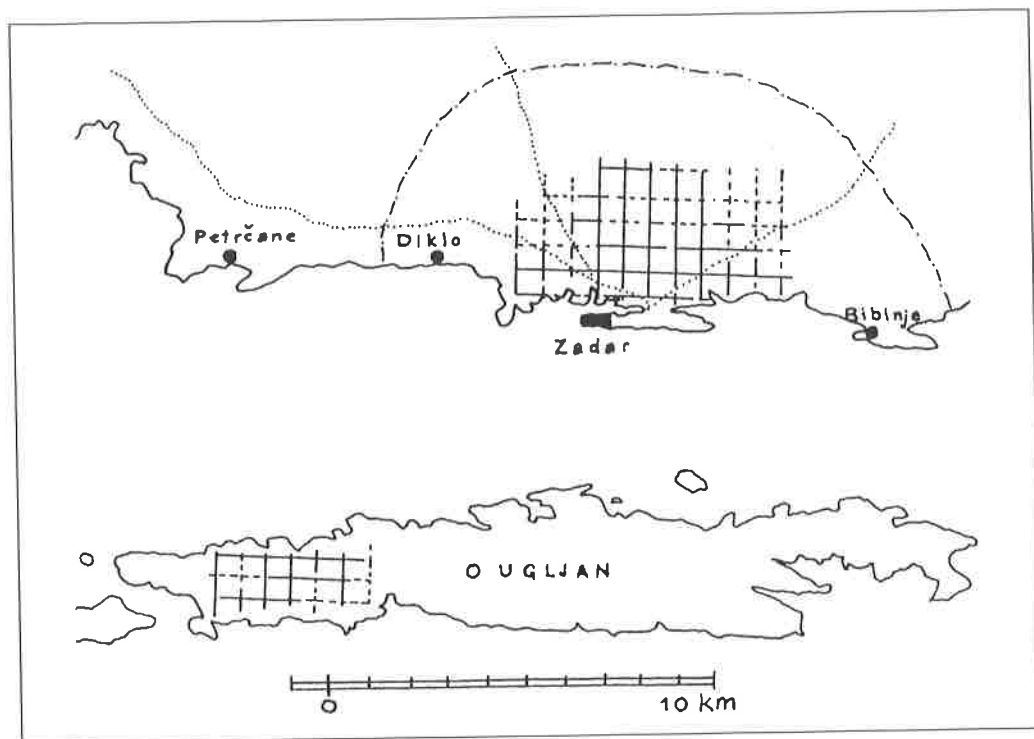
jaz, Gaženice). Sjeverozapadna luka, prostranija i dublja, tisućljećima je bila jedna od najvećih i najprikladnijih gradskih luka Jadrana, pa se Zadar dugo razvijao kao važno pomorsko, trgovačko, upravno, gospodarsko i vjersko središte. Gradski teren omogućuje laku izgradnju jer nema visokih nagiba padina, pa se grad razvija na niskom brežuljkastom prostoru priobalja Ravnih kotara.

Nakon osamostaljenja Republike Hrvatske, prema najnovijoj upravno-teritorijalnoj podjeli, osim Zadra kao naselja, administrativna jedinica Grad Zadar obuhvaća dio susjednog kopna i otoka. Kopnenom dijelu pripada ukupno 5 naselja: Zadar, Crno, Babin Dub, Kožino i Petrčane, a otočnom 10: Silba (s Grujicom), Olib, Premuda, Rava (s Malom Ravom) i Ist (sa Škardom) na istoimenim otocima, Iž Veli i Iž Mali na otoku Ižu te Molat, Brgulje i Zapuntel na otoku Molatu. Ukupna površina administrativnog Grada Zadra je 193,70 m², a unutar njegovih međa živjelo je 1991. g. 80 355 stanovnika, po čemu je bio na petom mjestu među hrvatskim gradovima, tj. na trećem mjestu na Hrvatskom primorju. Samo naselje Zadar imalo je 1991. g. 76 323 stanovnika na sveukupnoj površini od oko 47 km², od čega je građevinsko područje (GUP) pokrivalo oko 25,5 km². Pripada mu obalna crta u dužini od 19,25 km.

Prostor grada naseljen je u kontinuitetu od pradavnih vremena. Liburnska Idassa kao najvažniji pomorski grad i važno središte Liburnije,



Sl. 1. Plan Zadra u antičko-rimsko doba



Sl. 2. Granice antičkog agera Zadra po M. Suiću (ager centuriatus i neizmjerene površine)

isticala se u borbama protiv grčke talasokracije. Tadašnji Zadar, sudeći prema ostacima naselja, razvio se na SZ dijelu poluotoka, koji je malim zaljevom bio prirodno odvojen od njegova preostalog dijela. Prijelaz iz prapovijesti u antiku obilježen je dostignućem višeg stupnja poleogeneze, kada se oblikuje prvotni raster ulica i proširenja. Ova lokacija strateški je vrednovala zaštićenu luku, povoljno prometno povezivanje, mogućnost jednostavne obrane pregrađivanjem poluotoka, povoljne uvjete agrarnog korištenja i šireg prostora i pedološki povoljne flišne zone JZ obale.

Liburnija, najснаžnija talasokratska sila Jadrana do grčke kolonizacije u 4. st. prije Krista, istekom 1. st. prije Krista postala je dijelom snažnog **Rimskog Carstva**. Za vrijeme rimske uprave ovdje se razvija kolonija rimskih građana Iader, impozantni grad s monumentalnim forumom, hramovima, zgradama, bedemima, vodovodima s Botine i Vrane itd. Pet uzdužnih (cardo) i osam poprečnih ulica (decumanus) definira urbanu strukturu koja zatvara prostranu luku. Prostorna sprega antičkog Jadera i okolice,

uočljiva je iz široko razgranatih lokalnih i magistralnih cestovnih pravaca i putova što su za nj vezivali agrarno i stočarsko zaobalje, koje već tada koristi njegove gradske funkcije. U prvim stoljećima **kršćanstva** ovdje je **sjedište važne biskupije uz baziliku Sv. Petra** odakle se kasnije kršćanstvo širi dalje i u druge dijelove Liburnije.

Velikim **seobama naroda**, raspadom Rimskog carstva i uništenjem Salone, Zadar preuzima vodeću ulogu među gradovima istočnog Jadrana. Pojam Liburnije ubrzo se gubi, a afirmira se značenje Zadra kao glavnoga grada bizantskog temata Dalmacije, koji je uključivao gradove tzv. donje i gornje Dalmacije. **Dolaskom Hrvata** u 7. stoljeću, u okolici grada, a postupno i u samom gradu, suživljavaju se stari Liburni i Romani s Hrvatima. Srednjovjekovni Zadar koristio je čitav prostor antičkoga grada, nasljeđujući njegov raster, ali i bitno mijenjajući njegove antičke determinante procesima sužavanja uličnih prostora, širenjem i gradnjom velikog broja sakralnih objekata, te pregradnjama i dopunama gradskih fortifikacija.

Važna geografska uloga Zadra svakako je doprinjela smještaju prvog sjedišta hrvatskih vladara u obližnjem Ninu, čija je biskupija obuhvaćala Hrvate (danas Ravni kotari), i dio Like. Također, Sveta Stolica ima svojeg glavnog veleposlanika za istočne zemlje u obližnoj Vrani. Brojno *hrvatsko plemstvo* gospodari posjedima oko Zadra, u Ninskoj, Lučkoj i Sibraškoj županiji, ali i dalje u Ličkoj, Krbavskoj, Hotučkoj, Bribirskoj, Odorjanskoj i drugim županijama i na otocima. Isto tako i u samom gradu posjeduje nekretnine, te se bavi trgovinom i drugim poslovima.

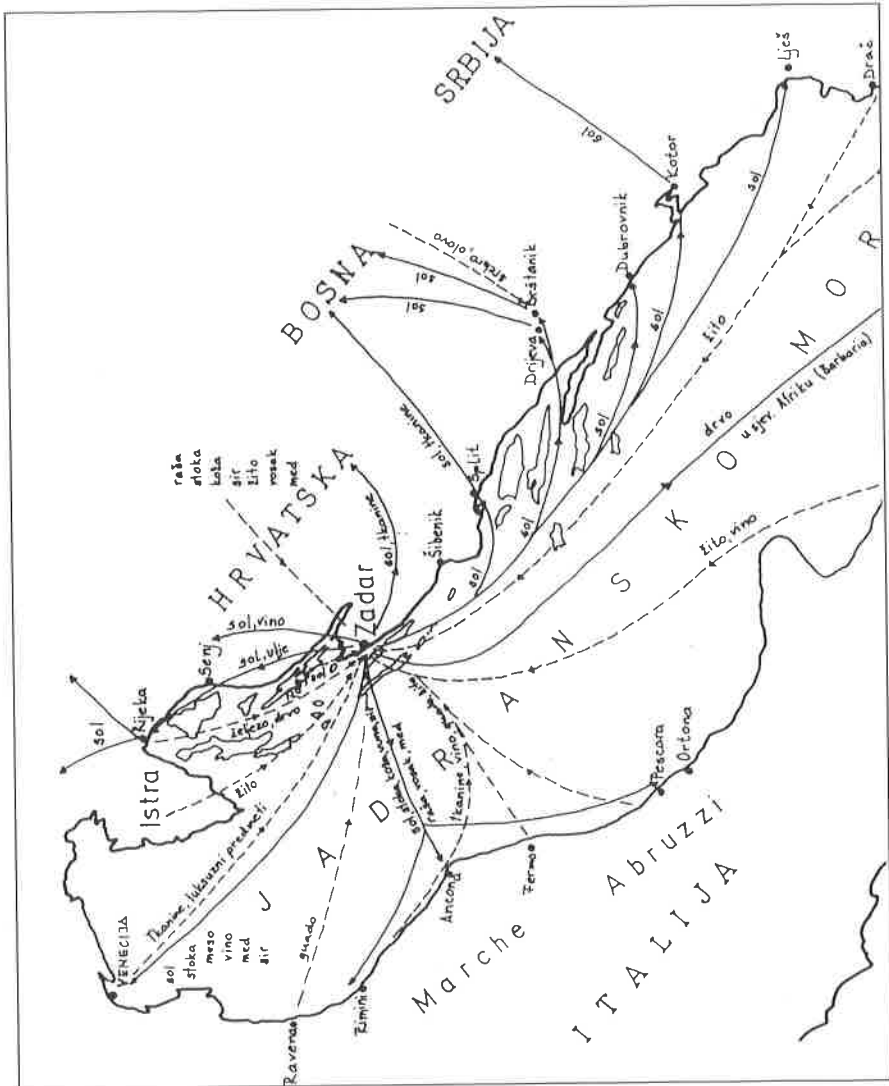
U srednjem vijeku Zadar, premda zbog strateškog značenja u jedrenjačkoj plovidbi Jadranom ulazi u brojne sukobe s Venecijom i drugim osvajačima, ostvaruje ipak znatan kulturni i gospodarski napredak. To svjedoče brojni vjerski, naročito samostanski, i svjetovni objekti, izrasli na prihodima plodne agrarne okolice, među kojima se ističu *Sv. Donat*, *Sv. Stjepan (danas Šime)*, *benediktinska opatija Sv. Krševana* i dr. Posebno je razvijao odnose s Hrvatskom (kasnije Ugarsko-Hrvatskim Kraljevstvom). U vrijeme nastanka Pacte Convente, 1102. godine Zadar je imao važnu ulogu političkog, crkvenog, trgovačkog, pomorskog i obrtničkog središta. U 12. st. zadarska biskupija uzdignuta je u nadbiskupiju i metropoliju. Zadar je 1202. razoren od Križara za račun Venecije. Strateška dominacija nad Mlečanima ostvarena je 1358. godine kada su s Ugarsko-Hrvatskim Kraljevstvom bili prisiljeni sklopiti *Zadarski mir*. Njime su se Mlečani odrekli vlasti u hrvatskim dalmatinskim gradovima. Sljedećih pola stoljeća Zadar doživljava gospodarski uspon u geopolitički povoljnim prilikama snažnog Ugarsko-Hrvatskog Kraljevstva, razvijajući pomorstvo, trgovinu i zlatarski obrt. U ovom razdoblju osnovano je u Zadru i *Prvo sveučilište* na teritoriju Hrvatske u Samostanu Sv. Dominka (1396.). Prodaja Zadra i drugih primorskih gradova 1409. godine Veneciji, u čijem je posjedu ostao sve do 1797. godine, označila je početak razvojne stagnacije Zadra.

Provalama Osmanlija početkom 16. stoljeća zadarsko je zaoblje opustošeno. Zadarski kraj puna dva stoljeća, 16. i 17., doživljava razaranja i stradanja, a preživjelo hrvatsko

stanovništvo učestalo bježi na otoke, u Istru, Apeninski poluotok i dalje na zapad. Težište naseljenosti prelazi na oskudno i siromašno otočje. Venecija u Zadru mijenja nefunkcionalne srednjovjekovne, novim snažnim bedemima i danas dominantnima na planu grada, te dvama jarcima (fossa, foša), koje Osmanlije nisu nikad svladale. Oni su zaokružili najveću gradsku površinu istočnog Jadrana (25 ha). Iz te teritorijalne jezgre krajem 17. st. razvila se i proširila mletačka Dalmacija (*Acquisto nuovo, Acquisto nuovissimo*), a Zadar je i dalje zadržavao značenje njezina glavnog grada.

Krajem 18. stoljeća propada Mletačka država, a proširenje Austrijskoga carstva i na dalmatinski dio hrvatskog priobalja, označuje nove geopolitičke odnose s prevlašću austrijske sile na Jadranu. U velikoj dvojnoj carevini koja je okupila glavninu hrvatskih krajeva, ali im nije omogućila formalno sjedinjenje, Zadar je bio značajno političko, kulturno i vjersko središte gdje su se sukobljavali interesi Hrvata i talijanaša. Ono što je za kontinentalni dio Hrvatske bio Zagreb, to je u priobalju bio Zadar. Počeo se širiti i izvan poluotoka, ali je pred prvi svjetski rat imao tek 18 077 stanovnika (1910.). Obnašao je funkciju središta Okruga Zadar kojem su pripadali kotarevi Zadar, Knin, Rab i Šibenik.

Poslije prvog svjetskog rata Zadar, kao i velik dio hrvatske obale, zaposjeda *Italija* i zadržava ga nakon Rapalskog ugovora 1920. sve do drugog svjetskog rata. Novostvorena južnoslavenska država prepustila ga je, za razliku od drugih hrvatskih priobalnih gradova, Italiji. Olako prepuštanje Zadra Italiji, za koje je danas sasvim jasno da nije bilo nužno, već posljedica geopolitičkih kalkulacija sa zadarskim zaledem, odrazilo se na stabilitet Hrvatske do kraja 20. stoljeća. Nacionalni sastav dotadašnje dalmatinske metropole bitno se i brzo mijenja. Brojni Hrvati bili su prisiljeni napustiti Zadar (7 458), a iz Italije dolaze novi stanovnici. Godine 1920. Zadar kao "*corpus separatum*" bez regije, ima tek 15 858 stanovnika, a 1922. oko 9 400. Godine 1931. s već bitno izmijenjenom nacionalnom strukturom ima tek 17 358 stanovnika, a 1938. 22 844 stanovnika. U odnosu prema Splitu, koji u tadašnjoj Jugosaaviji doživljava nesmetan i podsticajan razvoj glavnog središta



Sl. 3. Trgovačke veze Zadra u 14. i 15. stoljeću

na jugoslavenskom Jadranu (sjedište Primorske banovine npr.), to je bio razvoj pun nesretnih političkih okolnosti, stagnantnog razvoja i brzog relativnog zaostajanja Zadra u okolnostima rastućega fašizma u Italiji. Što je Zadar bio u 19. stoljeću, to Split postaje u 20. zahvaljujući velikim dijelom otuđenju (i kasnijem fizičkom uništenju) Zadra, tj. zahvaljujući nesmetanom preuzimanju svih važnih funkcija. Stisnut u enklavi od 57 km² Zadar je izgubio osnovne pretpostavke gospodarskog razvoja i funkcije središta za širu regiju. Odvajanje Zadra od ostalih dijelova Hrvatske i svoje okolice znatno je

pogodilo ne samo grad, koji tada bilježi stagnaciju, nego i gravitirajuća područja koja su ostala bez geografskog središta. U vrijeme izrastanja ostalih primorskih središta u razdoblju Kraljevine Jugoslavije, naročito Splita i Šibenika, šira zadarska regija bilježi zaostajanje, iseljavanje, i prometnu izolaciju. Neposredne posljedice takvog stanja za regionalni razvoj tog dijela Hrvatske osjećale su se sve do željezničkog povezivanja Zadra s ostalim dijelovima Hrvatske, 60-tih godina, a u nekim segmentima, uglavnom posredno, mogu se nazrijeti i u pojedinim današnjim okolnostima. Neki primjeri to

nedvojbeno potvrđuju; npr. regionalno vezivanje otoka Paga i Raba, prije dijelova zadarskog kotara, za riječko područje, s još uvijek gravitacijskom podijeljenošću otoka Paga, afirmacija upravno-političke snage Šibenika priključivanjem dijela Bukovice, Ravnih kotara i otoka itd., izmijenili su na duži rok gravitacijsku jedinstvenost sjevernodalmatinskog prostora, kakva je postojala do kraja prvog svjetskog rata.

U drugom svjetskom ratu, Zadar je jedan od najviše stradalih hrvatskih gradova. Razorila su ga teška *bombardiranja* angloameričkih snaga. Više od 80 teških bombardiranja, usmjerenih pretežno na kulturnu jezgru i stambeno središte, danas se objašnjava odlukama tadašnjih političkih vrhova o nužnosti uništenja "*fašističkog Zadra*", talijanaštva tj. Zadra kao stranog tijela na slavenskom tlu, o onemogućavanju Zadra da ubuduće obnovi nekadašnju političku funkciju središta pokrajine. Grad je izgubio 5 000 stanovnika poginulih u rušenju, oko 15 000 iseljenih, desetke kulturnih i gospodarskih ustanova (kazališta, glavna pošta, škole, kulturne ustanove, industrija itd.). Hrvatskoj je ponovno pripojen krajem 1944. odlaskom Nijemaca. Nakon završetka rata i formalno je, kao i Istra, Rijeka i otoci Lastovo, Cres i Lošinj pripojen Hrvatskoj.

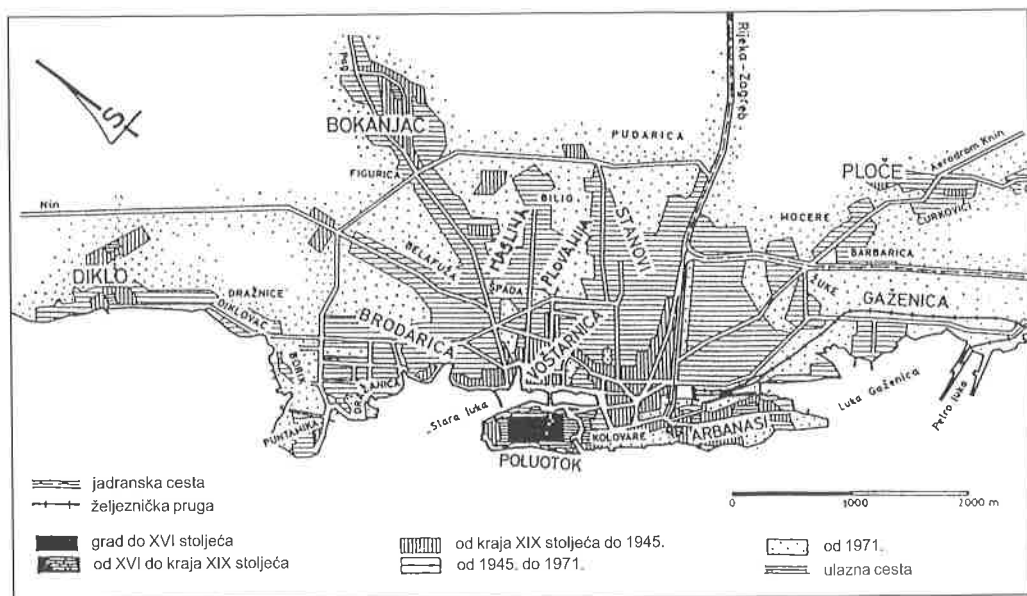
Poslije drugog svjetskog rata postupno se, isprva vrlo sporo, ponovno potvrđuje kao regionalno središte šire okolice premda politički nema veće značenje. Otvaranjem Filozofskog fakulteta i odjela Akademije znanosti i umjetnosti pedesetih godina ponovno započinje znanstvena i visokoškolska djelatnost. Jadranska cesta, željeznički spoj s Kninom, izravna cesta prema Plitvicama i zračna luka u Zemunik, omogućili su Zadru bolje prometno povezivanje i odgovarajući razvoj industrije, trgovine, prometa, turizma.

Kao mnogi hrvatski gradovi, u razdoblju socijalističke uprave, 1944.-1991. Zadar doživljava važan proces urbane preobrazbe. Treba ipak naglasiti da je u prvoj etapi poslijeratnog razvoja do 1953. godine, pokušaj obnove grada dao tek skromne rezultate. Postupci u Zadru i oko njega neposredno iza drugog svjetskog rata, ukazuju da je u "slučaju Zadar" postojao prešutan, perfidno primijenjen, kurs prikrivene marginalizacije i zapostavljanja izrazit do 1953., ali je u

nekim segmentima potrajao sve do 1967. Budući da nije bila omogućena obnova grada po faksimilu, započela je rekonstrukcija skučenim, lokalnim rješenjima i raščišćavanjem ruševina s najnužnijom infrastrukturnom opskrbbom, koji nisu bili usklađeni s njegovim značenjem nekadašnje dalmatinske metropole. Izgradnja sitnih proizvodnih pogona i loša, uglavnom improvizirana prometna rješenja u prometno izoliranom gradu, nisu mogli dati jači impuls razvoja Zadra u tom razdoblju. Grad je 1948. imao tek 13 954, a 1953. godine 16 146 stanovnika. Iz politički marginaliziranog Zadarskog kotara izuzimaju se Kornati, čemu se Zadar ne može oduprijeti, iako su ti otoci upravno oduvijek pripadali Zadru.

Sredinom pedesetih godina počela je druga, nešto uspješnija etapa urbanog razvoja Zadra u poslijeratnom razdoblju. Počela je osnivanjem *Filozofskog fakulteta u Zadru*, tada najviše, a i danas najveće visokoškolske ustanove na hrvatskom Jadranu, *Instituta Akademije, Povijesnog instituta* itd., kojima se nastojalo podstaknuti oživljavanje prosvjetne i kulturne baštine Zadra. To se pokazalo kao poticajan model koji je otvorio i druge ideje kulturne, a zatim i gospodarske obnove. Uz postupno otvaranje i jačanje sitnih proizvodnih i prometnih pogona, ističe se početak rada *Tankerske plovidbe* te izgradnja JTC koja je 1961. prošla i kroz ovaj prostor. Potaknuta je i stambena izgradnja, pa Zadar 1961. ima 25 243 stanovnika, dok se broj stanova povećao za 2,5 puta (sa 4 749 stanova 1953. na 11 058 1961. godine).

Spoj na jadransku obalnu cestu omogućio je nagao i nepredvidljiv razvoj turističkih i prometnih djelatnosti (autobusni prijevoz, hoteli, marina) s općim razvojnim zamahom. Time je započela treća poslijeratna etapa razvoja grada 1961.-1971. koja je obilježena gubitkom kotarske uprave, ali i izgradnjom prometne infrastrukture i industrijskih objekata strateškog značaja. Nepovoljni učinci ukidanja Zadarskog kotara 1961. posebno su došli do izražaja na otoku Pagu, čije je upravno-teritorijalno ustrojstvo u okviru Riječkog kotora značilo i početak njegove jače funkcionalno-gravitacijske povezanosti s Rijekom, posebno sjevernoga dijela tog oko 60 kilometara dugog otoka. Ipak, s druge strane,



Sl. 4. Tlocrt i etape širenja urbanog tkiva Zadra

ova faza razvoja obilježena je i završetkom sudbinski važnog željezničkog spoja prema Kninu koji se gradio 14 godina (1953.-1967.), otvaranjem međunarodne zračne luke u Zemunik (1969.), razvojem industrijsko-lučkog kompleksa u Gaženicama, ubrzanom stambenom izgradnjom, naročito individualnom i sl.

Istekom tog razdoblja, Zadar ima 1971. godine 43 087 stanovnika, njegova gradska aglomeracija oko 50 899, a urbana regija Zadra 65 303. Broj stanova se povećao na 17 398. Time je Zadar bitno izmijenio svoje mjesto na ljestvici hrvatskih većih gradova, ne samo u demografskom, nego i u gospodarsko-razvojnom pogledu. Ipak, uz Pulu, to je jedini grad te veličine u Hrvatskoj koji nema odgovarajući privredni sud, poduzeće za ceste, privrednu komoru, vodoprivredno poduzeće, kotarsku upravu, novčane fondove, vanjskotrgovinsku tvrtku, kazalište, i sl. To ukazuje i na diskordanciju njegova stvarnog značenja s administrativno nametnutim i skućenim uvjetima. Ona se odrazila, uz socio-psihološke posljedice u desetljećima zapostavljanoj regiji i na stihijnost, neodmjerenu i surovost suvremena spontanog razvoja.

Sljedeće razdoblje, 1971.-1981. također obilježava daljnji brz, nepredvidljiv, često i stihijski razvoj grada. Industrijski potencijali rastu sve

brže postupno prelazeći iz malih pogona u srednje jake i velike tvrtke. Industrijsko-lučki potencijal jača infrastrukturno i sadržajno. Tankerska flota izbija na jednu od čelnih pozicija hrvatskog brodogradnja, prihvaća se prvi GUP, nažalost bez stvarnih mogućnosti njegove realizacije, jer prostorno-planski dokumenti i njihovo provođenje ni izdaleka ne prate potrebe i brzinu stvarnog razvoja u suvremenim uvjetima litoralizacije. Otvaraju se važne obnovljene i nove kulturne ustanove (Arheološki muzej, SICU "Zlato i srebro Zadra"), a stambena izgradnja zahvaća široku zonu od Dikla do Bibinja.

Početak sedamdesetih godina ponovo dolazi do političke marginalizacije Zadra. To dolazi do izražaja i u političko-teritorijalnom ustrojstvu, jer stvaranjem zajednice općina Split 1974. jača koncept jake i nedjeljive Dalmacije. Gospodarski i razvojni uspjesi iza 1972. uglavnom počivaju na temeljima zacrtanim u razdoblju 1967.-1972. godine. Razvoj ipak, silom inercije u suvremenim uvjetima globalizacije i na osnovi prirodno-geografskih preduvjeta, i dalje bilježi visoke, čak i neočekivane stope rasta. Zadar 1981. ima 60 371 stanovnika, njegova aglomeracija 69 688, a gradska regija oko 85 000 stanovnika.

Četvrta etapa u razvoju Zadra poslije drugog svjetskog rata 1981.-1991. obilježena je nastojanjima Zadra da se otrgne iz neodgovarajućih uvjeta političko-administrativne marginalizacije koja nije bila u skladu s njegovom stvarnom gospodarskom i razvojnom ulogom. Tako je već 1982. osnovana samostalna privredna komora, a 1990. i regionalno poduzeće za ceste. I dalje jačaju privredni potencijali, a naročito je važna izgradnja vodoopskrbnog sustava regionalnog vodovoda sa Zrmanje. Zadar je zahvaćen izgradnjom u širem prostoru aglomeracije Zaton - Sukošan, osobito u vrijeme početka izgradnje marine između Bibinja i Sukošana.

Opće slabljenje gospodarskih aktivnosti u sve slabijem socijalističkom gospodarstvu Hrvatske i Jugoslavije odražava se i na gospodarske tokove u Zadru. Ipak, Zadar se tada ističe među većim gradovima po uspješnosti svoje privrede, ali dotadašnji ubrzani trendovi razvoja polako i ovdje poprimaju stagnantna obilježja. Zadar i u tom razdoblju obilježava porast broja stanovnika na 76 343, njegove aglomeracije na 83 588, a gradske regije na oko 110 000 stanovnika u prostoru od Vira do Pakošтана. Broj stanova u gradu porastao je na 25 308.

Funkcija Zadra kao jako vojnog središta jugoslavenskih kopnenih i zračnih snaga negativno se odrazila u vrijeme velikosrpske agresije na Hrvatsku 1991. godine. U pokušaju da se baš u strateškoj zoni Zadar - Biograd - Šibenik teritorijalno presiječe Hrvatska koji nije uspio, Zadru i regiji su blokirane vitalne komunikacije, onemogućena normalna vodoopskrba i elektroopskrba, a grad je doživio teške topničke i raketne napade s kopna, mora i zraka. Nekoliko godina izolacije i ratnih nedaća imalo je neposredan učinak na zadarsko gospodarstvo, ne samo u ratnim, nego i u poratnim godinama. Još 1997., zadarsko gospodarstvo ostvaruje tek 60% aktivnosti iz predratnog razdoblja. Prekidanje zračnog prometa samo je jedna od posljedica ne samo ratnih zbivanja nego i nemara u poslijeratnom razvoju.

U novonastaloj Republici Hrvatskoj Zadar je postao važno županijsko sjedište, ostvarivši ponovno upravni značaj prije ukidanja kotara 1961. Obnova zračne luke, normalizacija vodoopskrbe, elektroopskrbe i željezničkog prometa

i sl. važni su zadaci u oživljavanju zadarskog gospodarstva koje je omogućeno tek nakon potpunog oslobađanja prostora šire regije u kolovozu 1995. godine. Uvođenje institucija vlasti u dio županije koji je četiri godine bio zaposjednut i izvan kontrole hrvatskih vlasti, postupno se odvijalo iz Zadra (upravni odsjeci uključivši policijske, carinske i druge ispostave, školske, zdravstvene, kulturne institucije, gospodarske i prometne aktivnosti i sl.).

OSNOVE SUVREMENOG SOCIO-GEOGRAFSKOG RAZVOJA

Promjene u strukturama stanovništva

Stanovništvo Zadra u 20. stoljeću doživljava brze, burne i presudne promjene. Spomenute krizne godine uvođenja talijanske uprave 1920. kao i razaranja velikih razmjera u drugom svjetskom ratu, uvjetovali su padove, stagnaciju i razmjerno zaostajanje u **kretanju broja stanovnika** u usporedbi s većim središtima Hrvatske sve do 1953. godine. Naime, 1953. godine Zadar ima 16 146 stanovnika, a 1961. godine 25 243 ($I=156,3$). Takav, u odnosu na druga hrvatska središta, razmjerno brz porast nastavlja se još ubrzanijim porastom demografske mase do 1971. godine, što se odrazilo na brojne probleme prostornog rasta. Te je godine Zadar imao 43 087 stanovnika pa je s indeksom porasta od $I=172,3$ imao najbrži porast stanovništva među hrvatskim gradovima s više od 15 000 stanovnika (Split 153,5, Sisak 144,3, Koprivnica 139,2).

Brz porast nastavlja se i dalje, pa je 1981. godine sa 60 371 stanovnika i indeksom porasta $I=140,1$ opet u krugu najvitalnijih gradova Hrvatske. Naime, među gradovima s više od 50 000 stanovnika, Zadar je bilježio najbrži porast jer su indeksi ostalih većih gradova bili odreda niži (Rijeka 119,7, Karlovac 115,5, Zagreb 114,0, Split 111,5, Osijek 110,0 itd). Tako je Zadar, četrnaesti grad po broju stanovnika 1953. godine zauzeo peto mjesto među gradovima Hrvatske 1981. godine, a to je mjesto zadržao i 1991. godine. Tako se i u razdoblju 1981.-1991. u Zadru nastavlja razmjerno brz porast broja stanovnika.

Urbana preobrazba prigradskih naselja Dikla, Dračevca Zadarskog, Ploča i Bokanjca s ključnim trenutkom njihova statističkog priključenja naselju Zadar 1985., dovela je do prvog formalnog proširenja granica grada Zadra. Navedenom urbanom transformacijom i pripajanjem četiriju prigradskih naselja, i dalje se povećava broj stanovnika, na 76 343 1991. godine. I ovaj puta Zadar, s indeksom porasta stanovnika $I=126,5$, spada među hrvatske gradove čije stanovništvo najbrže raste, premda dio toga porasta proistječe iz priključenja navedena četiri naselja.

Gustoća stanovništva Zadra iznosila je 1991. godine 14,67 st/ha. Središnji dijelovi grada prednjače prema tom pokazatelju (Poluotok 143,22 st/ha, Voštarnica 129,73 st/ha, Višnjik 123,98 st/ha), dok je gustoća niža u područjima turističkih, industrijskih ili prometno-infrastrukturnih sadržaja (Borik 15,35 st/ha, Arbanasi 14,66 st/ha, Vidikovac 13,83 st/ha). Najniža je u rubnim i tek priključenim naseljima s kojima su gradu pripojeni i veliki kompleksi neizgrađenog zemljišta (Ploče 3,19 st/ha, Diklo 1,20 st/ha, Bokanjac 0,79 st/ha, Dračevac Zadarski 0,48 st/ha). Kako su GUP-om 1992. granice građevinskog područja sužene na 2.550 ha, povećana je i opća gustoća stanovnika (29,9 st/ha), a tim se planom predviđa 39,2 st/ha do početka 21. stoljeća.

Prema **dobnoj strukturi**, Zadar je razmjerno mlad grad. Udio mladog stanovništva u ukupnom kulminirao je 1971. kada je skupina 0-19 godina starosti činila čak 35,4% populacije grada (1991. 29,9%). Staroga stanovništva, sa 60 i više godina bilo je 1971. godine tek 7,0% (1991. 12,0%). Po tim pokazateljima, unatoč postupnom "starenju" cjelokupnog pučanstva, Zadar je jedan od najmlađih gradova u Hrvatskoj.

Najzanimljivije promjene doživjelo je stanovništvo Zadra prema **migracijskim obilježjima**. Premda grad s visokim udjelom Hrvata, Zadar se od 1920. godine politikom fašističke Italije pretvara u italijaniziranu nacionalnu enklavu na hrvatskom tlu. Tijekom drugog svjetskog rata i neposredno nakon njega, najveći broj Talijana i njihovih pristalica napustio je Zadar. Već 1953. godine udio Talijana u Zadru je ispod 5%, a 1961. godine je samo 0,2%. Popis 1991. godine bilježi u Zadru tek 0,1% Talijana.

Prema ostalim migracijskim obilježjima Zadar je gotovo uvijek, osim u godinama političkih kriza i ratova, važno imigracijsko središte. Useljavanje u Zadar, međutim, nikada nije bilo tako intenzivno kao iza drugog svjetskog rata. To potvrđuju podaci npr. iz 1961. godine kada je od ukupnog broja stanovnika tek 31,5% bilo i rođeno u Zadru, a čak 68,5% bilo je doseljeno iz okolice (otoci, Kotari, Bukovica), te iz ostalih dijelova Hrvatske i tadašnje Jugoslavije. Starije autohtono pučanstvo, prema nekim ocjenama, činilo je tada tek oko 15% stanovništva grada, ako se izuzmu stanovnici rođeni u gradu poslije 1944. Slično je stanje bilo i 1971. kada je tek 34,5% stanovništva (14 876) bilo rođeno u gradu, 20,0% (8 648) iz drugih općina Hrvatske, 11,8% (5 071) iz drugih zemalja bivše Jugoslavije, a 1,3% (568) iz drugih zemalja ili je bilo nepoznato. Nakon deset godina, 1981., stanje se donekle izmijenilo. U samom Zadru bilo je rođeno 43,5% njegova pučanstva, u ostalim mjestima tadašnje općine Zadar 17,9%, u ostalim dijelovima Hrvatske 28,6%, a u drugim zemljama (bivše Jugoslavije i drugih) 9,2%. Najveći val doseljavanja bio je u razdoblju 1961.-71. kad se od osoba obuhvaćenih popisom (bez onih u međuvremenu odseljenih, umrlih itd.) godišnje useljavalo njih 1 406. U razdoblju 1953.-61. useljavalo je prosječno godišnje 896 osoba, u razdoblju 1941.-52. tek 443 godišnje, a do 1940., od osoba obuhvaćenih popisom 1971., uselilo je njih 773. Stvarna su kretanja bila mnogo složenija jer je u međuvremenu velik broj osoba odseljavao, dio je umro itd.

Najveći dio novodošlog stanovništva doselilo je iz naselja seoskog tipa. Čak 12 205 građana 1971. godine (28,3% ukupnog pučanstva), podrijetlom su bili seljaci, uglavnom iz Kotara, otoka i Bukovice, ali i drugih krajeva. To se neposredno odražava na dobnu i socijalnu strukturu, na strukturu obitelji, na gospodarske strukture stanovništva, na kulturni život, izgled grada i mnoga druga obilježja. Posebice je fizionomija grada u funkciji sastava njegova pučanstva. Seoski način života često je prenesen u grad i to ne samo u rubne dijelove, što neposredno utječe na izgled mnogih gradskih četvrti.

Ratna zbivanja u razdoblju 1991.-1995. neposredno su se odrazila i na migracijska

obilježja. Kako nema točnih statističkih podataka može se tek približno govoriti o pojedinim demogeografskim promjenama uzrokovanih ratnim zbivanjima. Iz privremeno zaposjednutih krajeva od strane srpskih pobunjenika, dolazi dio priljeva oko 20 000 izbjeglica i prognanih u Zadar (1991.), a istovremeno dolazi i do iseljavanja dijela pripadnika srpske manjine. U rujnu i listopadu 1991. godine grad je napustio i časniki sastav JNA, također velikim dijelom sastavljen od Srba, doseljenih u Zadar poslije drugoga svjetskog rata. Kasnije, 1992.-1995. dolazi i do jačeg useljavanja Hrvata iz Bosne i Hercegovine i Vojvodine u Zadar. Posljedica je to brojnih zamjena nekretnina. Na taj način, osim što je Zadar napustilo oko 4 000 Srba (od oko 10 000), u Zadar je uselilo oko 4 000 Hrvata iz drugih zemalja bivše Jugoslavije. Dio izbjeglica i prognanih također je našao mogućnosti trajnog ostanka u Zadru (oko 3 000), a manji dio građana je zbog ratnih zbivanja i drugih razloga napustio Zadar (oko 1 000). Istovremeno, naročito nakon 1995., kada se ratne prilike smiruju, u Zadar se ponovno usmjeravaju i normalni tokovi imigracije, tako da uz pojačani prirodni prirast, grad ponovno bilježi vidljiv porast broja stanovnika.

Prema **nacionalnom sastavu**, u Zadru je 1991. godine živjelo 76,7% Hrvata, 18,8% pripadnika različitih manjina (Srbi 14,4%), te 4,5 ostalih (tzv. "Jugoslaveni", neopredijeljeni, regionalno opredijeljeni, nepoznati itd.). Indikativno je da je prema 1961. udjelom bilo manje Hrvata (77,8%), a više Srba (13,6%). S obzirom na ratna zbivanja, udio Hrvata je porastao dok je udio Srba smanjen. Točni podaci, koji će neposredno ukazivati na bitne promjene u nacionalnoj strukturi, očekuju se tek u sljedećem službenom popisu stanovništva.

Ekonomske strukture stanovništva ukazuju također na izrazite promjene do kojih je došlo u proteklih stotinjak godina. **Udio poljoprivrednog stanovništva** u gradskom bio je u Zadru sve do kraja drugog svjetskog rata vrlo nizak. Kasnije poljoprivredna komponenta snažno raste, te već 1948. godine Zadar ima čak 12,2% poljoprivrednog stanovništva, mnogo više od Šibenika, koji je dotad u tom pogledu prednjačio sloveći kao "težački grad". Tako je

Zadar postao poljoprivrednim aktivnostima najokrenutiji veći grad na hrvatskoj obali. Od tada se, međutim, broj poljoprivrednog stanovništva naglo smanjuje, na 9,6% 1953. godine, 4,0% 1961., 1,9% 1971. i tek 0,5% 1981., pa se Zadar u tom pogledu ne izdvaja od drugih gradova na obali Jadrana.

Prema **aktivnosti** po sektorima djelatnosti u prvoj polovici 20. stoljeća prevladavalo je stanovništvo kvartarnog sektora vezano za administraciju, upravu, kulturu i prosvjetu. U djelatnostima sekundarnog sektora (industrija i građevinarstvo), te nekim djelatnostima tercijarnog sektora (turizam, promet), bio je aktivan mnogo manji dio stanovništva. Taj nesklad ublažen je tek nakon drugog svjetskog rata, kada se snažno povećava udio stanovništva aktivnog u industriji, građevinarstvu, trgovini i ugostiteljstvu, te prometu, što je dovelo do ujednačenijega odnosa među sektorima djelatnosti. Tako je 1971. godine od 16 943 aktivna stanovnika (1981. godine 26 117, 1991. godine 28 669), 2,0% bilo vezano za primarni sektor djelatnosti, 32,2% za sekundarni, 28,6% za tercijarni, 27,2% za kvartarni. Dok je neposredno poslije drugoga svjetskog rata udio privremeno zaposlenih u inozemstvu bio zanemariv, poslije 1964. godine postupno jača, i 1971. godine dosegao je 6,0%. Kasnije, do 1981. pao je na 1,9%, pa opet do 1991. porastao na 3,7%. Ostali i nepoznati činili su 1971. godine 3,9% aktivnog stanovništva. Osim navedenoga aktivnog stanovništva, živjele su u Zadru 1971. godine i 3 622 osobe s prihodima (uglavnom umirovljenici, 1981. 10 169, a 1991. 9 272) te 22 522 izdržavane osobe (1981. 24 081, a 1991. 29 118).

Stopa aktivnosti od 39,3% (1981. godine mnogo viša, 43,3%, a 1991. godine opet niža, tek 37,6%) bila je manja nego u drugim gradovima u primorju Hrvatske, što je uglavnom posljedica većeg udjela mladoḡ u ukupnom stanovništvu grada. **Stopa zaposlenosti** od 31,7% (ukupno 13 675 zaposlenih građana, 1971.) također je bila dosta niska. Međutim, od drugog svjetskog rata do kraja osamdesetih neprekidno se povećava, apsolutno i relativno, broj zaposlenih u gradu. Godine 1981. iznosio je 31 121, od čega je bilo 8 165 dnevnih migranata, određen broj zaposlenih iz drugih naselja s privremenim

boravkom u Zadru, te 20 216 zaposlenih iz samog Zadra (stopa zaposlenosti 33,5%). Maximum zaposlenosti bilježi se 1989. kada je u gradu Zadru bilo 35 564 zaposlenih.

Ratna zbivanja 1991.-95. bitno su utjecala na smanjenje broja zaposlenih. Rezultat je to prekida rada pojedinih pogona, vojačenja radne snage, preuzimanja od poduzeća materijala za obranu i neposrednih ratnih šteta. Istovremeni proces prelaska na tržišne uvjete rada, doveo je do stečaja nekih tvrtki i do otpuštanja njihovih djelatnika. U Zadru je 1996. u 1 027 tvrtki te većem broju ustanova zabilježeno oko 30 000 djelatnika. Tek je 1,1% velikih poduzeća, 3,4% srednjih a 95,5% malih, u ukupnoj strukturi poduzeća, koja su 94% u privatnom vlasništvu. Zadarska županija te godine ima registrirano 42 331 zaposlenih (tj. 3,42% zaposlenih u Hrvatskoj), od čega gotovo 2/3 u Zadru u kojem je koncentrirano i oko 40% stanovništva).

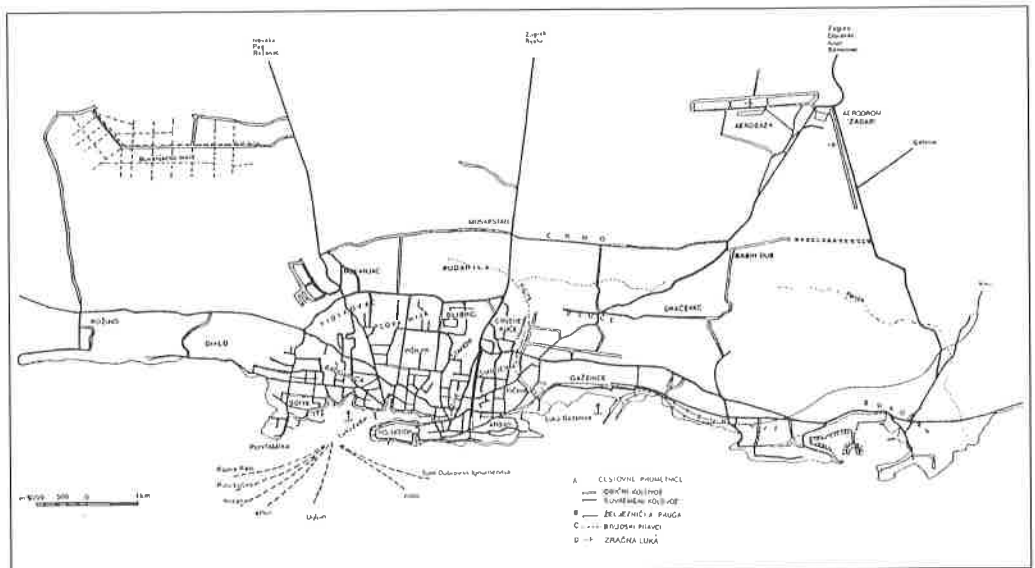
Zadar je značajno središte rada s oko 30 000 zaposlenih, od čega je oko 8 000 dnevnih migranata. S prostorom 50-tak sjevernodalmatinskih i ličkih općina tvori razmjerno velik prostorni kompleks dnevnih migracija radne snage, čemu pridonose ceste, željeznica i trajektne veze s otocima, a i teškoće oko nalaženja zaposlenja u mjestu stanovanja. Naime, na zadarskom zavodu za zapošljavanje 1996. čeka oko 16 000

radnika na posao, a Zadar je i središte prostora koji je dosad dao desetke tisuća ljudi u ekonomskoj emigraciji prema inozemstvu i ostalim dijelovima Hrvatske.

Navedeno širenje Zadra i njegov razmjerno brz demografski razvoj, tekli su radijalno u odnosu na staru gradsku jezgru. Procesi doseljavanja različitih kategorija novog stanovništva, kao i uključnje obližnjih prigradskih naselja, nisu tekli bez zapaženijih sociološko-psiholoških refleksija. Zadar nije uspio, ni infrastrukturno, ni organizacijski, ni "mentalno" artikulirati taj priljev pučanstva, što je ostavilo traga na opsežnoj bespravnoj gradnji i "ruralizaciji grada". To ga u idućem razdoblju stavlja u otežan položaj, budući da će uz omogućavanje budućeg normalnog razvoja trebati istovremeno ispravljati i uklanjati propuste iz razmatranih prethodnih razdoblja.

GOSPODARSKA OSNOVA RAZVOJA

Flišna zona u samom gradu, na JZ strani poluotoka, usporedna flišna zona Petrčane - Diklo - Crnjanska udolina te povoljne zone plitkih crvenica na karbonatnoj osnovi neposredne okolice, oduvijek su bili osnova **agrarnog vrednovanja** Zadra. Maritimnost poluotočnog smještaja i povoljan položaj unutar zaštićenih kanala,



Sl. 5. Sustav prometnica gradske aglomeracije Zadra 1991.

oduvijek su bili osnova **pomorske djelatnosti**, a uravnjenost, poljoprivredna važnost i naseljenost ravnokotarske zone, s povoljnim prijelazom k unutrašnjosti preko kninsko-butišničkog koridora i velebitskih prijevoja, oduvijek je bila pretpostavka odgovarajućeg **kopnenog prometnog povezivanja** Zadra. Lokalni izvori voda u samom gradu (zdenci na dodiru fliša i karbonata, gusterne, Vruljica, Ričina) i podalje od njega (Vrana, Bokanjsko blato), zadovoljavali su, više ili manje, potrebe za razvoj Zadra u prošlosti.

Suvremeni gospodarski razvoj Zadra može se pratiti u nekoliko etapa. Sve do kraja 19. stoljeća, budući da Zadar nije bio povezan na željezničku mrežu, može se govoriti tek o minornim oblicima privrednih pogona. Oni su postupno, nakon izuma parnog stroja od **manufakturnih** srednjovjekovnih (voštarnice, bojadisaone, tkaonice, zlatarije, brodogradnja i popravci brodova, tiskare, klesaone, farmacije, pecare, proizvodnja pića, likera, aromata, razni obrti i dr.), prerastali u **suvremene oblike industrijskih pogona**.

Prva faza industrijalizacije, vezana je za novu industrijsku četvrt Zadra kojom krajem 19. st. postaje dotad uglavnom neizgrađena sjeverna strana stare gradske luke (Voštarnica, Brodarica) gdje se smještavaju parni mlin (1882.), tvornice alkoholnih pića ("Luxardo", s tradicijom od preko 4 stoljeća, službeno od 1821., u današnjoj zgradi "Maraske" od kraja 19. st. "Vlahov" 1882.), voštanih svijeća, tjestenine i leda (od 1902.). Nekoliko pogona, međutim, radilo je i u samoj jezgri (tiskare: "Battara" 1803.-1874., "Demarchi" tj. "Demarchi Rouger" 1823.-1873., "Narodni list-II Nazionale", 1866.-1920., "Woditzka", 1873.-1900., "Artale" osnovan 1874., Katolička hrvatska tiskara osnovana 1883., "Vitaliani", 1887.-1920., "Schönfeld" osnovan 1907., i dr.), tvornice likera "Drioli" i dr., te nekoliko malih tvornica tjestenine. Ukupno je u Zadru djelovalo 6 tvornica likera čiji su proizvodi plasirani u cijelom svijetu. Elektroopskrba grada uvedena je 1897. otvaranjem parne TE na ugljen, a 1912. uveden je diesel pogon. Zahtjevi za željezničkim povezivanjem s kraja 19. st. ostali su neostvareni. Uz industrijalizaciju, Zadar u ovom razdoblju ostvaruje velik

pomorski promet brodova, trgovinu i razmjenu dobara s okolicom te inicijalne oblike turizma. U predjelu Foša izgrađena je tvornica sapuna i kemijskih proizvoda.

Za vrijeme talijanske uprave, željezničko povezivanje više se ne spominje tako da Zadar ostaje u tom pogledu izoliran, pa se uz postojeće pogone, otvara tek nekoliko novih. To je **razdoblje gospodarske stagnacije** Zadra. Zgrada prve hrvatske učiteljske škole u Dalmaciji, preuređena je u jednu od tada četiri osnovane tvornice duhana, započinje proizvodnja čokolade i bombona, a izgrađena je i tvornica mreža, ribarskih potrepština i konopa ("Sapri") na Voštarnici. Djelovala su i dva manja brodogradilišta ("škvera"). Tiskare su uglavnom zatvorene, osim nekoliko manjih. S obzirom da je Zadar bio okružen državnom granicom, potrošnja u široj regiji ovisila je umnogome o malograničnom prometu (I., II. i III. zona) koji je bio ograničen pa se razvilo krijumčarenje. Proglašenjem slobodnom lukom (porto franco), Zadar u ovom razdoblju tek održava trgovinu, turizam i proizvodnju likera i duhana.

Stradavanjem u drugom svjetskom ratu, većina industrijskih pogona kao i starih lučkih postrojenja u Zadru doživljava **uništenje** ili **teška oštećenja**. Stoga započinje **razdoblje obnove** zadarskog gospodarstva. Proizvodnja duhana obnovljena je 1944., kao i pekara s mlinom, te brodogradilište "Jadran". Elektroopskrba se u razdoblju 1944.-1948. oslanjala na popravljene stare diesel agregate. Proizvodnja lijekova i sapuna ("Farmakokemija"), likera ("Vlahov") i ribarskih mreža ("B. Kidrič") obnovljena je 1945. Postupno se saniraju obale i instalacije stare luke uz poluotok. Jedna od tiskara također obnavlja rad do nacionalizacije 1948. kada postaje gradska, a od 1950. ovdje se tiska tjednik "Glas Zadra", kasnije opet "Narodni list". Od ostatka svih tvornica tjestenine opremljena je 1946. tvornica "Jadranka" (djelovala neko vrijeme u sastavu "Maraske", a kasnije od 1954. samostalno). Iste godine obnovljen je i vodovod. Zapčinje i izgradnja nove tvornice ribljeg brašna i biljnog ulja na mjestu stare tvornice "Scoda".

U Gaženicama je 1947. počela izgradnja tvornice ribljih prerađevina ("Mardešić",

kasnija "Adria"). Ostaci pogona likerske industrije "Luxardo", "Vlahov", "Drioli" i dr. uskoro su ujedinjeni u tvornici "Maraska", kojoj je priključena i tvornica bombona i čokolade "Dalmatinka". Nova industrija brodskih strojeva, precizne mehanike, metalnih i elektrometalnih proizvoda "Vlado Bagat" počela je raditi 1950., a time se po prvi puta u Zadru otvaraju pogoni metaloprerađivačke industrije. Obnovljena ledana, osuvremenjena je 1951. Od 1951. godine u Zadru djeluje i lokalno brodersko poduzeće "Zadar", a razvoj turizma oslanja se na nekoliko manjih hotela i restorana (ukupno 350 kreveta 1953. g.).

Novu etapu u gospodarskom razvoju Zadra otvara izgradnja željezničke pruge prema Kninu i nove teretne luke u Gaženicama. Uz prvu Regulacijsku osnovu grada, kojom su definirane ove dvije važne prometne okosnice razvoja, nastaju koncepti smještaja trase Jadranske turističke ceste i željezničkog kolodvora. Počinje **razdoblje gospodarskog zamaha** Zadra. Industrijski razvoj prati povećanje svih kapaciteta i broja zaposlenih kao i izgradnja nekih novih pogona u sklopu starijih tvornica. Prestaje proizvodnja lijekova i sapuna, a otvara se tvornica prerade kože.

U razdoblju 1961.-1971., nakon što je puštena u promet JTC, razvoj zadarskog gospodarstva je ubrzan. Turistička djelatnost ubrzano se dopunjava novim objektima (kompleks "Borik", marina), brodarstvo višestruko povećava tonažu tankerskih plovila, a mnogi industrijski pogoni i servisi povećavaju proizvodnju, kapacitete i broj zaposlenih. Ističu se kemijske industrije ("Vinilplastika", "Kemoplast"), industrija šivaćih strojeva i plinskih armatura ("Bagat"), industrije ribljih preradevina ("Adria"), novi pogon bezalkoholnih pića i vina tvornice "Maraska" itd. Remontno brodogradilište nabavlja jedan veći dok i time do krajnosti opterećuje dio stare gradske luke.

Završetak izgradnje željezničkog spoja, omogućio je normalizaciju prometnih tokova i izjednačavanje s drugim lukama primorja. Aktivira se regionalna lučko-industrijska zona u Gaženicama, s ranžirnim kolodvorima, skladištima tekućih i rasutih tereta, drva i drugim lučkim instalacijama. Puštanje u promet međunarodne

zračne luke u Zemuniku osnažio je turistička kretanja te poboljšalo prometnu povezanost Zadra i šireg prostora na potezu Pag - Šibenik - Plitvice s većim gradovima zemlje i inozemstvom. Prvih godina promet zračne luke kretao se između 120 i 180 tisuća putnika godišnje.

Tab. 1. Promet putnika Zadra u pomorskom prometu 1985. 1995. godine

Godina	Putnici		
	Domaći	Strani	Ukupno
1985.	1 801 250	80 340	1 881 590
1986.	1 827 350	88 181	1 915 531
1987.	1 769 534	90 713	1 860 247
1988.	1 844 571	95 795	1 940 366
1989.	1 751 034	96 487	1 847 521
1990.	1 685 342	96 861	1 782 203
1991.	1 080 395	3 762	1 084 157
1992.	1 030 126	1 313	1 031 439
1993.	976 261	911	977 172
1994.	1 128 928	7 771	1 136 699
1995.	1 159 342	5 009	1 164 351

Izvor: Jadrolinija Rijeka

Tab. 2. Promet putnika i zrakoplova zrakoplovne luke Zadar 1985. - 1995. godine

Godina	Broj putnika	Broj zrakoplova
1985.	100 635	1 147
1986.	124 129	1 256
1987.	146 067	1 281
1988.	148 886	1 341
1989.	168 825	1 433
1990.	116 831	1 342
1994.	4 106	204
1995.	8 927	726

Izvor: Zrakoplovna luka Zadar

Izgradnja novih industrijskih i lučkih kapaciteta osobit zamah ima sedamdesetih godina, kada se realiziraju investicijski i razvojni programi priređeni do kraja 1971. Razvoj starijih pogona u lučko-industrijskoj zoni ("Adria", "Otočanka"-tvornica mreža, konopa i kabela, Tvornica kože i dr.), prate novi pogoni kemijske ("Polikem"-tvornica PVC praha, "Kepol") i prehrambene industrije (Tvornica za preradu soje). Ovdje se dislociraju i Tvornica duhana te tvornica "Elektronika". Gašenjem "Otočanke", formira se i jedan od pogona zagrebačke "Elke". U zoni se smještava i veći broj različitih servisnih pogona, skladišta, građevinskih konsignacija, trgovačkih predstavništva, carina itd. Iz stare gradske luke remontno brodogradilište seli na otok Ugljan. Turistička djelatnost dopunjava

se hotelom "Barbara" na Boriku, a odgovarajući razvoj bilježe i pojedine kulturne i prosvjetne ustanove (nove zgrade Arheološkog muzeja i SICU itd.). Tankerska plovidba zauzima jedno od vodećih mjesta među flotama hrvatskih brodarskih tvrtki, a puštanjem u promet suvremene ceste preko Plitvica prema središnjoj Hrvatskoj, usmjeravaju se i dijelovi ličkog prostora ka Zadru. Znatno povoljnije prometne prilike uvjetuju analogno jačanje putničkog trajektnog i linijskog prometa. Zadar postaje prepoznatljiv u gospodarstvu Hrvatske kao grad raznovrsne industrije, uglavnom rentabilne i akumulativne, s razmjerno visokim stopama općeg rasta gospodarstva i nadgradnje.

Ubrzan razvoj zadarske privrede popraćen je osnivanjem gospodarske komore, početkom osamdesetih godina kada započinje uglavnom **smirenija, a kasnije stagnantna faza gospodarskog rasta**. Razvoj gospodarstva i dalje se prvenstveno veže za lučko-industrijsku zonu u Gaženicama (proširenje "Polikema", izgradnja tornja za pretovar soje, infrastrukture i sl.), te za razvoj Tvornice specijalnih alatnih strojeva (SAS) koja je nastala izdvajanjem iz kompleksa "Bagata". Ona se širi dislociranjem novog pogona plastičnih plovila te investiranjem u novu marinu između Bibinja i Sukošana II od Zadra.

Kriza pred raspad bivše Jugoslavije, naročito se oštro manifestirala u širem prostoru Zadra, s odrazom na gospodarska kretanja u samom gradu.

Prekidi u prometu započeti već u kolovozu 1990. onemogućili su normalnu turističku djelatnost, a ukidanjem željezničke veze (srpanj

1991.- listopad 1995.), dijela brodskih pruga (1992.-1997.), zračnog prometa (1991.-1993., 1997.), Zadar doživljava dulje ili kraće prometne "šokove" tj. povremeno gotovo potpunu prometnu izolaciju. Kemijska industrija, naročito proizvodnja PVC praha prekinula je rad 1991.-1995., skladišta tekućih goriva i zapaljivih tvari bila su ispražnjena, a opskrba električnom strujom bila je prekinuta ukupno oko 100 dana, a tijekom tri godine bilo je više stotina prekida u elektroopskrbi. Također, zbog zaposjedanja izvorišta na Zrmanji, vodoopskrba Zadra bila je bitno ograničena. **Ratom devastirano gospodarstvo**, dijelom je revitalizirano, dijelom vrlo brzo rasprodano, a u pojedinim slučajevima sasvim propalo. To se odrazilo na pad broja zaposlenih, smanjivanje dnevnih migracija radnika u grad i povećanje broja nezaposlenih. Ujedno, obnova u širem prostoru regije praktički je započela tek krajem 1995., a još velik broj naselja čeka na obnovu (deminiranje, elektroopskrba, prometno povezivanje, obnova ustanova kao i stambenih i gospodarstvenih jedinica itd.). U takvim uvjetima, Zadar do daljnjeg ostaje središte golemog devastiranog područja. Ipak, rješavanje dijela krupne infrastrukture (elektroopkrbni prsten tzv. "otočka veza" s DV 110 kV, povratak zrmanjskih izvora vode s dodatnim sustavom vodocrpilišta "Golubnika", izgradnja novog Masleničkog mosta 1997.), te počeci izgradnje dijela Jadranske autoceste s tunelom Sv. Rok kroz Velebit, ukazuju na skoro postupno poboljšanje sadašnjeg stanja.

REGIONALNA FUNKCIJA

Premda je Zadar 1961. godine izgubio funkciju kotarskog središta, a 1974. nije uspio ustrojiti zajednicu općina, u razmjerno kratkom vremenu obnovio je svoju regionalnu funkciju, štoviše, uvrstio se među najsnažnija regionalna središta u Hrvatskoj. Uspostavom samostalne Hrvatske, sa Zadrom kao središtem kratkotrajne Zadarsko-kninske županije (1992.-1997.), s izaritim utjecajem na otoku Pagu i slabijim utjecajima u susjednim županijama (Ličko-senjska i Šibenska), počeo se ostvarivati jedan poseban razvojni koncept supraregionalnog značenja. Istovremeno, različiti faktori, prvenstveno

Tab. 3. Broj turista u općini Zadar 1986.-1996.

Godina	TURISTI		UKUPNO
	Domaći	Strani	
1986.	157 308	256 429	413 735
1987.	155 366	278 456	433 822
1988.	121 969	245 334	367 303
1989.	109 208	242 755	351 963
1990.	91 684	233 514	325 198
-	-	-	-
1994.	9 280	2 632	11 912
1995.	16 168	3 447	19 615
1996.	23 891	22 298	46 189

Izvor: Turistička zajednica grada Zadra,
Izveštaj 1986.-1990. god.
Izveštaj 1994.-1996. god.

Napomena: u periodu 1991.-1993. nije vođena evidencija

gospodarsko nazadovanje zbog ratnih okolnosti, ali ponovno i politički, nisu išli na ruku takvom razvoju. Ipak Zadar danas ima, premda je obuhvat njegove županije smanjen 1997., funkciju izrazitog kulturnog, prosvjetnog, gospodarskog, prometnog, poslovnog, zdravstvenog, informacijskog, vojnog i vjerskog središta za znatan dio Hrvatskog primorja i zaobalja (dio Like i Bukovica).

Naime, u Zadru djeluje niz ustanova koje imaju šire značenje, uvjetno rečeno supraregionalni gravitacijski domet, npr. Filozofski fakultet, zrakoplovna visoka akademija, visoko teološko učilište, Državni arhiv u Zadru, Znanstvena knjižnica (s oko milijun knjiga), lučko industrijska zona, Zavod HAZU, nacionalni objekt kulture SICU. Tu su i važni gospodarski kapaciteti Tankerske plovidbe, međunarodna zračna luka, trajektne veze s Italijom, Grčkom, ostalim priobaljem Hrvatske koji upotpunjuju takvo značenje današnjega Zadra.

Od značajnijih ustanova koje imaju regionalnu ili supraregionalnu funkciju istaknute su: okružni sud, gospodarska komora, veći broj srednjih škola s oko 10 000 učenika (4 gimnazije, pomorska, tehnička, medicinska, poljoprivredna, obrtnička, građevinska, glazbena, vojna i dr.), nadbiskupija, različiti muzeji, centar HRT, regionalna TV, regionalni bolnički kompleks, više poslovnih banaka i filijala, filijala ZAP-a, nekoliko osiguravajućih društva, tri tjednika, nekoliko znanstvenih, te više stručnih i popularnih publikacija, regionalni zavod za zaštitu spomenika, HPT poduzeće, elektrodistributivno poduzeće, poduzeće za ceste, regionalni vodovod i dr., vjarskotrgovinske tvrtke, zastupstva inozemnih tvrtki za Hrvatsku itd.

Ipak, u ovom pogledu ima i određen broj nedostataka tj. manjkavosti, koje Zadar već godinama iz raznih objektivnih ili subjektivnih razloga ne može uspješno razriješiti. Zadar je jedini grad s više od 75 000 stanovnika u Hrvatskoj bez robne kuće, bez kazališnog ansambla, bez vodoprivrednog poduzeća, bez trgovačkog suda (u osnivanju) itd., te s nizom, naročito komunalnih problema koji se javljaju u njegovu brzom rastu.

Zadru neposredno gravitira područje njegove županije s 3 652 km² (6,4% površine zemlje)

i 214 703 stanovnika (4,5% stanovništva). U širem smislu utjecaj Zadra je u određenoj mjeri izražen i u bližim općinama Like, dijelu Kvarnera (Rab, Lošinj), te u zapadnim dijelovima Šibenske županije (općine Vodice, Tiješno, Skradin, Kistanje, Ervenik i dr.) Radi se o prostoru velikom oko 6 000 km² s oko 350 000 stanovnika. To je i normalno jer se ti, uglavnom nerazvijeni i prometno slabo povezani krajevi, nalaze na perifernim dijelovima makroregionalnih utjecaja Rijeke, Zagreba i Splita, odnosno regionalnih utjecaja Karlovca i Šibenika.

Promatrajući svu **složenost gravitacijskih odnosa**, u zadarskoj regiji prisutno je ispreplitanje gravitacijskih utjecaja makroregionalnih središta Splita (pretežno administrativna gravitacija), Zagreba kao hrvatske milijunske metropole i donekle Rijeke. Tako se uvjetno može govoriti o prostoru zadarske regije kao o prostoru određenog prožimanja pojedinih gravitacijskih utjecaja Splita, Zagreba i Rijeke. To, s obzirom na razmjerno veliku prostornu udaljenost od sva tri središta, omogućuje Zadru da jače negoli ijedan drugi odgovarajući centar u Hrvatskoj razvija regionalnu funkciju i u skladu s time učestalo "iskače" iz očekivanih administrativnih okvira. Takav je razvoj i očekivan budući da se u području ravnokotarskog primorja od Vira do Pakoštana oblikuje **urbana regija** s oko 110 000 stanovnika 1991. godine koja u sustavu urbaniziranih prostora Hrvatske traži svoju potpunu afirmaciju. Zatvaranje zračnog prometa 1997./98., ukidanje izravnih putničkih vlakova zimi 1997. godine, ukidanje glavnine regionalnih i međunarodnih brodskih pruga posljednjih godinu dvije pod izlikom nerentabilnosti, nefunkcioniranja svjetala na pisti itd., upućuju na neke neočekivane, katkad i šokantne posljedice nelojalne konkurencije među pojedinim gradovima i centrima moći u zemlji. One pričinjavaju zadarskom prostoru, posebice zadarskoj urbanoj regiji, izravne štete od više stotina tisuća USD godišnje.

Nastavi li se trend razmjerno brzog povećanja broja stanovnika u ovoj zoni, te reafirmira disperzija materijalnih dobara i nadgradnje, Zadar će, logično je pretpostaviti, postupno afirmirati određen oblik supraregionalne funkcije koja će po svojim značajkama biti između, s jedne strane makroregionalnih središta i, s druge

strane, ostalih regionalnih središta. Planovi predloženih trasa autocesta (Jadranska i prema Zagrebu), završetak izgradnje tunela Sv. Rok kroz Velebit, kao i već izgrađeni novi Maslenički most, uklapaju se u takvu skorašnju perspektivu Zadra. Ta, ne sasvim nova koncepcija vrednovanja transverzalnog prometnog pravca, potvrđuje interese zemlje da se i na pravcu Zadar - unutrašnjost, izgradnjom odgovarajuće

infrastrukture, formira čvrsta okosnica prostornog razvoja u svrhu uključivanja velikih prostornih resursa Sjeverne Dalmacije, južne Like i dijela gornjeg Pounja u kompleksan razvoj Hrvatske. Time se ne remete interesi ostalih cjelina zemlje, a zadarskom se prostoru omogućuje obnova i izlazak iz onih problema koji su obilježili njegov razvoj u 20. stoljeću.

LITERATURA

- Magaš, D. (1994): Urbano-geografska preobrazba Zadra, Etape razvoja i demografske promjene nakon II. svjetskog rata do 1991. godine, Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru, sv. 33/1993-1994., Zadar.
- Magaš, D. (1996): Značenje Zadarsko-kninske županije u suvremenom razvoju Hrvatske, Zbornik I. hrvatskoga geografskog kongresa, HGD, Zagreb.
- Magaš, D. (1996): Urbano-geografska preobrazba Zadra, Elementi prometno-geografskog sustava 1945.-1991., Geoadrija, 1, Zadar.
- Petricoli, I. (1965): Lik Zadra u srednjem vijeku, RIZ, 11-12, Zadar.
- Raukar, T. (1977): Zadar u XV. stoljeću, Ekonomski razvoj i društveni odnosi, Zagreb.
- Rogić, V. (1984): Jednostavnost i fleksibilnost koncepta nodalno-funkcionalne diferencijacije Hrvatske, Geografski glasnik, 45, Zagreb
- Rogić, V. (1990): Regionalna geografija Jugoslavije, ŠK, Zagreb, 1990.
- Rubić, I. (1964): Neki problemi geografije Zadra i njegove regije, Zbornik Zadar, Matica Hrvatska, Zagreb.
- Skupina autora, Geografija Hrvatske, knjiga 6, Južno Hrvatsko primorje, ŠK, Zagreb.
- Suić, M. (1981): Zadar u srednjem vijeku, Zadar.