

LUKA PORTO BAROSS U RIJECI – PRENAMJENA U LUKU NAUTIČKOG TURIZMA

Ines Ambruš¹

Apstrakt: Prirodna vrijednost povijesnog toka rijeke Rječine nedaleko od samog ušća u more bila je prvobitna osovina urbanog razvoja Rijeke, odakle potječe i etimologija imena grada. Planskim nasipavanjem terena u 19. st nastaju ortogonalni urbani blokovi Civitas Novae s vitalnim javnim funkcijama i lukom *Porto Baross*. Danas, luka s urbanim artefaktima, zaštićenim kulturnim dobrom zgradom Skladišta 40., željezničkim mostom, gatom i lukobranom postaje brownfield potencijal za revitalizaciju centra grada. Zgrada Skladišta 40., vrijedan je primjer moderne arhitekture ing. Milana Čalogovića s pionirskom izvedbom armirano-betonskih konstrukcija iz 1931.g, dok željeznički zaokretni most iz 1896.g., predstavlja jedinstvenu gradsku tehničku baštinu. Kako bi se uspostavio skladan odnos novih arhitektonskih struktura s naslijeđenim urbanitetom treba sagledati širi urbani kontekst. *Međunarodni urbanističko-arhitektonski natječaj za izradu idejnog rješenja uređenja područja Delte i Luke Baroš u Rijeci*, proveden je 2013. godine za stambeno-poslovnu namjenu te je za taj prostor propisana izrada urbanističkog plana uređenja. Izmjene i dopune Prostornog plana i Generalnog urbanističkog plana Grada Rijeke usvojene su 2019. godine, a glavna tema ovih ciljanih točkastih izmjena su bile promjene oblika i površine, kao i detaljniji opis namjene luke nautičkog turizma Porto Baroš. Uvođenje novih sadržaja nautičkog turizma unutar luke na ušću Rječine u more s bogatom vrijednom industrijskom baštinom postaje izuzetno osjetljiv zahvat u prostoru. Transformacijom povijesnih urbanih struktura nekadašnje luke kreiraju se nove fizičke forme koje trebaju poštivati postojeće vrijednosti in situ kao nositelje ne samo ekonomskih vrijednosti već i prirodnih, kulturnih, urbanističkih, arhitektonskih, tehničkih, socioloških i identitetskih, očuvanjem duha mjesta lučkog grada.

Ključne reči: urbanistički plan, luka, turizam, revitalizacija, industrijska baština

Port of *Porto Baross* in Rijeka - conversion into a port of nautical tourism

Abstract: The natural value of the historical course of the Rječina River, not far from its delta into the sea, was the original axis of Rijeka's urban development, from where the etymology of the city's name originates. Planned land filling works in the 19th century was the basis for constructing the orthogonal urban blocks of Civitas Novae with vital public functions and the port of Porto Baross. Today, the port with urban artifacts such as the protected listed building of Warehouse 40., the railway bridge, the ghat and the breakwater become a brownfield potential for the revitalization of the city center. The Warehouse 40, is a valuable example of the modern architecture of engineer Milan Čalogović with a pioneering

¹ Konzervatorski odjel u Rijeci, Ministarstvo kulture i medija RH, Užarska 26, 51 000 Rijeka, inesambrus@gmail.com, ORCID: 0009-0008-4229-1324

design of reinforced concrete structures from 1931, while the railway iron swing bridge from 1896 represents the city's unique technical heritage. In order to establish a harmonious relationship between the new architectural structures and the inherited urbanity, the broader urban context should be considered. In 2013 was held *The international urban planning and architectural competition for the creation of a conceptual solution for the development of the area of the Delta and Porto Baross in Rijeka* for the residential and business purpose of the area and the development of the urban development plan was prescribed. Amendments to the Spatial Plan and the General Urban Plan of the City of Rijeka were adopted in 2019. The introduction of new nautical tourism content in the city center with listed industrial heritage becomes a very sensitive intervention. By transforming the historical urban structures of the former port, new physical forms are created that should respect the existing values *in situ* as bearers of not only economic values, but also natural, cultural, urban, architectural, technical, sociological and identity values, preserving the spirit of the port city.

Key words: urban plan, port, tourism, revitalization, industrial heritage

UVOD

Izuzetno povoljan geostrateški položaj grada Rijeke određen je smještajem između mora i brdovitog krša u zaleđu u kojem izvire rijeka Rječina te stvara usjek mora u kopno u svom ušću. Upravo ta prirodna prednost povijesnog toka rijeke nedaleko od samog ušća u more bila je osovina urbanog razvoja, odakle potječe i etimologija imena grada. Prostor omeđen zidinama, *Zitavecija*, naziv je iz rimskih vremena za Stari grad koji se smjestio u ravni na zapadnoj obali rijeke ispred prirodno stvorene luke u ušću.² Sredinom 18. stoljeća nastaje ideja za širenjem grada van zidina. (Magaš, 1997-1998) Zbog specifične konfiguracije terena i nedostatka ravnih površina za razvoj planirano je artificalno nasipavanje terena na kojem su izgrađeni ortogonalni urbani blokovi *Civitas Novae* s vitalnim javnim funkcijama i lučki bazeni na zapadnom i istočnom dijelu grada. (Slika 1.) Luka *Porto Baross* obuhvaća istočni lučki bazen, u središtu grada.³ Luka nosi obilježja planiranog urbaniteta s lučkom infrastrukturom; pristaništima, gatom i lukobranom, zatim s kulturnim dobrom; Skladištem 40. te s vrijednom tehničkom baštinom. Prostor je dan u koncesiju 2021. godine trgovačkom društvu ACI-Gitone s idejom za izgradnjom luke posebne namjene – ACI-marine.⁴ Prema Benevolu tehnika urbanog planiranja redovito kasni u usporedbi s događajima koje bi trebala kontrolirati i zadržava karakter lijeka koji se primjenjuje *a posteriori*. (Benevolo, 2004) Turistička izgradnja izaziva promjenu prostornih odnosa, često nesvjesno i degradaciju upravo onih vrijednosti koji su potencijalni nositelji turističkog razvitka. (Maroević, 1986) Očuvanje prostornih i kulturnih vrijednosti *genius loci* vrijednog urbanističkog, arhitektonskog i tehničkog nasljeđa luke Baross od prioritetne je važnosti za središte grada. Ovim radom razmatra se pristup prenamjeni i obnovi postojećeg

² Tragovi naselja zabilježeni su još od prapovijesnih vremena kada su to područje naseljavali Liburni. Rimljani su nastavili gradogradnju na zatečenim građevnim strukturama te tako nastaje municipij Tarsatica, na čije bedeme je sjeo srednjovjekovni gradski zid. (Matejčić, 2013)

³ Naziv je dobila po ugarskom državniku Gábor Barossu (1848–1892) koji je bio zaslužan za razvoj riječke luke i željezničke mreže. Po njemu je nazvan i Trg Baross ispred željezničke stanice Keleti u Budimpešti. Riječ Porto dolazi od tal. luka.

⁴ Prostor je u koncesiji na pomorskom dobru luke Baross od 2021. godine na razdoblje od 30 godina. ACI-Gitone je trgovačko društvo u vlasništvu ACI-ja i njemačke Lürssen grupe. ACI d.d. (Adriatic Croatia International Club), nastao je 1983. godine kao (Adriatic Club Yugoslavia Brijuni) – ACY. Do 1985. godine otvoreno je 16 ACI-marina: Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Supetarska Draga, Rab, Žut, Piškera, Jezera, Vodice, Skradin, Trogir, Split, Milna, Vrboska i Palmižana, zatim 1988. Korčula i Opatija. U Slanom pokraj Dubrovnika marina nosi ime Veljko Barbierića, po utemeljitelju ACY-ja, otvorena je 2016. godine. Porto Baross u Rijeci je 23. ACI-marina u planu za izgradnju. <https://aci-marinas.com/hr/aci-history/0>

dijela luke i njezinoj integraciji unutar gradskog središta. Cilj istraživanja je kroz analizu arhivske planske i projektno dokumentacije razvoja istočnog dijela grada Rijeke s lučkim bazenom zajedno s analizom novije prostorno-planske dokumentacije valorizirati prostor luke Baross, te komparativnom analizom kroz primjere dobre prakse propitati mogućnost alternativnog razvojnog puta.

RAZVOJ GRADA I LUKE KROZ POVIJESNE PLANOVE

Na povijesnim planovima se kroz godine može pratiti odnos organske urbanističke strukture Starog grada s nasipanim planskim ortogonalnim rasterom *Civitas Novae* i planiranim lučkim područjem. Nailazimo na dvije vrste povijesnih planova, prostorni planovi razvoja grada s integriranim situacijama luke i željeznice i planovi koji se odnose isključivo na razvoj i izgradnju luke sa željeznicom.⁵ Doba dualističke vladavine Mađara i Talijana u Rijeci, od druge polovine 19. stoljeća do početka Prvog svjetskog rata bilo je pogodno za velike investicije što je omogućilo radikalnu transformaciju iz tradicionalnog, mediteranskog u lučki, industrijski grad koji nosi snažnu identifikaciju sa svojom lukom sve do danas. (Zucconi, 2008) Dvije velike prirodne katastrofe kao što je potres koji je pogodio grad 1750. godine i poplava 1852. godine bile su povod modernom planskom pristupu obnovi i proširenju grada rušenjem bedema, regulacijom rijeke i nasipavanjem terena. Josef Bainville je 1843. godine planirao nasuti dio terena ispred Starog grada u četiri reda ortogonalnih blokova *Civitas Novae* s javnim i stambenim zgradama, zatim akvatorij luke s pravocrtnom obalom, okomitim gatovima, lukobranom te industrijskim skladištima na nasutoj istočnoj obali povijesnog toka Rječine. (Magaš, 1997-1998) Prema tom planu počela je izgradnja grada čiji je obalni pojas namijenjen pretežno za industrijsku, lučku i željezničku infrastrukturu. Uz nasipavanja terena počinje se razvijati i ideja o regulaciji obale rijeke skretanjem donjeg toka u drugo korito. Novo korito prokopano je sredinom 19. stoljeća, a povijesni tok Rječine pretvorio se u Mrtvi kanal gdje je bilo pristanište za jedrenjake. Između ta dva korita artificijelno nasipani teren naziva se Delta.⁶ Zapadno od Delte tj. Mrtvog kanala, stvoren je prostor za buduću luku Baross. Na nepotpisanom i nedatiranom planu *Iconografia di Fiume col progetto di sua regolazione* koji se pripisuje također Bainvilleu, između 1861.-71. prikazan je Mrtvi kanal i preusmjereni tok Rječine, a zapadno od Starog grada željeznički kolodvor i prostor za željeznička i lučka skladišta te druga industrijska postrojenja. Značajna vrijednost ovog plana je i u tome što se javlja naznaka lučkog bazena *Porto Baross*, dok je na Delti planirana prvi puta javna namjena, novi gradski centar s parkom i zgradama što je ostalo nerealizirana aktualna polemika do danas. Prvi natječaj za Generalni urbanistički plan, raspisan je bio 1873. godine. Od natječajne dokumentacije pronađen je samo jedan nepotpisani plan pod nazivom *Fiume prospera* koji prikazuje grad prilagođen građanima s javnim prostorima i cestovnim prodorima bulevara s drvoredima.⁷ Zapadni dio grada bio je planiran kao javni prostor za građane, što nije realizirano, dok je planom realizirano tri reda ortogonalnih blokova *Civitas Novae* s paviljonima tržnice i ribarnice te zgradom kazališta

⁵ Za istaknuti su: *Plan slobodne luke i grada* Rijeke Kapetana von Benka, 1776. godine s prikazanim utvrđenim Starim gradom i izvangradskom parcelacijom neizgrađenih brajdi, zatim, 1778. godine *Plan luke i grada* nepoznatog autora s predviđenom izgradnjom dva reda gradskih ortogonalnih blokova ispred gradskih zidina na nasutoj obali s lukom na ušću Riječine, dok je plan proširenja grada iz 1785. godine Antona Gnamba postao obvezujuća zakonska osnova. (Magaš, 2001)

⁶ Na Delti je bio prirodni estuarij, tek nakon regulacije Rječine, nasipavanjem terena u 19. stoljeću to je bilo područje za skladištenje drvene građe, a trenutno se nalazi parikralište i Pročišćivač za otpadne vode od 1994. godine, trenutno se modernizira i širi svoje kapacitete. Izgradnjom prometnih koridora i mostova Delta je podijeljena na sjevernu i južnu. Istočno od Delte izgrađena je Brajdica također kao prostor za skladištenje drva, a od 1979. godine je izgrađen na njoj i kontejnerski terminal.

⁷ Cilj plana je bio trgovački i gospodarski napredak s izgradnjom moderne infrastrukture koju je paralelno pratila izgradnja značajnih javnih zgrada i urbanih mikroambijenata kao što je Gradska vjećnica, Guvernerova palača s perivojem, Burza, Gradski muzej, javni parkovi itd. (Magaš, 2001)

s perivojem. Projekte luke sa željezničkom mrežom i zgradama skladišta kako je planirao Bainville izradio je francuski inženjer Hilarion Pascal koji je stigao u Rijeku 1870. godine, a izvođenje radova je vodio Antal Hajnal. (Palinić, 2019) U tom razdoblju kraja 19. stoljeća definirana je luka s lukobranom, izgrađeni su gatovi i pristaništa sa željezničkim kolodvorom na zapadu od Rive Boduli dok je s njene istočne strane izgrađena luka za izvoz drva i drvene građe, *Porto Baross*. Početak 20. stoljeća obilježio je regulacijski plan tj. *Studija regulacije i proširenja grada Rijeke* Paolo Grassija naručen od Tehničkog ureda 1898. godine, a odobren 1904. godine kojom je planiran moderan grad probijanjem novih cestovnih koridora i širenjem grada na sjever u brdovito zaleđe. (Lozzi Barković, 1998, Palinić, 2020) Planirana je i realizirana obilaznica sa sjeverne strane Starog grada koja je preusmjerila gradski promet prema rijeju oslobodivši obalu za prijevoz teškog tereta luke. Zatim su definirane panoramske ulice i kvartovi (Belveder i dr.) s reprezentativnim pročeljima orijentiranim prema moru, za Grassija gradskom najljepšem trgu.⁸ (Metzger-Šober, 2012) Realizacijom dijela plana građani su dobili priliku uživati u moru kroz pravo na pogled, ali i dalje bez mogućnosti direktnog kontakta s morskim obalnim pojasom u središtu grada. Tako je i Porto Baross ispred tri reda ortogonalnih blokova javnih i stambenih zgrada zatvorila prilaz morskoj obali. Grad je podijeljen 1919. godine na način da je Rijeka pripala Kraljevini Italiji, a Sušak Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca te od 1929. godine Kraljevini Jugoslaviji, a luka Baross je postala vodeća luka.⁹ Za *Generalni regulacijski plan Sušaka* raspisan je javni natječaj 1936. godine, prva nagrada nije dodijeljena, a drugu je dobio arhitekta Velimir Jamnicky iz Zagreba koji i potpisuje plan, konačno usvojen tek 1940. godine. (Lozzi Barković, 2015) (Slika 2.) To je vrijeme procvata moderne arhitekture na Sušaku gdje su putem javnih natječaja realizirani znameniti projekti, zagrebačkoga kruga arhitekata. (Premierl, 2015) Grad je bio oslobođen carina što je bio povod za izgradnju kompleksa zgrada pod nazivom *Javna i slobodna carinska skladišta* tzv. Skladište 40. u luci Baross prema projektima uvaženog inženjera Milana Čalogovića 1931. godine.¹⁰ (Lozzi Barković, 2015) Eklatantan je doprinos modernoj arhitekturi razvedenog tlocrta, jasno naglašene distinkcije materijalima u oblikovanju pročelja između upravnog i utilitarnog dijela zgrade, istovremeno spajajući različite sadržaje u jednu cjelinu. Inovacije armirano-betonskih stropnih ploča i skeletne konstrukcije kao i razrada detalja total dizajna koji se provlači kroz sve zgrade doprinos su autorskom rukopisu. (Slika 3.) Unatoč prosperitetu luke, za daljnji planirani razvoj *Porto Baross* tadašnje vlasti nisu imale sluha, pa je prostornim obuhvatom i građevnim strukturama do danas ostala ista.

Nakon Drugog svjetskog rata, spajanje grada u jednu upravnu i urbanističku cjelinu pratila je prostorno planska dokumentacija koja je planirala uređenje gradskog središta i dislociranje industrijskih pogona luke iz grada s težnjom otvaranja obale sadržajima za građane. *Porto Baross*, Delta i Brajdica prepoznate su kao dragocjene lokacije za novo središte grada otvaranjem morske obale javnosti koja se sprovodila direktivnim regulacijskim planom 1949. godine pod nazivom *Pravna regulacijska osnova Grada Sušaka - Rijeka* autora Antuna Urlicha i Branka Vasiljevića uz suradnju Vladimira Antolića i Zdenka Stričića.¹¹ (Kolacio, Prikril 1953, Bradanović, 1996) Od značajnijih projekata tog vremena bilo je rješavanje prometnih koridora preko Rječine koji spajaju Rijeku i Sušak što je postignuto izgradnjom cestovnog

⁸ Nove javne građevine predviđene i ostvarene Planom jesu: Sudbena palača i zatvor (F. Czigler, 1904.-1906.), crkve na Kozali (B. Angheben: crkva sv. Romualda i Svih Svetih, 1928.-1934.) i dr. (Metzger-Šober, 2012)

⁹ Za Rijeku je bila izrađena talijanska verzija plana 1938. godine tzv. Piano Verde, usvojen kao novi Regulacijski plan, *Piano generale di massima regolatore edilizio e di ampliamento della città di Fiume*. (Bradanović, 1996)

¹⁰ Čalogović se školovao na Tehničkoj visokoj školi u Budimpešti gdje je imao priliku upoznati inovativne konstruktivne sisteme. Bio je profesor na Tehničkom fakultetu u Zagrebu. Prema njegovom projektu nadograđen je kat 1938. – 39. godine.

¹¹ Prije izrade regulacijskog plana šireg područja grada napravljena je *Idejna skica regulacionog plana Rijeke – Sušaka i okolice* na njemu su radili Zdenko Kolacio i Davor Schwalba.

i pješačkog mosta u funkciji trga, 1946. godine.¹² Usklađen s planom, nerealizirani *Projekt centra za vodene sportove Rijeka-Sušak*, arhitekta Vladimira Turine i suradnika Neidhardta, Radića, Seiferta i Kućana, iz 1949. godine ušao je u antologiju hrvatske moderne arhitekture. (Kovač, 2020) Prostorni planovi 1980.-ih godina planirali su premještanje dijela gradske luke na otok Krk, gdje postoje velike prostorne mogućnosti za njezino širenje te su tada Brajdica i Delta izdvojene iz lučkog prostora. U tu svrhu, 1985. godine, bio je proveden *Natječaj* za njihovo uređenje kojim su neki autori predlagali parkovno uređenje, a neki gustu izgradnju. Tim povodom Marinović-Uzelac je zauzeo jasan stav da urbanist itekako mora osjetiti i znati gdje se i ne smije graditi te je izričito tvrdio da Delta treba ostati neizgrađen, ali uređen prostor u obliku velikog središnjeg parka, jer je to najpotrebnije gradu. (Ambruš, Dusparić 2023) Zadnje aktualni Natječaj za uređenje područja Delte i luke Baross bio je raspisan 2013. godine kada je planirana mješovita, pretežno poslovna namjena i nautički centar s popratnim sadržajima. Nagrađeni radovi zanemarili su povijesnu arhitekturu Skladišta 40. koja tada nije bila adekvatno valorizirana, a nova rješenja su ponudila vizije koje bi radikalno izmijenile prostorne vizure. Kroz povijesnu dokumentaciju dobio se pregled planiranja prostora grada i luke u kojima je razvidno kako je lučko područje zauzelo najvrjednije dijelove grada sve do danas iako su planovima i projektima postojali pokušaji otvaranja dijelova obalnog područja javnim sadržajima koji bi doprinijeli kvaliteti urbanog življenja.

POSTOJEĆE STANJE PORTO BAROSS

Luka nosi nasljeđe kulturno-povijesnih i umjetničkih vrijednosti kroz planski definirani urbanizam, ali i pojedinačna arhitektonska i tehnološka kulturna dobra.¹³ Urbana struktura prostornog obuhvata projekta prenamjene i rekonstrukcije definirana je prirodnim i antropogenim faktorima kao što je povijesni tok Rječine - Mrtvi kanal, more, infrastrukturna obala senjskog i vinodolskog pristaništa, Ružičev gat i lukobran. U neposrednom je kontaktu s urbanim blokovima *Civitas Novae*, a u širem području i pod indirektnim utjecajem Starog grada. (Slika 4.) Nositelj glavnog arhitektonskog obilježja prostora je Skladište 40. koje posjeduje visoku povijesno-umjetničku i arhitektonsku vrijednost Moderne. Od tehničke baštine izuzetnu vrijednost ima zaokretni željeznički most preko Mrtvog kanala, iz 1896. godine koji je spajao luku s Deltom, prugom prema Brajdici i Zagrebu, zatim tu su i lučke dizalice i električno vitlo. Vrijedan povijesni element unutar luke je Granični zid, nastao nakon 1924. godine kao granica između dvije tadašnje države Kraljevine Italije i Kraljevine SHS, Jugoslavije.

NOVIJA PROSTORNO-PLANSKA DOKUMENTACIJA

U nastavku se prikazuje kronologija i način planiranja marine – luke Baroš u Rijeci prostorno-planskom dokumentacijom i u skladu sa zakonskim okvirom te rješenja za realizaciju zahvata marine.¹⁴ Obveza planiranja luke posebne namjene za nautički turizam (odnosno marine) u Rijeci utvrđena je još 2000. godine Prostornim planom uređenja Primorsko-goranske županije (SNPGŽ 14/00) kao strateškim prostornim planom, ali njime nije utvrđena njena točna lokacija već planiranje njenog konačnog smještaja kroz prostorni plan niže razine u okviru građevinskog područja naselja Rijeke. Iako županijskim prostornim planom nije utvrđen značaj marine, sukladno tada važećem *Zakonu o morskim lukama* (NN 108/95 i 97/00) luke posebne namjene – luka nautičkog turizma (jedna od vrsta luka posebne namjene), a mogle su biti samo županijskog ili državnog značaja.

¹² Projektanti mosta su inž. Kruno Tonković te arhitekti Božidar Rašica i Zdenko Stričić. (Kovač, 2020)

¹³ Predmetna lokacija nalazi se unutar kulturno – povijesne cjeline grada Rijeke, od 23. 03. 2006. upisanog u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske – Listu zaštićenih kulturnih dobara, pod brojem Z- 2691.

¹⁴ Luka *Porto Baross* u prostorno-planskoj i projektnoj dokumentaciji se navodi pod imenom Luka Baroš.

Prostorni plan uređenja Grada Rijeke (SNPGŽ 31/03) kojim je kao luka nautičkog turizma planirana luka Baroš donesen je 2003. godine. Tim prostornim planom utvrđen je i značaj luke posebne namjene – županijski značaj. Generalni urbanistički plan grada Rijeke (SNPGŽ 7/07) donesen je 2007. godine koji sukladno Prostornom planu uređenja Grada Rijeke (SNPGŽ 26/05) iz 2005. godine, utvrđuje luku Baroš kao luku posebne namjene odnosno luku nautičkog turizma, pri čemu je konačno utvrđen i kapacitet od 250 vezova. Novi Prostorni plan Primorsko-goranske županije donesen 2013. godine (SN 2013-32) i dalje planira na području Rijeke luku posebne namjene – marinu, pri čemu je tim prostornim planom preuzeta do tada planirana lokacija luke nautičkog turizma - luke Baroš. Kroz novi županijski prostorni plan najveći dopušteni kapacitet luke značajno se povećao na 1000 vezova (prema zahtjevu Grada Rijeke), pri čemu je utvrđena i najveća dopuštena površina akvatorija od 10 ha te je sukladno veličini odnosno kapacitetu, planirana marina utvrđena kao marina državnog značaja. Istim prostornim planom dodatno je utvrđeno obvezno zadovoljenje najmanje polovica utvrđenog kapaciteta odnosno veličine akvatorija. Proizlazi da je kroz navedeni županijski i oba prostorna plana lokalne razine propisana samo lokacija marine, značaj, kapacitet i veličina akvatorija, dok je detaljnije planiranje trebalo provesti kroz propisanu obveznu izradu detaljnog plana uređenja (urbanistička razrada na razini parcelacije i uvjeta gradnje za pojedinačnu građevnu česticu). Sukladno tome je Gradsko Vijeće godine 2013. donijelo odluku o izradi detaljnog plana uređenja za luku Baroš i Deltu, iz čega proizlazi da se prepoznala potreba sagledavanja tog dijela Rijeke cjelovito kroz jedan prostorni plan užeg područja, iako je konačno Generalnim urbanističkim planom grada Rijeke (SNPGŽ 14/13) bila propisana izrada zasebnih prostornih planova užih područja). Nažalost navedeni prostorni planovi za Deltu i luku Baroš nisu doneseni. Dodatno su 2019. godine donesene Izmjene i dopune Prostornog plana uređenja Grada Rijeke (SNGRI 21/19) te Izmjene i dopune Generalnog urbanističkog plana grada Rijeke (SNGRI 21/19) kojima je za područje luke Baroš propisana neposredna provedba, na razini zahvata¹⁵. Time su se stvorili preduvjeti za gradnju i uređenje marine Baroš, odnosno područje marine se time isključilo iz urbanističke razrade cjelovitog obalnog područja tog dijela Rijeke, a sve u skladu sa Zakonom o prostornom uređenju (NN 153/13).¹⁶ Za razliku od luke Baroš koja je izuzeta iz urbanističke razrade kroz prostorni plan užeg područja za južnu Deltu na sreću (za sada) i dalje je ostala obvezujuća izrada urbanističkog plana uređenja.

¹⁵Znakovito je planiranje „350 vezova u unutarnjem akvatoriju luke te 150 vezova s vanjske strane lukobrana“ – iz čega proizlazi da je sam kapacitet u startu megalomanski postavljen, odnosno da propisane obveze kapaciteta luke u odnosu na prostorna ograničenja akvatorija nije bilo moguće ostvariti (a zbog niza maritivnih zahtjeva jasno je da vezovi planirani izvan lukobrana nisu ostvarivi, odnosno da se u naravi fiktivno planiraju). U izvješčaju Grada Rijeke o Izmjena i dopuna prostornih planova se navodi: „Glavna tema ciljanih točkastih izmjena su promjene oblika i površine, kao i detaljniji opis namjene luke nautičkog turizma Porto Baroš. Povećan je akvatorij otvaranjem mogućnosti da se plovila vežu i s vanjske strane Sušačkog lukobrana. Planirana površina luke od 92.896 m² povećana je na 106.000 m², od čega kopneni dio luke čini oko 3 hektara, a ostatak otpada na akvatorij. Uvjeti provedbe zahvata u prostoru propisuju se neposrednom provedbom GUP-a, a sve kako bi se smanjilo vrijeme potrebno da se ovaj prostor napokon počne uređivati. Prostornim planovima nastojalo se zadovoljiti i javni interes – kroz marinu se treba osigurati javni pristup, bez da se ometa pristup vezovima. Planom su predviđeni prateći sadržaji ugostiteljske, trgovačke, uslužne, poslovne, kulturne, zabavne, sportske i rekreacijske namjene, crpka za opskrbu plovila gorivom i drugi kompatibilni sadržaji kojima se podiže razina usluge.“ Preuzeto 20. srpnja 2023, sa <https://www.rijeka.hr/usvojene-izmjene-prostornog-plana-gup-grada-rijeke-stvoreni-preduvjeti-za-uredjenje-marine-porto-baros/>

¹⁶Zakon o prostornom uređenju (NN 153/13) je utvrdio slijedeće; članak 3. Pojmovi, točka 31.) *prostorni planovi* su Državni plan prostornog razvoja, prostorni planovi područja posebnih obilježja, urbanistički plan uređenja državnog značaja, prostorni plan županije, Prostorni plan Grada Zagreba, urbanistički plan uređenja županijskog značaja, prostorni plan uređenja grada, odnosno općine, generalni urbanistički plan i urbanistički plan uređenja. Zatim čl. 200. točka 3.) Provedbeni urbanistički planovi i detaljni planovi uređenja doneseni na temelju propisa koji su važili prije stupanja na snagu ovoga Zakona smatraju se urbanističkim planom uređenja u smislu ovoga Zakona. Članak 78., točka 3) Generalni urbanistički plan može za dijelove građevinskog područja za koje se prema ovom Zakonu obvezno donosi urbanistički plan uređenja propisivati uvjete provedbe zahvata u prostoru s detaljnošću propisanom za urbanistički plan uređenja. Preuzeto 30. srpnja sa https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_12_153_3220.html

PROJEKTNJA DOKUMENTACIJA

Analizom projektne dokumentacije utvrdit će se slijed postupka, odnos prema postojećem stanju, kvaliteta i rezultati projekta. Donošenjem predmetnih izmjena i dopuna prostornih planova uslijedila je 2022. godine izrada Studije utjecaja na okoliš Luke nautičkog turizma Porto Baroš koja je trebala ispitati utjecaj zahvata na prostor, kulturnu i prirodnu baštinu, što se u konačnici nije u cijelosti ostvarilo nego se kroz studiju uglavnom prezentirao unaprijed definirani projekt. Idejnom i Glavnom projektu rekonstrukcije postojeće luke Baroš i prenamjene u luku posebne namjene – Luku nautičkog turizma prethodio je Konzervatorski elaborat na koji je propušteno izdati mišljenje i konačno odobrenje kojim bi se usmjeravalo projektiranje što je rezultiralo da se Idejnim i Glavnim projektom degradirala zatečena urbanistička i arhitektonska vrijednost prostora – neprimjerenim pristupom obnovi Skladišta 40., izgradnjom novog mosta u neposrednoj blizini starog željezničkog mosta te izgradnjom Glavne zgrade marine na gatu. Pozitivno je usvojen prijedlog uvođenja novog cestovnog koridora s Delte, što bi trebalo rasteretiti promet vozilima za opskrbu marine kroz povijesno urbano tkivo, ali je u konačnici upitna njegova realizacija. Obnova Skladišta 40. projektirana je u smjeru djelomične rekonstrukcije izvornika dok se za većinski dio zgrade nameće nova izgradnja suvremenim oblikovanjem koje ne poštuje osnovne metode zaštite što upućuje na nerazumijevanje zatečene vrijednosti moderne arhitekture. Gubitkom njezinih osnovnih umjetničkih i konstruktivnih vrijednosti zgrada gubi na cjelovitosti, a tako i specifičnosti. Istodobno Nova izgradnja Glavne zgrade marine na gatu trebala bi poštovati regulacijski pravac *Civitas Novae* kako ne bi narušila vizure ušća povijesnog toka Rječine. Prostornim planom je zadana izgradnja paviljonskog tipa, u vidu pomoćne arhitekture, što nije postignuto oblikovanjem, a ni sadržajem.¹⁷ Od tehničke baštine vrijedan željeznički most koji treba obnoviti i vratiti u funkciju okretanja degradira se izgradnjom novog cestovnog mosta neposredno ispred njega. Kulturno-turistička ponuda marine mogla se obogatiti stvaranjem muzeja maritimne baštine starih jedrenjaka unutar kanala gdje im je nekoć bila luka.¹⁸ Studija utjecaja na okoliš i konzervatorska dokumentacija nedostatno su analitički istražile i valorizirale prostor s urbanističkog aspekta, stoga je projektiranje i uvođenje novih struktura kao što su most i nove izgradnje dovelo do neskladnog odnosa sa zatečenim vrijednostima. Također jasni kriteriji mjera zaštite kulturnih dobara Skladišta 40. i željezničkog mosta nisu dovoljno stručno utemeljeni i definirani što je omogućilo da se projekt marine nametnuo postojećim strukturama.

RASPRAVA

Danim pregledom proizlazi da je kroz svaki sljedeći korak planiranja područja Rijeke na kojem je smješteno lučko područje *Porto Baross* postavljan sve veći zahtjev za kapacitet novoplanirane marine; povećan je značaj sa županijskog na državni, planiranje je konačno svedeno na provedbene odredbe zahvata izostavljajući predmetno područje iz urbanističke razrade cjelovitog obalnog gradskog područja te je propuštena prilika za utvrđivanjem detaljnih uvjeta uređenja prostora koji bi se potvrdili javnom raspravom, što bi zasigurno rezultiralo kvalitetnijim rješenjima s prostorno-planerskog i konzervatorskog gledišta. Sve navedeno u konačnici je rezultiralo prekapacitiranjem turističkih sadržaja s ograničenim korištenjem prostora za građanstvo. Za primjer dobre prakse može poslužiti tip revitalizacije u europskim morskim lukama kao što su Barcelona, Rotterdam, Amsterdam i Hamburg, u kojima se obnova obale provodi uz sudjelovanje javnosti te sagledanjem cjelovitog prostora grada i regije planiranjem, a ne isključivo parcijalne obnove samo degradiranih

¹⁷ Predloženo je bilo provođenje Javnog arhitektonskog Natječaja za svu novu izgradnju, dogradnju i nadgradnju, što nije usvojeno.

¹⁸ Primjeri dobre prakse; Museo della Marineria, Cesenatico u Italiji, Maritime Museum de la Ria del Bilbao u Portugalu, zatim Papenburg i Rotterdam u Njemačkoj, South Street Seaport, New York i dr.

prostora obale kao što je ovdje slučaj. (Ljubičić, 2021) *Porto Baross* i Delta kroz povijest su bile povezana funkcionalna cjelina, tako je i planiranje urbane preobrazbe tog područja bilo poželjno kroz integralan urbanistički pristup. Luka Baross zajedno s prostorom Delte dragocjen je prostorni resurs za povezivanje grada s obalom stvaranjem javnih prostora što se potvrdilo i analizom povijesnih planova. Još je nedatiran plan (između 1861–1871.) pripisan Bainvilleu planirao park na Delti, zatim Turinin projekt centra za vodene sportove iz 1949. godine te planovi iz 1980-ih koji su izmjestili lučko područje Delte i Brajdice i izdvojili taj prostor za prenamijenu javnim sadržajima. Rijeka se razvila i izgradila kao moderni grad u 19. i prvoj polovini 20. stoljeća upravo zahvaljujući industrijskom kapitalu koji je tada bio prednost jer je postojao povratni faktor urbaniteta izgradnjom reprezentativne arhitekture i javnih prostora što je vidljivo iz povijesnih planova. Prenamjenom luke Baross u središtu grada nije se polazilo od ideje za javnim doprinosom tako da se paralelno uz nautički turizam planira i kulturno-urbani krajolik revitalizacijom gradskog tkiva.

ZAKLJUČAK

Transformacijom povijesnih urbanih struktura nekadašnje luke kreiraju se nove fizičke forme koje su trebale poštivati postojeće vrijednosti *in situ* kao nositelje ne samo ekonomskih vrijednosti već i prirodnih, kulturnih, urbanističkih, arhitektonskih, tehničkih, socioloških i identitetskih, očuvanjem duha mjesta lučkog grada. Kada su razvojne potrebe grada u sinkronicitetu s planiranjem prostora, a projektiranje u skladu s rezultatima istraživanja, valorizacijom i mjerama zaštite stvara se prilika za transformacijom prostora na razini umjetničkog djela. Na žalost propuštena je prilika za prenamjenom i obnovom luke Baross poštujući zatečene arhitektonsko-urbanističke vrijednosti središta grada koje su trebale poslužiti kao osnovna polazišta planiranja lokalnog razvoja. U slučaju da je *Porto Baross* imala priliku biti planirana u obuhvatu s Deltom kroz posrednu provedbu urbanističkog plana uređenja imala bi mogućnost kreiranja harmoničnijeg prostora. Prostorno-razvojni optimalni pomak je moguć eventualno u slučaju izrade urbanističkog plana uređenja Delte tako da se prvenstveno preispita predviđena mješovita namjena površina procesom renaturalizacije, povezivanjem grada s obalama te planiranjem prostora kroz parkovno uređenje s kulturnim i sportsko-rekreacijskim sadržajima koji gradu nedostaju.

LITERATURA

Ambruš, D., Dusparić, V., (2023), Delta – Rijeka Central Park. U: R. Bogdanović (ured.) On Architecture (2023) Conference Proceedings. Beograd: STRAND.

Benevolo, L., (2004). Grad u historiji Evrope. (S. Milinković, prev.). Beograd: Clio.

Bradanić, M., (1996). Graditeljstvo Sušaka između dva svjetska rata. U: Moderna arhitektura Rijeke (str. 112-148)., Rijeka: Moderna galerija u Rijeci.

Generalni urbanistički plan grada Rijeke – neslužbeni pročišćeni tekst ("Službene novine Primorsko-goranske županije" broj 7/07, 14/13 i "Službene novine Grada Rijeke" broj 8/14, 3/17, 21/19 i 11/20 -ispr.).

Glavni projekt za rekonstrukciju postojeće luke Porto Baroš i prenamjene u luku posebne namjene – Luka nautičkog turizma 'Porto Baroš', etapa 1, faza 2: lučka nadgradnja na Ružičevom gatu ((A4) – glavna zgrada marine), zajednička oznaka projekta: PB-A4-GP, oznaka mape: 03-23-PB-GP, redni broj mape 2., glavni projektant: Klara Bačić Čapalija, dipl.ing.građ., projektant: mr.sc. Ira Rechner Šustar, dipl.inž.arh., Rijeka, veljača 2024. – ispravak 2.

Glavni projekt za zahvat rekonstrukciju postojeće luke Porto Baroš i prenamjene u luku posebne namjene – Luka nautičkog turizma 'Porto Baroš' - etapa 1, faza 1: sva lučka podgradnja (gatovi, nove obale, instalacije i zaobalne površine) i lučka nadgradnja na Sušačkom lukobranu., ZOP: 22-109, oznaka: 22-109/ GP, mape 1 - 30, gl. projektant: Klara Bačić Čapalija, dipl. ing. građ., izrađen od tvrtke Rijekaprojekt d.o.o. iz Rijeke, Rijeka, ožujak 2024., ispravak 1.

Kolacio, Z., Prikril, Z. (1953). Urbanistički razvoj Rijeke. U: Rijeke – zbornik. Zagreb: Matica Hrvatska.

Konzervatorski elaborat javnih i slobodnih carinskih skladišta luke Baroš i kompleksa nekadašnjih Javnih i slobodnih carinskih skladišta, Izradio: Ured ovlaštenog arhitekta Renato Cottiero i dr.sc. Viki Jakaša Borić, veljača 2022. Zagreb.

Kovač, T., Štulhofer, A. i Vukadin-Doronjga, H. (2020). Projekt Centra za vodene sportove (Kombinirano plivalište) Rijeka-Sušak arhitekta Vladimira Turine, 1949.. Prostor, 28 (2(60)), 300-317. [https://doi.org/10.31522/p.28.2\(60\).7](https://doi.org/10.31522/p.28.2(60).7)

Lozzi Barković, (1998). J. Paolo Grassi i regulacijski plan Rijeke iz 1904. godine - prilog istraživanju urbanističkog razvoja Rijeke s početka 20. stoljeća. U: Vjesnik Državnog arhiva u Rijeci XL. (str.157-183). Rijeka: Državni Arhiv Rijeka.

Lozzi Barković, J., (2015). Međuratna arhitektura Rijeke i Sušaka usporedba i europsko okruženje. Rijeka: Adamić Rijeka.

Ljubičić, G., (2021). Riječki waterfront: modaliteti organizacije cjelovitog postupka obnove obalnog područja. U: I. Mrak, N. Palinić (ured.), VIII. Međunarodna konferencija o industrijskoj baštini posvećena temi obnova industrijskog naslijeđa (str. 497-518). Rijeka: Pro Torpedo Rijeka, Građevinski fakultet u Rijeci.

Magaš, O. (1997-1998). Urbani razvoj Rijeke i Sušaka na prijelomu stoljeća. U: Arhitektura secesije u Rijeci. Rijeka: Moderna galerija Rijeka.

Magaš, O., (2001). Urbani razvoj Rijeke. U: Arhitektura historicizma u Rijeci: 1845.-1900. Rijeka: Moderna galerija Rijeka.

Maroević, I., (1986). Sadašnjost baštine. Zagreb: Društvo povjesničara umjetnosti SR Hrvatske, Društvo konzervatora Hrvatske Sveučilište u Zagrebu.

Matejčić, R., (2013). Kako čitati grad Rijeka jučer, danas. Rijeka: Naklada Kvarner.

Metzger-Šober, B. (2012). Regulacijski plan grada Rijeke Paola Grassija, 1904.. U: Prostor, 20 (1(43)), (str.146-157). Preuzeto 10. srpnja 2024. s <https://hrcak.srce.hr/84149>

Palinić, N., (2019) Povijest izgradnje riječke luke. U: Marchig, Laura (ur.). Znanstveni skup 300 godina proglašenja Rijeke slobodnom lukom (str.4-6). Rijeka: Udruga Slobodna Država Rijeka, Muzej grada Rijeke.

Palinić, N., (2020). The Aesthetic Component in Early 20th Century Urban Plans of Rijeka. U: Studies in History and Theory of Architecture, no. 8 (str. 63-82). <https://sita.uaum.ro/article/8-palinic-the-aesthetic-component-in> DOI:10.54508/sITA.8.06

Premierl, T., (2015). Hrvatska moderna arhitektura između dva rata Nova tradicija. Sveta Nedjelja: Tisak.

Prostorni plan uređenja Primorsko-goranske županije (SN/NN 2000-14).

Prostorni plan Primorsko-goranske županije, 2013. godine, (SN 2013-32 i Ispravak SN 2017-07 /13).

Prostorni plan uređenja grada Rijeke – neslužbeni pročišćeni tekst ("Službene novine Primorsko-goranske županije" broj 31/03, 26/05 i 14/13 i "Službene novine Grada Rijeke" broj 3/17 i 21/19).

Studija utjecaja na okoliš Luka nautičkog turizma Porto Baroš, izradio: Rijekaprojekt d.o.o., voditelj studije: Mladen Grbac, dipl. ing. građ., broj projekta 21 – 104, Rijeka, svibanj 2022., Idejno rješenje zahvata: Rijekaprojekt d.o.o., Zona Sto d.o.o. Ninoslav Dusper, dipl. ing. arh., Danijela Nagradić, mag. ing. kraj., Karlo Ivančić, mag. ing. arh. i urb., Stručni suradnici SUO: Zona Sto d.o.o, vanjska suradnja: Renato Cottiero, dipl. ing. arh. (Kulturno povijesna baština).

Zakon o morskim lukama (NN 108/95 i 97/00).

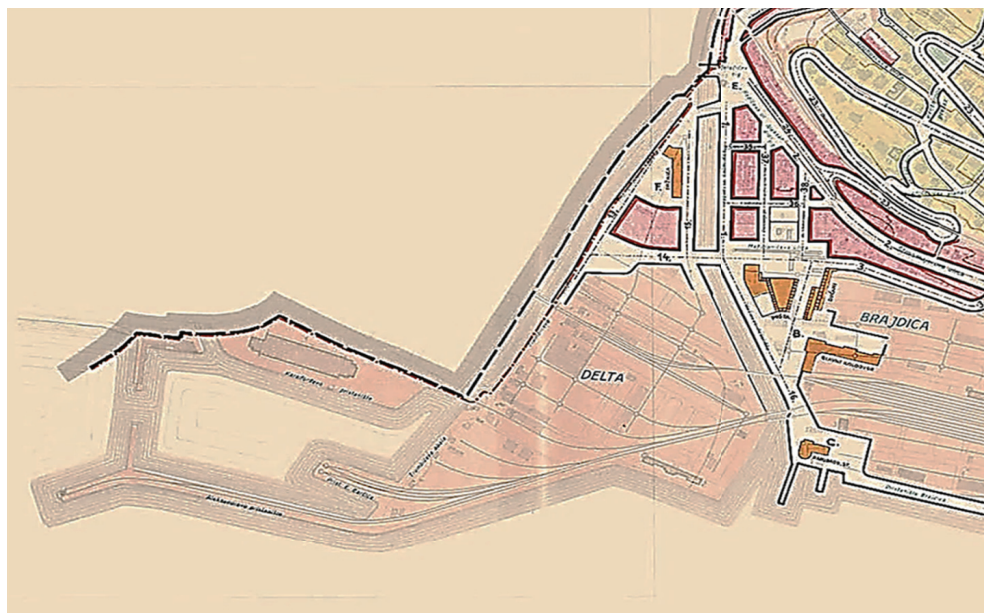
Zakon o prostornom uređenju (NN 153/13).

Zucconi, G., (2008). Una città cosmopolita Fiume e il suo fronte-mare nell' età dualistica (1870.-1914.). Roma: Viella.

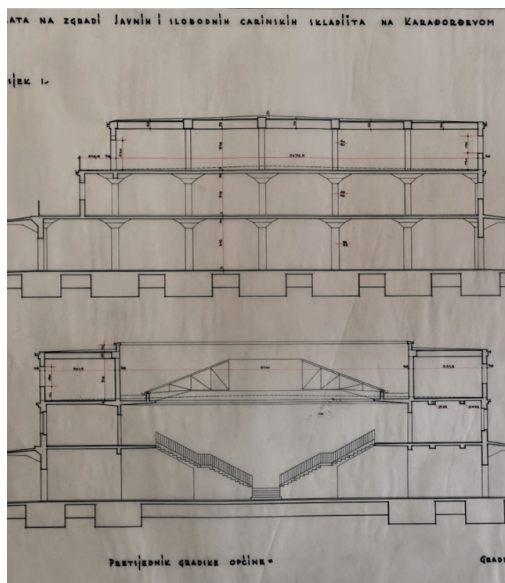
PRILOZI:



Slika 1. Ceste i granice teritorija Rijeke (1822) Stari grad i početak nasipavanja *Civitas Novae*, Izvor: Archivio di Stato di Trieste (fondo - "I. R. Direzione delle Fabbriche del Litorale" serie - Archivio piani partizione - parte prima I: titolo - "Opere stradali" 0043: Strade e confini doganali nel territorio di Fiume (1822), Autor: Clementschitsch Nicolò



Slika 2. Generalni regulacijski plan Sušaka, Velimir Jamnicki 1940. g. (na isječku Plana je prikazana *Porto Baross* sa Skladištem 40., Delta i dio Brajdice, Izvor: Državni arhiv Rijeka (HR-DARI-58, JU-48.)



Slika 3. Arhivski nacrt, Projekt nadogradnje 2. kata na kompleksu zgrada Javnih i slobodnih carinskih skladišta, 1937., tzv. Skladište 40, presjeci, Izvor: Državni Arhiv Rijeka, (HR-DARI-58, JU-48)



Slika 4. Pogled na *Porto Baross*, *Deltu* i *Civitas Novae*, autor: Jovan Kliska, 2024. g.