Josip Seissel

URBANISTIČKI LIK I PROBLEMI REKONSTRUKCIJE GRADA ZADRA

Već je odulje aktuelno pitanje izrade plana za rekonstrukciju grada Zadra. Nedavno je završio i natječaj, koji je raspisao Narodni odbor grada Zadra za idejnu regulacijsku osnovu dijela grada na poluotoku, pa je sada opravdano, da se izvrši pregled dosadašnjeg rada, prikažu rezultati natječaja i izlože zaključci, do kojih se došlo na temelju natječaja. Ovo nam je dužnost učiniti ne samo stoga, što su već na dosadašnji rad utrošeni znatni napori i sredstva i što je takav pregled u interesu daljeg rada u Zadru, već i zato, što su ovdje dirnuti problemi izgradnje historijskog grada na Jadranu, koji se javljaju i kod drugih gradova i mjesta, pa stoga takav pregled može imati i širi interes.

Prošlo je, eto, 10 godina otkako je Zadar oslobođen, i to pod najtežim uvjetima: taj je grad izašao iz rata kao potpuna ruševina. Naši slikari lutali su po tim ruševinama i slikali ih. Zadar je bio stalno prisutan na izložbama i u našim revijama, te se javljao kao neizbježna avet. Možda ni jedan grad poslije ovoga rata nije toliko opisan i slikan kao Zadar! Ali kakav Zadar?! No postepeno život se javljao ispod tih ruševina i nosio sa sobom niz teških i bolnih pitanja, na koja nije lako odgovoriti. Samo odstraniti gomile kamenja, koje su pokrile površinu grada slojem ponegdje nekoliko metara visokim, nije bio malen zadatak. No i tih je naslaga pomalo nestalo; mnoge su ruševine uklonjene, i sad stoji pred nama ravna ploha zemlje, koju treba ponovo izgraditi i na njoj oblikovati grad. (Sl. 1)

Taj Zadar, taj budući grad, danas je, pored toga, i pred naročitim problemima razvitka: znamo iz iskustva, da su gradovi, dobivši željeznički spoj ili luku, pokazali sasvim poseban zamah u svome razvitku. Zadar dobiva danas oboje, i to će vjerojatno biti u mnogome značajan impuls za njegov dalji razvitak. Otvorit će se nove perspektive čitavom području Ravnih Kotara, njegovu zaleđu, a time i njemu samome. Ti novi mo-

menti moraju biti iscrpan predmet ekonomske i urbanističke analize, jer se ne smije dopustiti, da izgradnja zatekne grad nepripravnim. Prigodom raspisa natječaja učinjene su u tom smislu predradnje, pa se na temelju toga dobila ova slika budućega razvoja grada: Zadar će se razvijati: 1. kao kulturno–prosvjetni centar, koji će po svom značenju prijeći granice svoga šireg gravitacijskog područja; 2. kao administrativni centar; 3. kao turistički centar; 4. kao centar lake industrije; 5. kao trgovački i obrtnički centar; 6. kao čvorište pomorskog i kopnenog saobraćaja.

Te će se grane razvijati:

ad. 1. Uređenjem muzeja, arhiva, knjižnica, galerija umjetnina, sveučilišnih seminara, nadalje stručnih i srednjih škola, pa škola za razvitak kulturno–umjetničkog života;

ad. 2. Osnivanjem ustanova višeg i nižeg reda (prvostepene i drugostepene vlasti);

ad. 3. S obzirom na naročite klimatske prilike i blizinu područja prehrambenih artikala i na kulturno–historijske spomenike u gradu Zadru i njegovu gravitacijskom području – razvojem klimatskog i sezonskog turizma. Klimatski turizam u jezgri grada, a sezonski turizam na području »Mikinog rta«.

ad. 4. S obzirom na sirovinske baze gravitacijskog područja dolaze prvenstveno u obzir industrije konzerviranja i prerade alimentarnih proizvoda, zatim industrije, koje upotpunjuju i koje su usko povezane sa specifičnom privredom ovoga područja, a nisu uvjetovane ovdašnjim sirovinama. Na pr. brodogradilište drvenih brodova, izrada ribarskog pribora i alata, precizne mehanike i t. d. Lokacija industrijske zone bila bi područje između Arbanasa i Bibinja.

ad 5. Razvojem jake i visoko kvalitetne trgovačke mreže i kvalificiranog stručno izobraženog obrtničkog kadra. Nečisti obrt bio bi zoniran izvan centra, a uslužni obrt i trgovačka mreža raspodijeljeni prema potrebi pojedinih gradskih predjela.

ad 6. Izgradnjom sabirnih cesta lokalnog, putničkog i robnog saobraćaja na kopnenom i otočnom dijelu gravitacijskog područja, koje bi se vezalo na kopnenom dijelu za longitudinalnu okosnicu – obalnu cestu – savremenog kolovoza, a koja će biti sastavni dio turističke ceste uzduž čitavog Jadrana. Jadranska obalna cesta, kao sabirna magistrala cijelog transverzalnog cestovnog sistema, koji gravitira od kopna ka moru, imat će svoje težište u Zadru.

Izgradnjom željezničke pruge Zadar–Knin uključuje se Zadar u opću državnu željezničku mrežu i time proširuje svoje gravitacijsko područje i privredni značaj.

U pomorskom saobraćaju okosnica je brza pruga Rijeka–Zadar–Dubrovnik. Čitavo gravitacijsko područje treba povezati redovitim putničko–teretnim brodovima u radijalnom i kružnom smislu.

U zračnom saobraćaju grad Zadar ima najpovoljniji položaj na našoj obali za smještaj putničkog aerodroma prvog reda s obzirom na jedinstvene topografske uvjete.

To su suho nabrojene perspektive novog Zadra. Iz toga vidimo, da će niz novih pozitivnih elemenata biti osnova za podizanje zaista značajnog modernog grada. Da bi se taj rast grada odvijao pravilno, potreban nam je savremeni urbanistički plan, kojim će se usmjeriti razvitak pojedinih funkcija grada tako, da one ne dođu u međusobnu koliziju, već da se, naprotiv, osigura njihov nesmetani razvoj u pravcu postizanja zdravog i harmoničnog gradskog organizma.

Ovdje se prema tome javlja potreba za izradom generalnog urbanističkog plana cjelokupnog gradskog područja, zajedno s njegovim zaleđem. Izradbi tog plana mora se pristupiti neodložno, i sa svom nužnom pažnjom.

I

Sastavni dio te osnove, koji je svakako najizloženiji pogledu, jest teritorij grada na poluotoku, a to je upravo onaj invalid iz rata, koji je najteže stradao, a o kojem smo u uvodu govorili. Njegovi su problemi bili predmetom urbanističkog natječaja, pa ćemo se u daljem razlaganju ograničiti na taj teritorij. Pokušat ćemo, koristeći se natječajnim radovima i mišljenjem ocjenjivačkog suda, osvijetliti probleme izgradnje poluotoka i objasniti mišljenja, do kojih se došlo po završetku natječaja. No prije toga pokušat ćemo ocrtati urbanistički lik tog historijskog grada na poluotoku.

Urbanistički razvitak grada neodvojivo je vezan s ekonomskim i kulturnim razvitkom naroda, kojemu grad pripada i kojega je on izraz. Izvršiti iscrpnu analizu urbanističkog razvitka grada već je s toga vrlo složen i osjetljiv zadatak. Materijal, kojim se raspolaže, obično je oskudan i fragmentaran, sabran u sasvim drugom obliku. Tako je to i sa Zadrom, pa se njegov urbanistički lik, koji je nastao kroz historiju, može tek u glavnim linijama skicirati.

Važan preduvjet za podizanje grada daje nam sama priroda. Prirodni uvjeti su oni faktori, koji upućuju na podizanje ljudskog naselja, posebno grada. Još više od toga, oni u mnogome određuju njegove oblike.

Kroz historiju vidimo, da se na istom mjestu, ako se ono odlikuje povoljnim prirodnim uvjetima, u smjeni naroda i civilizacija, smjeni rušilačkih i kreativnih snaga, podiže grad na ruševinama staroga, uvijek iznova, skoro neumornim slijedom. Kod takvog podizanja novog grada na starom mjestu prethodni se oblik ne gubi bez traga, već se sad više, sad manje nešto od propalog grada sačuva i ugrađuje, i tako djeluje na novi lik grada. Nastaju historijski slojevi međusobno ovisni i povezani, htjeli to ili nehtjeli graditelji. Svi ti slojevi zajedno, najstariji potisnuti kao u podsvijest grada, novi manifestni, sačinjavaju lik grada.

Tako promatran, urbanistički se inventar grada ne sastoji samo od skupa objekata, koji su se tu našli, bogatog ili siromašnog po svom arhitektonskom izrazu i značenju, već naprotiv, od međusobnog prostornog i smislenog odnosa tih objekata, koji je uvjetovan podjednako kulturno-historijskim faktorima, živim snagama grada, kao i samom prirodom. Iz te povezanosti izlaze specifične osobine grada, kojima je on obilježen kao taj i takav, a te nas uz njega vežu, čine da ga volimo i pamtimo. To je individualnost grada, u kojoj leži njegov značaj ispoljen u urbanističkom liku. Mi nastojimo spoznati i proniknuti taj lik, da to najznačajnije, što grad ima, novim gradnjama ne negiramo i ne upropastimo.

Usvojimo li to gledište, tada ne ćemo zapasti u slijepo čuvanje svega i svačega, što nam je ostalo u gradu iz prošlosti. Naprotiv, tada ćemo morati tražiti i lučiti ono, što je pozitivno i suštinski vezano uz lik grada, a odbaciti ono, što je u prošlosti, u opadajućim njegovim fazama iz neshva-

ćanja ili grubosti nametnuto gradu i što je išlo na uštrb njegovu osnovnom liku. Tada će nam biti moguće da steknemo pravu mjeru između čuvanja prošlosti i davanja prava na izražavanje savremenih snaga i njenih potreba.

Prvi gradski historijski sloj Zadra potječe sigurno iz ilirskog doba. Srećemo ga u početku IV. st. prije naše ere, gdje kao pomorski centar ilirskog plemena Liburna sudjeluje u ratovima s Grcima na Hvaru.

Priroda je sada uputila ljude, da tu sagrade grad. Sa sjevera ga štiti Velebit, no taj se je gorski masiv toliko odmaknuo od mora, da se u zaleđu grada prostrla široka površina brežuljkastog kopna. Takvo zaleđe je izuzetno za jadranski grad. Iz kopna se pruža u more paralelno sa obalom poluotok pogodnih dimenzija za izgradnju grada. Uvala, koja nastaje između poluotoka i kopna, prirodna je, od vjetrova i mora zaštićena luka. Prema kopnu je grad dobro zaštićen, jer se uski pojas, koji ga veže s kopnom, može lako braniti. Otoci ga zaštićuju od velikih vjetrova i valova sa juga i zapada i osiguravaju mirnu plovidbu u njegovim vodama, bogatim ribom. Obala kopna i otoka pokazuje krasnu razvedenost, obiluje zaljevima i uvalama. Sve to uz odličnu klimu, u kojoj nema oštrih zima, a ljeta su blaga, karakterizirana svježim zračnim strujama. Nije dakle čudo, što su ovakve prirodne prednosti bile već zarana iskorištene za podizanje grada. Nažalost te prednosti nose u sebi i dobro i zlo, jer je takav grad i suviše poželjan za osvajače, te će kroz historiju biti stalno ugrožen.

To se odmah događa nastupom nove snage antičkog svijeta – Rima.* Zadar postaje jednim od prvih rimskih uporišta na ovoj strani Jadrana, a za Augusta, ili još prije, dobiva municipalno uređenje, coloniae. Sada nam već ostaci govore mnogo više o njegovom liku. Vidimo, da je bio izgrađen u obliku castruma. Gradska je površina pravilnim geometrijskim rasterom ulica razdijeljena u građevne blokove – insulae, izduženog oblika. Najvažnija je srednja podužna ulica – Cardo maximus i poprečna – Decumanus, te one čine okosnicu grada. Uz križanje Carda i Decumanusa izgrađen je glavni javni društveni prostor grada – Forum – u omjeru stranica 1 : 2 (45 : 90 m), okružen porticusom, hramovima i javnim zgradama. Taj se monumentalni dio grada (Capitolium) prostirao sjeverozapadno od foruma, te se u silhueti grada morao isticati kako većim volumenima javnih zgrada, tako i po tome, što je ovdje teren inače ravne površine poluotoka lagano uzdignut te čini brežuljak. Uz Decumanus je na sjeveroistočnom rubu grada bio Emporium, velika gradska tržnica ukrašena arkadama, kipovima i spomenicima.

Grad je bio opasan obrambenim zidovima s kulama. Ti su zidovi obuhvaćali tadašnju površinu poluotoka, koja predstavlja, s obzirom na uobičajenu veličinu castruma, velik grad. To upućuje na važnost, koju je morao imati. Evo usporedbe njegove površine sa nekim gradovima istog

* Podaci su crpljeni iz članaka *»Kratka historija Zadra«* (*M. Suić, G. Oštrić*), *»Gradske zidine i utvrde«* te *»Urbanistički razvitak Zadra«* (*G. Oštrić*) štampanih u *Raspisu natječaja za regulacijsku osnovu grada Zadra.*

tipa castruma: Aosta 724/572 m, Torino (Augusta Taurinorum) 745/695 m, Ljubljana (Emona) 430/620 m, Poreč (Parentium) 400/200 m, Zadar (Jader) 350/750 m.

Želja, da se iskoristi što više površine poluotoka za gradnju grada, dovela je do odstupanja od čistog pravokutnog oblika grada, koji je većinom bio primjenjivan kod castruma. Oblik poluotoka odredio je očito i smjer uličnе mreže, koja znatno odstupa od uobičajene orijentacije istok–zapad, sjever–jug.

Na važnost grada upućuje nas i veličina Foruma, na kojem se manifestirala snaga grada. On je znatno veći od istraženih foruma u našim krajevima, a po veličini ide u red velikih Foruma. Glavna gradska vrata prema kopnu bila su u početku II. st. n. ere ukrašena slavolukom na tri otvora. Izvan gradskih zidina, nešto povučen prema kopnu, ležao je amfiteatar. Još dalje nizale su se nekropole, a u široj okolici bile su izgrađene »villae rusticae«. Dobre ceste su vezivale grad sa primorjem i zaleđem. Stariji vodovod dovodio je vodu iz doline Crnoga jezera (dug 4 km) a drugi, iz Trajanova doba (dug 35 km), iz predjela Vranskog jezera.

Iako nam ovi podaci ostavljaju još mnoga urbanistička pitanja antičkog Zadra otvorena, ipak nam se dovoljno jasno ocrtava njegov lik. Unatoč šematičnosti, geometrijske predodređenosti, svojstvene rimskom građenju, vidimo pred sobom snažnu gradsku aglomeraciju. Unutrašnjom dispozicijom uličnе mreže i izgradnje, zidinama i vratima, logično je iskorištena priroda terena poluotoka. (Sl. 2).

Period propasti rimskog carstva i seobe naroda zabilježio se i u Zadru pustošenjem. Grad je već na početku tog perioda teško stradao. No u VII. st., kad taj kraj naseljuju već Hrvati, vidimo ga već oporavljena, te postaje važnom hrvatskom lukom. Kroz Srednji vijek grad se podizao u teškim uvjetima borbe za opstanak. Sloboda grada je često ugrožavana i lomljena, te ga vidimo više puta rušenog i uništavanog. Kad Venecija u X. st. počinje svoj uspon, nastoji da ovlada sjevernim Jadranom. Zadar je odatle kao ključ istočne obale Jadrana pod stalnim udarom. Od XI. do XIV. st. Mlečani ruše Zadar nekoliko puta, a najteže 1202. g. za pohoda križara. No grad se uvijek iznova podiže i ponovno oživljuje.

Kako su važnu ulogu u tom zbivanju igrale utvrde grada. One su bile preduvjet opstanku, pa im je morala biti posvećena najveća pažnja. Linija gradskih bedema iz Srednjega vijeka uglavnom se poklapala s linijom rimskih utvrđenja. Sačuvao se je samo dio zida, koji zatvara sa sjev. zap. strane trg »Pet bunara«, i to od »Bablje Kule« do današnje ul. S. Parmaća. Taj je zid morao biti visok 16–18 m i debeo cca 1,6 m. On nam služi kao mjerilo za veličinu sredovj. utvrda. Od današnje Foše pa do luke, bio je prokopan obrambeni jarak, te je tako poluotok pretvoren u otok. Da promotrimo sada opću strukturu sredovječnog grada.

Proces urašćivanja novog gradskog tkiva u ruševine antičkog grada odigrao se ovdje slično kao i na mnogim drugim mjestima. Antička društvena piramida, koja se dizala nad robovlasničkom osnovom, nestala je, a s njom i strogi odmjereni odnosi u arhitekturi i urbanizmu. Šta je od

njih mogao preuzeti Srednji vijek, satkan na feudalnom uređenju, nošen invazijom novih naroda, novih naziranja i potreba? Računamo, da se tek oko X. st. javlja prava potreba urbane aktivnosti, a tada feudalizam rađa novim urbanističkim sistemima, gradova jezgra, vretena, koncentričnih koluta, zatvorenih nepravilnih trgova, krivudavih ulica i zidina oko feudalnog sjedišta. Na mjesto planske, geometrijske šeme castruma, grada, koji se u Africi, Engleskoj, Mediteranu i na Dunavu polaže i gradi po istim principima, vidimo sada, kako niču gradovi oblika neodređenih, prilagođenih slučajnostima prirode, građeni u postepenom procesu, koji više karakterizira spontanost, negoli plansko predviđanje.

Pa ipak, tamo, gdje se je novi grad počeo dizati na ruševinama antičkog, zapažamo, da se graditelji nisu mogli potpuno otresti antičke šeme gradskih ulica, bedema i sl. Ne da su to sve cijenili, nego su njihovi nazori bili drugi, stroga geometrijska pravilnost ih je morala odbijati, kao što ih je odbijala i klasična arhitektura, koju nemilo ruše, te plemenito obdjelano kamenje nabacuju u temelje svojih zgrada i zidina. Ali ono, što je na samom tlu, ima neku čudnu snagu. To možemo i danas zapaziti, kad gradimo gradske predjele po novim principima estetskim i higijenskim, a ipak postojeće cestovne poteze najčešće respektiramo. Tako se i sredovječni čovjek ne može otresti antičke šeme grada, pa makar ona bila zasuta ruševinama (sredovječni je Zadar sagrađen na razini kojih 1,50 m višoj od antičke), već je na sve moguće načine smekšava, lomi, zatvara prospekte i prilagođuje izgradnju svojim potrebama i nazorima, a da u općim linijama ipak ta antička šema ostaje vidljiva. Sjajan primjer ovakvog useljavanja i adaptiranja starog gnijezda za nove potrebe jest sredovječni Split sagrađen na Dioklecijanovoj palači.

Sređena i ustaljena rimska kuća sa unutarnjim dvorištem, ulica sa hodnikom i kolonadom, koja je vodila na Forum, svečana gradska vrata, kanalizacija grada, vodovod i t. d. nestali su, i novo nastalo naselje možemo danas smatrati velikim nazatkom što se tiče životnog standarda i organizacije grada kao cjeline. Tek u XV. st. ljudi će se opet zanositi jasnim racionalnim oblicima grada i gotovo prezreti začahurene nepravilnosti sredovječnog grada. Međutim, trebali su najprije da ih sagrade. Mi danas ne gledamo više tako mrkim okom na urbanistička djela Srednjega vijeka kao čovjek renesanse, nalazimo čak mnoge vrijednosti u njima. Specifičnost toga doba je spontanost, iz koje proistječe slikovitost u izmjeni unutrašnjih dojmova i organičnost u cjelokupnosti naselja.

Zadar postaje od VIII. st. glavnim gradom Dalmacije. Hrvatski velikaši i kraljevi podižu i obdaruju samostane i crkve. Značajno je za Zadar, da baš u tom ranom Srednjem vijeku dobiva svoje najvrednije građevine. Biskup Donat gradi u IX. st. crkvu sv. Donata, (Sl. 3) po svojoj plemenitoj jednostavnosti i monumentalnosti jedinstveni arhitektonski objekat, koji će dati naročiti biljeg cijelom gradu. Romanske crkve sv. Marije iz XI. st. sa tornjem i kapitulom iz XII. st., samostanom iz XI. st., Sv. Krševan iz XII. st., Sv. Stošija iz XII. do XIV. st., samostan i crkva sv. Franje iz XIII. st. svjedoče nam, svojim monumentalnim oblicima i

veličinom, ne samo o važnosti, koju je imao grad u to doba, već i o znanju i ukusu svojih graditelja. Manje nam je ostalo profanih građevina iz toga doba, iako nema sumnje, da su feudalci gradili tu i svoje palače. Primjeri su nam ipak ostali u prvobitno romantičkoj palači Fanfogna i romaničko-gotičkoj palači Grisogono–Vovo i brojnim ostacima romaničko-gotskih palača iz XIII. i XIV. st. pregrađenih i moderniziranih od XVII. do XIX. st. Tornjevi i krovovi crkava igraju sada važnu ulogu u vanjskoj slici grada, koja se za razliku od antičke, sada obilježava načičkanosti vertikalnih akcenata, što je od velike vrijednosti za grad sagrađen na ravnoj platformi. A što se tiče unutrašnjosti grada, ove sakralne građevine obogaćuju neobično gradske prostore kao elementi koncentracije, oko kojih se stvaraju posebni ambijenti – trgovi, koji su prostorna pratnja i podjedno priprema i okvir njihovu djelovanju.

S urbanističkog gledišta još nam je važno dokučiti, kako se izgradnja rasprostirala gradskom površinom. Sredovječni se grad obično karakterizira danas nepravedno kao grad gusto izgrađen, nezdrav i zagušen. Takvu sliku ponekad i pružaju gradovi potkraj Srednjega vijeka, no većinom je ova gustoća plod kasnijih nadograđivanja i iskorišćivanja još slobodnog zemljišta. U koliko su sredovječni gradovi u sebi stisnuti, to je nastalo zbog toga, što su se obrambenim zidinama opasale u početku obično male površine zemljišta, što je bilo i sa obrambenih razloga zgodnije. No i tako male površine bile su dugo dovoljne za potrebe grada, koji je imao svega nekoliko hiljada stanovnika. Tako znamo, da je u gradu još ostalo mjesta i za dvorišta i vrtove, pa su se ova tek kroz stoljeća ispunila, kad bi se prešlo na gradnju novog šireg obruča zidina.

U Zadru toga nije moglo biti. Veličina grada je bila predodređena veličinom poluotoka, koji je uz rub bio opasan zidom. Tako je odmah u početku razmjerno veliko zemljište bilo uključeno u užu površinu grada. Zbog toga je sigurno, da je to gradsko zemljište imalo puno vrtova, bašta, a samostani i većih vrtnih površina. Oko crkava su bila groblja. Tako nam se sredovječni Zadar ukazuje kao zeleni grad, za koji je karakteristična isprepletenost izgradnje sa zelenilom. Na gradskom planu iz XVIII. st. pa čak i na prvom katastarskom planu iz XIX. st. (Sl. 4) vidimo, da je još sačuvano mnogo slobodnih površina, privatnih vrtova.

Vrtovi su ograđeni prema ulici ovisokim zidom, no izgradnja je prozračna. Način, kako je ona izvršena, zaslužuje pažnju. Umjesto izgradnjom monotono obrubljenih blokova vidimo, da je ona izvršena slobodnije, ona se sastavlja u nizove, koji se sad približuju sad udaljuju od ulične linije, nizovi se prekidaju, izmiču jedni drugima, ostavljajući međuprostore slobodne. Apstrahiramo li razne nepravilne dogradnje, koje su mogle i kasnije nastati i tako približimo sliku današnjem našem izražavanju, vidimo, da se ti nizovi izmjenjuju sa meandrima osiguravajući svakom domu zrak i prostor. Time su stvoreni ugodni ambijenti u izmjeni povezanih građevnih volumena i zelenih vrtova. Takvu izgradnju ne nalazimo samo u Zadru, već i u drugim našim gradovima, naročito u istarskim.

Ulice ostaju uzane, to su putovi pješaka. Trgovi su maleni, te se na njima ispoljuje težnja za zatvaranjem prostora. Sv. Donat je izgrađen usred razrušenog Foruma i postepeno okružen zgradama. Jedan novi trg je nastao uz nekadašnji Cardo, to je sada glavni gradski svjetovni trg s vijećnicom i gradskom loggiom. Gradska se trgovina grupira uz glavnu podužnu ulicu (Cardo), a obrtne radnje uz ulicu paralelnu s ovom. (Sl. 5). Siromašni slojevi građanstva stanuju periferno, na jugoistoku, jugozapadu i u sjeverozapadnom dijelu poluotoka. Oni na sjeverozapadu pokrili su zgradama nekadašnji Capitol, tu nijesu našli krutog uličnog rastera, jer su rimske javne građevine bile ovdje slobodno postavljene. Tako se baš ovdje mogao ispoljiti tipičan sredovječan način građenja u mozaiku nepravilnih oblika blokova. Dio pak na jugozapadu je takozv. Varoš. Taj je predio nastao preseljavanjem kućanstva iz nekadašnjeg predgrađa Varoši sv. Martina u unutrašnjost grada, zbog opasnosti od Turaka u XVI. st. Ta je grupacija veoma zbita, bez uobičajenih vrtova.

Ukratko, sredovječni Zadar je na kraju XVI. st. morao pružiti sliku bogatog i živopisnog grada. Antički Castrum manifestirao se je još samo u njegovoj tlocrtnoj osnovi, sve ostalo je plod novoga života, naziranja i snaga, koje su tim, tada glavnim gradom Dalmacije, potvrđivale svoju volju za život i opstanak, svoje potrebe, umijeće i ukus.

I baš tada, na prijelazu u novo doba, grad gubi svoju samostalnost. Mleci, s kojima se dotada hrabro i uporno borio za svoju slobodu i opstanak, a koji su ga ratovima stalno ometali u razvoju, sada su toliko ojačali, da je njihova prevlast definitivna. Nakon četiristogodišnje borbe Venecija je uspjela da dobije ono, što nije dotada mogla dobiti oružjem: kralj Ladislav prodao je Zadar skupa sa svim pravima na ostalu Dalmaciju. Taj bogati grad sada postaje puka mletačka kolonija, njihovo sijelo za upravu nad Dalmacijom. Unutrašnje vrenje i otpor grada protiv Mletaka ostaju doduše i dalje živi, Zadar je još uvijek rasadište narodne kulture, ali uništenjem njegove ekonomske osnove, zabranom trgovine, a posebno one sa Hrvatskom, grad gubi svoje nekadašnje značenje i unutrašnju snagu.

To se još više pojačava novom opasnosti, koja prijeti provalom Turaka u Dalmaciju. Venecija pretvara grad u svoje vojno uporište, te će se glavna urbana djelatnost sada koncentrirati na izgradnju utvrda, koje će moći odoljeti napadu. God. 1500. Turci se pojavljuju pod zidinama grada, a bogato i napučeno zaleđe grada Ravni Kotari ostaje opustošeno. U Zadar dolazi Michele Sanmicheli. Tu izrađuje planove novih utvrda. Dugo će se vrijeme izvoditi zidine i bastioni prema novim zahtjevima ratne tehnike, te će se time Zadar pretvoriti u najjaču mletačku tvrđavu istočnog Jadrana. Njegovo strategijsko značenje opet će jednom biti razlogom izmjene njegovog unutrašnjeg i vanjskog lica, kaošto je već jednom to doživio u antičko doba.

Dok je Srednji vijek ovdje ostavio sjajnih spomenika kulture, renesansa i barok zabilježili su se zbog novih prilika u Zadru relativno skromnim objektima provincijskog karaktera, ako ih usporedimo na pr. s onima u Dubrovniku. Spoljašne preinake fasada crkvenih i kućnih, nadograđi-

vanja i pregrađivanja više su karakteristični za to doba negoli nove gradnje. Nadograđivanjima se zgusnula izgradnja grada, mnogi srednjovjekovni vrtovi iščezavaju. Mlećani izgrađuju zgrade za potrebe svoje administracije, fiska i vojske, kaošto su zgrade velike straže, namjesništva, velikog kapetana, oružarnice, arsenala, kasarne i dr. Grad se nadograđuje i u visinu, što rezultira tipskom dvokatnom kućom s mansardnim polukatom. Tako je sa unutrašnjom slikom grada. Vanjska se slika mijenja u mnogo čemu izgradnjom novih utvrda. (Sl. 6).

Osim prema današnjoj obali Maršala Tita svi drugi srednjovjekovni zidovi bili su ili porušeni ili pregrađeni. Zidine su dobile širinu od 8 do 16 m i bile su pojačane velikim bastionima i to na sj.–ist. strani, polubastion Kaštel, bastion sv. Dimitrija (porušen u prošlom st., kod nove pošte), sv. Rok (za talijanske vladavine sužen je za cca 12 m), na jug.–ist. strani bastion Moro (Drioli), bastion »Dječji park« i bastion »Citadela« (kod kompleksa sv. Dimitrija, na ulazu u Fošu). Na jug.–zap. strani nizali su se manje utvrđeni bastioni i kule »Pusterla« (kod hotela Zagreb), sv. Marija (u visini istoimene crkve), sv. Juraj, sv. Franjo (uz istoimeni samostan), te na uglu sv. Nikola (park drž. arhiva). Na sjev.–zap. strani je bio samo mali bastion između sv. Nikole i Kaštela, na kojem je bila podignuta tada djelomično oštećena bivša kasarna Financijske straže.

Bastion Moro i Dječji park bili su (na mjestu današnje industrijske škole) spojeni zidom u širini ostalih (porušen 1872. g.), tako da je jedina veza sa kopnom išla preko »Vrata od grada« (Kopnena vrata), koja su sagrađena po nacrtima već spomenutog Michela Sanmichelija. Vrata su do sedamdesetih godina imala debljinu ostalih zidina (cca 7 m). Na male mandrače, koji su ležali na sadašnjoj obali Maršala Tita, vodila su troja omanja vrata (Pusterla, Balota i Bekarija), a na staroj obali (današnja Radnička obala) bila su vrata: Lančana (kod Kaštela), sv. Dimitrija, Lučka (Marina) kod sv. Krševana i sv. Roka kod napuštene istoimene crkvice. Vrata, koja vežu grad sa mostom, otvorena su 1927. god.« (Oštrić). Ovo su uže gradske utvrde, njima se pridružuju vanjske, i to neposredno nasuprot gradu, a od njega odijeljena jarkom (Foša) jako utvrđena Tvrđava (Forte), koja je potpuno zatvarala prilaz gradu.

Dugi vremenski period od 15. do 18. st. nije bio sklon Zadru, a sve ono, što se zbiva poslije toga, nije bolje. Interesi, koji se nad njim lome, izmjena vlasti i gospodara, unutrašnje borbe, prigušene i suzbijane težnje, to je atmosfera, u kojoj grad živi.

Borbe s Turcima, koji su imali svoja uporišta u neposrednoj blizini grada i protjerivanje Turaka zauzima razdoblje sve do 1718. g. Slabljenje Venecije i njen pad do 1797. g. Dolazak Austrije i njenih guvernera, koji suzbijaju sve narodne težnje, što ih grad još nosi u sebi, razdoblje do 1805. g. Tada pada austrijska vlast i dolazi Francuska, skopčana sa naseljavanjem talijanskih činovnika i potalijančivanjem Zadra. Odlazak Francuza i ponovni dolazak Austrijanaca do 1813. g. Nestanak Austrije i dolazak talijanske okupacije od 1918. g., da bi i ona nestala, te u ratu taj grad konačno bio izvrgnut najtežem rušenju u svojoj historiji. Konačno je 1945. g. u obliku razvalina pripojen svojoj rođenoj zemlji Hrvatskoj, a time i novoj Jugoslaviji.

Razmotrimo još ukratko, kako je izgledao Zadar prije svog zadnjeg katastrofalnog rušenja. Sve smjene tuđinskih vlasti i njihove vladavine nisu naravno pridonijele njegovu uzdizanju, već naprotiv stagnaciji i propadanju njegova urbanističkog lika. Vojske, kasarne, vojni guverneri i činovnici dominiraju njegovim životom i sadržajem.

Značajniji je događaj za grad u urbanističkom pogledu rušenje njegovih bedema duž čitave jugozapadne obale, nasipavanje i izgradnja toga obalnog pojasa. Taj je zahvat izvršila Austrija u slavu posjete Franje Josipa Zadru u drugoj polovici 19. st. Izgradnja je izvršena u obliku visokih glomaznih zgrada, koje su se nizale duž obale i svojim volumenima grubo se nametnule gradu, utukle ga i podredile. U tupom vojničkom redu nanizane duž obale, ove su zgrade zaklonile grad od mora, tako, da su njegovi dotadašnji akcenti iščezli ili pak ostali potpuno podređeni. Obezvrijeđena je njegova silhueta, nestala je njegova historijska slika sa mora, a u njenu zamjenu pojavile su se grdosije, zaodjenute u mrtvorođenu arhitekturu, bez ikakve veze s primorjem, službenim, hladnim i bezidejnim eklekticizmom. (Sv. Dimitar, hoteli i dr.) (Sl. 7).

U unutrašnjosti grada Austrija je ostavila poseban trag izgradnjom velike zgrade suda i sudskih zatvora.

Šta se zbiva još sa Zadrom za vrijeme talijanske okupacije do 1944. g.? U njegovu urbanističku strukturu unose se sada još armirano-betonske stambene kasarne, pomodno nakazni arhitektonski objekti kinematografa, varijetea i sl., na bedemima se izgrađuju visoke stambene kasarne, dograđuju se vojne kasarne i sl. Zgrade su loše locirane i imaju pretencioznu režimsku spoljašnost. Sa gradom se postupa kao sa kolonijalnim objektom, on živi umjetno podržavan, u njemu se razvija krijumčarenje, »velegradski život« udešen za vojsku i t. d. To je slika njegove urbanističke deklinacije prije katastrofe.

Već smo govorili o upornosti, kojom se gradovi kroz svoj vijek po pretrpljenim katastrofama ponovo dižu i oporavljaju. No život grada nije vječan. Grad se rađa, cvate, opada i umire. Mnogi gradovi antičkog svijeta, Srednjeg vijeka, pa i kasnijih epoha počivaju danas pred našim očima mrtvi, bilo to u ruševinama ili ne, otvoreno ili prikriveno, oni su uginuli bez nade, da će ikad još život ključati u njihovim ulicama. Gospodarski i društveni uvjeti, koji su ih rodili i hranili, nestali su ili su se toliko izmijenili na njihovu štetu, da njihov opstanak više nikoga ne zanima, oni postaju suvišni. Tada više ni prvobitni prirodni uvjeti, koji su bili važni pri njihovu rađanju i životu, nedostaju, jer im nema društvenih uvjeta. To nije slučaj sa Zadrom, koji je,istina, doživio svoju materijalnu katastrofu, ali iako je grad stradao, ključanje novog života osjeća se na svakom koraku. To nije drugačije ni moglo biti, jer je grad opet došao u sastav svoje zemlje, i to u fazi njena podizanja na vlastite noge, njene svestrane izgradnje.

II.

Međutim, mi se ne ćemo ovdje baviti kompleksom ekonomskih i organizacijskih pitanja oko podizanja grada. Zanima nas ovdje urbanističko i oblikovno pitanje, kako izgraditi grad. S obzirom na neposredno podizanje grada ovo je pitanje aktuelno i vrlo odgovorno.

Pitanje je bilo postavljeno jugoslavenskim arhitektima preko spomenutog javnog natječaja za idejnu regulacijsku osnovu teritorija grada Zadra na poluotoku, što ga je raspisao Narodni odbor grada.

Radi bolje orijentacije ponovit ćemo ovdje glavne opće smjernice raspisa ovoga natječaja, jer su one služile kao direktiva natjecateljima i jer je u njima sumarno označena problematika.

Regulacijskom osnovom potrebno je obuhvatiti površine grada, koje su danas zbog bombardiranja i rušenja ostale, slobodno te principijelno riješiti problem asanacije postojećeg dijela grada tako, da sve zajedno predstavlja organsku urbanističku i arhitektonsku cjelinu.

Razaranjem grada stvoren je niz problema, pa su nastale i nove mogućnosti za njihovo rješavanje. Grad je izgrađen na ravnoj platformi poluotoka pa je imao nekada svoje dominante, koje su ga karakterizirale i dale mu fizionomiju. Sve se to velikim dijelom izgubilo u XIX. stoljeću izgradnjom visoke zatvorene obalne fronte prema Zadarskom kanalu, kao i povišenjem unutarnje izgradnje. Dominante, koje su ostale pri razaranju pošteđene, danas su ne samo opet vidljive, nego i razgoljene. Postoje stoga različite mogućnosti za stvaranje novih arhitektonskih prostora, njihova isticanja odnosno zatvaranja. Otvoren je tako i cijeli kompleks pitanja odnosa grada prema moru, koliko gledan sa samog mora, toliko i iz grada na more i na prirodne dominante okolice. U interno gradskim vizurama, kao i u panoramskim slikama potrebno je iskoristiti i potencirati estetsku vrijednost najznačajnijih historijskih spomenika, odnosno njihovih najvrednijih dijelova. S arhitektonsko-urbanističkog gledišta treba te objekte posebno istaknuti stvarajući im dolične okvire tako, da nova izgradnja bude u skladu ne samo s ovim spomenicima, već i sa značenjem dotične sredine.

Pri rješavanju potpuno razorenih dijelova grada, t. j. danas slobodnih površina, poželjno je, da se vodi računa o skromnim dimenzijama samog poluotoka i karakteru sačuvanog dijela grada pa da pri predviđanju novih ulica i trgova isti budu u proporciji s općim karakterom i mjerilom grada.

To isto vrijedi za građevne mase novoprojektiranih objekata, koje ne bi smjele smanjiti to opće mjerilo grada, a ukoliko bi po svom sadržaju bile prevelike, poželjno je, da se tako lociraju, da ne izazovu neuravnoteženost, odnosno da se raščlane i tako dovedu u sklad s okolinom.

Asanacija se može vršiti radikalnim uklanjanjem dvorišnih zgrada, smanjivanjem dubine izgradnje, snizavanjem visine objekata i t. d., a po potrebi i uklanjanjem čitavih postojećih blokova zgrada. Osnovni cilj asanacije je dobivanje zračnijih i svjetlijih prostora grada. S konzervatorskog gledišta treba respektirati objekte, koji su historijske, kulturne i umjetničke vrijednosti i kao takvi pod zaštitom zakona. (Objekti su u nacrtu 1 : 1000 omeđeni debljom linijom i posebno navđeni u opisu »Građevna, historička i estetska vrijednost objekata«).

Pri rješavanju okoline tih objekata treba voditi računa o činjenici, da neki od njih ne bi mogli biti izolirani i tretirani kao slobodno stojeći objekti, jer već pri izgradnji nisu biti u nekim svojim dijelovima kao takvi ni zamišljeni ni obrađeni. Pri rješavanju novo izgrađenih prostora oko spomenika nije poželjno upadati u stilski historicizam, pa se daje puna sloboda u primjeni savremenih principa i oblika građenja uz jedino ograničenje, da prostori budu harmonično proporcionirani, da novi objekti ne dođu u sukob sa starima ili da se ne bi umanjila historijska, kulturna i estetska vrijednost samog spomenika.

Kod sačuvanih starih ulica i trgova poželjno je da se uklone sve kasnije nastale nezgrapnosti u obliku raznih dogradnja i prigradnja, te da se na taj način sačuva i uspostavi biljeg onog doba, kada su ti prostori, odnosno građevni objekti nastali. Kod toga se ne misli na uklanjanje objekata kasnije izgrađenih pa i onih sasvim modernih, ukoliko su dobro usklađeni s okolinom. U opisu »Građevna, historijska i estetska vrijednost objekata« opisani su pojedini objekti, naročito oni važniji, i date principijelne smjernice za pojedinačne slučajeve.

Kod rješavanja kolnog prometa poželjno je da se osigura stalno snabdijevanje grada samo u najpotrebnijem opsegu imajući pritom na umu, da se veliki dio prometnih

potreba može riješiti u za to posebno određenim satovima. Autobusni i teretni saobraćaj mora biti tako riješen, da se može odvijati, a da ipak samo minimalno ulazi u izgrađeni dio grada, t. j. da ne smeta prometu pješaka.

Putničko–teretnim pristaništem treba smatrati svu obalu od uvale Jazine do svjetionika na ulazu u luku, te u ovom pojasu treba osigurati dvosmjernu kolnu cirkulaciju. Isključeno je ulaženje željezničkog pripojenja na ovu obalu. Pri rješavanju treba imati na umu veliki lučki osobni promet i ograničeni teretni promet.

Ostavlja se puna sloboda projektiranja zatvorenog ili otvorenog kanala između uvale Foše i gradske luke te isto takvog kanala ispred vanjskih bedema kod uvale Jazine.

Nadalje je potrebno riješiti i problem gradskog zelenila kako javnog, tako i privatnog, uključujući ovamo povećavanje postojećih i stvaranje novih grupacija zelenila te određivanja njegove namjene.

Natjecateljima se skreće pažnja na to, da pri projektiranju vode računa o mogućnostima izvršivanja. Asanacija postojećih dijelova grada, kao i izgradnja novih objekata može se pretpostaviti samo kroz duži vremenski period, pa se ta okolnost mora uzeti u obzir.

Kod prijedloga, kojima se predviđa uklanjanje danas još građevno vrijednih, ali estetski ili po lokaciji slabih objekata, treba nastojati, da se u izvršivanju osigura mogućnost funkcioniranja postojećih zgrada za još nekoliko decenija. Zbog toga treba nastojati, da se prijedlozi mogu ostvarivati u vremenskim etapama, i to tako, da u etapama ne nastanu nakazne slike ili apsurdne situacije.

Sugestije za otvaranje ili zatvaranje pogleda na važnije objekte ili dijelove grada ovdje su potanje označene s razloga, da se projektanti ne bi sputavali i previše usmjerivali ili pak da ne nastanu nesporazumi. Raspisivač smatra, da je za stjecanje prostornih predodžbi i za donošenje prijedloga potrebno da projektanti prouče stanje na terenu te se tako sažive s milieuom i njegovim mogućnostima.

III

Po ovim se smjernicama razvijao natječaj i na njega su se odazvali naši arhitekti–urbanisti. Natječaj je donio vrijedne i zanimljive rezultate. Bilo je važno, da se na postavljena pitanja dobiju odgovori sa raznih stajališta, da bi se upotpunila slika urbanističkih mogućnosti, koje nam se pružaju u Zadru. To je i glavna prednost takvih natječaja, i zadarski je u tome imao uspjeha. S druge strane, skoro je neizbježivo kod takvih natječaja, da se njima ne dobiva jedan i konačni plan, već je u tu svrhu potrebno uložiti još jedan napor. No i postepeno približavanje cilju velik je korak naprijed, jer su natjecatelji osvijetlili mnoga pitanja, tako da je njihova rješenja moguće bilo usporediti i rasčistiti mišljenja. Ocjenjivački sud je rezimirao rezultate ovoga konkursa, te je pri tome i sam zauzeo određeno stajalište. Natječajni radovi i ovi zaključci su cjelina, koja nam u ovoj etapi rada predstavlja osnovu, s koje se može poći dalje. Ovdje dalje razložit ćemo neke stavove i važnije radnje i usporediti neka značajnija rješenja.

Žiri je ustanovio, da tri najbolja od prispjelih radova rješavaju različite probleme s podjednakim uspjehom, te je na temelju toga zaključio, da se na prvom mjestu, s jednakom nagradom nagrade radovi:

1. rad ing. Berislava Kalođere i saradnika ing. Jerka Marasovića, ing. Volge Mijač, ing. Mirjane Marasović sa konzultantom arh. Budimirom Pervanom.

2. rad ing. arh. Bruna Milića, ing. arh. Miroslava Kollenza sa saradnicima Bercom Brankom, Horvatom Radovanom, Kunkerom Dominikom sve stud. arh., Milić Željkom, Skunca Katicom, aps. arh.

3. rad grupe Urbanističkog instituta NRH ing. arh. Ivanovića Vlade, ing. arh. Mišćevića Radovana, ing. arh. Petrovića Branka i ing. arh. Vasiljevića Branka, sa saradnicima Barbarićem Ivanom, Franićem Veljkom, Kovačićem Franjom, ing. Vasiljević Nadom i Zukanovićem Hasanom.

Uz ova tri jednako nagrađena rada otkupljeni su još radovi:

1. ing. arh. Tankreda Lubynskog, ing. arh. Zlatka Furjanića, ing. arh. Beate Šajnović, ing. arh. Valerije Leskovar–Šverer.

2. arh. Mate Bajlona, arh. Branislava Milenkovića.

3. arh. Jovanovića Dragoljuba, arh. Mirkovića Branislava sa saradnicima kand. arh. Jankovićem Ivanom i arh. Velisavljevićem Zorislavom.

Ocjenjivački sud radio je u sastavu: akad. Krsto Hegedušić, tajnik VII. odjela Jugosl. akad. znanosti i umjetnosti; Ante Sorić, predsjednik Narodnog odbora gradske općine Zadar; Zvonimir Tičina, potpredsjednik NOG Zadar; prof. arh. Mladen Kauzlarić, dop. čl. Jugosl. akad.; Grga Oštrić, konzervator grada Zadra; prof. arh. Josip Seissel, dop. čl. Jugosl. akad.; prof. arh. Andrija Mohorovičić, predstavnik Tehničkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu; prof. arh. Juraj Denzler, predstavnik Društva arhitekata Zagreb; arh. Stjepan Hribar. Članovi zamjenici ocjenjivačkog suda bili su: prof. arh. Alfred Albini i arh. Lavoslav Horvat. Izvjestitelji: arh. Miro Begović i arh. Slavko Šimatić.

Osnovni zahtjev, koji moramo postaviti na buduću izgradnju grada jest taj, da se njome postigne usklađena uravnotežena gradska cjelina. Ova će se manifestirati u nesmetanom odvijanju života, u skladnoj općoj dispoziciji i odnosu izgrađenog i neizgrađenog prostora, u pravilnoj razdiobi i odmjerivanju građevnih volumena, što sve daje određeno mjerilo gradu, koje mora biti usklađeno sa postojećim sačuvanim objektima i njegovim historijskim monumentima. Svim time treba konačno uspostaviti i postići ponovo zdravi, plemeniti profil grada.

Normalno odvijanje života ne trpi mrtvih, pustih gradskih predjela, ili takvih, na kojima ima posla samo izuzetno mali broj ljudi. Ako izvršimo lokaciju objekata tako, da nastanu zatvoreni krugovi, javnih građevina kao muzeja, biblioteka, galerija i sl. tada će takva grupacija većim dijelom dana biti relativno mrtva, a sasvim će opustjeti navečer, i taj će dio grada biti odrezan od života. To nije povoljno, naprotiv, javne građevine treba uklopiti u život, porazmjestiti ih tako, da one oplemene gradsko tkivo kao cjelinu, a ne da se od njega izoliraju. To isto će nastati, ako grupiramo hotele na jednom dijelu grada, pa izazovemo pretjeranu diobu u hotelske i normalne gradske stanovnike. Prema tome u pogledu smještaja javnih objekata preuzelo se kao osnovno gledište »da se izbjegavaju prevelike grupacije sličnih sadržaja, koje bi bile na štetu pulziranja života u pojedinim predjelima tog specifičnog primorskog grada. Naprotiv javne objekte treba tako porazmjestiti na području poluotoka, da svaki predio grada ima svoj privlačni sadržaj«.

Sa gornjim je pitanjem povezano, u kompozicijskom pogledu, još osjetljivije pitanje – dimenzioniranja gradskih slobodnih prostora, trgova i ulica. Baš u tom pogledu bio je natječaj od naročite koristi, jer nam je omogućio, da se uoče i zauzmu stavovi prema tom pitanju. Znamo, da arhitektonski spomenici Srednjeg vijeka ne podnose oko sebe velikih slobodnih prostora. Njihovo djelovanje je zamišljeno na relativno male udaljenosti, što se naročito odnosi na romaničke i gotičke katedrale.

Imamo mnogo primjera iz XIX. st. kad su se u namjeri da se potencira njihovo djelovanje pročistile i uklonile zgrade iz njihove blizine, tako da su se našli na mnogo većim trgovima nego izvorno, te su se odavle na njih pružale nove vizure. Kasnije se uvidjelo, da se tim njihovom djelovanju nije koristilo, već naprotiv škodilo. Umjesto da se uvećaju, one su se umanjile i izgubile na monumentalnosti. No tada je već bilo prekasno, jer su originalni okviri nestali, a nisu se više mogli ponovno stvoriti. Nažalost, za takav krivi zahvat nam je primjer Kaptolski trg sa zagrebačkom katedralom. Sa njega su se uklonile kule i pregradno zide, srušila stara vijećnica i katedrala široko otvorila pogledu. Prije je Kaptolski trg predstavljao predvorje, u kojem se posjetilac smirio, i to je bila priprema za doživljaj katedrale. Ona je od trga bila odijeljena još jednom pregradom, pa je trebalo proći još i nju, da bi se došlo podno same crkve, i sad je njeno djelovanje bilo dovedeno do maksimuma. Preinakom trga razgoličena je katedrala, a u djelovanje su se upleli još potpuno strani elementi sada vidljivi zbog uklanjanja starih fronta trga, što je sve prouzrokovalo nemir i nesklad. Dalji korak obezvrijeđenju ovog ansambla je »restauracija« same katedrale, o čemu ne treba dalje govoriti. Ovaj nam primjer nažalost mora i dalje služiti. Viktor Kovačić izradio je bio 1910. g. regulacijsku osnovu za Kaptol i Dolac, kojom je pokazao, kako bi se, relativno čednim sredstvima, ponovo umirilo i uskladilo djelovanje tih historičkih predjela. On je obnovio samo ono najnužnije, a u cjelosti je tražio i nalazio savremena sredstva rješavanja i uspostavio ambijente nužne za djelovanje historijskih dominanata. Znamo, da je tadašnje tupo i okrutno društvo ignoriralo osnovu ovog našeg velikog arhtitekta, te po birokratskoj liniji »rješavalo« problem. Tako je sagrađena nova tržnica, razorenom Kaptolu pridružio se je i razoreni Dolac. Sve to stoji pred nama u svojoj golotinji i služi na sramotu. Rana je tako duboka, da do danas još nitko nije uspio dati predlog za njeno izliječenje. Upropaštena je nepovratno jedna velika kulturna imovina.

Ovaj nam primjer govori mnogo i iz njega barem moramo izvući to, da ne možemo žmiriti pred historijskom odgovornosti i da se ovako ne mogu rješavati problemi, koji iziskuju punu pažnju, oprezan i mirni rad predanog stvaraoca.

Pitanje dimenzioniranja gradskih prostora bilo je osjetljiva strana i zadarskog natječaja. U prilog manjih gradskih prostora govori nam, kako vidimo historija, ali ovdje i mediteranska klima i način života. Možemo reći, da za veće prostore govori naše doba; kad stvaramo danas novo, tada volimo prostranstva, a smetaju nas skučeni prostori. Navikli smo na otvorene perspektive i slobodnije preglednosti nad cjelinom. Vidimo iz svega, da će se odmjera dimenzije trgova i vizura u Zadru morati vršiti vrlo oprezno. Tamo, gdje nas historijski objekat veže, učinit ćemo ono, što je njegovu djelovanju najpovoljnije, a da u općenitosti i na mjestima, gdje je to zgodno, omogućimo i dublje vizure. Natječajni radovi kružaju nam cijelu skalu takvih pokušaja. (Sl. 8, 9, 10).

Ocjenjujući dalje elemente odlučne za cjelinu grada, dolazimo do pitanja veličine gradskih volumena i s tim u vezi oblikovanja silhuete grada. Radi se ovdje o dimenzioniranju prosječnog volumena gradske stambene kuće i o izuzetnim volumenima javnih građevina.

U prosječnoj visini stambenih objekata najbolje radnje natječaja ne razlikuju se bitno, kvadratura stambenih prostora buduće izgradnje kreće se od 90.000 do 125.000 m², a visina izgradnje usvaja se prosječno kao trokatna, sa mjestimično nižim objektima, a izuzetno objektima na četiri kata. To nam se čini logičnim rezultatom ocjene mogućnosti, koje nam pruža poluotok, uz pretpostavku, da težimo postići sliku grada, a ne malog mjesta. Ta visina omogućuje nam ujedno, da sačuvamo djelovanje historijskih dominanta.

Dok se tako u pogledu visine stambene izgradnje stajališta natjecatelja poklapaju, ona se razilaze s obzirom na horizontalnu provedbu ove izgradnje. Nećemo govoriti o onima, koji su u cijelosti primijenili zatvorenu blokovsku izgradnju, jer je to i suviše zastarjeli nehigijenski način građenja, koji danas ne možemo usvojiti. Mnogi su natjecatelji uočili prednosti, koje nam daje slobodnija izgradnja, u kojoj se izmijenjuju meandri i nizovi, čineći ugodne unutrašnje prostore, slične onima, koje smo vidjeli u historiji, kad je Zadar još bio zeleni grad. No neki su otišli i predaleko u tome, tako da izgradnja, koju predlažu, više nema potrebne kohezije, već se raspada u pojedine elemente, što ne bismo smjeli dopustiti. Preporučuje se izmjenjivanje izgradnje sa zelenilom, no sve provedeno tako, da se zadrži i poštuje historijska ulična mreža.

To se može postići rubnim ogradama, različitim nivoima vrtova i sl. Ne može se u Zadru preporučiti nikakav ekstremni način izgradnje, kaošto bi bila primjena isključivo zatvorenih blokova, ili nizova, jer bi to bilo u suprotnosti sa specifičnim uvjetima ovog historijskog grada. Svako šematično ponavljanje jednog elementa dovodi do tipizacije, koju ovdje ne možemo primijeniti. Prema tome, objekte treba individualno rješavati i pritom izbjegavati ukočenost i tvrdoću u unutrašnjim gradskim slikama. (Sl. 11, 12).

Još se veće razlike pokazuju u veličinama i lociranju novih javnih građevina. Istina, program je u tome pogledu bio i nešto preobilan. Ovdje su dobro učinili oni projektanti, koji su poluotok oslobodili jednog manjeg dijela predviđenog sadržaja, te neke građevine smjestili na kopno.

Pregleda radi nabrojit ćemo ovdje potrebe i zahtjeve u vezi s javnim i društvenim objektima, kako ih je sadržavao raspis natječaja. Na poluotoku ili u njegovoj neposrednoj blizini trebalo je, bilo u postojećim, bilo u novim zgradama naći mjesta za ove javne ustanove

Kotarski N. O., N. O. općine grada Zadra, Okružni kotarski sud, Narodnu miliciju, poštu, Lučku kapetaniju, lučku pilotarnicu, Brodarski ured, prometni servis, robnu kuću, tržnicu i ribarnicu, Narodnu banku, hotele, kavane i restauracije, ambulante, školsku polikliniku, školsko kupalište i menzu, dječje jaslice i obdaništa, osmoljetku i gimnaziju, zanatsku školu, učiteljsku školu, muzičku školu, institut filozofskog fakulteta, gradski muzej, prirodoslovni muzej, arheološki muzej, etnografski muzej, državni arhiv, naučnu biblioteku, galeriju umjetnina, muzej srednjovjekovne umjetnosti, konzervatorski zavod, institut Jug. akad. znanosti i umjetnosti, muzej oružja, narodno kazalište, kinematograf, koncertnu dvoranu i fiskulturnu dvoranu.

Taj vrlo bogat sadržaj zapremit će znatne površine gradskog zemljišta na poluotoku, t. j. centra grada. Neke će od tih građevina ispoljiti i velike volumene, koji se lako nametnu i prevladaju u unutrašnjoj slici grada, tako, da bi deklasirali njegove historijske dominante. Dobro su stoga učinili oni, koji su velike, nove gradske volumene locirali tako, da u unutrašnjim vizurama grada ne dolaze po mogućnosti u neposredni kontakt sa historijskim objektima, pa se ni u vanjskim vizurama ne nameću gradu.

Tu se susrećemo i s pitanjem nove izgradnje obalnog pojasa grada. Naveli smo mane, što ih je ovdje učinilo 19. st. i lako nam je zaključiti, da te mane ne smijemo ponoviti. Žiri je u tom pogledu donio ovaj za-

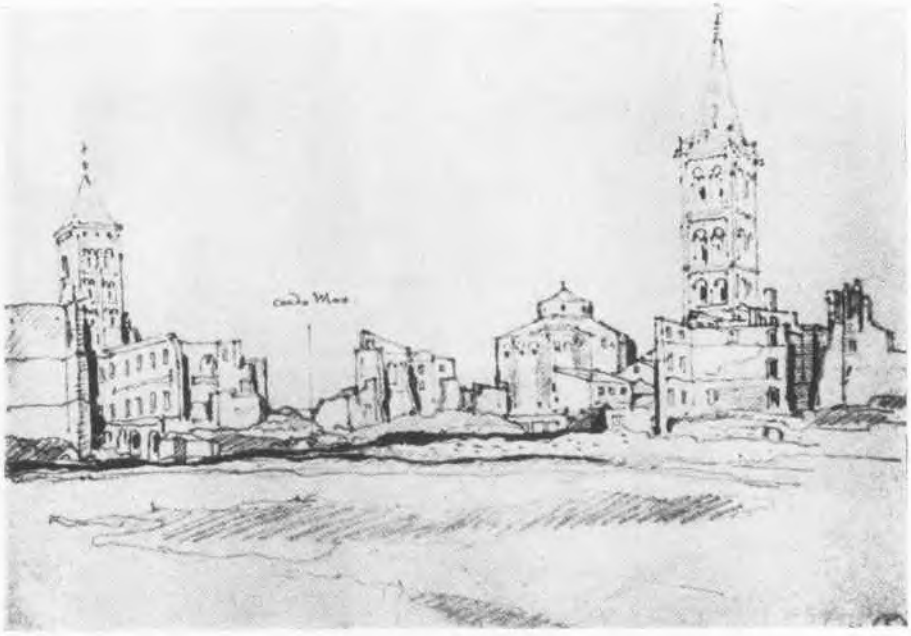
ključak: »Kategorički se odbija izvedba tvrdog okvira rubne izgradnje uz obalu, kojom bi se uništilo čuvanje vrijednih historičkih dominanta. U vezi s tim otklanja se apsolutno svaka zamisao izgradnje, kakva je bila prije rata na današnjoj obali Maršala Tita i na Istarskoj obali. Preporučuje se mirnom izgradnjom obalnog pojasa po mogućnosti ne visokih, horizontalno disponiranih zgrada evocirati nekadašnji tvrđavni karakter obodne konture grada . . . U koncipiranju obalnog pojasa objekti »Dimitar« i hotel »Zagreb« ne mogu nikako poslužiti kao mjerilo za definitivno određivanje građevnih masa i silhuete zapadne obale. Prema tome iz navedenih razloga potpuno nepoželjno je dovesti na obalni potez glomazne građevne mase bilo koje namjene«. (Sl. 13, 14, 15, 16, 17.)

Nastavimo li razmatranje pitanja uređenja rubnog – obalnog pojasa grada, nailazimo na problem uređenja gradskih bedema, koji su ostali većim dijelom sačuvani duž sjeveroistočne obale (Radničke obale), t. j. prema gradskoj luci. U vezi s tim ocjenjivački sud je konstatirao ovo: »U suštini svi vrijedni projekti respektiraju gradske zidine. Smatra se, da gradske zidine na sjeveroistočnoj strani grada, kao i na južnoj strani u predjelu Foše treba prikladnim elementima upotpuniti tako, da bude uspostavljen njihov kontinuitet. To s razloga, što one čine sastavni dio organizma čitavoga grada, radi čije obrane su bili izgrađeni, i koji se intenzivno razvijao u toku vjekova s obzirom na postojanje svog obrambenog obruča.

S tim u vezi trebalo bi odstraniti sve objekte, koji smetaju djelovanju tog tvrđavnog pojasa, kako to natjecatelji uglavnom i predlažu, a posebno s razloga, što ta utvrđenja daju određenu fizionomiju dijelu grada Zadra na poluotoku«.

U vezi s pitanjem gradskih zidina možemo se sada osvrnuti na jedan problem, koji na oko nije u direktnoj vezi s gradom na poluotoku: nasipanje uvale Jazina. S obzirom na širenje grada po kopnu, t. j. izvan poluotoka, kao i s obzirom na položaj nove željezničke stanice i buduće luke neki su natjecatelji potakli pitanje, ne će li se u budućnosti, t. j. po izgradnji tih novih sadržaja pomaknuti centar grada (srce grada) više u težište teritorija cjelokupnog novog Zadra, a to je predio uvala Jazine. Smatrajući, da će se to pomicanje središta zaista i dogoditi, ovi su projektanti, u nastojanju, da taj budući centar približe, koliko je god moguće bliže historijskom centru, došli do zaključka, da treba nasipati jedan dio zaljeva Jazine. Kao što je poznato, odmah poslije rata započelo se sa nasipanjem Jazine, pa je kasnije taj rad obustavljen. Prema ovim novim prijedlozima, to bi nasipanje trebalo nastaviti, tako, da bi kopno doprlo do samog ruba gradskih utvrda.

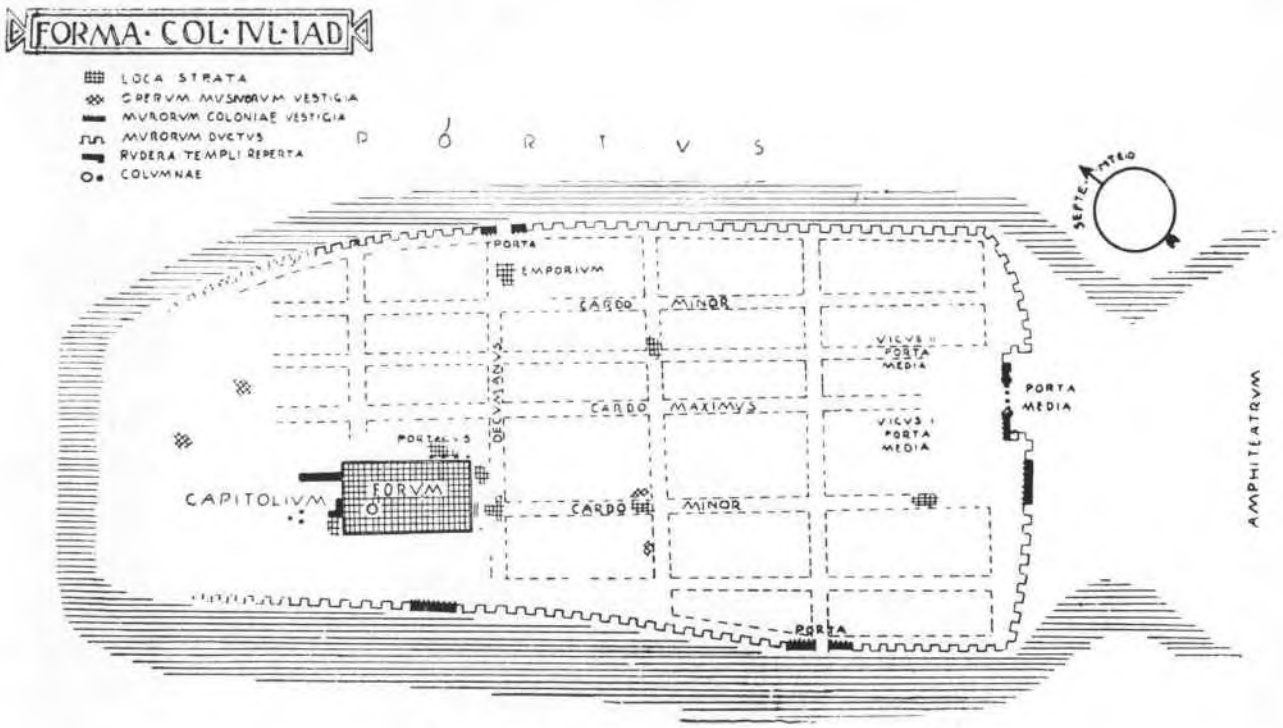
Tim prijedlozima je otvoreno osjetljivo pitanje odnosa između grada na poluotoku i kopna. U raspisu natječaja izneseno je mišljenje, da je rješavanje grada na poluotoku, s obzirom na konfiguraciju tla i historijsko značenje poluotoka u tolikoj mjeri cjelovito pitanje, da se može samostalno rješavati.



Sl. 1. Ruševine Zadra

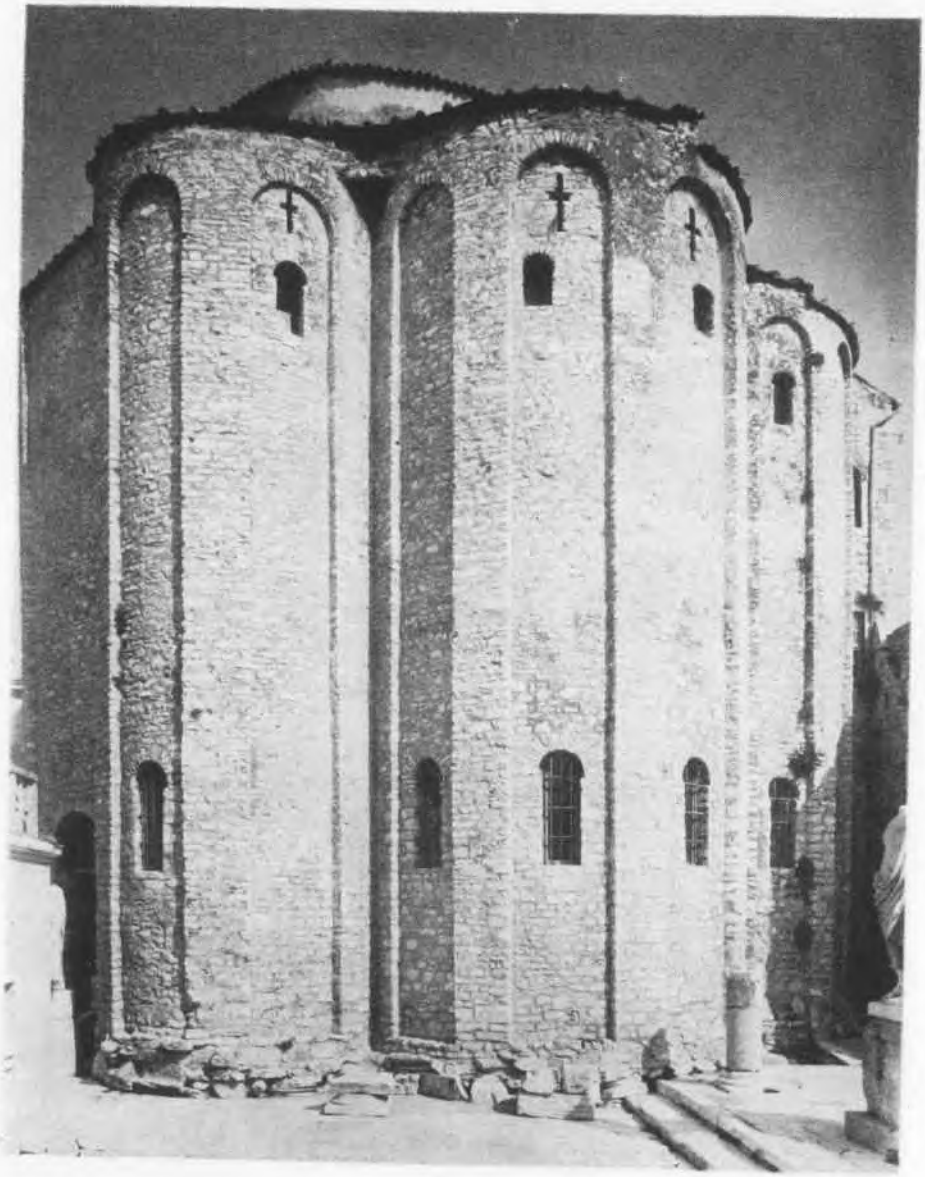
(Skica iz natječajne radnje 99066)

JADRANSKI INSTITUT



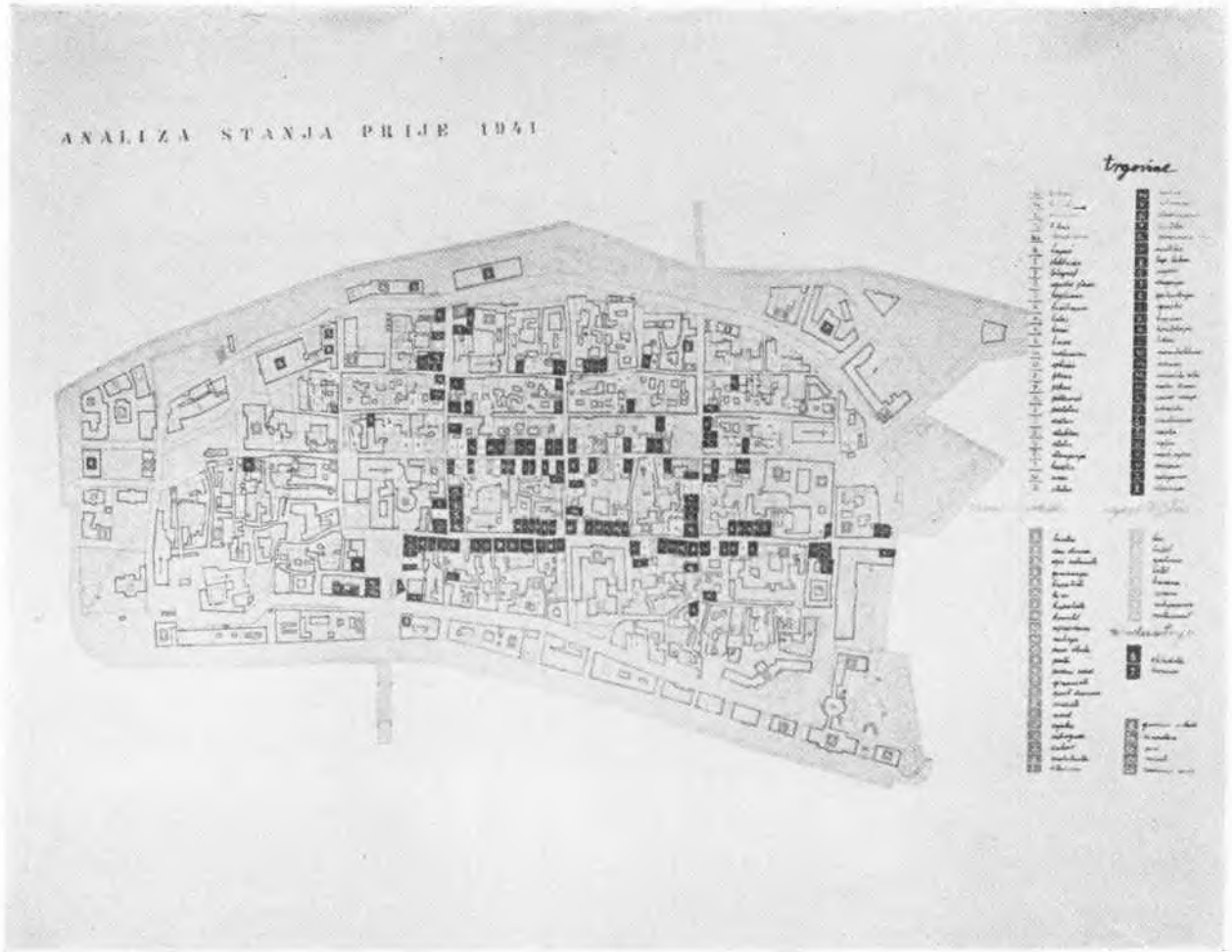
Sl. 2. Skica gradskog plana antičkog Zadra

(Iz »Izvještaja o arheološkim iskapanjima u Zadru Mate Suića. Ljetopis Jugosl. akademije«, knj. 55).

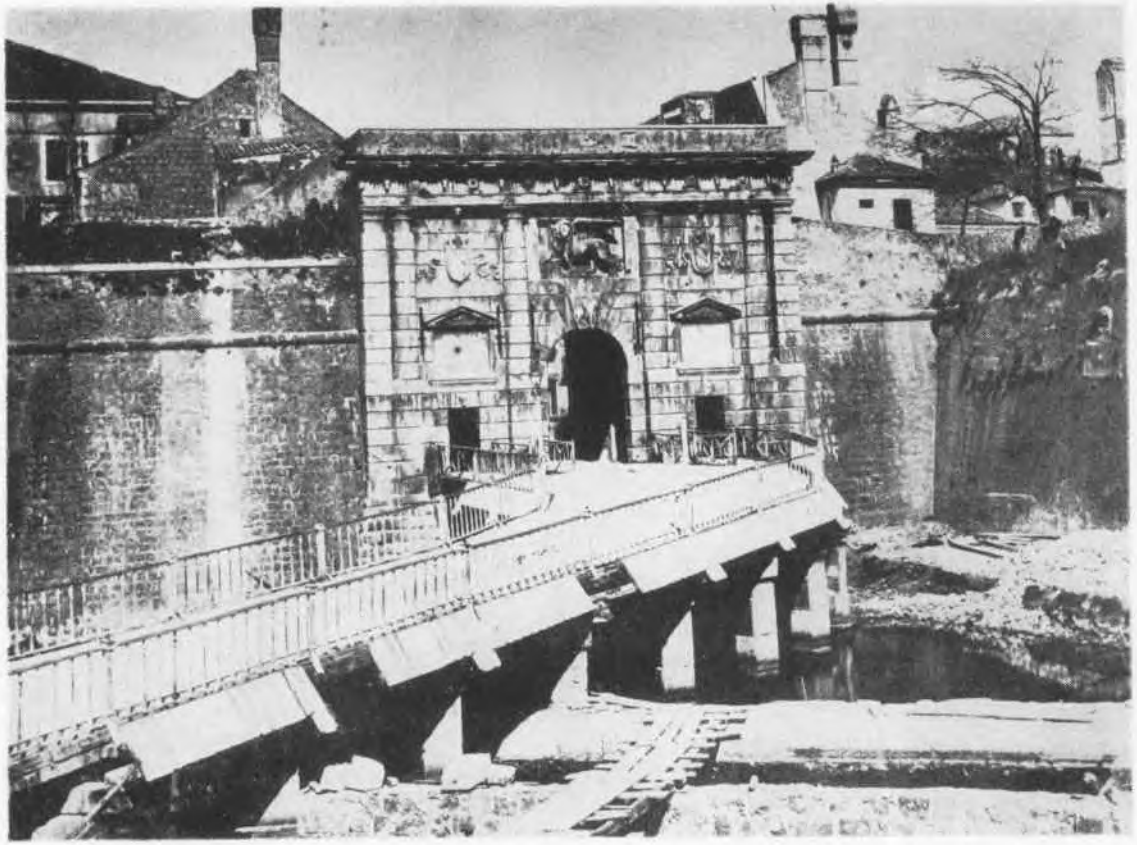


Sl. 3. Sv. Donat u Zadru

Foto: M. Grčević



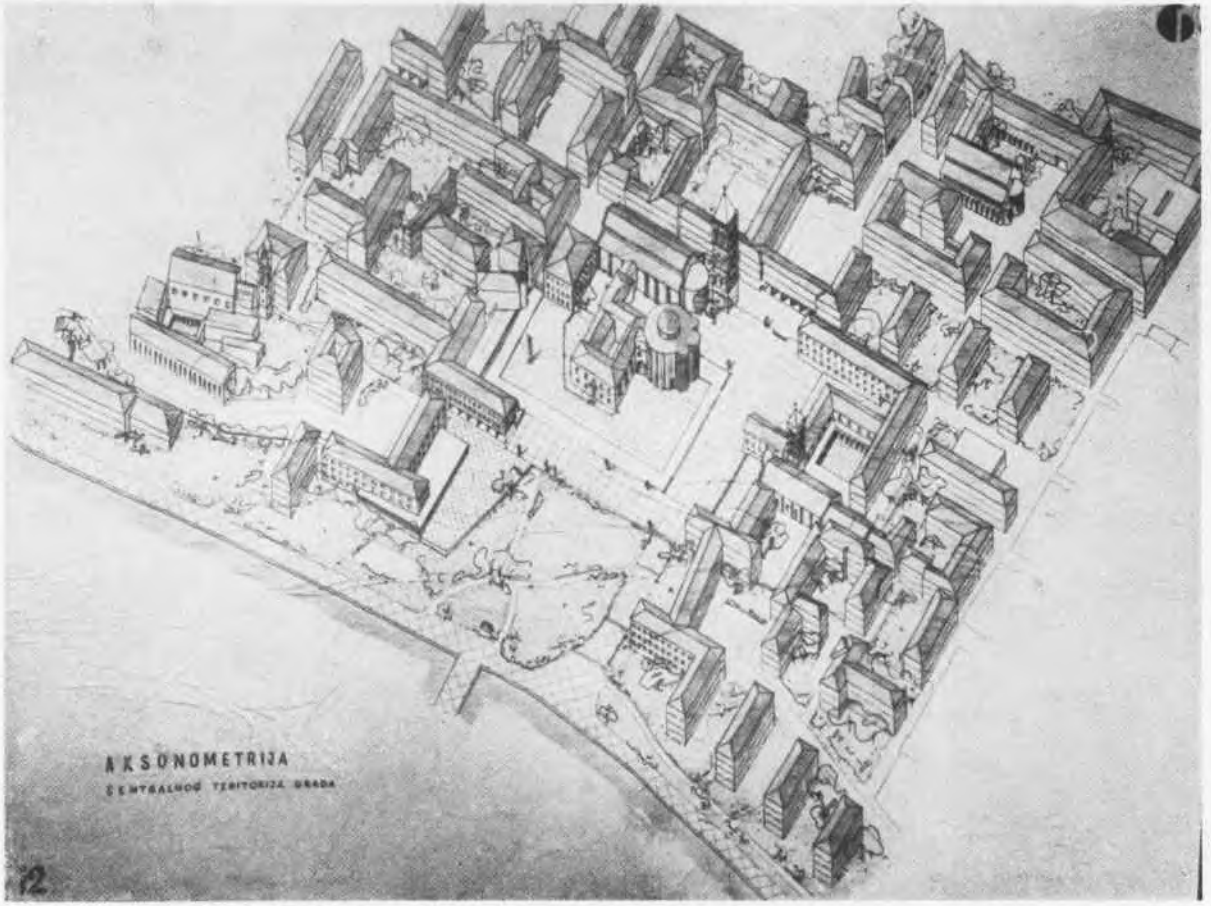
Sl. 5. Raspored trgovine i obrta na teritoriju poluotoka
(Natječajni elaborat: Milić-Kollenz)



Sl. 6. Kopnena vrata, dio mletačkih utvrda

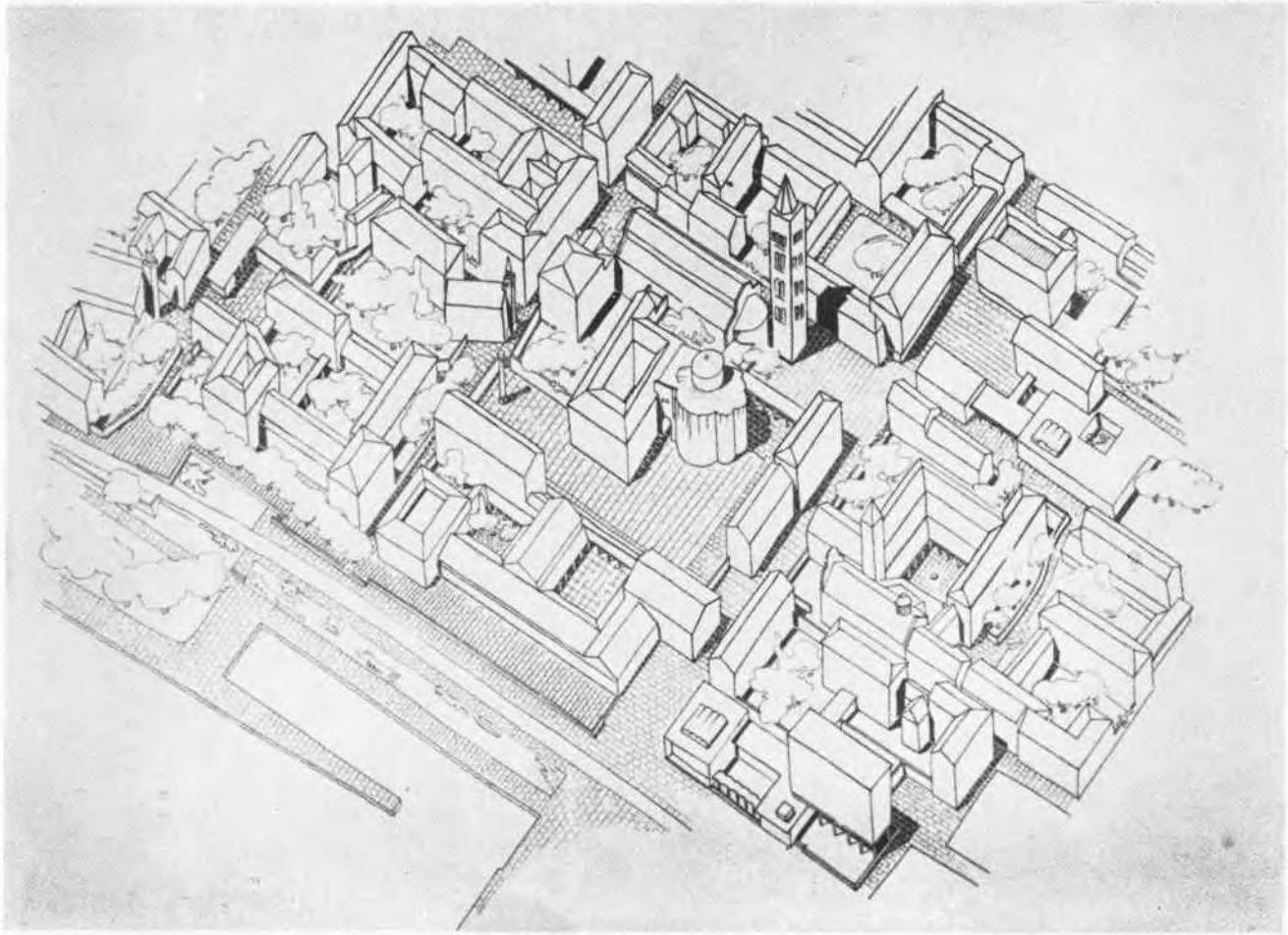


Sl. 7. Avionska snimka zadarskoga poluotoka prije 1941.



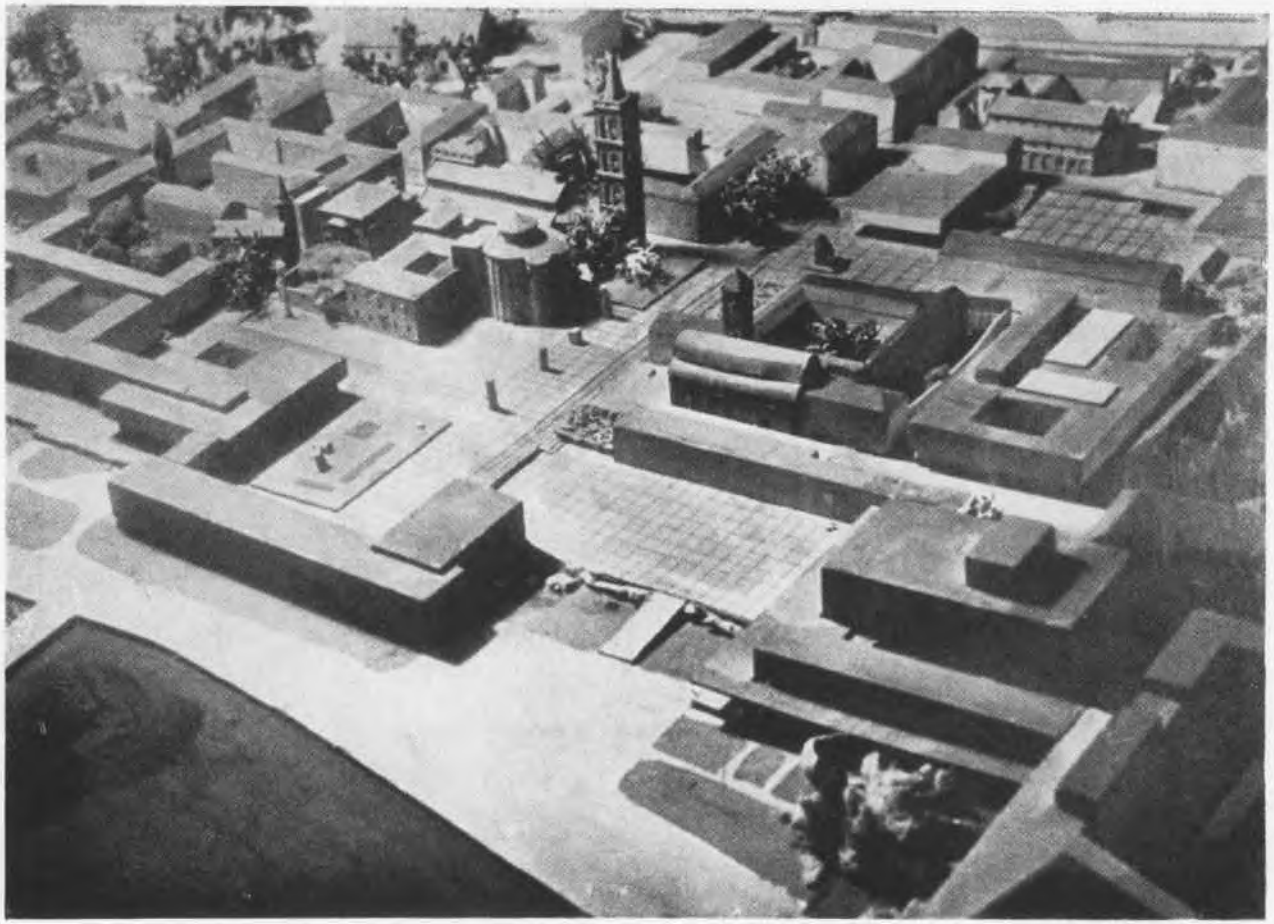
Sl. 8. Aksonometrija centralnog dijela grada i pogled na sv. Donat u novom ambijentu, sa mora
(Natječajna radnja motto 60006, odlteta)

Pokušaj širokog otvaranja aspekata s mora na sv. Donat, radikalno otvaranje na tom mjestu grada prema moru. No predložena prostornost je izvan mjerila primorskih gradova, pa tako i Zadra. Prekida se kontinuitet izgradnje, a smanjuje dojam samog sv. Donata. Unatoč neospornog sređivačkog nastojanja i čistoće plana, javljaju se mnoga ponavljanja istih i sličnih elemenata, što dovodi do monotonije.



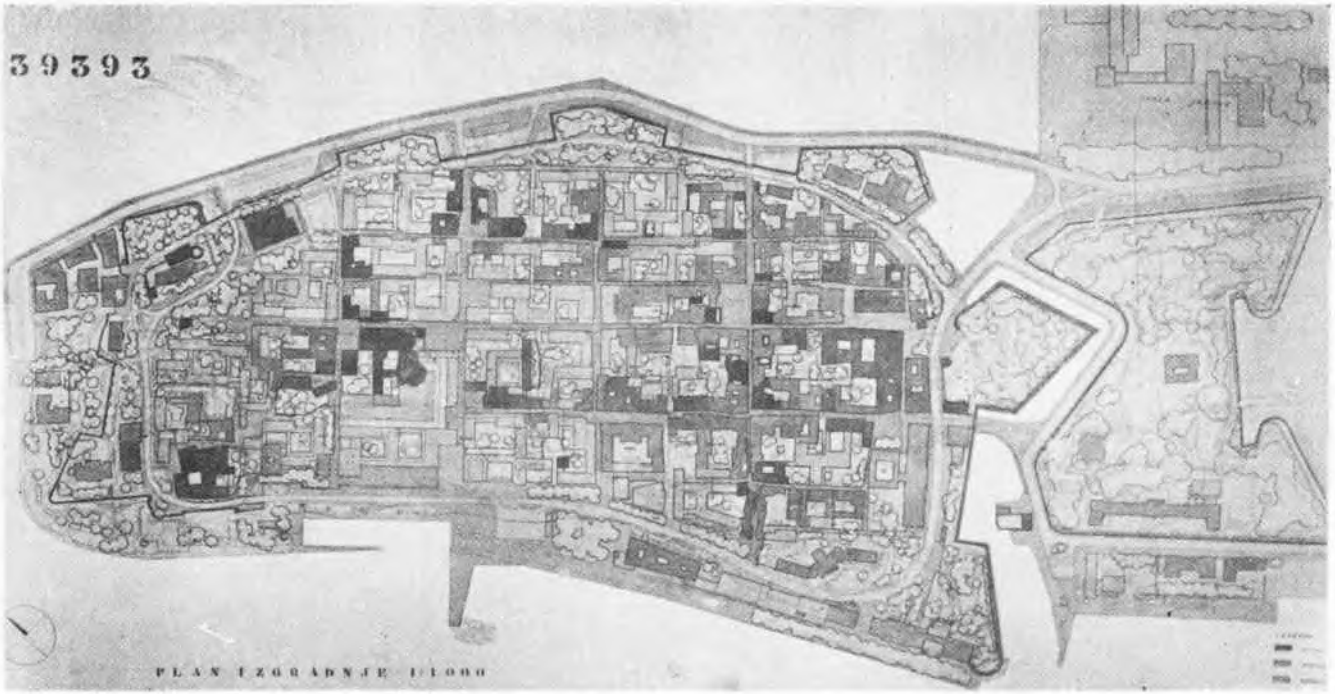
Sl. 9. Formiranje prostora oko sv. Donata i obrada centralnog dijela grada
(Natječajna radnja motto 60006, odšteta)

Ograničenim volumenima građevina i nevelikim javnim slobodnim prostorima pokazana je tendencija, da se ostane u granicama historičkog mjerila Zadra.



Sl. 10. Formiranje prostora oko sv. Donata i obrada centralnog dijela grada
(Natječajna radnja: Ivanović, Mišković, Petrović, Vasiljević)

Smionija odmjera slobodnih prostora i njihovo međusobno povezivanje u težnji za dobivanjem novih dojmova. Provedba ove zamisli otišla je u krajnost, gdje se sukobljava s mjerilom poluotoka i njegovih historičkih objekata.



Sl. 11. Regulacijski plan izgradnje poluotoka
(Natječajna radnja autorâ: Milić, Kollenz i suradnici)

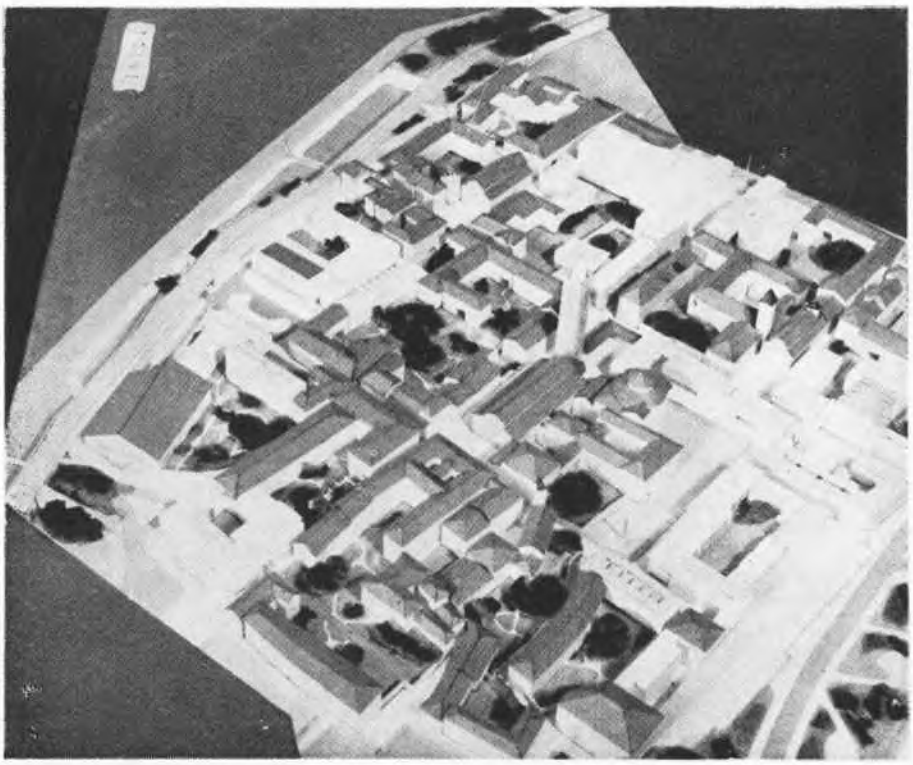
Nova izgradnja uspješno se nadovezuje na postojeće dijelove grada. Izbjegnute su disproporcije kako u dimenzijama slobodnih prostora tako i u volumenima objekata. Postignuta je prozračnost u cjelini, a sačuvana ipak homogenost gradskog organizma. Lijepo su studirani slobodni prostori unutar stambenih blokova i postignuta intimnost ambijenata. Požaliti je nestanak historijske slike predjela sjevero-istočnog Franjevačkog samostana. Pozitivan stav zauzet je i u obradi obalnog pojasa, kod čega je manje obrađena sjevero-zapadna obala. Ubacivanje mandraća na Obali Maršala Tita nepoželjan je, kao i prijedlog zasipavanja Jazina.



Sl. 12. Regulacijski plan izgradnje poluotoka

(Natječajna radnja autorâ: Ivanović, Mišćević, Petrović, Vasiljević i suradnici)

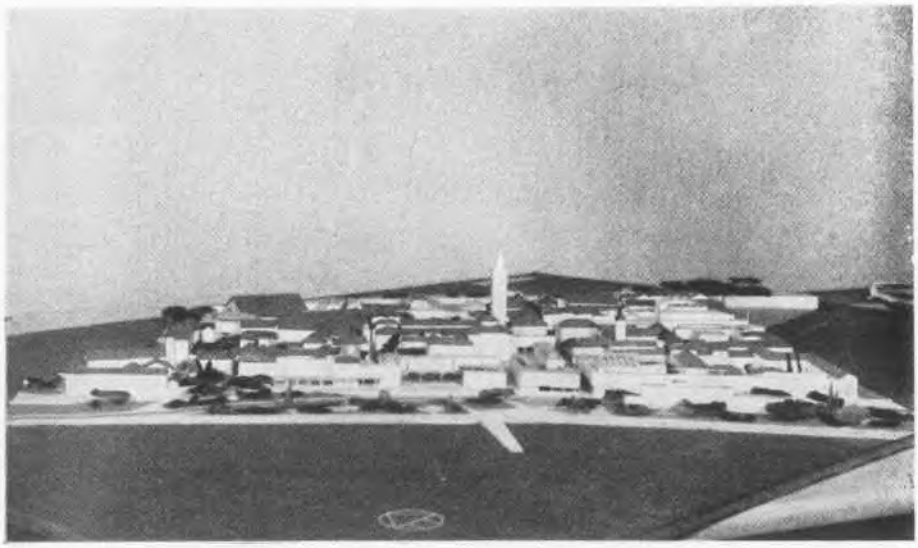
Opću uravnoteženost ovoga plana remete pretjerano dimenzionirani slobodni prostori u centralnom dijelu. Sa manje je uspjeha obrađen sjevero-istočni dio (iznad samostana sv. Franje), gdje je primijenjena izgradnja tipiziranih blokova. Uspješno je provedena izgradnja obalnog pojasa.



Sl. 13. Pozitivan stav pokazuje se i u zanimljivoj obradi obalnog pojasa grada

(Maketa natječajne radnje autorā: Kalodera i suradnici)

Najveća je pažnja u ovoj radnji posvećena oblikovanju ambijenata tipično primorskog karaktera. Sačuvane su historičke dominante, a ipak su traženi suvremeni ugođaji u pojedinostima. No kod toga se djelomice izgubila jasnoća i preglednost, koje daju odlučnije i snažnije linije.



Sl. 14.

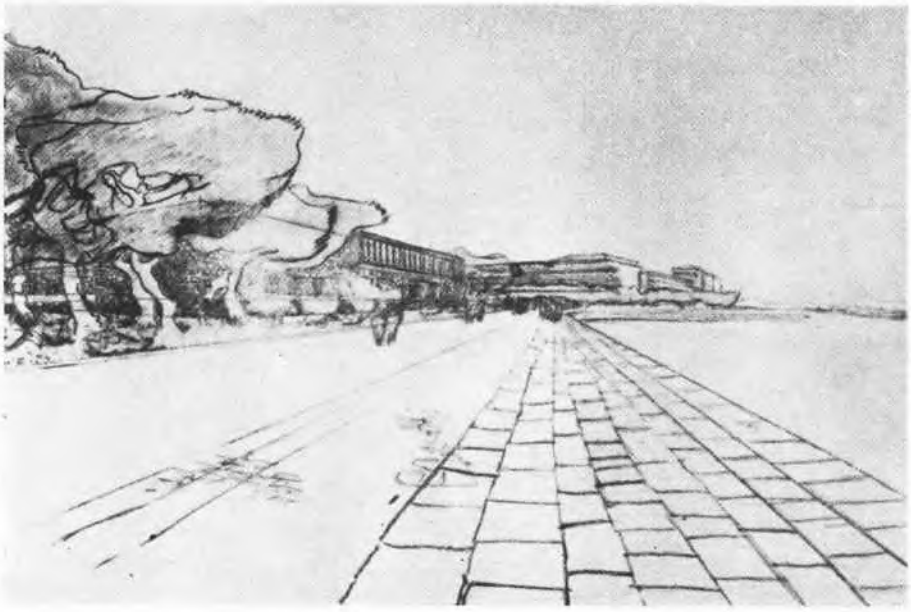
(Maketa natječajne radnje autora: Kalođera i suradnici)



Sl. 15.

(Natječajna radnja Milić-Kollenz)

Razmjerno niskim objektima uz obalu sačuvana je vidljivost historijskih dominanata, a manjim, otvorenim trgovima tražio se kontakt grada s morem.



Sl. 16. Perspektiva obale

(Natječajna radnja Ivanovič, Mišćevič, Petrovič, Vasiljevič)

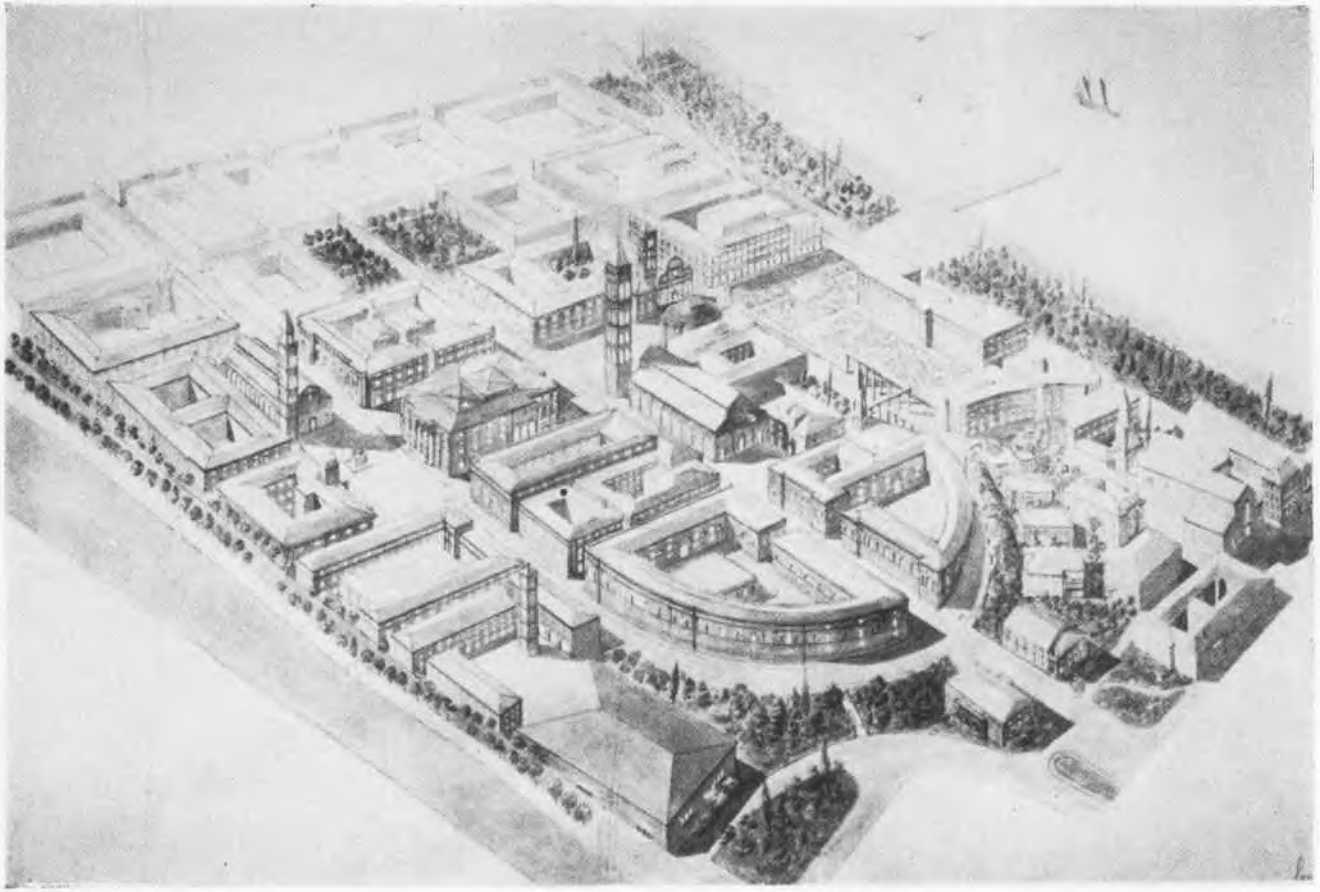
Stvaranjem horizontalno protegnutih meandera postignute su dinamične prostornosti, sačuvana vidljivost unutrašnjosti grada, a smionim linijama naglašen gradski karakter i povezan vanjski izgled grada u cjelinu.



Sl. 17. Perspektiva obalnog pojasa

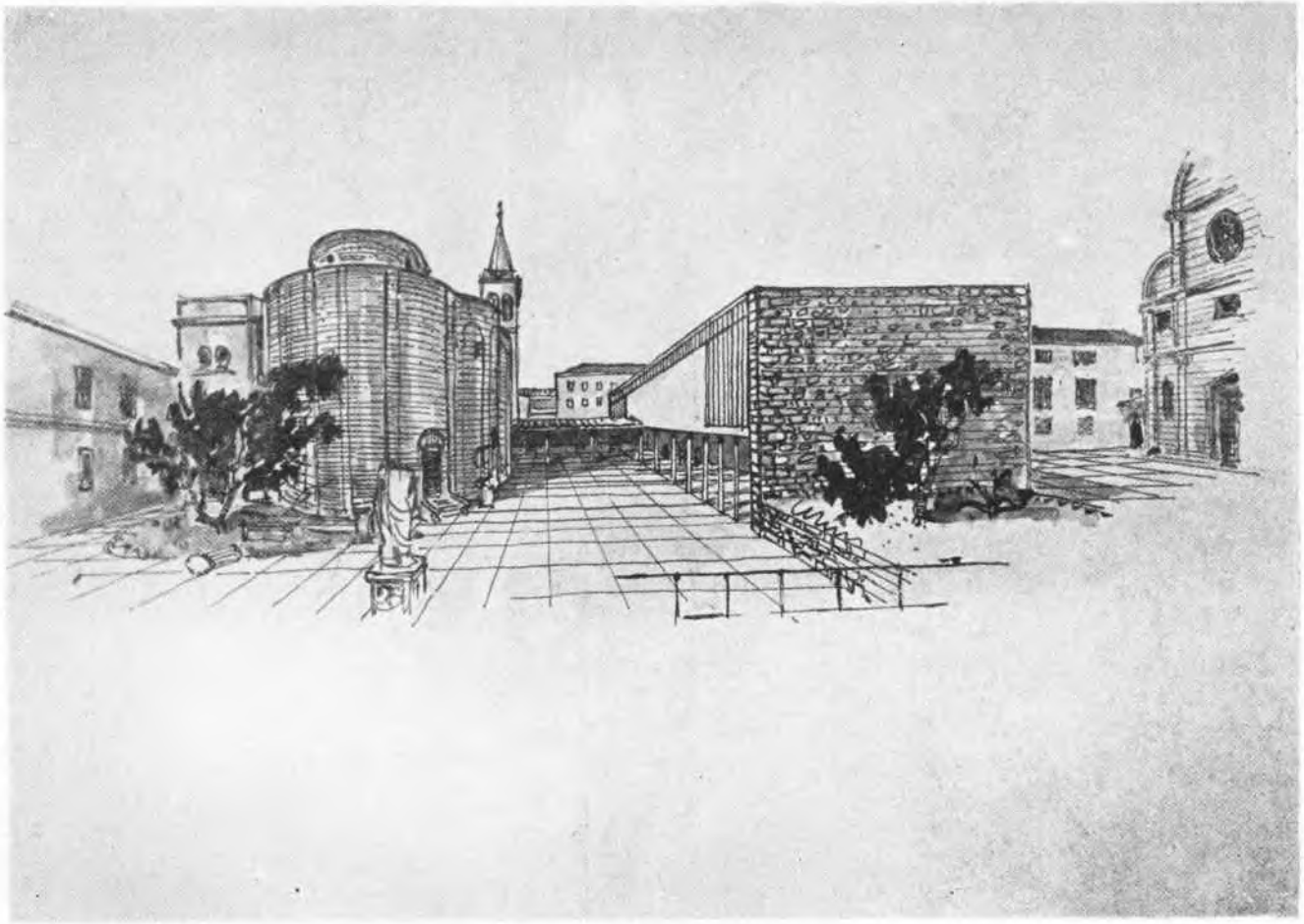
(Natječajna radnja s mottom: 60006)

Nepoželjna obrada obalnog pojasa grada: u linearnom nizu, građevne mase (unatoč pozitivnog prijedloga za djelimično sniženje nekih postojećih objekata) rasporedane duž obale, djeluju odbojno i jednolično.



Sl. 18. Ptičja perspektiva centralnog dijela grada
(Natječajno rađuja 77771, odšteta)

Traženjem monumentalnih ugođaja došlo se do prisiljenih oblika stranih Zadru. U istom je smislu i sva nova izgradnja zaodjenuta u historičko ruho, što je – anahronizam.



Sl. 19. Rješenje s upotrebom historijskih stilova

(Natječajna radnja s mottom: 20.000)



Sl. 4. Katastarski plan Zadra u XIX. stoljeću

Ocjenjivački sud je zauzeo negativno mišljenje u pitanju daljeg nasipanja Jazine, ali je pitanje prebacivanja nekih sadržaja na novo teritorijalno težište grada u dnu Jazine ostavio otvoreno. Obrazložiti negativni stav prema zasipanju Jazine nije teško, »jer bi to poništilo osnovne karakteristike smještaja Zadra na jezičnom potezu kopna u more, kao i logiku tvrđavnog poteza.«

Gradski promet možemo smatrati dijelom pitanja u rješavanju gradske cjeline. To je ona mreža komunikacije, kojom se odvija svakidašnji život grada, kretanje ljudi, i snabdijevanje grada vozilima. Promatramo li Zadar sa stajališta veličine njegova teritorija, možemo ustanoviti, da je taj grad izrazit primjer »grada pješaka«, t. j. dimenzije poluotoka su takve, da se mogu lako savladati hodom: po dužini možemo grad proći s kraja na kraj za najviše 10 minuta, a po širini, za 5 minuta. Ta nam sretna dimenzija poluotoka nameće dužnost, da pri izgradnji grada ne izgubimo tu udobnost iz očiju, te da pješački promet ne prekidamo i ne smetamo kolnim saobraćajem. Bez kolnog saobraćaja ne možemo opet grad ostaviti, jer je potrebno, da osiguramo redovno i pravilno njegovo snabdijevanje. Natječaj je donio mnogobrojne varijante u rješavanju tog pitanja. U njihovoj analizi ispostavilo se ovo mišljenje:

Najpovoljnije rješenje osnovnog prometnog sistema na poluotoku jest uspostavljanje kružnog prometa uz periferiju poluotoka s time, da se uz Istarsku obalu i Obalu Maršala Tita prometna arterija odmakne od same obalne linije, uz koju se odvija pješački promet. Snabdijevanje grada, kao i neophodne komunikacije vozilima kroz grad vrše se prometnim odvojcima, koji se odvajaju od spomenute osnovne kružne prometne arterije. Put po bedemu ne bi se smio koristiti kao dio glavne obodne prometne arterije.

Ovako organiziran sistem glavnog prometa na poluotoku može se dobro riješiti u cijelom potezu osim u području Kopnenih vrata i Babje kule, gdje nailazi na teškoće. Žiri smatra, da je vođenje prometa između Babje kule i kuće Velikog kapetana kroz arheološki predjel nepoželjno, jer se područje na Trgu Oslobođenja i trgu Pet bunara cijepa prometom, te postaje prolazni prostor, a osim toga dovodi i do vrlo neugodnog križanja na ulici Parmača neposredno iza Kopnenih vrata. Takvo rješenje dovelo bi nužno i do separiranja dječjeg parka od grada, što je nepoželjno, dok bi sam proboj ceste između kule i grupe kuća Velikog kapetana stvorio šupljinu, koja bi teško narušila zaobljenu prostornu cjelinu samoga trga.

S tim u vezi morat će se radi održavanja kružnog prometa iskoristiti specifično organizirana prometna veza kroz Kopnena vrata, kao što se mora zadržati i prometni potez između Foše i Jazina između bedema.

Preporučuje se uzeti u dalji studij varijantu prometnog sistema, u kome se glavni obodni promet prekida na obalnoj liniji ispred sv. Donata.

Radi postizanja potrebne higijenizacije zaljeva preporučuje se izrada vodenog spoja između kanala i luke.

Prostor nam ne dopušta, da se potanje bavimo drugim brojnim pitanjima, koja su rješavana natječajem. To su problemi asanacije postojećih dijelova grada, organizacija gradskog servisa, prometnog, opskrbnog i zdravstvenog servisa, rješavanje gradskog zelenila i sportskih površina i dr.

Ta pitanja nisu od drugorazrednog značenja, ali su tako usko povezana uz pojedinačna rješenja natjecatelja, da ih ne možemo odvojiti od opisivanja samih radova, a ulaziti u to, te u njihovu kritiku i analizu nije ovdje moguće. Ilustracije donosimo sa komentarom u namjeri, da bar letimice pružimo pregled prijedloga natjecatelja i stavova ocjene. Možemo sumarno ipak toliko istaći, da se jasno pokazala potreba cjelovitog tretiranja svih tih pitanja, koja su odlučna za zdrav organizam grada kao cjeline i života u njemu, pa se ne smiju fragmentarno rješavati.

»U pogledu arhitektonskog tretmana i usklađivanja arhitekture starih i novih građevina, ovaj natječaj dao je tek djelomično podlogu za rješavanje toga problema.

Zbog veličine i zamašnosti ukupnog zadatka na regulacijskom problemu Zadra, koji je zahtijevao određivanje osnovnih urbanističkih dispozicija, razumljivo je zapostavljanje rješavanja navedenog odnosa sa strane natjecatelja.

Vrijednost dobivenog materijala očituje se međutim i u negativnom smislu, t. j. u jasnom uočavanju onih arhitektonskih stavova, koji se i suviše grubo nameću historijskom ambijentu i koje bi trebalo u daljoj razradi izbjegavati, (Sl. 19) a tako isto i one, kojima se negira naše vrijeme upotrebom preživljelih historijskih stilova (Sl. 18). Razumljivo je, da se ovom problemu konkretnog arhitektonskog definiranja mora pristupati individualno s obzirom na rješavanje pojedinih gradskih prostora i objekata«.

*

Danas se već gradi na poluotoku Zadra. To su zasada ograničene površine, za koje su sami natjecatelji izradili urbanistički prijedlog izgradnje, da bi se zadovoljila prva potreba.

Pitanje izrade generalnog regulacijskog plana za izgradnju poluotoka sada je tek postalo neizbježno potrebno. Planovi i prijedlozi idejnog natječaja prva su etapa u postizanju toga konačnog cilja. Projekti su nas u mnogome približili budućoj slici Zadra. Oni su s jedne strane kritički osvijetlili postavke natječaja, a zatim povukli i prve linije plana, nabacili zamisli i skicirali oblike.

Bilo bi krivo misliti, da se konačno rješenje treba tražiti u kompromisu između raznih prijedloga. Naprotiv, radi se o potrebi daljeg produbljivanja studija, eliminiranju evidentnih zastranjivanja i konačno stjecanju pročišćenog rješenja, od kojeg više nismo tako daleko, a koje će značiti sintezu cjelokupnog rada u korist novog i skladnog lika toga našeg dragog grada.

Résumé

ASPECT URBANISTE ET PROBLÈMES DE RECONSTRUCTION DE LA VILLE DE ZADAR

Dans cet article l'auteur donne d'abord un court aperçu de l'histoire de la ville de Zadar qui, par sa position géographique et son importance économique, avait tenté beaucoup de conquérants, depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours. Aussi la ville fut-elle le but de nombreuses invasions dont l'issue fut le plus souvent fatale, amenant la destruction de la ville et la ruine de son commerce. Ce phénomène se produisit aussi pendant la dernière guerre mondiale: après l'occupation étrangère, la ville fut abandonnée presque entièrement en ruines.

Apres la débacle de la dernière invasion italienne et allemande en Dalmatie en 1944, la ville de Zadar, libérée et rattachée à la patrie, était donc presque détruite. Reconstruire et resusciter cette ville et lui assigner la place qu'elle mérite à côté des autres villes croates et yougoslaves en général, telle fut la tâche ardue et pressante qui s'est imposée dans toute sa force à la génération actuelle de Yougoslavie.

Les travaux préparatoires pour un tel renouvellement de Zadar sont déjà grandement avancés. L'auteur enregistre les initiatives heureuses des autorités yougoslaves pour dresser un plan d'aménagement et de reconstruction de la ville de Zadar. Il présente les résultats concrets déjà obtenus et apprécie favorablement les divers projets et maquettes en vue de l'établissement définitif du plan de reconstruction. L'auteur considère ces résultats comme une première étape – certes, d'importance indéniable – dans la voie du renouvellement et de la reconstruction définitive de cette ville, renouvellement qui se fera par étapes et englobera la totalité de la ville.