

Povijesni razvoj prostora, uređenja i urbanističkog promišljanja Delte i Luke Baroš

1. Prapovijesno i antičko razdoblje

Ishodišta grada Rijeke mogu se pratiti već od prapovijesnog razdoblja kada na vrhovima brežuljaka, od kojih su mnogi kasnijim razvojem grada postali njegovim sastavnim dijelom, u neposrednoj blizini izvora vode i mora, Liburni, tadašnji stanovnici ovih prostora, podižu gradine - naselja ograđena jakim bedemima građenim od kamena velikog formata i zemlje, s dobro zaštićenim i organiziranim ulaznim prostorom i vratima radi obrane. Prvi stanovnici gradina jesu zajednice povezane čvrstim rodovskim vezama, međutim, s razvojem liburnskog društva formiraju se veće i heterogene teritorijalne zajednice unutar kojih se neke gradine s prostornim i razvojnim potencijalom transformiraju u općinske centre - civitates. Jedan od njih bio je razvijen i na trsatskom brijegu, a ostaci njegovih bedema održali su se veoma dugo, sve do kraja 19. stoljeća. Ova je gradina bila ishodište ne samo antičke Rijeke već i naselja Trsat koje se, kao feudalni posjed Frankopana, već od 13. stoljeća razvija i održava i kao središte općine koja obuhvaća područje od Rječine do Kostrene te na taj način predstavlja temelj za razvoj grada Sušaka u 19. stoljeću. Nasuprot ovoj, gradina na "susjednom" brdu Sveti križ nije se održala kao naselje, čemu je zasigurno pridonijela prostorna skučenost.

U razdoblju antike, od 4.-1. st. p.n.e., u podnožju gradina, na ravnoj površinu uz more te u neposrednoj blizini ušća Rječine i brojnih izvorišta pitke vode nastaje manji rimski grad, Tarsatica, trgovačkog usmjerenja. Već u 1. stoljeću nove ere grad stječe status municipija, što znači da je grad u svemu oblikovan kao urbano središte kojim dominiraju sekundarne i tercijarne djelatnosti, ali i kao upravni centar šireg područja, najvjerojatnije od Lovrana na zapadu do Crikvenice na istoku. Osim dobrih prirodnih osobina, razvoju grada pridonijeli su geostrateški razlozi jer je smješten na spoju mora, rijeke i trase obalne ceste koja povezuje tadašnje važne urbane centre na istarskom poluotoku poput Trsta (Tergeste), Pule (*Colonia Iulia Pola Pollentia Herculanea*, kako se naziva u 2. st. n.e.), Plomina (Flanona) s drugim obalnim gradovima poput Ad turresa (Crikvenice), izuzetno važnog Senja (Senie) kod kojeg se cesta odvajala u unutrašnjost kontinenta.

Od sredine 2. st. n.e., kada započinju provale barbarskih plemena na područje rimskog carstva, Tarsatica postaje i mjesto smještaja vojne posade i zapovjedništva koje održava obrambeni sustav *Praetenture Italiae*, tj. Limesa-obrambenog zida i sustava fortifikacija sve do Portus Novae, tj. današnje Vrhnike u Republici Sloveniji.

Antička Tarsatica razvila se na površini i u obliku današnjeg Starog grada. S obzirom na lokacijske uvjete vidljiva su odstupanja od stroge rimske sheme urbane organizacije, no temeljna shema gradskih blokova formirana je oko glavnih ulica *carda i decumanusa*. Grad je okružen bedemima, posjeduje baziliku, terme. Lučke djelatnosti odvijale su se na obali pred južnim gradskim zidinama, kao i u samom ušću tadašnje Rječine koje je bilo dovoljno prostrano za zaklon brodova tadašnje veličine i nosivosti.

Arheološki nalazi s prostora Tarsatice ukazuju da je grad živio do 5. st.n.e., a nakon toga je bio uništen.

2. Srednjovjekovno razdoblje

Nakon doseljenja Slavena-Hrvata, povijesna zbivanja možemo pratiti tek od 13. stoljeća nadalje kada grofovi Devinski, kao feudalni posjednici na ostacima antičkog grada podižu novi grad nazvan *Flumen Sancti Viti*, tj. *Rijeku Svetog Vida*. Službeni naziv spreže u sebi kršćanskog zaštitnika grada, Svetog Vida, te smještaj toga grada uz rijeku - Flumen. Hrvatsko stanovništvo naziva grad jednostavnije, tj. samo Rika (kako je navedeno u sudskom spisu iz 1230.) ili Reka, pa će ovako skraćeni naziv u kasnijim

vremena postati osnova talijanskog i mađarskog naziva grada tj. Fiume. Grad ponovno živi i razvija se zahvaljujući trgovini i luci.

Na prijelazu 14. na 15. stoljeće grad preuzima obitelj Walsee, austrijski feudalci koji su sklopili povoljne ugovore s Mletačkom republikom koja tada kontrolira sav trgovački promet Jadranom, te su tako Rijeci omogućili procvat trgovine i lučke djelatnosti. Preko Rijeke odvija se promet roba (najčešće je to željezo, koža, vosak, ulje, drvo, med, sol, žito, stoka) između tadašnje Kranjske (Slovenije) i Hrvatske, te drugih austrijskih i ugarskih zemalja kao i između odredišta s obje strane Jadrana. Trgovinu i luku, kao nositelje razvoja i održivosti grada, održavaju i potiču Habsburzi koji 1466. grad stavljaju pod svoju vlast. Ipak, turska osvajanja u bliskom zaleđu započela već krajem 15. stoljeća, od prve četvrtine 16. stoljeća nadalje utjecat će na slabljenje trgovine u Rijeci te na pomicanje trgovačkih i lučkih pravaca prijevoza roba zapadnije, prema Trstu kao sigurnijem, a Habsburzima prikladnijem izlazu na more.



Veduta grada Rijeke Ivana Klobučarića iz 1578. godine

Prihvat brodova tj. prvotna riječka luka smještena je u ušću Rječine. Iako nisu posve pogođeni prostorni odnosi, položaj trgovačkog jedrenjaka tik do sjevernih gradskih zidina, kao i vodotoka iza njih, jasno ukazuje na površine kopna i akvatorija koje su korištene za prekrcaj tereta i druge aktivnosti s njim u vezi. Pozicija Delte na lijevoj obali Rječine prikazana je u simboličnoj površini tj. kao rt trsatskog brijega u ravnini sa završetkom suprotne obale, što ipak ne odražava stvarne prostorne i površinske odnose.

Na obali ispred gradskih vrata nalazio se mali drveni gat i brodogradilište.

Tijekom srednjeg vijeka prihvat brodova i prekrcaj robe odvijao se unutar akvatorija i obala ušća Rječine, kako zorno prikazuju vedute iz 16. iz 17. stoljeća. S obzirom na dimenzije tadašnjih plovila u odnosu na širinu ušća, kao i zabranu izgradnje područja izvan gradskih zidina radi potreba obrane, tadašnje površine s obje strane rijeke doista su mogle udovoljavati opsegu i zahtjevima trgovine tijekom više stoljeća.

3. Promjene tijekom 18. stoljeća

Potpisivanjem ugovora o miru između Austrije i Turske 1713. i 1718. godine omogućena je ponovna uspostava trgovine, te u sklopu austrijskih nastojanja da zauzme pozicije pomorske i trgovačke sile na Jadranu, car Karlo VI. posebnim patentom proglašava 1717. g. slobodu brodske plovidbe Jadranom, a 1719. Trstu i Rijeci dodjeljuje status slobodnih luka. Za daljnji razvoj grada ovo je bila presudna i poticajna situacija jer se javlja potreba izgradnje lučke infrastrukture (lazareta, izgrađenog 1724., skladišta, lučkih postrojenja, gatova i pristaništa) prikladne za povećani priljev, prihvati i tranzit robe prema tržištima u okviru tadašnjeg austrijskog i turskog carstva, kao i za pokretanje različitih manufaktura. Radi povezivanja Rijeke i drugih luka Hrvatskog primorja (Kraljevica, Bakar, Senj) s unutrašnjošću austrijskih zemalja izgrađene su do početka 19. st. tri glavne ceste: *Karolina* (1725.-1728.), između Karlovca i Rijeke i Kraljevice (utemeljene tada kao ratne luke), *Jozefina* (1765.-1779.), između Karlovca i Senja i *Luzijana* (1803.-1811. g.), u odnosu na Karolinu, moderna i dužinom skraćena cesta između Karlovca i Rijeke.

Kako izgleda Rijeka početkom 18. stoljeća, vjerno prikazuje plan grada A. M. Weissa iz 1726. Po svojoj strukturi, Rijeka je još uvijek srednjovjekovni grad (iako u velikoj mjeri zahvaćen procesom barokizacije) jer izvan perimetra zidina gotovo da nema izgradnje, već prevladavaju vrtovi, voćnjaci i vinogradi. Površine kopna duž južnih i istočnih zidina nešto su povećane, a sistematizira se i zapadna obala Rječine. Trokutna površina Delte seže otprilike do površine današnjeg Jelačićevog trga, a ušće Rječine i nadalje služi kao luka za prihvat trgovačkih brodova. No, upravo takva pozicija predstavljala je i veliki problem. Naime, iako dugačka svega oko 18 km, po hidrografskim osobinama sliva, Rječina spada u bujične vodotoke, što znači da za vrijeme jakih oborina, vodena masa sobom donosi i velike količine nanosa koji su se tijekom stoljeća taložili upravo u zoni ušća. Količine nanosa znale su narasti toliko da je svakih sedam-osam godina bilo potrebno poduzeti temeljito čišćenje ušća i spuštanje dna korita. Može se zaključiti kako je Rječina kroz stoljeća, postupno, stvarala i novu površinu kopna, a ono je moglo biti povećavano i radovima na odlaganju nanosa iz ušća i korita.



Plan grada Antuna Matije Weissa, 1726. g.

Plan pokazuje novi lazaret izgrađen 1722.-1724. g. na zapadnoj periferiji grada, kao i (neizvedeni) prijedlog rješenja ušća Rječine za prihvat brodova, a uz sprud nastao prirodnim taloženjem nanosa iz rijeke

Trgovačka, lučka i proizvodna aktivnost tijekom daljnjih četrdesetak godina proizvele su vidljive promjene u urbanističkom razvoju grada pa je na planu grada von Benka iz 1766. jasno vidljivo strukturiranje novog zapadnog obalnog poteza kao i od poteza novih blokova i ulica nasuprot južnog perimetra Staroga grada.

Dva su bitna razloga ovakvim promjenama. Prvi se očituje u pojačanom prilivu novog stanovništva svih staleža i struka privučenog jačanjem trgovine, luke, pomorstva i drugih djelatnosti u gradu. Srednjovjekovni grad unutar gradskih zidina ne može više udomljavati nove stanovnike i neophodno je planirati i graditi nove građevine. Po nalogu carice Marije Terezije rade se novi planovi širenja grada ispred južnih gradskih zidina, a 1780. car Josip II donosi odluku o rušenju riječkih gradskih bedema i kula. Nova gradska četvrt, *Civitas Nova*, rješava se kao dvostruki niz pravilnih blokova zgrada između dotadašnjeg obalnog pročelja Starog grada i mora, dio kojega se pretpostavlja nasuti. Gradski arhitekt Antun Gnamb izrađuje tijekom druge polovice 18. stoljeća više prijedloga uređenja *Civitas Nove*, obala Rječine, ali i planove nove luke na Delti i ušću Rječine.

Drugi je razlog proizašao iz posljedica potresa koji je 1750. pogodio Rijeku. Najveća razaranja pogodila su upravo građevine unutar Staroga grada što je imućnijim stanovnicima bio povod za izgradnju novih reprezentativnih stambenih i drugih građevina izvan zidina, u svemu prilagođenih novim potrebama stanovanja i rada. U isto vrijeme, potresom oštećene zgrade obnovljene su i osposobljene za život kako bi ih njihovi vlasnici mogli ponuditi novim stanovnicima grada.



Plan grada iz 1766. g. ing. H. von Benka

Na planu je iscrtano područje ispred južnog pročelja gradskih zidina predviđeno za nasipavanje. Plan se doraduje do 1795. g., te se dopunjava fragmentom koji definira luku na Delti.

Međutim, i nakon nasipavanja mora u površini dovoljnoj za podizanje planiranih gradskih blokova, ono se nastavlja i dalje, posebno na dijelu između ušća Rječine i gata podignutog na novonastalom

obalnom rubu u osi gradskog tornja. Ovo se nasipavanje svakako može dovesti u vezu s već opisanim taloženjem nanosa Rječine i radovima na čišćenju korita (1781. godine ušće Rječine bilo je zatrpano toliko da je onemogućavalo uplovljavanje brodova te su opsežni radovi čišćenja uključili i produbljavanje korita), kao i relativno malim dubinama nasipavanja. Postupnim nasipavanjem stvorit će se površina na kojoj će se do kraja 19. st. izgraditi tkzv. Kazališna četvrt.

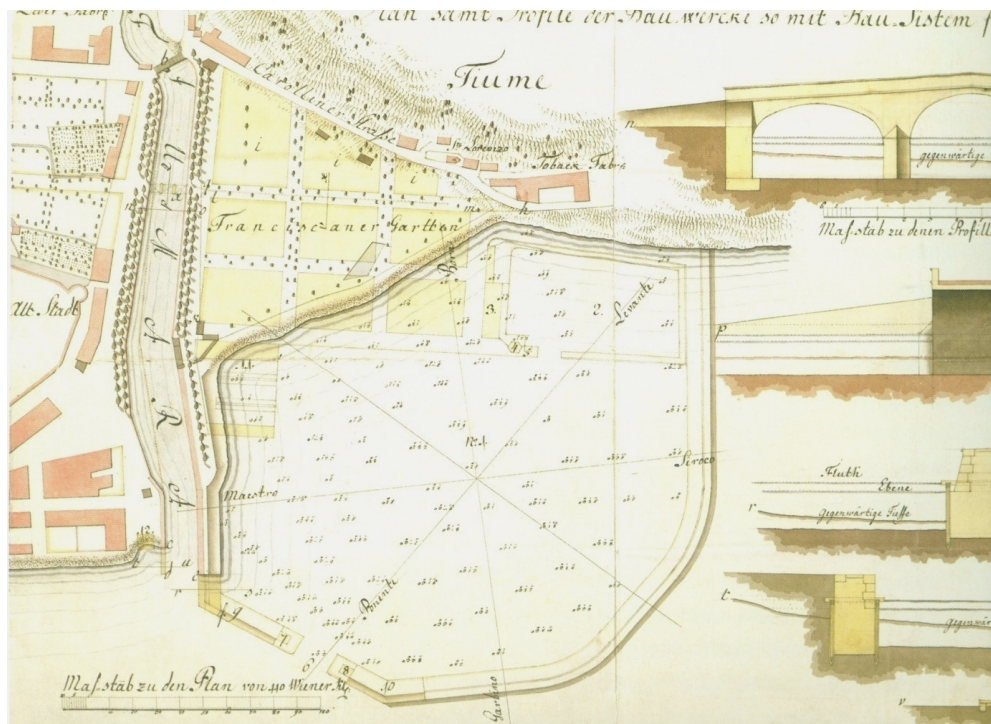


Plan grada Rijeke i „Civitas Nove“ Antuna Gnamba iz 1785. godine.

Kako se iz prezentiranih planova jasno vidi, sastavni dio planiranja grada bilo je i planiranje smještaja i organizacije luke. Ono je bilo neophodno jer broj brodova koji godišnje uplovljavaju u Rijeku neprestano raste i mjeri se u tisućama. Tako je 1760. godine u Rijeku uplovilo 1.318 brodova, a 1777. gotovo 3.000 jedrenjaka. Tijekom 18. stoljeća napravljeno je više rješenja kojima je zajednička osobina da luku rješavaju unutar ušća Rječine ili do njega, pri čemu se u manjoj ili većoj mjeri područje Delte razmatra kao kopneni prostor potreban za odvijanje lučkih operacija.

Pojačanu sistematizaciju istočne obale ušća Rječine te obalnog ruba Delte pokazuje plan *von Benka* iz 1766., ali krunu razmišljanja o načinu kako koristiti Deltu i more pred njom za smještaj luke svakako predstavlja plan tadašnjeg gradskog arhitekta Antuna Gnamba iz 1792. Ovim se planom predviđa izgradnja dugačkog i zaobljenog lukobrana kojim bi se s južne strane Delte stvorio akvatorij značajnih dimenzija od oko 5-7 hektara (za usporedbu, površina srednjovjekovne Rijeke unutar zidina iznosi oko 10 hektara!), pri čemu bi prirodni rub obale Delte bio rektificiran izgradnjom nove obale u smjeru istok-zapad, namijenjen privezu brodova i prekrcaju robe.

Iako opisani plan nije ostvaren, on je prvi koji je najavio potrebu planiranja i provedbe značajnih artificijelnih zahvata ukoliko se u Rijeci želi zadržati luka, ali prilagođena novim potrebama. Naime, svojim planom Gnamb pretpostavlja izvedbu lukobrana čija bi baza bila smještena na morskom dnu promjenjivih dubina, ali s mogućnošću dosezanja i dubine od oko 10 metara, što je nametalo potrebu osiguranja značajnih količina materijala koje se u okviru tehničkih mogućnosti toga vremena očito nisu mogle postići.



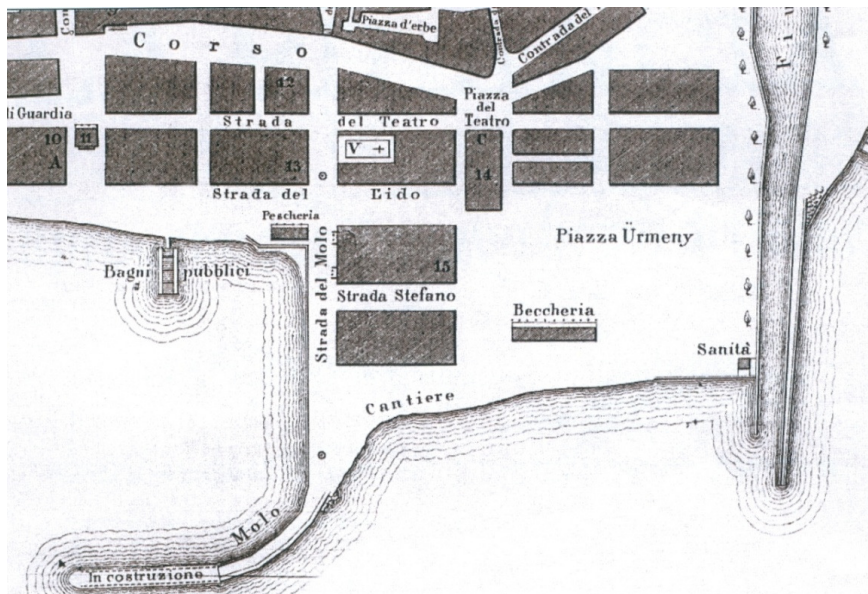
Plan luke na Delti Antona Gnamba iz 1792. g.

Stoga, bez obzira na planirano, tijekom 18. stoljeća područje Delte ostaje neizmijenjeno u namjeni, obliku i površini. Izuzetak čine jedino radovi kojima se postupno produžuje zapadna obala ušća Rječine, u pravilu u dužini koja prati nasipavanje zapadne obale. Kako je već napomenuto, sistematizacija i izgradnja istočne obale Rječine bila je uzrokovana bujičnim karakterom Rječine koja je neprestano taložila nove nanose.

Kako pokazuje plan A. Pirisija, do polovice 19. stoljeća izgradnja Civitas Nove uglavnom je dovršena, te se pokreće novo širenje grada u dva dominantna smjera:

- duž obalnog pojasa prema zapadu, a s obzirom na raspoloživost prostora i njegovu neizgrađenost,
- daljnjim nasipavanjem mora prema jugu, u nastavku već izgrađenih gradskih blokova.

Istovremeno se rješava se pitanje regulacije toka Rječine, te se nakon katastrofalne poplave grada, 1852. godine 1855. izgradilo novo – današnje korito Rječine, a dotadašnje korito uredilo kao kanal u lučkoj namjeni za kojega se uvriježio i do danas održao naziv Mrtvi kanal.



Detalj plana Antona Pirisija iz 1850. godine.

Plan prikazuje površinu nastalu nasipavanjem mora na kojoj će do kraja stoljeća biti izgrađena tzv. Kazališna četvrt - reprezentativni kvart s općinskim Kazalištem, parkom, paviljonima tržnice i zgradama za stanovanje državnih i gubernijskih činovnika. S južne strane četvrti, 1890.-1894. gradit će se sušačka luka- *Porto Baross*.

4. Razdoblje od 1848. do 1870.

Polovica 19. stoljeća donijela je bitne političke promjene diljem Europe. Revoluciona 1848. godina zahvatila je široke prostore tadašnjeg Austrijskog carstva, među kojima i tadašnju Kraljevinu Hrvatsku koja proglašava samostalnost u odnosu na Beč i Budimpeštu. U cilju objedinjavanja svih hrvatskih zemalja, ban Jelačić kao novoizabrani vođa, 1848. ulazi u Rijeku koja je, iako nastanjena u ogromnoj većini hrvatskim stanovništvom, bila pod austrijskom vlašću. Budući da je Beč priznao hrvatsku državnost, nije se opirao zauzeću grada. Prihvaćajući dotadašnju tradiciju, Jelačić je imenovan riječkim guvernerom, a već 1850. utemeljena je Riječka županija.

Revolucionarna previranja unutar austrijskog carstva završena su 1867. sklapanjem Austro-ugarske nagodbe kojom je ustanovljena tzv. dvojna monarhija koju čine dvije ravnopravne članice, Austrija i Ugarska i kojom su bile zadovoljene političke i druge ambicije dva najbrojnija naroda. Međutim, budući da Pešta 1848. nije priznala državnu samostalnost Hrvatske, 1868. sklopljena je Hrvatsko-ugarska nagodba kojom je Hrvatska zadržala djelomičnu samostalnost, ali je 1870. izgubila upravu nad Rijekom jer je Ugarska željela grad razvijati kao vlastitu luku i pod kontrolom centralne vlasti. Stoga je gradu sa širim područjem površine 21 km² dodijeljen status tzv. *corpusa separatuma*, tijela izdvojenog iz Hrvatske, pri čemu je Rječina uzeta za prirodnu granicu prema Hrvatskoj. Iako je unutar dvojne monarhije ovakvo rješenje tretirano privremenim, ono je opstalo do sloma Austro-ugarske monarhije 1918. godine.

Opisani događaji važni su radi iznimnog utjecaja kojega su imali u planiranju, izgradnji i razvoju grada i luke u razdoblju od 1870.- 1918. godine. Kako se iz suvremenih prikaza grada može zaključiti, polovicom 19. stoljeća gotovo u cijelosti je građevinski dovršeno oblikovanje obje obale ušća Rječine, tj. Mrtvog kanala, pri čemu se dio lijeve obale povećao površinom u dužini koja je sezala do drugog obalnog reda gradskih blokova *Civitas Novae*.

Daljnijm nasipavanjem prema jugu, osim izgradnje novih gradskih blokova, postupno se stvaraju i novi akvatoriji i površine namijenjene prihvatu brodova. U razdoblju do prijelaza Rijeke pod vlast Ugarske, gotovo u cijelosti je dovršeno nasipavanje područja današnje Kazališne četvrti, kao i početne dionice riječkog lukobrana i dijela luke kasnije nazvane Porto Baroš. Na ovaj način, kako je vidljivo iz plana grada i luke iz 1873. stvorene su dvije lučke površine u neposrednom nastavku: luka na ušću Rječine, s malim zaštitnim lukobranom u produžetku istočne obale nastavlja „tradiciju“ prihvata jedrenjaka, dok se nasipavanjem u nastavku zapadne obale također stvorio lučki akvatorij namijenjen brodovima većeg gaza kojega štite novoizgrađeni gradski blokovi ali i 250 metara dugačak Gat Marije Terezije, začetak današnjeg lukobrana.

Površina Delte ostala je relativno daleko od novostvorene površine buduće Kazališne četvrti.



Plan grada i luke 1873. g.

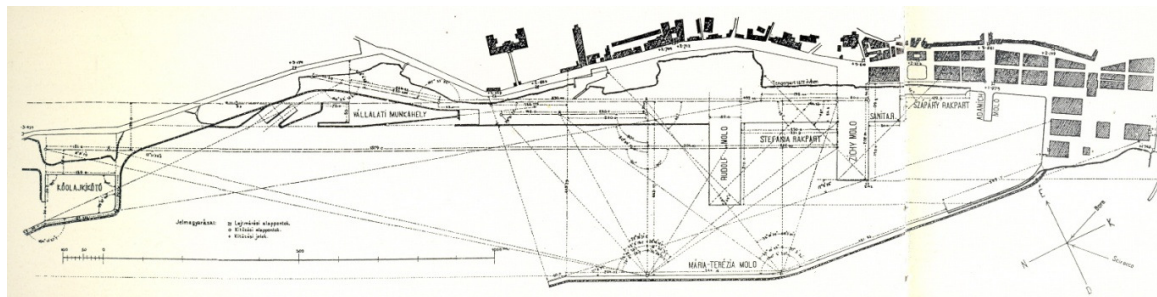
Prvom fazom izgradnje produljen je Gat Marije Terezije, a naznačen je i lukobran buduće luke Baross.

5. Razdoblje provizorija 1870.-1918.

Po preuzimanju grada, ugarska vlada intenzivira izgradnju luke. Na temelju općeg plana izgradnje i proširenja sustava riječke luke koji je izradio ing. Alajos Hajnal, a 1870. g. pregledao i izmijenio Henry Pascal, glavni inženjer, projektant i upravitelj izgradnje luke u Marseilleu, zaključivanjem ugovora s pariškom tvrtkom *Enterprise generale des chemins de fer et des travaux publics* 1872. g. započinje **prva**, a 1880. g. i **druga faza izgradnje** infrastrukture luke „ispred grada“. Unutar obje faze provedeni su radovi izgradnje gatova i obala od gradskih blokova *Civitas novae* na zapad, te izgradnju zaštitnog lukobrana. S obzirom na opseg potrebnog materijala, posebno za izgradnju lukobrana, duž zapadne obale grada otvoreni su brojni kamenolomi koji su nakon dovršetka radova većim dijelom iskorišteni za smještaj industrije (brodogradilište, rafinerija nafte, i druge industrije koje su se oslanjale na luku), a neke su površine privedene svrsi tek u 20. stoljeću (izgradnja stadiona na Kantridi, uređenj turističkog kampa na Preluku i sl.)

Usporedno s izgradnjom prve faze luke, već 1873. dovršene su željezničke pruge Rijeka-Pivka i Rijeka-Karlovac, čime je stvorena mogućnost izravnog povezivanja luke i grada s austrijskim i ugarskim

područjem, a preko njih i išre. S izgradnjom pruga utvrđena je i lokacija željezničkog kolodvora na tadašnjoj zapadnoj gradskoj periferiji, ali na površini u neposrednom zaleđu budućih obala i gatova koja je također dobivena zahvaljujući nasipavanju mora.



Plan izgradnje riječke luke. Crtež iz dnevnika izgradnje A. Hajnala, 1881. g.

Kasnije će biti dodavani i proširivani gatovi, produljen lukobran i izgrađena skladišta, ali centralni dio gradske luke već je oformljen.

Neposredno nakon otvaranja željezničke pruge 1873. g., grade se prva veća zidana skladišta, uglavnom kombinacijom dvaju dominantnih stilova toga vremena: inženjerske arhitekture i historijskih stilova. Funkcionalna unutrašnjost s prostranim skladišnim prostorom, kao i veća katnost omogućene su čeličnom konstrukcijom, koja se izvana oblaže opekom u kombinaciji s bijelom žbukom. 1911. g. izgrađeno je i prvo skladište s armiranobetonskom konstrukcijom po projektu V. Celligoia. U razdoblju od 1907. – 1914. g. brojna lučka i željeznička skladišta gradi i inženjer M. Čalogović, kao jedan od pionira korištenja AB konstrukcija.

Treća faza izgradnje (1890.-1894.g.) obuhvatila je izgradnju bazena na ušću Rječine. Iako je ono već bilo zaštićeno manjim lukobranom, izgrađenim dvadesetak godina ranije, površina i oblik akvatorija nisu bili povoljni niti za sistematizaciju južne obala Kazališne četvrti, a niti za prihvat sve većih plovila i ozbiljnijih količina tereta. Uoči pokretanja izgradnje ovog bazena, količine i struktura lučkog tereta nametale su potrebu rješavanja prikladnog mjesta za pretovar i skladištenje drveta koje je predstavljalo tradicijski teret kojim se trgovalo u primorskim lukama, a za kojim se pokazivala i bitno povećana potreba s razvojem industrije. Stoga se već 1887. razmatra mogućnost izgradnje posebne luke za drvo sa središnjim stovarištem na prostoru Delte. Iz ovih razloga planirana je izgradnja bitno većeg bazena unutar kojega je dotadašnji lukobran uklopljen u oblik novog gata (Barčičev gat), a linija lukobrana povučena znatno južnije te se tako dobila dovoljna razvedenost s relativno velikom dužinom operativnih obala.

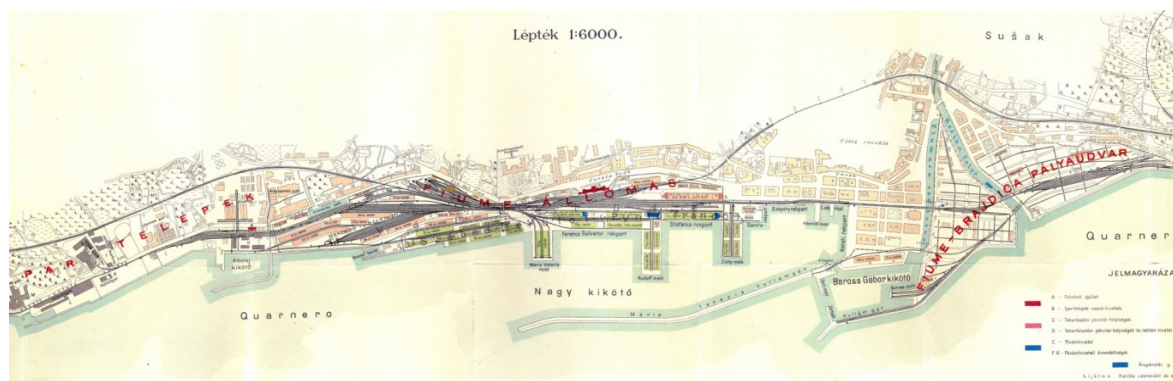
Međutim, ukoliko bi se ovako izgrađen bazen i akvatorij unutar njega ostavio bez zaštite, konstrukcije obala i odvijanje lučkih operacija unutar njega bili bi izloženi razornim utjecajima juga i valova koje ono stvara, a koji su u Kvarenerskom zaljevu uvijek predstavljali opasnost. Stoga je bilo neophodno predvidjeti i nasipavanje mora s istočne strane novog bazena koje bi poslužilo i kao zaštita i kao površina za skladištenja drveta na otvorenom. Kako se tim zahvatom ulazilo u područje koje nije pripadalo gradu Rijeci i nije bilo pod ugarskom, već pod hrvatskom upravom, na rješavanju problema angažirao se tadašnji ministar trgovine Gabor Baross (1848.-1892.), čijom inicijativom je gradnja novog lučkog bazena i započela, i po kome će nakon njegove smrti 1892. g. dobiti ime. Budući da su prema Hrvatsko-ugarskoj nagodbi poslovi prometa i gospodarstva rješavani zajednički, nasipavanje

Delte je ipak dogovoreno i provedeno 1888. godine. Tako je nakon više od jednog stoljeća južni rub Delte povučen oko 300 metara južnije, sve do korijena sušačkog lukobrana od kojega je, u znatnom otklonu, povučen do novog ušća Rječine (oko 200 metara južnije u odnosu u ranije) koje je 1890. također osigurano nasipavanjem predjela Brajdice s njezine istočne strane.

Iako je nasipavanjem stvorena višestruko veća površina Delte, ono treba zahvaliti relativno malim dubinama mora. Tako je u zoni željezničkog mosta preko Mrtvog kanala, dubina nasipavanja iznosila oko 5 metara, nakon čega se naglo povećavala da bi kod novog lukobrana iznosila oko 25 metara. Ovo je ujedno i jedan od važnih razloga za sistematizaciju novog obalnog ruba Delte koji je povučen koso prema liniji ušća Rječine i Brajdice.

Nova luka završena je 1894. g., a sastojala se od luke za jedrenjake u Mrtvom kanalu, lučkog bazena za promet drvom i drvnom građom G. Baross i otvorenih stovarišta na Delti i Brajdici povezanih s dva željeznička mosta.

S izuzetkom još nekih radova, može se zaključiti kako je početkom 20. stoljeća projekt izgradnje moderne luke bio okončan. O tome svjedoče i podaci o lučkom prekracju koji je 1900. iznosio 1.053.000 tona da bi do 1913. narastao na 2.097.000 tona.



Plan riječke luke oko 1900. g.

5.a. Izgradnja grada u razdoblju 1870. -1918.

Izgradnja, djelovanje i razvoj luke i željeznice odrazili su se na ubrzani razvoj grada. Promjene su bile brze i svakodnevne. Vrlo rano, već 1873. godine, tadašnji Tehnički ured na čelu s Giovannijem Ciottom, izrađuje program natječaja za izradu *Generalnog urbanističkog plana regulacije, proširenja i raspodjele grada Rijeke* u kojem se pokušalo odgovoriti na potrebe razvoja novog grada – luke. Iako natječaj nije uspio, ugarska uprava nije krila namjere da na jadranskom moru izgradi grad-emporijs, te je tijekom sljedeća tri desetljeća izravno ulagala u izgradnju luke, upravnih (Guvernerova palača, palače burze, pošte), vojnih (vojarna Honveda, Jelačićeve vojarne i dr.) i školskih građevina (više gimnazija i srednjih škola), stambenih građevina za državne službenike, a putem tadašnje gradske uprave provođena su i ulaganja u uređenje grada, izgradnju javnih građevina (Općinsko kazalište, paviljoni gradske tržnice i dr.) vijećnica i dr.) i infrastrukturu. Stalnim razvojem industrije u sprezi s lukom, pomorstvom i trgovinom, razvio se i snažan sloj industrijalaca, trgovaca, bankara i drugih

poduzetnika koji ulaže u izgradnju građevina za rad (tvornice, pogoni, trgovine, banke i dr.) i stanovanje, te se tako oblikuju industrijske ali i gradske stambene četvrti izgrađene veoma reprezentativnim gradskim blokovima i pojedinačnim građevinama. Državna poduzeća i dioničarska društva također podižu svoje reprezentativne građevine (palača parobrodarskog društva „Adria“, lučke uprave, kapetanije, Mađarskih željeznica i dr.)

S vremenskim pomakom od oko jednog desetljeća, na lijevoj strani Rječine, na gradskom području pod hrvatskom vlašću također se događaju značajne promjene. Na tom se području stoljećima urbani život odvijao uz feudalni grad Trsat, smješten na brijegu. Međutim, intenzivan razvoj Rijeke (a ne treba zaboraviti da se između tadašnje Rijeke i Sušaka odvijala svakodnevna i neometana komunikacija stanovništva i ulagača, dok se različitost državne pripadnosti primarno osjećala u upravi, obrazovanju i financijskim tokovima) utjecao je na prenošenje svih aktivnosti na područje uz Rječinu i more, te se krajem 19. i početkom 20. stoljeća grade novi gradski blokovi, industrijske i javne zgrade, prometnice i infrastruktura zahvaljujući kojima područje s lijeve obale Rječine sve više poprima gradski izgled.

6. Razdoblje između dva svjetska rata 1918.- 1941.

Okončanje 1. svjetskog rata popraćeno je raspadom Austro-ugarske monarhije. Pojedini narodi ove višenacionalne države, među njima i Hrvati, tijekom 1918. godine pokušavaju ostvariti državnu samostalnost. Stvaranje države Srba, Hrvata i Slovenaca krajem 1918. procijenjeno je kao prilika da se u sastav Hrvatske vrati područje Rijeke. Međutim, talijanske aspiracije prema Rijeci pokrenule su diplomatske bitke između Kraljevine Italije i Kraljevine SHS koje su donekle riješene Rapallskim ugovorom 1920. g. kojim je predviđeno stvaranje Riječke države, kao samostalne političke cjeline između dviju kraljevina. Suprotno ugovoru, Kraljevina Italija vrlo brzo provodi jednostranu aneksiju Rijeke, a takvo je stanje potvrđeno sklapanjem *Rimskog sporazuma* 1924. Ovim je sporazumom Kraljevina SHS priznala pripojenje grada Kraljevini Italiji, dok su područje Delte i Baroš pripali Kraljevini SHS tj. gradu Sušaku koji se razvija kao protuteža Rijeci, kao jugoslavenski pomorski i trgovački centar Sjevernog Jadrana, od 1919. i službeno proglašen gradom.

Nakon Rimskog sporazuma, sušačka luka razvija se unutar luke Baroš, na površini Delte, a za lučke potrebe osposobljava se i površina Brajdice, područja preko kojega je izgrađen željeznički odvojak od pruge Rijeka-Zagreb sa završetkom u luci Baroš. Kako bi održala korak s jakom konkurencijom na Jadranu, te s činjenicom da je 1930. g. riječka luka proglašena slobodnom carinskom zonom, osim uređenja gatova i obala, Sušačka općina 1932./33. g. o vlastitom trošku u luci Baroš gradi Javna i slobodna carinska skladišta namijenjena skladištenju robe slobodne od carinjenja, te se luka pretvara u „kompromisnu luku“ koja više nije samo drveno tržište, već i uvozno i tranzitno lučko središte.

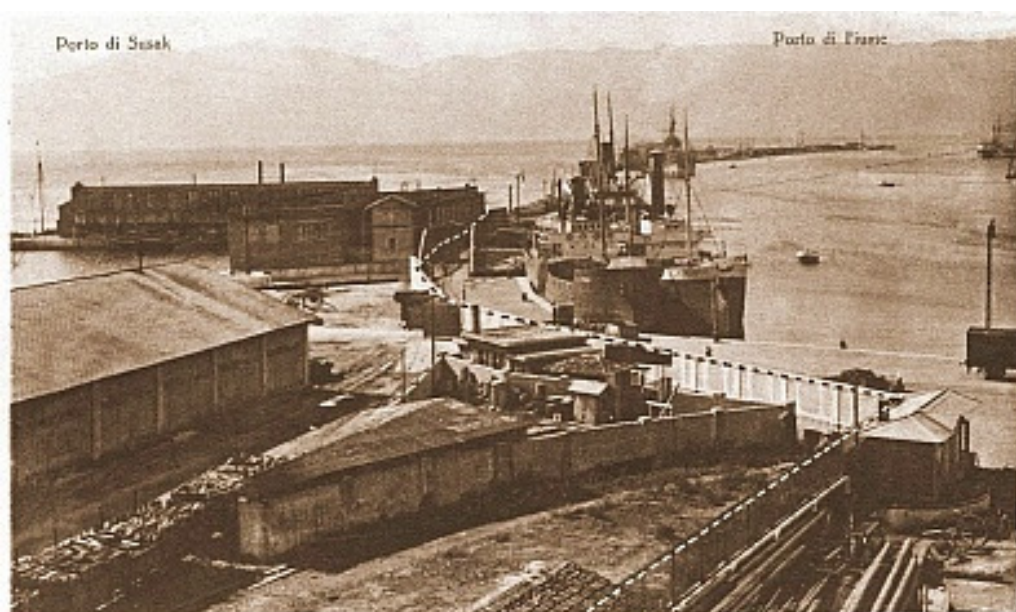
Zgradu ex Javnih i slobodnih skladišta (današnje skladište br. 40), projektirao je M. Čalogović, a smještena je na Senjskom pristaništu. Po vanjskim stilskim karakteristikama, ono je arhitektonski predstavnik tipa skladišta kakva se u Rijeci grade od početka 20. st., dok unutrašnja konstrukcija koristi u vrijeme nastanka modernu armiranobetonsku konstrukciju koja omogućava raspodjelu unutrašnjosti na prostorije velikih raspona.



Detalj plana grada Rijeke, 1931. g. - Granica između dva grada iscrtana je plavom linijom.

Usprkos velikim naporima i ulaganjima, površina sušačke luke iznosila je tek 1/6 površine riječke luke. Na tako maloj površini, u razdoblju od 1925. do 1940. godine ostvaruje se prekrcaj od najmanje 271.000 tona (1926.) do 740.000 tona (1937.).

U istom razdoblju, šest puta veća riječka luka ostvarila je promet od najmanje 483.000 tona (1932.) do 935.000 tona (1939.). Ovakav prometni trend posve je jasan jer je u geostrateškom smislu talijanska Rijeka bila grad na samom rubu tadašnje Kraljevine i odsječena od prirodnog zaleđa koje je u sastavu tadašnje Kraljevine SHS.



FIUME - Il nuovo confine Italo-Jugoslavo
Granični zid između sušačke riječke luke 1927.g.

7. Razdoblje 2. svjetskog rata, 1941.-1945.

Početkom drugog svjetskog rata, talijanska vojska provodi okupaciju grada Sušaka. Međutim, lučki kompleks jedva se vrlo malo koristi za trgovačke potrebe. Nakon kapitulacije Italije u jesen 1943. godine, u obje je luke stacionirana njemačka vojska, te prestaju funkcionirati kao trgovačke luke. Završne operacije oslobađanja Rijeke i Sušaka bile su popraćene značajnim savezničkim bombardiranjima koja su proizvela i značajna oštećenja lučkih površina. Međutim, sustavno i temeljito razaranje luke, industrijskih postrojenja, cestovnih i željezničkih komunikacija provela je njemačka vojska prilikom povlačenja iz grada, krajem travnja i početkom svibnja 1945. godine.

8. Razdoblje od 1945. do danas.

8.a. Obnova lučke funkcije

Nakon oslobođenja 1945. godine, tadašnje gradske, hrvatske i jugoslavenske vlasti odmah poduzimaju akciju obnove riječke luke, prometnica, infrastrukture i industrijskog kompleksa. Procjenom ratne štete ustanovljeno je da je lučki kompleks bio uništen preko 90%, što pokazuje koliko je proces obnove bio zahtjevan. Za tadašnju novostvorenu socijalističku državu, riječka luka imala je posebno značenje s obzirom na kvalitetu prometne povezanosti, ali i radnu snagu koja je posjedovala znanja i vještine cjelovitog tehničko-tehnološkog procesa prihvata brodova i prekrcaja tereta. Iz ovih razloga obnova riječke luke bila je imperativan zadatak, te je glavnina radova obnove provedena do 1949. godine što je iste godine omogućilo pretovar od preko 2, 1 milijuna tona tereta.

Nakon dovršetka obnove, sušačka luka nastavlja se koristiti na izvorni način, tj. dominantno kao luka za drvo, posljedica čega je bilo i korištenje površine Delte na isti način, te za prekrcaj rasutih i tekućih tereta.

U cilju jačanja prometa drvom, 1960. tadašnja tvrtka Exportdrvo izgradila je uz obalu Mrtvog kanala zatvoreno skladište za drvene proizvode namijenjene izvozu, površine 5.400 m², a s njegove istočne strane izveden je niz otvorenih skladišta koja su činile konstrukcije s dvostrešnim krovovima namijenjenih skladištenju drveta u fazi sušenja.

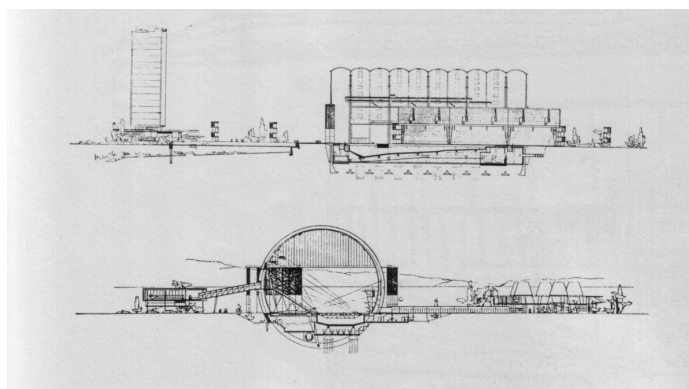
Polovicom šezdesetih godina 20.st. tadašnja tvrtka „Istravino“ gradi kompleks kojega čine upravni dio i djelomično odijeljeni trakt s bazenima za skladištenje vina i alkoholnih pića u uvozu i izvozu. Početkom devedestih skladišni dio kompleksa stavljen je izvan funkcije.

Tijekom osamdesetih godina značajno je povećana površina Delte nasipavanjem mora za potrebe izgradnje planiranog pročišćivača otpadnih voda. Kako se ne bi smanjivale površine namijenjene lučkoj djelatnosti, nasipavanje je provedeno s južne strane i u dužini od luke Baroš do ušća Rječine, a njime je dobiveno oko 41.000 m² novog tla na kojemu je potom izgrađena 1. faza pročišćivača koja je zauzela oko 3 ha. U skladu s važećim Prostornim planom uređenja grada Rijeke, moguće je površinu Delte povećati nasipavanjem za još oko 1, 2 ha.

8.b. Urbanistička promišljanja Delte

1. Vrijednost Delte u urbanističkom planiranju grada Rijeke naglašena je vrlo rano, odmah nakon oslobođenja gradova Sušaka i Rijeke. Prijedlog *Direktivne regulacione osnove gradova Sušak-Rijeka*, izrađen 1948. godine planira Deltu kao dio gradskog središta na kojem će ostvariti integracija dotadašnjih gradova Sušaka i Rijeke kroz izgradnju reprezentativnih građevina (uglavnom upravnih) te uređenjem zelenih i javnih površina.

2. Na tragu ovakve vizije, već 1949. godine pojavljuje se rješenje Delte kao sportsko-rekreacijskog područja koje dopunjava i integrira centralne gradske sadržaje izgradnjom sportskih građevina: plivačkog bazena, stadiona, igrališta za male sportove i tenis, hotela, sve ukolpljeno u parkovno zelenilo, a obalu Delte prepušta rekreaciji građana.



Sportski kompleks na Delti, 1949., arh. Turina, Radić, Kučan i Seifert

Ni planersko rješenje kao ni rješenje sportskog kompleksa nisu bili prihvaćeni od tadašnjih vlasti, te se Delta i nadalje koristila za lučke potrebe.

3. Izuzetak je napravljen 1955. godine kada je, u prigodi proslave desete obljetnice oslobođenja grada, na krajnjem završetku Delte između Mrtvog kanala i Rječine, kasnije nazvanom Vrh Delte, podignut spomenik oslobođenja (predlagatelji lokacije i autori spomenika, arhitekti Zdenko Kolacio i Zdenko Sila). U tom cilju, radi smještaja spomenika u odgovarajućem ambijentu, trajno je uređena spomenička površina od više tisuća metara kvadratnih i zasađeno zelenilo.



Zdenko Kolacio i Zdenko Sila, Spomenik oslobođenja na Vrh Delte, 1957.,



Panorama Delte 1955., Novi list

4. Iako su riječki urbanisti i nadalje predlagali brojna rješenja Delte, u rasponu od djelomičnog do potpunog oslobađanja i uređenja ove površine, područje se i dalje koristilo za smještaj drvne građe.

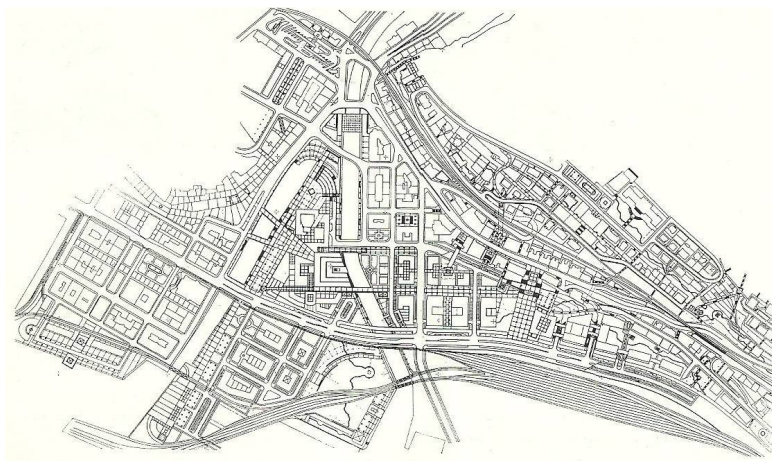
5. Godine 1974. donesen je Generalni urbanistički plan Rijeke (voditelj izrade: arhitekt Draško Bižaca) kojim je bila određena namjena Delte na način da je njezin sjeverni dio planiran kao dio gradskog središta, dok je južni dio ostao u lučkoj namjeni. Kao "granica" područja, planirana je nova prometnica preko Delte i Brajdice koja je izgrađena tek nedavno (dakle oko 35 godina kasnije).



Generalni urbanistički plan Rijeke, 1974. godine - Izvadak

6. Prva bitna promjena u korištenju Delte dogodila se punih dvadeset godina kasnije, 1976. godine kada je pokrenut projekt izgradnje tzv. istočnog izlaza. Naime, radi izostanka izgradnje zaobilazne ceste oko grada, cjelokupni lokalni i tranzitni promet odvijao se gradskim središtem čije ulice/prometnice nisu bile kapacitirane za takav prometni volumen, te se grad nalazio pred prometnim kolapsom, posebno tijekom turističke sezone. U takvim uvjetima pristupilo se realizaciji dugo planiranog rješenja koje je podrazumijevalo izgradnju ceste od Mrtvog kanala preko Delte do Piramide gdje bi se trasa nastavila na postojeće prometnice preko Pećina odnosno Sušaka. Nakon brojnih i iscrpljujućih polemika oko trase, prevladala je tzv. prizemna varijanta tj. izvedba prometnice preko Delte do tadašnje suašačke tržnice, te kratkog vijadukta do Piramide gdje će se nova prometnica spojiti na postojeće prometnice Pećina i Krimeje. Iako je tadašnja uprava "Luke" ovu prometnicu shvaćala kao atak na lučke površine, opasnost od prometnog kolapsa bila je jača, te se projekt ipak realizirao. Nakon izgradnje nove prometnice, površina sjeverno od nje oslobođena je od lučkog tereta i uređena kao parkiralište koje postoji i danas.

7. Plansko rješenje GUP-a poslužilo je kao osnova za raspis javnog *Natječaja za izradu idejnog urbanističko-arhitektonskog rješenja za dijelove Delte i Brajdice* u razdoblju rujan 1985.- ožujak 1986. Iako su prema preporuci Ocjenjivačkog suda nagrađeni radovi trebali poslužiti kao osnova za izradu urbanističkih planova područja Vrhha Delte i Sjeverne Brajdice, nikakvih učinkovitih pomaka nije bilo.



Natječaj za urbanističko-arhitektonsko rješenje Delte i Brajdice, I nagrada Tomislav Dolečki, Branka Kaminski, Neda Kaminski-Kirš, Antun Kirš

8. Trokutna površina Delte formirana uoči 20. stoljeća održala se nepromijenjenom sve do kasnih osamdesetih godina 20. stoljeća kada je s južne strane tadašnjeg lukobranskog zida započelo nasipavanje mora za izgradnju pročišćivača otpadnih voda. Tijekom sljedeća tri desetljeća nasipavanjem mora između ušća Rječine i sušačkog lukobrana dobivena je površina od preko 4 ha na kojoj su izgrađena i stavljena u funkciju postrojenja 1. faze (mehanički tretman) s pratećim građevinama i površinama.

9. Krajem osamdesetih godina 20. stoljeća tadašnji Zavod za prostorno uređenje Općine Rijeka pokreće izradu *Provedbenog urbanističkog plana centra grada Rijeke* (voditelj izrade arh. Gordana Rafajlović) donesenog 1992. godine. Iako je dvadesetak godina ranije, 1971. godine bio izrađen *Detaljni urbanistički plan centra grada Rijeke*, promjene koje je u međuvremenu grad doživio nametale su reviziju promišljanja gradskog središta od Mlake do Piramide. Ono što je doprinos planiranju Delte u ovom planu, te planiranje istog za smještaj gradskih sadržaja i funkcija.

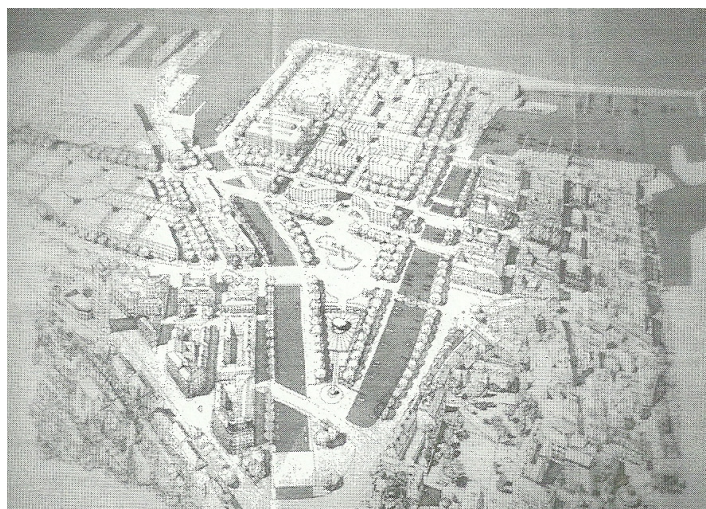
Najvažniji doprinos konceptijskog usmjerenja plana svakako je rješenje *potpunog uklanjanja lučke funkcije s Delte i Brajdice* tj. oslobađanje cjelokupne površine Delte i Brajdice za gradske sadržaje. Nakon više desetljeća uzaludne borbe s lučkim imperativom u gradskom središtu, uspjelo je ove prostore prenamijeniti drugom, gradskom sadržaju. Ipak, potrebno je uočiti da se planerski trijumf preklapio s razdobljem stagnacije planiranih razvojnih trendova, slomom planerskih očekivanja prethodnih planova i planskih razdoblja, posebno u lučko-transportnom sektoru i istovremenom rastu razine komunalne svijesti i podizanju kriterija za gospodarenja zemljištem u gradu.

Veliki doprinos ovakvom rješenju dale su i razvojne službe tadašnje riječke luke koje su tražile nova rješenja racionalizacije lučkih površina, usmjerena na prostorno okrupnjavanje i tehnološko povezivanje postojećih te planiranje novih namjenskih terminala. Ovakvo promišljanje rezultiralo je elaboratom *"Konceptija prostornog razvoja luke Rijeke s povezivanjem na gradsku prometnu mrežu"*, izrađenim 1991. kao planskom i podlogom dugoročnog razvoja luke. U kontekstu provjere planskih rješenja, iste godine akademik Boris Magaš izrađuje *Konceptualnu studiju urbanog poteza Školjić-Delta-Brajdica* kojom se detaljnije istražuju prostorne mogućnosti izgradnje Delte i Brajdice.

Sukladno Odluci, izgradnji i uređenju užih cjelina gradskog središta moguće je pristupiti tek donošenjem pojedinačnih provedbenih planova. U daljnjem razdoblju primjene Plana, posebno nakon 1993. godine, doista je izrađen veći broj detaljnih planova, ali ne i područja Delte i Brajdice.



Provedbeni urbanistički plan centra grada Rijeke - Osnovna koncepcija plana, Zavod za prostorno uređenje Općine Rijeka, 1992.



akademik Boris Magaš: Konceptualna studijau urbanog poteza Školjić-Delta-Brajdica, 1991.

10. Prostorni plan uređenja grada Rijeke, 2003.

Ovaj prostorni plan rađen je i donesen u uvjetima sloma lučko-industrijsko-prometnog kompleksa, tradicionalnog profila grada. Slom nije bio trenutani; proces je trajao više od jednog desetljeća (i još uvijek traje), no osim negativnih posljedica, rezultirao je i nekim pozitivnim a one su se prvenstveno ogledale u potentnosti i jačanju tercijarnog i kvartarnog sektora, na koje se u prijašnjim razvojnim razdobljima nije gledalo afirmativno.

Iz ovih razloga, kao i temeljem sveobuhvatne analize postojećeg stanja, Prostorni plan uređenja grada Rijeke nudi novi razvojni profil temeljen poglavito na razvoju tercijarnog i kvartarnog sektora, te u tom cilju, ove djelatnosti i prostorno situira, uprkos krajnjem manjku prostora, planirajući novo

sekundarno gradsko središte na slobodnim površinama Rujevice, uz tkzv. zaobilaznicu, promoviranu kao gradsku autocestu, planirajući područje Sveučilišnog kampusa i Kliničkog bolničkog centra na Trsatu, te planirajući cjelokupno područje Delte i Sjeverne Brajdice kao dio gradskog središta koja se ima razviti planiranjem raznovrsnih sadržaja, uključujući i značajnu parkovnu površinu.

Po svom pristupu, konceptu i ukupnom sadržaju, ovo je prvi *postmoderni plan*.

Temeljem ovoga plana izrađen je **Generalni urbanistički plan grada Rijeke**, donesen 2007. godine, koji je detaljno razradio koncepcijska rješenja Prostornog plana i precizno uspostavio njihovu prostornu primjenu. Tim su planom dovršeni i trajni naponi oko utvrđivanja odnosa prema Delti i Brajdici, transformaciji gradskog središta uopće, dakle mjestima čija je simbolička vrijednost postala svevremena.

11. Urbanističko-arhitektonsko rješenje COWI/GEHL ARCHITECTS

Krajem 2011. godine tvrtke COWI i GEHL ARCHITECTS prezentirale su rješenje područja Delte i luke Baroš. Riječ je o renomiranim danskim tvrtkama kojima je izrada rješenja povjerena provedbom međunarodnog natječaja koji je 2009. godine provela Lučka uprava u sklopu realizacije kompleksnog projekta Rijeka Gateway.

Prezentirano rješenje izrađeno je na tragu urbanističkih odrednica utvrđenih Generalnim urbanističkim planom grada Rijeke donesenim 2007. godine. Osim samog urbanističkog rješenja, projekt sadrži i opsežne smjernice izgradnje i oblikovanja s posebnim naglaskom na oblikovanje javnih prostora.

Umjesto opisivanja rješenja, upućujemo na web stranicu <http://mojadelta.com> s prezentacijom istog.

12. Radionice Patching the City

Društvo arhitekata Rijeka početkom 2008. godine odlučilo je u suradnji s Gradom Rijekom pokrenuti inicijativu za održavanje međunarodne arhitektonske radionice koja bi se bavila problemima urbanizacije dijela podgrađenih gradskih fragmenata. Povod inicijativi bilo je usvajanje Prostornog plana 2003., Generalnog urbanističkog plana 2007., provedba više iznimno značajnih javnih natječaja (Autobusni kolodvor i Gradsku knjižnica), sudjelovanje u međunarodnom arhitektonskom projektu EUROPAN 7 i 10, izgradnja novog bazena, te se željelo da se strategijski i dugoročni ciljevi prostorno-planskih dokumenata Grada nadograde kvalitetnom stručnom raspravom nad dijelom gradskog tkiva koje je (zbog različitih razloga) tijekom povijesti sustavno zanemarivano i urbanistički zaobilaženo. Kao temeljni problemi rekonstrukcija šireg područja rafinerije na Mlaci, prostor Delte, šire područje Školjiča, napuštena lučka skladišta, što je sve ugrađeno u planirani 4.-godišnji ciklus međunarodnih stručnih urbanističko-arhitektonskih radionica pod nazivom 'Rijeka-Krpanje grada / Patching the City' koji je i okončan 2012. Kroz radionice okupljen je veliki broj studenata s njihovim profesorima s različitih arhitektonskih fakulteta iz Hrvatske i Europe.

S obzirom na širinu tema i broj sudionika, umjesto opisivanja radova, upućujemo na web stranicu <http://d-a-r.hr/?p=200>.