

ZADAR - GRAD NA GRANICI

Skica za socio-demografsku povijest Grada

BRANKO PASARIĆ
Filozofski fakultet u Zadru
Faculty of Philosophy in Zadar

UDK/UDC: 316.334.56(497.5 Zadar)
Stručni članak
Professional paper

Primljeno
: 1996-09-26
Received

U ovome članku autor kroz sažetu povijest Zadra razvija tezu o Zadru kao "gradu na granici". Još od mletačkih vremena, kada se je ovdje nalazila granica s Turcima, preko talijanske okupacije, kada se je našao "s onu stranu granice", pa sve do naših dana kada je njegovo najuže zaleđe bilo okupirano četničkom agresijom. U takvim uvjetima odnosi između grada i okolice postaju specifični, ambivalentni i diskontinuirani. Te su povijesne okolnosti dominantno određivale razvoj i fizionomiju grada, iskrivljavale prirodne tokove ljudi i dobara, sprečavale rast grada i utjecali na socio-psihološke karakteristike stanovništva. Posebno se obrađuju posljedice duge prometne izoliranosti, koja je trajala sve do polovine šezdesetih godina ovog stoljeća, te se na kraju daju neke naznake položaja Zadra u postsocijalizmu.

1. Uvod

Ne ulazeći u daleku prošlost Zadra i prostore njegove gravitacije, koja nedvojbeno seže do prethistorije, moguće je izlučiti nekoliko bitnih činjenica koje su oblikovale ne samo tu povijest, već i brojne psihosociološke, demografske i kulturološke parametre i modele ponašanja pučanstva u tom prostoru.

Odnosi grada i prostora njegove gravitacije složeni su, reverzibilni, sudbinski neraskidivi i povijesno kontinuirani. Grad je izrastao iz svoje okolice u dugom procesu koncentracije stanovništva, zgrada, funkcija i gospodarskih aktivnosti. Suvremeni grad za razliku od srednjovjekovnog grada, čini otvorenu i dinamičku strukturu, koja mijenjajući sebe, neprekidno mijenja svoj okolni prostor, uvjete života i rada ljudi, njihove navike aspiracije i ponašanja.

Između grada i njegove okolice odvija se učestala cirkulacija ljudi, dobara i informacija, što sve čini koloplet odnosa i međuzavisnosti, koji se mogu definirati pojmom regije. Grad je komplementaran u odnosu na regiju, te čini zajedno s njom jedinstvenu i funkcionalnu cjelinu, a istovremeno sadrži sve suprotnosti prostornih obilježja i elemenata regije i njoj je suprotstavljen. Grad je područje koncentracije ljudi, materijalnih i kulturnih dobara i funkcija, dok je regija prostor disperzije i polaganih promjena. Odnos grada i okolice hijerarhijski je strukturiran, pa u određenim društvenim okolnostima poprima obilježja dominacije i ovisnosti, odnosno centra i provincije. Jedna od prastarih funkcija grada je kontrola okoline.

Međutim, grad isto tako bitno ovisi o svojoj okolini. On crpi iz nje životne sokove, stanovništvo, prirodne resurse i rezultate ljudskog rada i u sve većoj mjeri s njima upravlja.

U ruralnim područjima podjela rada manje je razvijena i tradicionalna je (zemljoradnja, stočarstvo, ribolov, jednostavni obrti). Nasuprot tome, grad je inicirao i postao područje razvijene podjele rada, prostor koncentracije velikog broja specijalnosti, a samim tim i razvoja znanosti, te tehničko-tehnoloških inovacija. Slijedom toga, grad je postao mjesto koncentracije političke, upravne i financijske moći, prikupljanja obrade i kontrole informacija, te kulturnih i znanstvenih dostignuća.

U odnosu na svoju regiju glavna je zadaća grada da u tom prostoru organizira i usmjerava svekolike ljudske aktivnosti i stvara uvjete civiliziranog življenja za cjelokupno stanovništvo regije, te da, suprotstavljajući se spontanim i destruktivnim tendencijama, uspostavi odnose regionalne ravnoteže i harmonije.

Grad organizira javne službe i usluge, bez kojih se ne može zamisliti život u civiliziranom društvu, ne samo za svoje građane već za cjelokupno stanovništvo regije. U urbanističkoj i prostorno-planerskoj terminologiji te se djelatnosti i aktivnosti nazivaju centralno-mjesnim funkcijama, a organizacijske forme unutar kojih se razvijaju, centralno-mjesnim institucijama. Funkcionalno jedinstvo grada i njegove regije postići će se u onoj mjeri u kojoj će izvangradskom stanovništvu biti dostupne te institucije, kao i korištenje gradskih službi i usluga u normalnim uvjetima i uz normalne troškove. To, naravno, ovisi i o stupnju razvoja, organizaciji i kapacitetima centralno-

mjesnih institucija, te o prometnoj mreži i mogućnostima komunikacije između grada i okolice.

Grad je organska i povijesna tvorevina, stvarana tijekom dugih povijesnih razdoblja, srasla sa svojom okolinom i utkana u opću i gospodarsku povijest svoje regije i svoje države. Poznata je uloga srednjovjekovnoga grada u razvoju građanskog društva i suvremene civilizacije. U ta davna vremena grad je u pravilu (barem kad je Europa u pitanju) bio mjesto slobode, sigurnosti, poduzetništva, trgovačkih poduhvata i novih otkrića. On je isto tako višestruko povoljno djelovao na svoju okolicu, poticao proizvodnju, razvoj agrara, širio mnogobrojne kulturne poticaje i sl.

Razvojem velikih nacionalnih država i izgradnjom prometne mreže, koja je povezala i integrirala prostor u najširem smislu, došlo je do strukturiranja gradova, u nacionalnim i izvannacionalnim granicama, u hijerarhijski sustav. Došlo je do specijalizacije gradova, do širenja njihova utjecaja daleko izvan granica grada, do metropolizacije nekih gusto naseljenih i izgrađenih prostora i sl. Postoji brojna literatura koja tretira ta pitanja, te nekoliko pokušaja regionalizacije prostora Republike Hrvatske utvrđivanjem hijerarhijske strukture njenih gradova. No, prometna mreža i uopće mogućnosti prometa između grada i njemu bliskih ili udaljenih prostora bitno i predominantno određuje i ulogu grada u prostoru njegove potencijalne gravitacije. Pri tome se razlikuje tzv. slobodna gravitacija od dirigirane. Dirigirana gravitacija javlja se kada državna vlast alocira neke službe u neka naselja, nakon čega je stanovništvo okolnih mjesta prisiljeno odlaziti upravo u taj grad radi dobivanja takve administrativne ili sudske usluge.

Nasuprot tome, slobodna gravitacija ovisi o gospodarskoj snazi grada, o njegovim kulturnim, obrazovnim, zdravstvenim, turističkim i gospodarskim resursima, o njegovoj imaginaciji i imidžu kojim privlači stanovništvo iz bliže ili daljnje okolice. Kako je rekao L. Mumford: "... grad je magnet i posuda", posuda puna sadržaja i magnet koji svojom snagom privlači ljude da se u njemu stalno nastane ili da dođu na određeno vrijeme radi obavljanja svojih poslova, trgovine, zabave, gubljenja vremena, trošenja novca, taštine ili iz bilo kojih drugih važnih ili trivijalnih razloga.

2. Zadar - grad na granici

Definirajući na ovaj način ulogu i modernog i srednjovjekovnog grada u razvoju širih nacionalnih prostora, nužno je na samom početku postaviti tezu o Zadru kao gradu koji je u dugom razdoblju svoje povijesti, a po nekim konzekvencijama sve do sredine šezdesetih godina ovog stoljeća, bio grad na

granici, i to često grad "s one strane granice" u odnosu na prostor svoje neposredne gravitacije. Ta je teza usko vezana s ulogom stanovništva i kontinuitetom gradskih generacija u razvoju svakog grada.

Svaki grad ima svoju povijest, svoju morfologiju, svoje funkcije, svoju gustoću, svoj imidž. Grad postoji "za sebe" i grad postoji u prostoru svoje gravitacije.

No, postoji jedna konstanta, koja čini grad gradom i bez koje grad nije grad. To je njegovo stanovništvo. Ne može postojati grad bez pučanstva i odnos grada i njegova stanovništva determinira sve druge odnose, parametre i međuutjecaje. Obrat, kako bi rekli matematičari, ne vrijedi. Ako grada fizički više nema, pa čak ako je i institucionalno prestao funkcionirati, a živi su njegovi stanovnici, on i dalje živi i postoji, barem u uspomenama, u međusobnim vezama, u tradiciji, u susretima, u tragici svog trajanja i nestanka. Primjera je mnogo. Od Vukovara, koji je fizički uništen, ali je prisutan u svijesti svakog Hrvata više nego ikada, pa do Berlina, Drezdena, Varšave ili Zadra, koji su iza Drugoga svjetskog rata, usprkos gotovo potpunom uništenju, nastavili postojati u svom višestoljetnom kontinuitetu.

S druge strane, ako grad ili bilo koje drugo ljudsko naselje trajno izgubi svoje pučanstvo i ne uspije ga ponovno steći, on prestaje biti grad, to je onda samo gomila kamenja, skupina zgrada bez smisla i funkcije, nekropola.

Osim toga, treba imati na umu položaj Zadra u prostoru Dalmacije i Hrvatske. On se nalazi negdje u osnovici trokuta koji zatvaraju gradovi Zagreb, te Rijeka i Split i relativno je udaljen od njih. Niti danas, a niti u bližoj ili daljoj povijesti u tom velikom prostoru nije se, osim Zadra, dogodio niti jedan veći grad koji bi mogao preuzeti funkcije centralnog naselja. Prostori Ravnih Kotara, Bukovice, Like i Hrvatskog primorja između Zadra i Senja najslabije su naseljeni prostori Hrvatske, s brojnim demografskim, prometnim, gospodarskim i razvojnim teškoćama. Nikakav ozbiljan razvoj tih područja nije moguć bez osmišljavanja funkcija i uloge Zadra u tom prostoru.

Druga teza, koju bih želio razviti, teza je o granici. Granica dijeli ljude i narode, ona ih i spaja, granica je područje opasnog življenja, ona ima okus avanture i nesigurnosti. Granica iskrivljava prirodne tijekove ljudi i roba, iskrivljava psihu i način razmišljanja, uz nju se javljaju specifični oblici gospodarstva, prožeti visokim profitima i rizicima, te elementima hajdučke privrede.

Teza o Zadru kao "gradu na granici" može se početi razvijati raščlambom povijesnih zbivanja od početka 15. stoljeća pa dalje, zapravo od 1409. godine kada je grad pao pod mletačku upravu. Od tog doba, pa sve do polovine 16. stoljeća, dakle u razdoblju od preko 150 godina, granice se turskih i mletačkih posjeda u tom području Dalmacije mijenjaju "tako reći iz dana u

dan, a turski zaleti zaustavljaju se katkad pod samim zidinama Zadra." Kakav je mogao biti kulturološki, obrazovni i gospodarski utjecaj Zadra neposredno izvan njegovih zidina, gdje je vladala glad, bezobzira pljačka, gdje su se naplaćivali zelenaški porezi, vršila se rekvizicija agrarnih dobara, danonoćno novačenje za "prekomorske čete", za galije, za gradnju fortifikacija i sl., te gdje su harale kuga i druge bolesti, a gusarski podvizi i hajdučija bili značajni i "normalni" oblici privređivanja.

Ni kasnije, do sredine 17. stoljeća, prilike nisu bitno bolje. Napetosti i opasnosti života na granici dio su svakidašnjeg života, a glavne vrline koje se cijene u narodu nisu rad, obrazovanje, gospodarski napredak i druge tekovine civilizacije, već borba protiv Turaka, junaštvo, otimačina od neprijatelja i hajdučija.

Kandijski je rat sredinom 17. stoljeća donio nova pustošenja i stradanja lokalnog stanovništva, bez obzira na to što su Mlečani postupno potiskivali Turke iz bliže okolice Zadra. U tom smislu *Antemurale christianitatis* nije samo zgodna simbolička sintagma koja označava jedno vjekovno političko, kulturološko i civilizacijsko razmeđe, već dalekosežna povijesna činjenica, čije se posljedice osjećaju do današnjih dana.

Koncem 18. stoljeća (1797), padom Mletačke republike, Zadar (i Dalmacija) dolaze pod Austrijsku upravu, da bi osam godina kasnije (Požunskim mirom 1805) bio prepušten Francuzima. Kako je poznato, francuska vladavina traje do 1815, kada je (sankcijama Bečkog kongresa) vraćen Austriji.

Nastaje razdoblje stogodišnje austrijske uprave. Možda je to bio jedan period normalnog razvoja, kada Zadar više nije ni "granični grad", ni grad "s onu stranu granice". Civilizacijski i administrativni utjecaji dvojne monarhije na ovom prostoru, generalno gledajući povoljni su i progresivni. Austougarske vlasti poboljšavaju upravu i pravosudni sustav, izrađuje se katastar zemljišta, osnivaju se škole (pa makar i trivijumi), izrađuju se šumsko-gospodarske osnove, vrše se popisi stanovništva, uređuju se ceste, izgrađuju luke i lučice, koje su i danas u funkciji.

Pa ipak, Zadar i prostor njegove regije nalaze se na političkoj i gospodarskoj periferiji jedne velike multinacionalne monarhije u vremenu ekspanzivnog nastupanja liberalnog kapitalizma i nastajanja velikih i moćnih nacionalnih gospodarstva. Ekonomski progres 19. stoljeća na taj je način u velikoj mjeri zaobišao Zadar i Dalmaciju uopće.

Taj proces gospodarskog zaostajanja i prometne izoliranosti tijekom 19. stoljeća može se najbolje pratiti kroz borbu Dalmacije i Zadra za željezničku prugu koja bi ga povezala s kontinentom. Austro-Ugarska Monarhija gradila je željeznice prema svojim potrebama i koncepcijama, koje su bile daleko od interesa hrvatskih zemalja. Osnovna potreba naše nacionalne i gospodarske

konsolidacije bila je povezivanje dva prirodnim barijerama izoliranih područja: primorskog i kontinentalnog. Povezivanje kontinentalne Hrvatske i Bosne (koja je u to vrijeme još pod Turcima) s morem osnovno je pitanje naše ekonomike u to vrijeme. Pri tome treba imati na umu značaj i ulogu koju su imale željeznice u razvitku gospodarstva tijekom 19. stoljeća. U prošlom stoljeću željeznica je bila temeljna gospodarska snaga i sva područja do kojih je došla željeznica doživjela su snažan i ubrzani gospodarski, demografski i urbani rast.

Austro-Ugarska je, međutim, kao svoj izlaz na more izabrala grad i luku Trst (što je s obzirom na geografski položaj Beča bilo i normalno) i već 1838. godine počinje s radovima na pruzi Beč - Trst. Nakon mnogih poteškoća pruga je konačno dovršena 1857. godine i doprinijela je naglom razvoju Trsta. Austrijska kompanija "Južne željeznice" postupno gradi željezničke pruge dolinom Save (pruga Zidani Most - Zagreb - Sisak puštena je u promet 1862.), ali kao ogranke pruge Beč - Trst. U Bosni je još pod Otomanskim carstvom izgrađena pruga Banja Luka - Novi, kao dio buduće magistralne pruge između Austrije i Turske. Mađarska, nakon nagodbe s Austrijom 1867. godine o proširenju svojih interesa na Kvarneru i Rijeci, uspijeva 1873. godine dovršiti prugu Karlovac - Rijeka, čime zadaje odlučni udarac tradicionalnoj trgovini žitom i drvom koja se odvijala karavanskim putovima preko Velebita između Karlovca i Senja.

Kasnije, kada je ostvarena željeznička veza dolinom Save s Beogradom, Srbija gradi željezničku prugu dolinom Morave, radi spoja sa Solunom i Carigradom. Tako se postupno ostvaruje uzdužna veza između sjeverozapadne i jugoistočne Europe, bez paralelnog povezivanja s primorskim gradovima (osim s Rijekom i Trstom), a Jadransko more u svom daleko najvećem dijelu postaje periferno. Kada se analiziraju ovi povijesni fakti, treba imati na umu presudno značenje koje su željeznice u 19. stoljeću imale na razvoj privrede, gradova i stanovništva.

Nije na ovome mjestu potrebno detaljno opisivati bezuspješne pokušaje Dalmacije i Zadra za izgradnju odgovarajućih željezničkih pruga, koje će dalmatinske gradove povezati sa svijetom i omogućiti im kako normalan razvoj tako i korištenje komparativnih prednosti koje im daje njihov prirodni položaj na jadranskoj obali. Zadar u tim nastojanjima nije imao nimalo sreće. Vjerojatno iz stratejskih razloga (Turci su u Bosni bili do 1878. godine) Austrija je prišla izgradnji pruge Split - Siverić s odvojkom Perković - Šibenik, koja je puštena u promet 1877. godine. Nastavak do Knina završen je 1888. godine. Tek 1907. godine donosi se odluka o izgradnji pruge Ogulin - Knin (lička pruga), ali se s početkom radova odlaže do 1913. Prvi svjetski rat i poslijeratni događaji uvjetovali su završetak te pruge tek 1925. godine.

Međutim, iza Prvoga svjetskog rata, raspadom dualne monarhije, Rapallskim ugovorom iz 1920. godine Zadar dolazi pod talijansku upravu i nakon jednog stoljeća kakva-takva komuniciranja sa svojom bližom i daljnjom okolicom, ponovno postaje grad na granici, i to grad s one strane granice. Posljedice su dalekosežne. Okolica je izgubila jedini veći gradski centar, čije su centralno-mjesne funkcije bile nenadoknadive, izgubila je tržište za svoje agrarne proizvode i jedinu značajnu neagrarnu tražnju rada. Grad je opet demografski i ekonomski stagnirao. Razvoj industrije gotovo je sasvim zamro, a promet preko luke sveo se na kojih tridesetak tisuća tona godišnje. To je uglavnom bio uvoz robe široke potrošnje za potrebe stanovništva. Kako je grad imao status slobodnog carinskog grada (tzv. *porto franco*), ponovno su oživjeli razni oblici hajdučke privrede. Krijumčarenje roba iz Zadra u Jugoslaviju i (manje) obratno, bila je zapravo najunosnija i gotovo jedina neagrarna djelatnost kojom se moglo baviti stanovništvo uz granicu. To je ujedno stimuliralo razvoj trgovine u gradu, koji, međutim, nije imao svoju prirodnu i dugoročnu osnovu.

Radikalno je mijenjana demografska struktura. Iseljavalo je hrvatsko, a useljavalo talijansko stanovništvo privučeno visokim plaćama i drugim beneficijama. To stanovništvo nije imalo nimalo osjećaja za tisućgodišnju tradiciju ovog grada, a jaz s okolnim stanovništvom (s onu stranu granice) bivao je sve veći. To je stanovništvo grad doživljavalo kao nešto tuđe i neprijateljsko, iako sa stajališta možebitne zarade profitabilno.

Vratimo se na početak ove rasprave. Je li to bio isti grad kao prije 1920.? Zgrade, ulice, krajolici bili su vjerojatno isti, ali grad više nije imao svoju dušu, svoju tradiciju, svoje uspomene, svoje mrtve, toplinu i sigurnost koju je pružao prijašnjim stanovnicima.

Poznato je da je Zadar u Drugom svjetskom ratu teško razaran bezobzirnim bombardiranjem iz zraka, tako da je oko 70 posto građevinskog fonda na Poluotoku uništeno.

No nije sve u uništenju zgrada. Grad je ponovno doživio egzodus stanovništva, ovaj put Talijana koji su se vratili u svoju domovinu. Grad je ostao bez stanovnika, računa se da ih je 1945. godine bilo tek par tisuća. Nije bilo ni mnogo povratnika, koji su izbjegli iza 1920. godine, previše je vremena prošlo da bi se čekalo na povratak. Izumrle su stare i stasale nove generacije. Jedan grad izgubio je svoje stanovništvo i bio osuđen da ga sredinom 20. stoljeća, kao u neka prastara vremena, ponovno stječe, prikuplja, poziva, artikulira i odgaja, kako bi tu pustilo korijene za neke buduće generacije.

To potvrđuju brojke. Prvi popis stanovništva iz 1857. godine našao je u gradu 8 944 stanovnika, da bi taj broj do 1900. narastao na 15,7 tisuća. Najveći broj stanovnika u prvoj polovici 20. stoljeća Zadar je imao 1910 godine, kada

je popisano 18 077 žitelja. Jedanaest godina kasnije, u drugoj godini vladavine talijanske uprave, taj je broj smanjen na 16 650, a do 1931. nije postigao razinu iz 1910. godine (17 358). Egzodus iza 1945. bio je temeljit, tako da je 1948. godine, dakle nakon tri godine ponovnog naseljavanja, taj broj iznosio 13 954, odnosno manje nego početkom stoljeća.

I ono malo stanovnika koji su ostali u gradu nakon 1945. godine kada je Zadar vraćen Jugoslaviji, emigriralo je negdje do 1957. godine, kada su posljednji "optanti" napustili grad. Vjerojatno se ovdje nije radilo samo o nacionalnom osjećaju, već o nemogućnosti tog stanovništva da se privikne na "partizanske" norme ponašanja i na uvjete života u realnom socijalizmu.

Ovakva demografska kolebanja nedvojbeno pokazuju kako se niti jedan grad otrgnut od svog prirodnog zaleđa ne može normalno razvijati. O tome sasvim dovoljno govori statistika, prema kojoj je grad 1931. godine imao manje stanovnika nego 20 godina ranije, a 1948. manje nego na početku stoljeća.

Zadar se nakon Drugoga svjetskog rata sporo oporavljao. Još iza 1950. godine grad je bio pun ruševina, a dinamika ponovne izgradnje bila je relativno spora. To više nije bio grad na granici, niti s ove niti s one strane, ali je bio u totalnoj prometnoj blokadi, bez i jedne suvisle kopnene prometnice, koja bi ga povezivala s kontinentom. U takvim poslijeratnim prometnim prilikama atrofija mnogih gospodarskih funkcija bila je neizbježna. To se očituje i u sporom rastu stanovništva, koje je do 1953. godine doseglo tek 16,1 tisuću stanovnika, da bi se do 1961. godine taj broj povećao na 25.243.

Postoji teza, da se Zadar u prvim poratnim godinama sporo izgrađivao uglavnom zato što centralne vlasti nisu imale dovoljno sredstava, ili razumijevanja (ili oboje) kojim bi potakle bržu obnovu grada. Koliko god je ova hipoteza privlačna i sveobjašnjavajuća, ne bi se smjela prihvatiti kao jedina. Suptilnija sociološka istraživanja možda bi pokazala da jedan dio objašnjenja treba tražiti upravo u činjenici da grad više nije imao odlučujući broj starosjedilačkog stanovništva, koje bi prišlo obnovi grada izvan službenih i centralno donesenih planova, financiranih iz državnih fondova. Možda bi u takvoj tezi trebalo tražiti korijene kasnijeg gotovo dušmanskog odnosa dijela stanovništva prema gradskom zemljištu, koji je rezultirao enormnim obujmom bespravne i kaotične izgradnje i devastacijom cijelih gradskih područja. Možda u prilog toj tezi ide i činjenica da su jedini gradski prostor koji nije ozbiljnije napadnut divljom gradnjom Arbanasi, bivše gradsko predgrađe, koje je od 1720. godine (dozvolom zadarskog nadbiskupa Zmajevića) naseljeno stanovništvom koje je bježalo pred Turcima i koje je do današnjih dana sačuvalo svoj etnički i kulturni identitet. Potomci tih doseljenika i danas pokazuju sasvim drugačiji odnos prema prostoru na kojem žive i uglavnom pažljivo i racionalno koriste zemljište na tom području grada.

Prostorne implikacije demografskih kretanja do 1961. godine nisu niti velike niti dramatične. Grad se uglavnom zadržava u granicama Poluotoka i u priobalnim zonama uvale Jazine. Obalni pojas između uvale Vrulje i Puntamike je prostor rezidencijalnog stanovanja i rijetke naseljenosti. Svi širi prigradski prostori između Gaženice na istoku i poluotoka Puntamike na zapadu, te prostori sa sjevera omeđeni današnjom cestom preko Bilog Briga, područja su rijetke i sporadične gradnje s tipično ruralnim karakteristikama. To je još uvijek poljoprivredna zona grada, po svojim proizvodnim mogućnostima značajna za opskrbu gradske tržnice.

U to vrijeme postoji istaknuti prostorni diskontinuitet između najbližih prigradskih naselja: Dikla, Bokanjca, Cmog, Ploča, Dračevca i Bibinja i grada Zadra, a socioekonomska, demografska i prostorno-arhitektonska struktura tih naselja tipično je ruralna.

Bespravna izgradnja tog vremena vjerojatno je postojala, ali po obujmu i vanjskim manifestacijama nije bila zabrinjavajuća. Postojalo je uvjerenje da Zadar ima neograničeno mnogo prostora za proširenje i novu izgradnju i da je prostor resurs s kojim se može raspolagati bez utvrđene i konzistentne zemljiše i urbane politike.

Društvena stambena izgradnja bila je mala po obimu i lako je nalazila gradilišta. Kao primjer može se navesti da je izgradnja postojećih stambenih zgrada uz ulicu S. Radića, u neposrednoj blizini Poluotoka (stare gradske jezgre) započela tek kasnih šezdesetih godina i trajala cijelo jedno desetljeće.

No, u idućih 20 ili 30 godina dogodile su se dramatične promjene. Mogu se pratiti kroz dva međusobno uvjetovana pokazatelja: stopu deagrarizacije zadarske regije i koncentraciju stanovništva u gradu. Ako se prostor zadarske regije definira bivšim općinama Benkovac, Biograd na moru, Obrovac i Zadar, onda je 1961. godine od ukupnog stanovništva takvog prostornog obuhvata 52.5 posto bilo poljoprivredno. Deset godina kasnije, 1971. godine, učešće ruralnog stanovništva u ukupnom pada na 34.12 posto, a dvadeset godina kasnije, 1981. godine, na 10.6 posto. Popisom iz 1991. godine taj se postotak stabilizirao na razini manjoj od 10 posto. Ne postoje nikakve biološke, obrazovne, kulturne ili materijalne pretpostavke o deagrarizaciji stanovništva po tako dramatičnoj stopi, a da ta deagrarizacija ujedno dovede do značajnog povećanja proizvodnosti rada, do povećanja kulturne razine stanovništva, do istinske urbanizacije kao načina života i mišljenja i bitno drugačijeg odnosa prema okolini.

U skladu s takvom stopom deagrarizacije paralelno je tekao proces koncentracije stanovništva u gradu. Od 25,2 tisuće 1961. na 43.2 tisuće 1971., zatim na 60,4 tisuće 1981. i oko 80 tisuća 1991. godine. Time je Zadar postao peti grad po veličini u Hrvatskoj, odnosno prvi na ljestvici iza četiri

makroregionalna grada. U desetljeću 1961 - 1971. stanovništvo grada povećalo se za oko 70 posto u odnosu na 1961. godinu, u desetljeću 1971 - 1981. za oko 40 posto u odnosu na 1971., a u desetljeću 1981 - 1991. za oko 30 posto u odnosu na 1981. Nažalost, to je bio uglavnom kvantitativni rast, bez odjeka u prostoru svoje gravitacije i bez kvalitativnog "sazrijevanja grada" kakvo bi se očekivalo iz takvih stopa ekspanzije.

Prostorne implikacije takve demografske eksplozije bile su katastrofalne. Novopridošlo, pretežno ruralno stanovništvo, donijelo je sa sobom svoj način života, svoje običaje, svoje kulturološko i socijalno naslijeđe i svoju arhitekturu, što je dovelo u krajnjoj konzekvenciji do ruralizacije grada. Istovremeno, infrastrukturni sustavi grada nisu mogli podnijeti takav porast potreba, mjesne institucije, posebno u oblasti obrazovanja, kulture, zdravstvene zaštite, pa i administracije postale su insuficijentne, a grad kao institucija nesposoban da planira i kontrolira svoj razvoj.

Opće društvene prilike idu u prilog kaotičnoj i bespravnoj gradnji. Narasla zemljišna renta na potencijalno građevinskom zemljištu nije ostavljala nikakvu mogućnost poljoprivrednim parcelama da ostanu u toj funkciji, niti je omogućila fizički opstanak planiranim javnim prostorima za gradsko zelenilo, javne površine ili prometnice. Promet zemljišta vrši se uglavnom nesmetano, i što je najgore, prodaju se poljoprivredne parcele prema postojećoj vlasničkoj situaciji, koje se onda jednostavno pretvaraju u gradilišta. Nedostatak elementarnih saznanja o nekom redu u prostoru i osnovnim zakonima i postulatima prostornog uređenja kod stanovništva, kao i nepoznavanje i ignoriranje imovinsko-pravnih postupaka u prometu zemljištem, dovele su do totalno kaotične izgradnje, koja se nikakvim organskim i prirodnim putem ne može ublažiti, gdje veliki broj novoizgrađenih zgrada jednostavno nema čak ni pristupni put s javno-prometne površine, odnosno prostor na kojem bi se takav put izveo. To je dovelo do neizmerno složenih odnosa među bivšim i novim vlasnicima, do beskrajnih sporova koji nemaju razumnog rješenje i sl.

Nakupine divljih kuća naročito su uočljive uz gradske prometnice. Na primjer, u širem području Benkovačke ulice i kasnije izgrađenom ulaznom "bulevaru" nalaze se najstarija bespravno izgrađena naselja. Kasnije se je "divlja" gradnja proširila na cijelo područje grada (osim Arbanasa), južno od Bilog Briga, a naročito je ugrozila područje Puntamike, (posebno uz ulicu L. Montija, te prostore Vidikovca, Plovanije, Bilog briga, Smiljevca i lučko-industrijske zone. Isto tako, prigradska naselja uz obalu: Bibinje, Diklo, Kožino, temeljito su devastirana divljom gradnjom.

Prema jednoj anketi iz 1970. godine utvrđeno je na području GUP-a nešto preko 3 tisuće bespravno sagrađenih zgrada, a analiza je pokazala da svaki četvrti stanovnik grada živi u bespravno izgrađenoj kući. Danas je stanje

sigurno teže. Neformalni izvori spominju 5 do 6 tisuća bespravnih kuća (i to bez naknadno legaliziranih), što bi ukazivalo na činjenicu da skoro trećina stanovništva grada stanuje u takvim zgradama.

Društvena zajednica, i lokalna i šira, uglavnom se prema ovom problemu odnosila formalistički i bez suštinski jasnog pristupa. Zakoni su neprestance utvrđivali neke datume do kada se priznaje bespravna izgradnja, a od kada će se radikalno postupati prema divljim graditeljima i njihovim artefaktima, ali nikada nije bilo niti prave akcije, niti realnih okolnosti da se tako i postupi.

Vlast i urbanisti uglavnom ne priznaju postojanje bespravnih zgrada, što dovodi do planiranja nove izgradnje koja nedovoljno ili nikako ne uvažava njihovo postojanje, pa je jasno do kakvih teškoća dolazi u procesu realizacije takvih planova.

Bespravna izgradnja je činjenica našeg vremena, pa u prvom redu zahtijeva temeljitije upoznavanje i određenje njenih socioloških, socijalnih, gospodarstvenih, prostorno-planerskih i društveno-političkih korijena i implikacija. Tek iz takvih saznanja mogle bi proizaći i mjere za sanaciju.

Nesporazumi između gradskih vlasti i vlasnika takvih zgrada ogromni su, ako nisu i konačni. Pravog dijaloga između njih nikada nije ni bilo. Jedini kontakti ostvarivani su preko nedjelotvornih zakona i povremenog rušenja manjeg broja zgrada, što puk prihvaća gotovo kao kakvu (malo vjerojatnu) elementarnu nepogodu.

Svi ovi procesi odvijali su se pod okriljem "dogovorne ekonomije" i "delegatskog sustava" gdje su se bespravni investitori nalazili visoko u hijerarhijskoj strukturi odlučivanja, što je praktički blokiralo svaku akciju na sanaciji stanja.

U razdoblju "dogovorne ekonomije", negdje do 1980. godine, Zadar se je relativno uspješno ekonomski razvijao. Po rezultatima svog gospodarstva, bio je među prvim gradovima u Republici, sa visokim stopama rasta društvenog prizvoda, zaposlenosti, akumulacije i investicija. Zbog dugogodišnje prometne izoliranosti razvijala se je privreda koja nije bila opterećena velikim obujmom *inputa* ili *outputa*, već naprotiv gospodarstvo koje se zasnivalo na tehnologiji, informatici i znanju. Zadar je bio sjedište najveće tankerske flote, grad sofisticirane strojogradnje, kemijske industrije, te naročito turizma. Iza 1980. godine, kada je došlo do definitivnog sloma "dogovorne ekonomije", iz čega se bivša država više nikada nije izvukla, došlo je i u Zadru do stagnacije gospodarskog rasta, porasta nezaposlenosti, rapidnog smanjenja akumulacije i drugih popratnih pojava posvemašnje gospodarske i političke krize.

No, to nije bilo ono najgore, što je grad moglo zadesiti u godinama urušavanja socijalističkog sustava.

3. Postsocijalizam

Sudbina je htjela da Zadar ponovno postane grad na granici. Nakon srbijanske agresije na Hrvatsku 1991. godine granica okupiranog i slobodnog prostora bila je na samoj periferiji grada, na prostoru Zemunika, Babinduba i Crnog, te iznad Bibinja. Kao da su se vratila turska vremena i sva obilježja koja su nosila. Granate koje su padale tijekom dvije ratne godine nanijele su relativno velika oštećenja na stambenim i gospodarskim zgradama, no daleko su veći ožiljci ostali u dušama ljudi i kolektivnom pamćenju jednog naroda. Zadar je postao utočište velikog broja izbjeglica iz okolnih okupiranih naselja, kao i iz šireg zaleđa. Zbrinuo ih je uglavnom u svojim turističkim objektima, ispražnjenim stanovima i drugim smještajnim prostorima. Dao im je što je imao i što je mogao. To je jedan dio priče.

To novopridošlo, odnosno izbjeglo stanovništvo, što je drugi dio priče, postalo je nezaobilazna i dugoročna činjenica budućeg demografskog i gospodarskog razvitka, te urbani i sociološki fenomen koji se ne može zaobići. Trend koncentracije stanovništva u Zadru bio je konstanta u posljednjih 30 godina i on bi se, i da nije bilo rata, nastavio. Međutim, ono stanovništvo koje bi imigriralo u grad tijekom idućih 10 ili 15 godina, imigriralo je pod prijatnom srbijanske agresije u tijeku samo jedne godine. Nastranu lijepe želje i planovi o povratku tog stanovništva na stara ognjišta. Samo će se manji dio njih vratiti i to samo u naselja koja imaju kakvu, takvu perspektivu opstanka i razvoja.

Značajni dio tog stanovništva novi su građani Zadra, koje grad mora prihvatiti, smjestiti, zaposliti, kultivirati, obrazovati i pridobiti za sebe.

Zapravo, može se kazati da će ovi turbulentni demografski procesi biti završeni tek kada daleko najveći dio porasta broja stanovnika bude dolazilo iz prirodnog prirasta, a samo manji dio iz migracija. To će biti razdoblje kada će se grad moći posvetiti sebi, svom unutarnjem razvoju i povećanju kvalitete života u sebi.

No kakve su perspektive za to u sivoj svakidašnjici postsocijalizma. Prvo bi za potrebe ove rasprave trebalo definirati sam pojam "postsocijalizam". Možda bi dovoljna, iako ne i sveobuhvatna definicija, mogla odrediti postsocijalizam kao kvaziekonomska sustav gdje su slobodno tržište, pokretljivost rada i kapitala, ekonomska utakmica i ostale udžbeničke kategorije političke ekonomije, tek nove ideološke paradigme, a ne realne kategorije gospodarskog sustava. Dominantni čimbenik gospodarskog života je država, a glavni dokaz toj tvrdnji je nepostojanje tržišta faktora proizvodnje, tj. kapitala i rada. Kod nas banke još uvijek krčme državni kapital prema nekim sasvim posebnim interesima i nerazumljivim postupcima. Umjesto tržišta rada razvio se neki

polufeudalni sustav odnosa između poslodavaca i posloprimaca, u kojem poslodavac može svoje radnike plaćati ili ne plaćati, plaćati ih kada i koliko hoće, uplaćivati im zdravstveno i mirovinsko osiguranje ili ga ne uplaćivati, sve prema svom vlastitom nahodjenju. Nesporno je, međutim, da bez pravog tržišta kao faktora proizvodnje nema tržišnog gospodarstva i, generalno gledajući, nema napretka. Razvijeni zapadni svijet, kojemu Hrvatska barem verbalno teži, razvio se na dvije institucije novoga doba. To su parlamentarna demokracija i slobodno tržište svih faktora proizvodnje; dakle tržište "običnih" roba, tržište kapitala i tržište rada. Država je tu faktor koji, barem pretežito, ne sudjeluje direktno, već ima ulogu regulatora. Ona posreduje između poslodavaca i sindikata, te preko monetarne politike pokušava utjecati na odnose ponude i tražnje. Kada će se u Hrvatskoj razviti ove bitne institucije slobodne tržišne ekonomije, vrlo je upitno.

Druga karakteristika hrvatskog tipa postsocijalizma je posvemašnja koncentracija vlasti, novca, upravnih funkcija i kapitala u rukama centralnih vlasti. To dramtizira pitanja globalnog gospodarskog rasta, ali i pitanja regionalnog razvoja i regionalne odnose svodi na pitanja odnosa metropole i provincije.

To će svakako biti i jedan od određujućih čimbenika daljnjeg razvoja Zadra, koji bi u sadašnjem trenutku u centar pozornosti morao postaviti pitanja gospodarske obnove. A tu su neka pitanja nezaobilazna.

Zadar je iz rata izašao s više-manje sačuvanim gospodarstvom. Zadar je prije rata po snazi svoje privrede bio peta općina u Hrvatskoj, s brojnim uspješnim i perspektivnim poduzećima, s natprosječnom općom stopom zaposlenosti i zavidnom razinom akumulacije. To u ratu nije uništeno, ostala su ta poduzeća, njihova oprema, uvježbana radna snaga, ostale su sirovine i drugi *inuti* koje su ta poduzeća koristila, ostala su u velikoj mjeri i prodajna tržišta. Turizma, istina, tijekom rata nije bilo, ali ostaje nejasno zašto je većina hotela i drugih turističkih objekata u takvoj mjeri devastirana, da traže golemu novčanu sredstva za svoju obnovu. Zašto su brojna poduzeća gospodarski i fizički uništena, njihovi radnici otpušteni i bez posla, a većina onih koji još rade ili ne primaju plaću, ili je primaju s višemjesečnim zakašnjenjem, ili nemaju ni zdravstvenu zaštitu ni mirovinsko osiguranje i sl. Postsocijalizam je samo jedan od mogućih odgovora.

Prometna mreža u Hrvatskoj koja se upravo redizajnira, ponovno će odrediti položaj Zadra u Republici i limitirati njegove prirodne i geografske mogućnosti. Zadar je vrlo povoljno položen u odnosu na sjeverozapadnu Hrvatsku, a valorizacija tog položaja bitno ovisi o trasi budućih cestovnih pravaca prema Zagrebu, te o trasi budućeg Jadranskog autoputa. Tunel kroz Velebit, koji je s velikom bukom započet još tijekom rata, kapitalni je objekt

na liniji optimalnog svladavanja planinske barijere između obale i unutrašnjosti. Nažalost, radovi su obustavljeni, a o autoputu Dalmacija - Zagreb preko Like sve se manje govori. Trasa nove Jadranske autoceste trebala bi, prema jednoj varijanti, prolaziti ličkim prostorom, da bi se u području Obrovca tunelom spustila na obalu. Ako bi ovaj tunel ujedno bio i objekt na autocesti prema Zagrebu, oko 150 km autoceste između Obrovca i Splita bio bi zajednički za obje trase, što sa stajališta troškova izgradnje i održavanja uopće nije nevažno. Osim toga, takva konfiguracija magistralnih cestovnih pravaca temeljito bi promijenila položaj i razvojne mogućnosti Like. Nažalost, izgleda da Zadar uopće nije pripušten raspravama o tim za njega vrlo važnim pitanjima. To je samo jedan segment u promišljanju budućnosti ovog starog grada, kojemu povijest nikada nije bila posebno naklonjena.

Zadar je ponovno dospio na samu marginu političkih i gospodarskih zbivanja u Hrvatskoj, nemoćan da pokrene svoje stvaralačke potencijale, rastrgan u sebi, između prošlosti i budućnosti, ovisan o brojnim čimbenicima koje ne može niti kontrolirati niti efikasno prosuđivati. Ova pitanja, naravno, prelaze temu i ambicije ovog teksta, no iznesene misli dozvoljavaju zaključak: *znači li to da još uvijek nema kritične mase svijesti o zajedničkoj pripadnosti ovome gradu, niti kritične mase samosvijesti o gospodarskom i društvenom napretku koji ne može artikulirati nitko iz vana i da je u krajnjoj crti svatko odgovoran za vlastitu sudbinu?*

Literatura

- DRŽAVNI ZAVOD ZA STATISTIKU (1991): *Popis stanovništva 1991.*, Zagreb, Dokumentacija br. 810.
- GALBRAITH, J. K. (1977): *Doba neizvjesnosti*, Zagreb.
- GUP ZADRA (1973), Zadar.
- JELINOVIĆ, Z. (1957): *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb, JAZU.
- NOVAK, G. (1944): *Prošlost Dalmacije I-II*, Zagreb.
- PASARIĆ, B. (1966): *Ekonomska i saobraćajna efikasnost investicija u Zadarsku prugu i luku*, Zadar.
- PROSTORNI PLAN OPĆINE ZADAR (1975), Zadar.
- RAUKAR, T, PETRICIOLI, I., ŠVELEC, F. i PERIČIĆ, Š. (1987): *Prošlost Zadra III*, Zadar.
- VRESK, M. (1977): *Osnove urbane geografije*, Zagreb.

Branko Pasarić: ZADAR - A CITY ON THE BORDER
An Outline for the Socio-demographic History
of the City

S u m m a r y

Basing it on a concise history of Zadar the author develops his thesis about Zadar as a "city on the border". This has been true since Venetian times when the boundary with the Turkish dominion was located here, during the Italian occupation of the city when it found itself "on that side of the border", and up to quite recently when its immediate hinterland was occupied by Serbian aggression. In these conditions the relationship between the city and its neighbouring environs become specific, ambivalent and discontinuous. These historical conditons determined to a large extent the development and the physiognomy of the city, thwarted the natural circulation of people and goods, prevented the growth of the city and influenced the socio-psychological characteristics of its populace. The author considers, in a more specific way, the consequences of the city's prolonged isolation from transportation networks which lasted up to the mid-sixties of this century and concludes with some indications about the position of Zadar in the post-socialist period.

