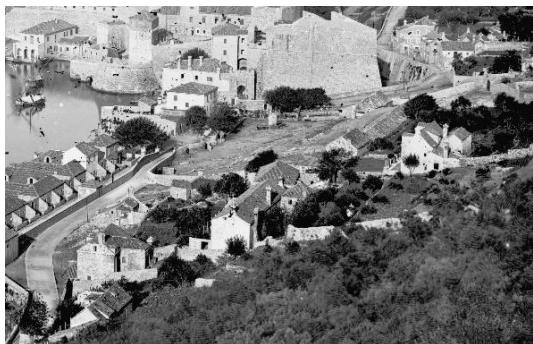


## 6. POVIJESNI RAZVOJ PODRUČJA KONTAKTNE ZONE SVJETSKOG DOBRA

Definirane granice kontaktne zone obuhvaćaju jugozapadnu padinu masiva Srđa s gradskim predjelima Sv. Jakov, Ploče, Iza Grada, Konalima, Gružom, zatim Pile i Boninovo, sjevernu stranu lapadskog brijega Montovijerna, lapadsku obalu Gruškog zaljeva, predio Batahovine u Rijeci dubrovačkoj, te akvatorij oko povijesne jezgre Dubrovnika i otoka Lokruma. Kopneno područje kontaktne zone ne predstavlja homogenu geomorfološku, povijesnu ili urbanističku cjelinu. U povijesnom i urbanom smislu ono je dio bliže i šire okolice utvrđenog srednjovjekovnog grada i dio njegovog najstarijeg kopnenog posjeda (Astareje-djedine). Tijekom stoljeća veći dio ovog prostora postupno će se urbanizirati, a dinamiku i osobitosti urbanog razvoja pojedinih predjela, budućih gradskih i prigradskih zona, odredit će geomorfološke osobitosti, udaljenost od gradskog središta, kao i korištenje prostora vezano uz funkcioniranje gradske cjeline (vojno-strateški razlozi, poljoprivreda, industrija, ladanjska boravišta, sakralni i sepulkralni lokaliteti, komunikacijski i drugi infrastrukturni koridori). Ove će zadatosti u dugom vremenskom slijedu i međusobnoj interakciji definirati današnji karakter pojedinih gradskih i prigradskih područja. Stoga će se povijest i karakter urbanizacije prostora kontaktne zone sagledati kroz pregled razvoja pojedinih gradskih područja, zona zajedničkih geomorfoloških i urbanih obilježja. Pri tom treba naglasiti da ni ova područja ne predstavljaju potpuno homogene cjeline, niti je njihove granice uvijek moguće točno odrediti.

### Ploče, Sv. Jakov



Ploče s Taborom i Lazaretima 1868. godine (Državni Arhiv u Dubrovniku)



Ploče krajem 19. st. (Državni Arhiv u Dubrovniku)

Smješteni istočno od gradske jezgre, gradski predjeli Ploče i Sv. Jakov, predstavljaju cjelinu zajedničkih geomorfoloških obilježja. Naime, strma južna padina Srđa na ovom dijelu pružanja oblikuje neizrazitu morskouvalu koju sa zapada zatvara utvrđeni Grad, s istoka rt Sv. Jakova, a s južne je strane brani otok Lokrum. Zajednička povijest i prirodna obilježja granicu dva gradska predjela čine neodređenom, bez jasne razdjelnice.

Blizina grada uvjetovala je da se ovaj prostor od najranijih vremena u najvećoj mjeri kultivira, odnosno iskoristi za zemljoradnju, formiranjem karakterističnih dolaca s kamenim podzidima. Strukturu predjela, odnosno njihovu specifičnu urbanizaciju odredit će i mreža važnih prometnica što vode prema istoku. Ploče, odnosno prostor pred istočnim gradskim vratima bio je, naime, završna točka karavanskog puta, dubrovačkog drumca, glavnog pravca kopnene trgovine, veza s unutrašnjošću balkanskog poluotoka.

Od Tabora i Lazareta, kompleksa u potpunosti definiranog sredinom 17. stoljeća, smještenog u neposrednoj blizini gradskih Vrata od Ploča, a namijenjenog prihvatu karavana - ljudi, životinja i robe - vodile su prema istoku dvije ceste, koje su se dalje račvale, formirajući glavne pravce buduće urbanizacije na predjelu Ploča i Sv. Jakova. Glavni pravac, kojim su karavane pristizale, vodio je od sjevernog zida Tabora, visoko padinom Srđa prema Žarkovici, Brgatu i Ivanici. Iznad crkve sv. Lazara (na

mjestu današnjeg hotela Excelsior) ovaj je pravac imao odvojak za selo Bosanku na platou Srđa. Drugi je pravac pratio obalu, uz Lazarete prema benediktinskom samostanu sv. Jakova. Pred samostanom, do kojega je vodio kratki odvojak, put se uspinjao podno sela Višnjice, prema crkvi sv. Orsule. Kod crkve put se ponovno račvao na dva odvojka, od kojih se jedan uspinjao prema Brgatu i spajao na glavni karavanski put, a drugi vodio prema Župi i Konavlima.

Upravo će opisani pravac, od Lazareta do benediktinskog samostana biti okosnica postupne, no zadugo vrlo rahle urbanizacije predjela. Uz put će se smjestiti i sakralne gradnje; na Pločama crkve sv. Antuna (prvi spomen 1320. godine) i sv. Lazara (1532.), sjedišta najvažnijih dubrovačkih bratovština, zatim benediktinski samostan s crkvom sv. Jakova (1222.), te konačno skromna crkva sv. Orsule (1348.), kao zadnja točka u vizualnom kontaktu s Gradom. U arhivskim dokumentima spominju se i crkve "S. Nicola de Ploča" (1348.), "S. Blasio de Ploča" (1348.), „S. Anastasio ante portam Ragusii“ (1320.), crkva sv. Mihajla „de Cresta“ (1261.), "ecclesia sancti Vitalis" (1283.), "ecclesia sancti Trifonis" (1343.), no one do danas nisu ubicirane.

Benediktinski samostan s crkvom Sv. Jakova, osnovan je 1222. godine, a poznat pod imenom Sv. Jakov od Višnjice, "a sancto Jacobo Visnize" (1228.), nazvan tako po davno ugaslom selu Višnjici, čiji se ruševni ostaci vide povrh nekadašnjih samostanskih vrtova. Izvorni samostan i crkva iz 13. stoljeća, temeljito su pregrađeni krajem 15. i početkom 16. st., u doba opata Ludovika Crijevića Tuberona. Sačuvana dispozicija i oblikovanje volumena potječu iz ove faze, no vidljivi su i kasniji zahvati, iz vremena barokne obnove, nakon potresa 1667. godine, kao i preinake 19. i 20. stoljeća. Prostorna organizacija i arhitektonski detalji svjedoče o visokoj kulturnoj razini njegovih stanovnika, prije svega opata Crijevića, koji prilikom obnove samostana unosi elemente reprezentativne renesansne ladanjske arhitekture.

Važan sloj u oblikovanju fizionomije Ploča i Sv. Jakova predstavlja ladanjska arhitektura iz razdoblja od 15. do 18. stoljeća. Iako do sada nije sustavno obrađena, te se ustalilo mišljenje kako je na ovom predjelu nešto rjeđa no na drugim prigradskim prostorima, na potezu od Lazareta do samostana sv. Jakova može se utvrditi postojanje desetak ladanjskih sklopova. Uzevši u obzir karakter obale i terena, to i nije malo, no izuzev ljetnikovca Saraca i ruševnog Nadbiskupskog ljetnikovca, ostali su ladanjski sklopovi na Pločama i u Sv. Jakovu davno dezintegrirani.

Uz ladanjske rezidencije, na Pločama je bilo i više stambeno-gospodarskih sklopova, namijenjenih stalnom stanovanju, uglavnom koncentriranih uz granice Tabora. Oblikovanjem i prostornom dispozicijom oni prate ladanjsku izgradnju.

Izgradnja kompleksa Lazareta u prvoj polovici 17. stoljeća, monumentalne karantenske građevine, utjecat će na fizionomiju Ploča. Naime, Lazareti, iako fizički izdvojeni iz povijesne jezgre omeđene sustavom zidina i utvrda, u funkcionalnom, oblikovnom i vizualnom smislu predstavljaju njezin sastavni dio. Lazareti su, pak, bili funkcionalno neraskidivo vezani s prostorom Tabora, otvorenim i ograđenim prostorom za prihvat karavana. Sustav Tabora i Lazareta bio je iznimno složen i zahtijevao je stalni nadzor, kako službenika Dubrovačke Republike, koji su brinuli o karantenskim mjerama, tako i predstavnika Turskog carstva koji su carinili pristiglu robu. Iako je većina uključenih tijekom službe stanovala unutar sklopa, potrebe su često nalagale da pojedini službenici ili putnici stanuju i u bližoj okolini, pa se može zaključiti da je čitav prostor Ploča bio podređen funkcioniranju sklopa.

Razdoblje nakon ukinuća Dubrovačke Republike 1808. godine zadugo nije donijelo značajnije mijene u prostoru istočnih gradskih predgrađa. Usprkos političkim promjenama, nakon kojih je uslijedila dugotrajna transformacija dubrovačkog društva, karavane još uvijek pristižu u Tabor i Lazarete. Sredinom 19. stoljeća gradi se nova, kolna cesta prema Župi. Na predjelu Ploča cesta prati raniju trasu puta prema Sv. Jakovu, da bi se nešto prije ljetnikovca Saraca (kod današnjeg hotela Argentina) odvojila i blago se uspinjući zaobišla benediktinski samostan.

Novo geopolitičke okolnosti nakon Hercegovačkog ustanka i zauzeća Bosne i Hercegovine 1878. godine od strane Austro-ugarske monarhije postupno će se odraziti na prostor Ploča i Sv. Jakova; Tabor i Lazareti gube tada izvornu funkciju, a prostor uz nekadašnje karavanske pravce postaje atraktivniji za stambenu izgradnju.

Ploče se od tada nešto intenzivnije izgrađuju uz prometnicu, današnju Ulicu Frana Supila, formirajući ulični gabarit s karakterističnim visokim podzidima terasa pred kućama. U prvim desetljećima 20. stoljeća izgradnja je uglavnom koncentrirana uz glavne prometne komunikacije, Put Frana Supila i Put od Bosanke, da bi se postupno širila i uz padine Srđa. Ovo osvajanje građevnog prostora pospješilo je i probijanje nove cestovne komunikacije četrdesetih godina 20. stoljeća, tzv. Carinskog puta (danas Put Petra Krešimira IV.) koja je predstavljala novu poveznicu Gruža i Ploča.

Izgradnja do Drugog svjetskog rata na predjelu Ploča ima dvojak karakter – s jedne strane obiteljske kuće, vile i manji pansioni impostacijom, volumenima i tipologijom prate izgradnju ranijih epoha, uvažavajući zakonitosti prostora, no tijekom ovog razdoblja podiže se i nekoliko građevina koje unose novo mjerilo u prostor Ploča, poput najamne zgrade Banac povrh gradskog kupališta Banja (1913.), zgrade Gimnazije (1913.-1927.) podignute u prostoru nekadašnjeg Tabora te konačno hotela Odak (1913.) (kasnije Excelsior) na mjestu ruševne crkve sv. Lazara.

Za razliku od Ploča, gradski predjel Sv. Jakova do Drugog svjetskog rata doživljava tek manje promjene. Izgrađuje se svega nekoliko obiteljskih vila i pansiona.

Tendencije postupne urbanizacije iz predratnog razdoblja nastavit će se na prostoru Ploča i Sv. Jakova i nakon Drugog svjetskog rata, sve do danas. Trasiranje Jadranske magistrale krajem 1960-ih godina, kao i spojne ceste od Ulice Petra Krešimira IV. do Magistrale (Ulica Druge dalmatinske brigade), trajno će odrediti granicu urbanizacije područja Ploča prema sjeveru, neizgrađenoj padini Srđa.

Individualna stambena izgradnja i dalje ima primat. Nastaje u ovom razdoblju više uspješnih primjera, koji tipologijom prate karakter izgradnje ranijih razdoblja, a u oblikovnom pogledu slijede zasade predratnog modernizma prilagođenog regionalnim posebnostima. S druge, pak, strane, kao izrazito negativnu tendenciju treba spomenuti stambenu izgradnju u zoni između Ulice Petra Krešimira IV. i Jadranske magistrale, koja od sedamdesetih godina 20. stoljeća nekontrolirano osvaja prostor, a karakterizira je gusta izgrađenost s potpunim istiskivanjem zelenila. Ovo će, čak i više no uglavnom niski arhitektonski dosezi te izgradnje, unijeti nesklad u karakter predjela, te teško narušiti šire vizure povijesne jezgre.

U razdoblju od šezdesetih do osamdesetih godina 20. stoljeća na prostoru Ploča izgrađen je i veći broj višestambenih zgrada, no one impostacijom i mjerilom uglavnom nisu izazvale teže prostorne konflikte.

Na prostoru Sv. Jakova u razdoblju nakon Drugog svjetskog rata i dalje izostaje gušća izgradnja, s izuzetkom stambenog naselja Zlatni potok, dovršenog u drugoj polovici 70-ih godina prošlog stoljeća. Naselje stambenih višekatnica, iako na morfološkoj razini nastoji korespondirati s tradicijskim građevnim oblicima, kosi se s osobitostima izgradnje predjela, njegovim rezidencijalnim karakterom, koji karakterizira rahla izgradnja, s dominacijom vrtnih prostora. Koncentraciji predimenzioniranih volumena ne pridonosi ni oblikovanje - tlocrtno i visinski razvedene građevine u suprotnosti su s jednostavnim, mirnim formama tradicijske prigradске izgradnje, pa nastali konflikt tek u manjoj mjeri uspijeva umiriti okolno, razvijeno visoko zelenilo.

Hotelska izgradnja na području Ploča i Sv. Jakova koncentrirana je, s izuzetkom hotela Belvedere, uz južnu stranu ulica Frana Supila i Vlaha Bukovca. Predratni hoteli Excelsior i Argentina dograđuju se u novom oblikovnom vokabularu te iako predstavljaju značajna arhitektonska ostvarenja zrele moderne, oblikovnošću, formom i dimenzijama bitno utječu na karakter predjela Ploča. Relativnoj uklopivosti ove hotelske izgradnje znatno pridonosi visoko zelenilo pripadajućih vrtova. Unutar ovog poteza izgradnje funkcionalno su inkorporirane i dvije vile nastale u razdoblju između svjetskih ratova - Šeherezada i

Orsula, oblikovane s jakim orijentalnim reminiscencijama, no zahvaljujući bujnom zelenilu prostranih vrtnih prostora značajno pridonose vizualnoj uklopivosti čitavog poteza hotelske izgradnje.

U Sv. Jakovu gradi se hotel Vila Dubrovnik (1962.). Neveliki horizontalni volumen hotela znalački uklopljen u definirani vrtni prostor prigradskog sklopa, uspijevši se, u okviru zadanog programa, podrediti kultiviranom okruženju. Dogradnja hotela provedena 2010. godine, iako slijedi oblikovni vokabular izvornika, nespretnom je impostacijom umanjila kvalitetu cjeline. Visoki kameni podzidi, nastali uslijed denivelacije terena, dominiraju širim okruženjem, kao artifičijelni element stran tradicijskom načinu kultivacije pejzaža.

Izbor lokacije i plansko dimenzioniranje hotela Belvedere (1985.) zasigurno predstavlja jedan od najtežih urbanističkih delikata 20. stoljeća u širem okruženju povijesne jezgre Dubrovnika. Predimenzionirani hotel narušio je prirodnu siluetu obronka brda kod rta Sv. Jakova i grubo se nametnuo u vizurama iz povijesne jezgre, s Lokruma, Ploča i iz okolnog akvatorija. Arhitektonska koncepcija u kojoj bi hotel predstavljao kontrapunkt povijesnoj jezgri, oblikovno se referirajući na povijesne forme, danas djeluje jednako pretenciozno kao i u vrijeme nastanka.

Na gradskom kupalištu Banje 1969. godine podignuta je nova kupališna zgrada, odmijenivši eklektički oblikovano zdanje kupališnih kabina s početka 20. stoljeća. Iako oblikovana potpuno u duhu vremena, nova se zgrada uspješno prilagodila osjetljivoj lokaciji u neposrednoj blizini sklopa Lazareta.

Uz potpunu dominaciju izgradnje namijenjene stanovanju i turizmu, na razmeđu Ploča i Sv. Jakova 1961. godine podignut je i jedan obrazovni kompleks. Visoko valoriziran unutar korpusa poslijeratne hrvatske arhitekture, kompleks Turističko-ugostiteljske škole koristi oblikovni vokabular, no inovativnom organizacijom volumena i odnosom prema zahtjevnoj konfiguraciji terena korespondira s prirodnim i povijesnim okruženjem.

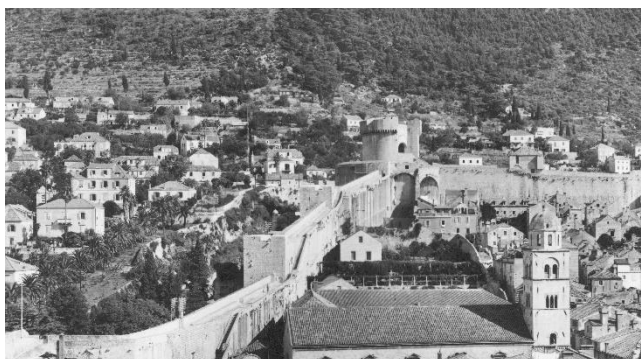
Razdoblje nakon osamostaljenja Republike Hrvatske u prostor Ploča i Sv. Jakova nije unijelo značajnije izmjene. Hotelske građevine obnavljaju se, i uz manja preoblikovanja, prilagođavaju novim standardima poslovanja. Izuzetak predstavlja hotel Belvedere, teško oštećen u Domovinskom ratu. Prepoznat kao narušavalački element u širem prostornom okruženju, postojeći hotel predviđen je za rušenje, dok bi zamjenske građevine trebale umanjiti evidentni urbanistički konflikt.

Nova stambena izgradnja u ovom razdoblju tek u iznimnim slučajevima unosi nove kvalitete, a većina zahvata, bez obzira na primijenjeni oblikovni vokabular, usmjerena je prvenstveno na što veću ekonomsku iskoristivost prostora, što je u potpunoj suprotnosti sa zatečenim tipološkim osobitostima izgradnje predjela.

### **Pile, Boninovo, Konali, Iza Grada**



Pile i Konali oko 1900. g. (Državni arhiv u Dubrovniku)



Konali, Iza Grada oko 1940. g.

Područje gradskih predjela Pila, Boninova i Konala pruža se sjeverozapadno od povijesne jezgre Dubrovnika, a predjel koji se danas naziva Iza Grada pruža se niz padinu Srđa do nekadašnjeg jarka

sjevernog poteza zidina i predstavlja zonu prijelaza između predjela Konala i Ploča. U geomorfološkom smislu čitav ovaj prostor dio je južne padine Srđa, koja na predjelu Pila formira zaravan omeđenu manjim uzvisinama, Ilijinom glavicom i Gradcem, dok je prema moru karakterizira izrazito strma, „visoka“ obala. Na predjelu Pila obala je razvedena; visoka hrid Lovrijenca i rt Danče formiraju dvije nevelike uvale stjenovitih obala, Pile i Kolorinu.

Prostor Pila i Konala vjerojatno se još od vremena osnutka grada postupno kultivirao; prirodno zelenilo ustupalo je mjesto agraru, obradivom tlu, nasadima voća, povrća i vinove loze, korištenim za potrebe gradskog stanovništva.

Pretpostavlja se da je najstarija komunikacija između utvrđenog grada i Gruškog zaljeva uspostavljena već u 9. ili 10. stoljeću; prateći liniju ulice Prijeko, put se nastavljao današnjom ulicom Između vrta, prema crkvi sv. Andrije, dalje do lokaliteta Tri crkve, odakle se spuštao prema Gruškom polju. Kasnije, nakon izgradnje vodovoda u 15. stoljeću, dio puta od Grada do Tri crkve bit će nazvan Donji (ili Prvi) Kono.

Predgrađe Pile se u dokumentima najranije spominje 1255. godine, kao „uersus Pilem“, no usprkos dugom kontinuitetu postojanja, ono nikad nije opasano zidinama. Južni dio Pila imao je karakter srednjovjekovnog naselja, s posebno razgranatom radioničko-zanatskom djelatnošću te složenijim manufakturnim pogonima. Bila je to organizirana proizvodna zona grada. Tu su se nalazile ljevaonice, manufakture sukna i sapuna, tabakarija (štavionica). Sjevernije, od tvrđave Minčeta uz padinu Srđa (danas Ulica od mlina), uz trasu vodovoda sagrađenog 1437. godine, nalazili su se mlinovi i stupe.

Pile su bile premrežene i gustom sakralnom izgradnjom. Među nestalim crkvama i samostanima na Pilama se spominju crkva sv. Ilije na brežuljku (1235.), crkva sv. Josipa na predjelu Danče (na lokalitetu „Osibovo“), crkva sv. Matije na Gradcu (1348.), crkva sv. Vida (1348.) koja se nalazila s južne strane ulice Između vrta, te franjevački samostan s crkvom sv. Tome na predjelu Jamine (na mjestu „Grand hotela Imperial“), gdje je bila i crkva sv. Domina (odluka o njihovom rušenju iz 1378.), a u blizini se i danas nalazi kapela sv. Feliksa (1380.). Sam lokalitet Jamine duguje ime spremištima žita, „rupama“, koje su tu sagrađene (vjerojatno zbog blizine mlinova) sredinom 15. stoljeća. Današnja župna crkva sv. Andrije, s očuvanom predromaničkom fazom izgradnje, u arhivskim se dokumentima prvi put spominje 1312. godine, a na lokalitetu Tri crkve i danas se nalaze kapele sv. Đurđa (1281.), sv. Klementa (1282.) i sv. Apolinera (1326.). Na Dančama se tijekom druge polovine 15. stoljeća podiže crkva sv. Marije (Gospa od Danača) sa samostanom, grobljem i lazaretom, oblikujući jedinstveni prostorni ambijent koji je svoje kvalitete očuvao do danas.

Na prostoru Iza Grada nalazila se crkva sv. Katarine (1348.). Zbog straha od turske opasnosti, 1463. godine naređeno je da se crkva poruši, a od 1487. godine na tom je prostoru formirano prvo općinsko groblje. Najkasnije u prvoj polovici 17. stoljeća na istom je terenu dubrovačka židovska zajednica osnovala svoje groblje koje je egzistiralo do 1911. godine, kada su nadgrobne ploče bile preseljene na novo židovsko groblje na Boninovu, a zemljišne parcele prodane na javnoj dražbi.

Izgradnja dvanaest kilometara dugog vodovoda, dovršena 1437. godine, uz nemjerljiv značaj za svekoliki razvoj Dubrovnika, presudno je utjecala i na kultiviranje zapadnog prigradskog područja. Naime, ukopani vodovodni kanal postao je trasa novog uređenog prigradskog puta, brza i lagodna komunikacija Grada s područjem Rijeke dubrovačke i Šumeta. Čitav predjel iznad Pila po vodovodnim kanalima je i dobio naziv Kono (lat. canalis); za predio uz glavni vodovodni kanal uvriježio se naziv Gornji (Treći) Kono, a od točke iznad Posata prema Gružu, do spoja s Gornjim Konalom iza Boninova protezao se put zvan Srednji ili Drugi Kono.

Povezivanje triju, na različitim visinama longitudinalno položenih pravaca postignuto je pješačkim komunikacijama položenim poprijeko uz padinu Srđa, od kojih su neke vjerojatno i ranije postojale i vodile do zemljišnih posjeda. Trima uzdužnim i brojnim poprijeko položenim spojnim putovima prostor

Pila i Konala bio je razdijeljen na manje ili veće insule, uglavnom četverokutne posjede. Tako stvorene insule plodnog tla, zauzete vrijednim kulturama, tijekom će vremena po rubovima biti obzidane visokim ogradnim zidovima izgrađenima od lomljenog kamena. Ovako organiziran prostor, s lako pristupačnim posjedima obradivog zemljišta nadomak Gradu, bio je u doba renesanse pogodan za prigradsku ladanjsku izgradnju. Još tijekom druge polovice 14. stoljeća, pored korisnih vrtova u blizini Grada počeli su se javljati i vrtovi namijenjeni boravku i odmoru. Ljetnikovci u blizini Grada pojavili su se najprije oko Gornjeg Konala, spuštajući se potom prema Srednjem i Donjem Konalu, sve do šireg prostora Pila. Može se pretpostaviti da je podizanje ograđenih ladanjskih sklopova i uređenih vrtova na Konalu započelo već krajem 15. ili početkom 16. stoljeća. Na to upućuje nekoliko zatečenih primjeraka kasnogotičkih kamenih okvira vrata ugrađenih u stare vrtne ogradne zidove. Dubrovačke renesansne ladanjske sklopove u pravilu je tvorilo jednokatno zdanje ljetnikovca, smješteno u vrtnom prostoru, čija je površina najčešće iznosila između dvije i pet tisuća kvadratnih metara. Kao i drugdje na dubrovačkom području, i tu je tlocrtni lik ladanjske cjeline uglavnom bio nalik pravokutniku, uz česta odstupanja od njegove pravilnosti. Položaj na padini Srđa utjecao je na terasasto uređenje ladanjskih sklopova. Broj, površina i širina vrtne terase, kao i visina njihovih potpornih zidova, ovisili su o veličini ladanjskog sklopa i o nagibu zemljišta. S vremenom je po nekoliko ladanjskih sklopova zauzelo insule uokvirene ulicama i obzidane ogradnim zidovima, na koje je prostor između Pila i Konala bio podijeljen. Ovisno o smještaju na padini, ladanjski sklopovi unutar pojedine insule bili su također međusobno odijeljeni ogradnim ili potpornim zidovima, ovisno o tome jesu li se nalazili jedan pored drugog ili jedan nad drugim.

Osim na Konalima ljetnikovci se grade i na prostoru Pila i Boninova, gdje susrećemo i neke od najreprezentativnijih primjera dubrovačke ladanjske izgradnje visoke renesanse; na Pilama ljetnikovac Crijević-Pucić te ljetnikovac Vice Stjepovića Skočibuhe kraj Tri crkve.

Posljedice velikog potresa 1667. godine, uz ljudske gubitke i materijalnu štetu, bile su i psihološke naravi, što se odrazilo i na prostorna obilježja područja Konala. Naime, mnogi su stanovnici u strahu od novih razaranja napustili Grad i stalno se nastanili na prostoru Pila i Konala, što je uvjetovalo značajnije promjene ovog prostora u posljednjim desetljećima 17. i tijekom 18. stoljeća. Pored obnavljanja srušenih i oštećenih ljetnikovaca prišlo se tada i izgradnji novih kuća, koje dobivaju nešto drugačije oblikovne karakteristike, jer su umjesto povremenog boravišta sada bile namijenjene stalnom stanovanju. Oгледа se to u prvom redu u korištenju potkrovlja u stambene svrhe, odnosno uvođenju mansarde, središnjeg zidanog belvedera s jednim ili više prozora. Tako su dijelovi Konala još za trajanja Dubrovačke Republike postali gušće izgrađeni i stalno nastanjeni, pa je prigradski ladanjski predio postao nastanjeno vrtno predgrađe. Značajno je spomenuti i da su vrtovi nastali u ovom razdoblju naslijedili mnoga vrtno-arhitektonska obilježja svojih renesansnih prethodnika. I na prostoru Pila u ovom razdoblju nastaju brojni primjeri reprezentativne suburbane izgradnje temeljene na zasadama renesansne ladanjske arhitekture, poput sklopova Vidaković Degiulli, Magud-Dražić, te suburbane palače obitelji Pucić, podignute u neposrednoj blizini mosta od Pila.

Godine 1806., nakon ulaska francuske vojske u Dubrovnik, došlo je do ratnih sukoba tijekom kojih su crnogorske jedinice i ruska vojska nanijeli goleme štete dubrovačkom kraju, a u predgrađima je veliki broj kuća i ljetnikovaca opljačkan i spaljen. Prema podacima za područje predgrađa Pila (koje uključuje i predio Konala) spaljene su 134 kuće ili gotovo polovica od ukupnog broja. U narednim desetljećima veći dio kuća i ljetnikovaca je obnovljen, no društvene promjene koje su uslijedile po okupaciji Dubrovnika ostavile su tragove u vrtnim prostorima; dio ih je uslijed ekonomskog propadanja starih vlasnika ostao zapušten, a dio su novi vlasnici degradirali namijenivši ih poljodjelskoj proizvodnji, što je često bilo popraćeno razgrađivanjem i uklanjanjem naslijeđenih vrtno-arhitektonskih elemenata.

Najvažniji urbanistički zahvat izveden tijekom francuske uprave, izgradnja kolne prometnice od Pila, preko Boninova do Gruža, unijet će novu dinamiku u razvoj zapadnih predgrađa i postati glavna okosnica

reprezentativne izgradnje grada u 19. i 20. stoljeću. Uz trasu ceste, koja je nesumnjivo pratila smjer starijeg, znatno užeg puta, od druge polovice 19. stoljeća, podižu se rezidencije novoobogaćenog građanstva, koje morfologijom prate stilske mijene vremena, a tipološki se i dalje oslanjaju na zatečeni model izgradnje. I obnova ladanjskih sklopova na ovom potezu, za što je najbolji primjer 1806. godine spaljeni ljetnikovac Crijević-Pucić, prilagođava se nazorima novog vremena i unosi nove kvalitete u oblikovanje vrtnih prostora.

Novi gospodarski zamah Dubrovnika, što je nakon višedesetljetne stagnacije uslijedio u posljednjoj četvrtini 19. stoljeća, bitno će se odraziti na fizionomiju Pila i Boninova. Podižu se tada građevine raznovrsnih funkcija i potpuno novog mjerila; Pokrajinska bolnica na Boninovu (1888.) uokoljena prostranim ozelenjenim posjedom, na kojemu će se tijekom narednog razdoblja podići više paviljonskih građevina, Ženska učiteljska škola - Preparandija (1901.) podignuta podno novoformiranog parka Gradca, te konačno „Grand hotel Imperial“ na Pilama, čije se otvaranje 1897. godine općenito smatra početkom suvremenog dubrovačkog hotelijerstva. Iako je danas valoriziran kao zdanje nemale povijesne i arhitektonske vrijednosti, dimenzijama i oblikovanjem hotel će trajno ostati alijeniziran u svom okružju. Izgradnju javne namijene prati i stambena; uz više reprezentativnih vila, podiže se u ovom razdoblju i nekoliko najamnih zgrada većih dimenzija u blizini Gradca i kod Tri crkve na Boninovu.

Za nesmetani urbani razvoj Dubrovnika, od velike je važnosti bila odluka o demilitarizaciji. Naime, Dubrovnik je smatran tvrđavom sve do 1886. godine, kad je proglašen otvorenim gradom. Ova će odluka uliti više pouzdanja potencijalnim investitorima novogradnji, jer se čitav prostor tadašnjeg grada nalazio u tvrđavnom pojasu. Urbanizira se od tada i gotovo potpuno neizgrađena zona Iza Grada. Uz ulicu Put od Srđa, početak serpentine koja vodi do tvrđave Imperial, a veže se na ulicu Gornji Kono, podižu se obiteljske kuće na vrtnim parcelama, koje tipološki slijede model izgradnje na Konalima i Pločama, uvezavši postupno ova područja u jedinstveno vrtno predgrađe obzidane gradske jezgre.

Od samog početka 19. stoljeća Pile će postati prostor na kom se demonstriraju vidovi urbaniteta imanentni novom društvenom poretku. Na Brsaljama, dijelu platoa Pila, uređuje se tako 1817. godine prvi dubrovački javni park s oktogonalm fontanom, a od gradskih vrata uz put prema Gružu formira se bjelogorični drvored. Na Brsaljama je 1836. godine podignuta i skromna zgrada kavane, koja će se usprkos nebrojenim inicijativama za preuređenjem ili ukklanjanjem održati do danas. Početkom osmog desetljeća 19. stoljeća, nedaleko Brsalja, na mjestu vojnog vježbališta, zapovjednik dubrovačkog garnizona uređuje park – „Teodorinu gradinu“. Park je potom preuzela Općina, koja je 1894. uložila sredstva u njegovo uređenje, da bi ga već sljedeće godine ustupila investitorima gradnje „Grand hotela Imperial“. Uređenje Brsalja nastavit će krajem 19. stoljeća „Društvo za promicanje interesa Dubrovnika“ izgradnjom balustrade i postavljanjem fontane „Dubravka“ kipara Ivana Rendića (1900.). Društvo je do početka Prvog svjetskog rata vodilo i niz drugih značajnih akcija na uređenju zapadnog gradskog predgrađa, među kojima posebno mjesto zauzima osnivanje parka Gradac (1898.) na istoimenom brijegu nedaleko Danača, do danas najvećeg i najreprezentativnijeg gradskog parka. Slijedilo je zatim uređenje parka u gradskom jarku na Pilama (1904.), uređenje parka na Ilijinoj Glavici (1909.), te preuređenje stubišta Uz Posat (1913.), koje od platoa Pila vodi prema Srednjem Konalu.

Od 1896. do 1899. probija se cesta oko gradskih zidina. Do tada je sav kolni promet između istočnog predgrađa Ploča (te Župe dubrovačke i Konavala) i zapadnih dijelova grada tekao kroz povijesnu jezgru. Izgradnja ceste, iako je riješila važan prometni problem, zbog uništenja dijela gradskog jarka i statičkog ugrožavanja tvrđave Minčete, bila je izložena kritikama javnosti.

Boninovo, kao rubna zona tadašnjeg grada, tijekom 19. stoljeća postaje prostor na kojemu se formiraju nova gradska groblja. Tako Pravoslavna crkvena općina tridesetih godina 19. stoljeća unutar spaljenog kompleksa ljetnikovca obitelji Pozza-Sorgo uređuje Pravoslavno groblje, a početkom šezdesetih godina 19. stoljeća, iako kapela i ostali sadržaji potrebni za funkcioniranje groblja još nisu postojali, vrtni prostor

obližnjeg ljetnikovca Altesti, također stradalog u pustošenju ruskih i crnogorskih četa 1806. godine, počinje se koristiti kao Općinsko groblje. Kao i kod Pravoslavnog groblja, ostaci ladanjske kuće iskoristit će se 1882. godine za formiranje grobne kapele, a struktura renesansnog vrta ostati će čitljiva i nakon provedene prenamjene sklopa. Nešto dalje, prema sjeverozapadu, još za vrijeme francuske okupacije uređeno je i novo Židovsko groblje, na koje su početkom 20. stoljeća (1910.-1911.) preneseni grobovi sa starog groblja smještenog sjeverno od povijesne jezgre.

Razdoblje između dva svjetska rata neće unijeti značajnije promjene u razmatrani prostor. Bitno ubrzana dinamika urbanih promjena karakteristična za ovo razdoblje, kako u Dubrovniku tako i u drugim gradskim sredinama, ogleda se ovdje prvenstveno u postupnom ugušćivanju urbane strukture, interpolacijama novih građevina na slobodne parcele, te daljnjem usitnjavanju postojećih vrtних posjeda. Dominantni, gotovo isključivi model izgradnje ostaje jednokatna stambena kuća uokoljena vrtnim arealom, koji je zbog nedostatka prostora sada već znatno smanjen. Javljaju se često i dvojne kuće te manje višestambene zgrade, najčešće s do četiri stana. Gradnje zadržavaju tradicijska obilježja; fasade su najčešće građene kamenom, krovovi pokriveni kupom kanalicom, a stilski i dekorativni elementi minimalizirani. Najreprezentativnija obilježja ima izgradnja na Pilama, uz prometnicu prema Gružu (više no dimenzijama, reprezentativnost ove izgradnje počiva na stilskim reminiscencijama), dok je ona na Konalima, Boninovu i prostoru Iza Grada čišće, gotovo funkcionalističke pojavnosti.

Nastaje u ovom razdoblju i nekoliko dosljedno modernistički oblikovanih građevina, poput Vile Rusalke na predjelu Tri crkve ili Vile Adonis na Srednjem Konalu, čiji je prostorni koncept temeljen upravo na prožimanju stambenog s vrtnim prostorom, što izmiruje postavke modernističke doktrine s lokalnom tradicijom ladanjske kulture.

Na području Iza Grada, u neposrednom dodiru sa sjevernim potezom zidina, formirana je u međuraću zona za garažiranje i servis automobila, a čija je izgradnja negirala arheološke strukture srednjovjekovnog katoličkog i kasnijeg židovskog groblja.

Izgradnja Wilsonovog puta (danas Ulica V. Nazora), krajem 1920-ih godina, novog cestovnog pravca, koji je trebao povezati Gruž s Pločama, tek je djelomično realizirana na dotad rijetko izgrađenom prostoru sjeverozapadno od Ilijine glavice. Tijekom tridesetih godina 20. stoljeća izgrađuje se na nevelikim vrtnim parcelama uz ovu prometnicu niz stambenih jednokatnica ujednačenih dimenzija, oblikovanja i impostacije, što s urbanističkog motrišta predstavlja najuspjeliji poduhvat u dubrovačkom međuraću. Samim krajem međuratnog razdoblja prišlo se realizaciji dugo planiranog, tzv. Carinskog puta (danas ulice A. Hebranga, Zagrebačka, Petra Krešimira IV.), koji je doista povezao Gruž s Pločama te priključio i za cestovni promet do tada slijepi Wilsonov put. Trasa puta dijelom je iskoristila pravac pružanja Srednjeg Konala, poništivši ga tako na predjelu Ilijine glavice, a boljoj prometnoj povezanosti dijelova grada u širenju žrtvovan je i određeni broj vrtnih cjelina na predjelu Srednjeg Konala.

Krajem šezdesetih godina ponad Gornjeg Konala, uz rub izgrađenog gradskog područja, položena je trasa Jadranske magistrale. Između magistrale i spomenutog „Carinskog puta“ 1982. godine izvedena je spojna cesta, koja je također negirala nekoliko povijesnih vrtova između Srednjeg i Gornjeg Konala. Izgradnjom spomenutih cestovnih pravaca formirano je na predjelu Ilijine glavice iznimno prometno križište, glavni pristup Dubrovniku, koje je u svrhu veće protočnosti rekonstruirano i prošireno 2011.-2013. godine. Uz nanijetu štetu graditeljsko-hortikulturnim cjelinama, ove su prometnice omogućile lakšu prometnu dostupnost predjelu Konala, no to je za posljedicu imalo ubrzanu izgradnju novih obiteljskih kuća i višestambenih zgrada uz njihovu trasu, a koje često zaposjedaju dijelove vrtnih prostora, negirajući izvornu prostornu organizaciju cjeline. Ipak, za razliku od većine drugih gradskih predjela, područje Pila, Boninova i Konala nije u poslijeratnom razdoblju doživjelo značajnije strukturne promijene. Tek se na njegovim rijetko izgrađenim rubovima formiraju stambena naselja, poput stambenog naselja podno groblja na Boninovu (oko 1955.) i naselja „Sedam smrtnih grijeha“ (1974.-



1976.), a u rjeđe izgrađenim zonama interpolira nekoliko građevina javne, prosvjetne i upravne namjene, poput Telekomunikacijskog centra (1965.) i Osnovne škole(1979.-1985.) na Ilijinoj glavici, te zgrade poduzeća „Vodovod“ (1968.-1969.) uz Ulicu Vladimira Nazora. U već definiranu urbanu matricu uz prometnicu na Pilama interpolira se Dom umirovljenika (1969.-1970.). Sve spomenute gradnje prate u oblikovno-morfološkom smislu duh vremena, no bez izrazitih arhitektonskih dosega.

Sklop garaža smješten na predjelu Iza Grada transformira se dijelom u Vatrogasnu postaju (1950.), a dijelom uređuje u javno parkiralište. Ponad parkirališta 1969. gradi se polazna postaja žičare koja vodi na vrh brda Srđ. Ispunivši složene funkcionalno-tehnološke zahtjeve, postaja žičare istovremeno predstavlja ekspresivnu, strukturalističku formu, koja nastoji korespondirati s povijesnim okruženjem.

Ni razdoblje nakon Domovinskog rata ne unosi u urbanističkom i arhitektonskom pogledu veće novine u razmatrani prostor. Najznačajniji zahvat zasigurno predstavlja interpolacija javne garaže i izgradnja školske sportske dvorane na Ilijinoj glavici (2009.). Oba zahvata provedena su relativno obazrivo i nenametljivo prema širim vizurama i zatečenom graditeljskom okruženju. Kao negativnu tendenciju razdoblja treba promatrati intervencije na postojećim građevinama, brojne dogradnje i nadogradnje, većinom nastale kao plod bespravnih zahvata. Interpolacije novih građevina stambene namjene vođene su isključivo maksimalnom ekonomskom isplativošću, a u arhitektonskom i urbanističkom pogledu unose nesklad u definirano i ujednačeno gradsko tkivo. Visinom su redovito neprilagođene izgrađenom okolišu, a tlocrtnim dimenzijama narušavaju odnos izgrađenog i neizgrađenog prostora, dovodeći u pitanje karakter čitavog predjela. Općenito, vrtni prostori, kao ključna sastavnica urbanog karaktera ovih gradskih predjela, u recentnom razdoblju trpe velike štete, a vrijedni biljni fond, kao i naslijeđena vrtno-arhitektonska oprema, ustupaju mjesto terasama, bazenima, sunčalištima, nadstrešnicama i sličnim elementima, postavši tako žrtvom kompetitivne turističke ponude.

### **Gruški zaljev, Gruž, Montovijerna, Nuncijata, Batahovina**



Gruž 1873. g.



Gruški zaljev oko 1940. g. (Državni arhiv u Dubrovniku)

Gruški zaljev smješten je sjeverozapadno od povijesne jezgre Dubrovnika, između jugozapadne padine brda Srđa i poluotoka Lapada. Na jugoistoku je brdo Montovijerna, a između Montovijerne i padine Srđa pruža se produga udolina, Gruško polje, koja se od morske obale u dnu Gruškog zaljeva, predjela Batale, polagano penje prema području Konala i Boninovu. Zaklonjene obale Gruškog zaljeva zbog svojih geomorfoloških i mikroklimatskih karakteristika bile su izrazito pogodne za naseljavanje te uzgoj poljoprivrednih kultura, a relativna blizina gradskog središta odrazila se na neprekinuti razvoj tog područja u svim razdobljima trajanja Dubrovačke Republike.

O naseljenosti Gruža i Gruškog zaljeva u srednjovjekovlju svjedoče sakralne gradnje podignute u njegovom arealu. Na lapadskoj strani Gruškog zaljeva nalazila se crkva sv. Geminiana, „ecclesia Sancti Geminiani de Grausio“ (1283.), kojoj ime duguje današnji predjel Gimana. Pri dnu Gruškog zaljeva, na predjelu Batale, nalazile su se i crkva sv. Fuske, „ecclesia Sancte Fusce de Grausio“ (1270.) te crkva sv. Pankracija, sjedišta prve izvangradske, gruške parokije, „ecclesia Sancti Pancratii de Grausio“ (1329.).

Uz spomenute, danas nestale crkve, te veliki broj manjih, privatnih kapela, podignutih većinom u sklopu ladanjskih rezidencija, na prostoru Gruža nalaze i tri sakralne građevine koje su stoljećima bila žarišta pobožnosti, a svojim su smještajem strukturirala okolni prostor. Crkva sv. Nikole na Kantafigu spominje se u arhivskim dokumentima 1300. godine, kao „*eclesia sancti Nicolai de Grauosio*“. Crkva sv. Nikole od Škara, imenom potvrđujući brodograditeljsku memoriju predjela, ujedno je bila i matična crkva „*Bratstva sv. Nikole od Škara u Gružu*“, koje se u popisu dubrovačkih bratovština spominje 1560. godine. Današnja crkva se datira u kraj 16./početak 17. stoljeća.

Crkva Navještenja Blažene Djevice Marije, „*Annuntiationis Beatae Mariae Virginis*“, po kojoj je čitav okolni predio dobio ime Nuncijata, zavjetna je crkva, koju je sredinom 14. stoljeća oporučno dao sagraditi Angelo de Letitia (Veseličić). U 15. ili 16. stoljeću crkvi je sa sjeverne strane dograđena prostrana kapela, koju je, sudeći po grbu na nadvratniku portala, dala podići obitelj Sorgo.

Dominikanski samostan s crkvom sv. Križa u Gružu utemeljen je 1437. godine; tijekom stoljeća je dograđivan, a temeljito je preoblikovan pedesetih godina 20. stoljeća, nakon što je tijekom Drugog svjetskog rata stradao u bombardiranju. Teško oštećena crkva tada nije obnovljena na izvornom mjestu, uz zapadnu stranu klaustura, već je do temelja razgrađena, a nova je podignuta na mjestu također porušenog južnog krila samostana.

Tijekom stoljeća će prostor Gruškog zaljeva za Dubrovčane imati dvojaku ulogu; isprepliću se tu još od kasnog srednjovjekovlja ladanjska, reprezentativno-stambena i industrijsko-proizvodna namjena prostora, svjedočeći tako o načinu života vremena, koji u mnogome odstupa od današnjih, idiličnih predodžbi, kao i novovjekovnih urbanističkih postavki o zoniranju prostora s obzirom na funkciju.

Gradnja prvih vlasteoskih kuća u Gružu spominje se već u 14. stoljeću, o čemu svjedoče brojni arhivski izvori. Od 15. stoljeća predjel Gruža, posebno onaj dio uz obale Gruškog zaljeva, postat će mjestom ladanjske izgradnje, gdje će dubrovačka vlastela u gustom slijedu podizati svoje ljetnikovce. Prožimanje arhitekture, vrtnog prostora te okolne prirode bitna je karakteristika dubrovačke renesansne ladanjske izgradnje. Kod gruških primjera, smještenih na moru, sklad vrtnog i okolnog prostora uspješno je riješen uvođenjem teme vode, izgradnjom ribnjaka i orsana (spremišta za čamce) kroz koje se more i fizički uvlači u obuhvat ladanjskog sklopa. Dominantni tip prostorne organizacije ladanjskog sklopa na prostoru Gruškog zaljeva je onaj s jednokatnom ladanjskom kućom na koju se bočno veže okomito postavljeno prizemno krilo s orsanom i terasom. Tijekom 16. stoljeća oblikovne varijacije ovog tipa dat će na prostoru Gruškog zaljeva neke od najreprezentativnijih primjera, poput ljetnikovca Petra Sorkočevića, ljetnikovca Junija Bunića, ljetnikovca Gundulić. No uz dominaciju ovog tipa javljaju se na obalama Gruškog zaljeva i druga arhitektonsko-oblikovna rješenja ladanjskih zdanja, od kojih neka, poput ljetnikovca Natali-Sorkočević ili ljetnikovca Paska Frana Sorkočevića (Mala Venecija), predstavljaju unikatne primjere unutar korpusa dubrovačke renesansne izgradnje.

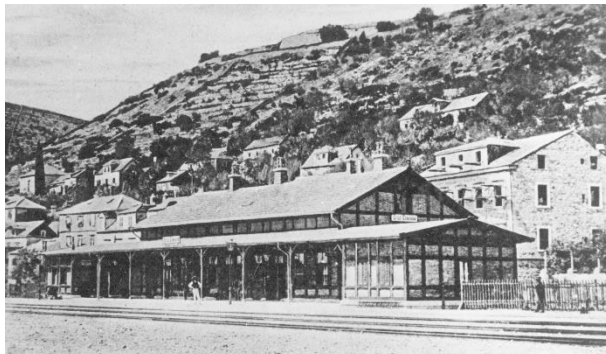
Usporedno, no već i ranije od početka izgradnje ladanjskih rezidencija, u arealu Gruškoga zaljeva egzistiraju brodogradilišta, škari. Već se sredinom 14. stoljeća, odnosno 1342. godine, prvi put spominje gradnja broda u Gružu. Od tada se brodogradnja sve više razvijala, osobito od prve polovice 16. stoljeća, kada je 1525. dubrovačka vlada donijela odluku o izgradnji velikog brodogradilišta. To se brodogradilište prostiralo od posjeda vlastelina Krista Kaboge (zapadno od zgrade nekadašnjeg željezničkog kolodvora) prema Kantafigu. Oko tog brodogradilišta zvanog „*Stari škara*“ razvila se znatna brodograditeljsko-pomorska djelatnost, pa je na njemu i ostalim, manjim gruškim brodogradilištima (ukupno njih devet), uključivši one kraj Lazareta i na Gimanu na Lapadskoj obali, do Velike trešnje 1667. bilo zaposleno preko tisuću ljudi. Brodogradnja je, kontinuirano, davala osnovni pečat ukupnom gospodarskom životu Gruža. Tijekom razdoblja Dubrovačke Republike na prostoru Gruža nije došlo do formiranja zaokruženih naselja. Stambena izgradnja uglavnom je koncentrirana uz obalu, u vidu stambenih nizova, s izuzetkom

predjela oko crkve sv. Nikole od Škara, gdje se u prvoj polovici 19. stoljeća zatiče nešto gušća stambena aglomeracija, položena na strmini brda, s kućama uokoljenim terasama i manjim vrtovima.

Kopnena komunikacija Gruža i utvrđenog gradskog središta u doba Repulike odvijala se trasama triju Konala, te putem koji je od Pila preko Boninova pravcem današnje Ulice bana Josipa Jelačića vodio dalje za Lapad, do župne crkve i groblja sv. Mihajla.

Osvitom 19. stoljeća Gruž ulazi u novu fazu urbanog razvoja, u kojoj će, iako prostorno i prometno odvojen od starog gradskog središta, postupno sve više preuzimati funkcije prometnog, industrijskog i poslovnog središta. Takva bipolarna urbana organizacija, sa starim, zidinama opkoljenim gradom, koji zadržava upravne, sakralne, kulturne, a dijelom i poslovne funkcije, te Gružem kao prometnim, trgovačkim i industrijskim središtem, glavna je posebnost urbanog razvoja Dubrovnika 19. i 20. stoljeća. Već od doba francuske uprave (1806.-1814.) Gruž će se početi razvijati kao nova gradska luka, znatno prikladnija zahtjevima novog doba. Trasiranje suvremene kolne prometnice, Gruškog puta, također za vrijeme francuske uprave, poboljšat će vezu gradskog središta s Gruškom lukom i omogućiti postupnu urbanizaciju ovog, do tada prigradskog prostora. Put se od zapadnih gradskih vrata, zadobivši potrebnu širinu u skladu s nazorima novih upravitelja, kroz već formirano predgrađe Pila uspinjao prema Boninovu. Tu je, na najvišoj točki, kraj ostataka ljetnikovca Pozza-Sorgo (koji će uskoro biti transformirani u pravoslavnu crkvu i groblje), napustiti pravac postojeće povijesne komunikacije prema Lapadu te se najkraćim pravcem spustiti do Gruškog zaljeva. Nasipanje močvarnog dna zaljeva, na kojem bi se uredila velika poljana, ostalo je od francuske uprave neostvareno.

Austrijska će uprava sredinom 19. stoljeća uspostaviti još jedan, s francuskim gotovo paralelan krak ceste od Boninova do Gruškog zaljeva (današnja Ulica Ante Starčevića). U razloge realizacije ovog zahvata nije moguće u potpunosti proniknuti, no on će u kasnijem razdoblju (među ostalim i kao trasa tramvajske linije prema Gružu), pa sve do danas, biti od iznimne urbanističke važnosti.



Željeznički kolodvor u Gružu poslije 1901. g. (Državni arhiv u Dubrovniku)



Tramvaj u Gružu poslije 1910. g. (Državni arhiv u Dubrovniku)

Dolazak željeznice 1901. godine u Gruž, presudan je događaj za daljnji razvoj kako samog Gruža, tako i cjelokupnog dubrovačkog gospodarstva. Uz sva ograničenja uskotračne željeznice, Gruška se luka vremenom pretvorila u glavnu izveznu luku tereta iz Bosne i Hercegovine, u kojoj se nakon okupacije od strane Austro-ugarske monarhije osnivaju mnogobrojna industrijska poduzeća za iskorištavanje sirovina, osobito drvene građe.

Ono što je željeznica značila za povezanost Dubrovnika sa širom regijom, uspostava električnog tramvaja značit će za povezivanje Gruža s gradskim središtem. Planovi za uspostavu električnog tramvaja koji bi povezo Dubrovnik s Gružem javljaju se sredinom posljednjeg desetljeća 19. stoljeća, a do konačne je realizacije došlo 1910. godine.

Prostorni potencijal Gruškog zaljeva pružao je znatne mogućnosti za razvoj lučkog prometa, ali iziskivao i znatna sredstva da bi se obala prilagodila suvremenim lučkim potrebama. Godine 1885. počinje

gradnja velikog gata za pristajanje brodova, a od kraja stoljeća, kada postaje izvjesno da će dolazak željeznice dati novi zamah lučkom prometu, radovi na nasipanju i uređenju čitavog poteza obale se intenziviraju. Početkom 20. stoljeća u sklopu lučkog područja, nasuprot skromne kolodvorske zgrade, podiže se i velika trokatna skladišna zgrada, za dubrovačke pojmove inovativnog konstrukcijskog rješenja od prefabriciranih betonskih elemenata, koja i danas dominira prostorom luke. Putnički promet, što se u posljednjim desetljećima 19. stoljeća zahvaljujući redovitijim parobrodarskim linijama sve intenzivnije odvijao preko Gruške luke, bit će poticaj i otvaranju prvog hotela u njenom neposrednom okružju. Hotel "Petka" otvoren je 1886. godine i predstavlja prvu novogradnju u Dubrovniku namjenski izgrađenu za turističku svrhu. Na lapadskoj strani zaljeva pred početak Prvog svjetskog rata, 1914. godine, otvara se i hotel "Bijeli dvorac" (kasnije "Lapad").

Tijekom 19. stoljeća u Gružu je još uvijek prisutna i brodogradnja. Na mjestu današnjeg parka, sjeverozapadno od ljetnikovca Gundulić, nalazi se „Novi škar“, na kojemu je 1875. godine svečano porinut u more najveći, ali i posljednji dubrovački jedrenjak „Dvanaesti dubrovački“.

Dubrovnik je tek 1886. godine proglašen otvorenim gradom, do kada je imao status tvrđave, pa je i Gruška luka služila kao ratna luka i bila branjena baterijama na poluotoku Babinu kuku, otočiću Daksi te na Nuncijati. U luci je sredinom osmog desetljeća 19. stoljeća podignuto i veliko skladište ugljena za potrebe Austro-ugarske ratne mornarice, kasnije poznato pod nazivom „Solska baza“, a na lapadskoj strani zaljeva, uvučena od obale nalazila se barutana.

Za potrebe pomorskog prometa na lapadskoj strani zaljeva od 1832. do 1859. godine egzistirao je i lazaret (lazzaretto marittimo), karantena, smješten u nekadašnjem ljetnikovcu obitelji Giorgi.

Izgradnja 19. stoljeća na prostoru je Gruža još uvijek koncentrirana uz obale zaljeva. Stambene građevine zauzimaju slobodne parcele uz obalu, a podižu se i u vrtnim arealima ljetnikovaca. Sami ljetnikovci koji su tijekom rusko-crnogorskog vojno-pljačkaškog pohoda 1806. godine odreda teško stradali, postupno se obnavljaju i prilagođavaju novim zahtjevima vremena, preuzevši većinom namjenu stalnog stanovanja. Nova stambena izgradnja svojim je mjerilom još uvijek podređena reprezentativnim ladanjskim rezidencijama, koje, usprkos brojnim promjenama, još uvijek, sve do kraja stoljeća, dominiraju širim prostorom.

U posljednja dva desetljeća pred izbijanje Prvog svjetskog rata, izgradnja Gruža postupno se širi i na zone uz cestovne pravce prema Gradu. U Gruškom polju, uz sjevernu stranu Gruškog puta, formira se niz prostranih, dvorišnih zidovima ograđenih sklopova, heterogenih funkcija. Godine 1892. Državni monopol podiže sklop Duhanske stanice sa upravnom i skladišnom zgradom, od 1895. do 1897. Općina dubrovačka financira izgradnju prostrane Domobranske vojarne, a 1910. između njih se smješta sklop Remize, s upravom i spremištem tramvaja.

Uz pravac Ulice Ante Starčevića, nakon što od 1910. godine ovom ulicom prometuje tramvaj, u svega nekoliko godina do izbijanja Velikog rata formira se niz izgradnje, uglavnom najamnih stambenih zgrada, s dominantnim secesijskim oblikovnim obilježjima.

Novoj slici Gruža od 1901. godine pridonosi i termoelektrana tvrtke "Elin", smještena na Batali (porušena nakon Drugog svjetskog rata).

U razdoblju između dva svjetska rata odvija se proces postupne integracije predjela Gruža, Lapada i Montovijerne u novu urbanu cjelinu Dubrovnika. Dotadašnje prigradske zone, zahvaljujući boljoj prometnoj povezanosti, intenzivno se izgrađuju. Ovaj je proces započeo već u prethodnom razdoblju, uvođenjem tramvajske linije koja je 1910. godine Gruž povezala s gradskim središtem. Godine 1928. uvodi se odvojak tramvajske pruge, koji lapadskom obalom Gruškog zaljeva vodi do uvale Sumartin. Cestovna infrastruktura, pak, u ovom se razdoblju ne razvija željenim intenzitetom. Wilsonov put (danas Ulica Vladimira Nazora) trebao je povezati Gruž s Pločama, trasom koja bi pratila pružanje ulice Srednji kono, a s namjerom da se rastereti promet preko Boninova. Krajem dvadesetih godina završen je samo

prvi dio ceste, od Gruža do Ilijine Glavice, tako da kolni promet prema Pločama ovom cestom nije bio moguć sve do kraja Drugog svjetskog rata, odnosno dovršenja tzv. Carinskog puta (današnje ulice Andrije Hebranga, Zagrebačka, Petra Krešimira IV.).

Gruž se u ovom razdoblju nastavlja razvijati kao prometno i industrijsko gradsko središte. Tranzitni promet Gruške luke je u stalnom porastu, a u Gružu se otvaraju tvornica boja i lakova te tvornica sulfornog ulja. Na posjedu Duhanske stanice podiže se 1937. godine nova, velika skladišna zgrada.

Intenzivni razvoj turizma i turističke izgradnje u Dubrovniku u razdoblju međuraća koncentriran je prvenstveno na prostor uvale Sumartin u Lapadu. Uz nekoliko manjih pansiona, na prostoru Gruža podiže se tijekom 1920-ih godina hotel Wregg (srušen u bombardiranju tijekom Drugog svjetskog rata), a na sjeveroistočnoj padini Montovijerne Dom Ferijalnog saveza (1938.-1940.), unikatno ostvarenje arhitekture moderne.

Tijekom međuratnog razdoblja u Dubrovniku se gradi svega nekoliko novogradnji socijalne namijene. U Gružu se iznad luke podiže skromni Radnički dom (1927.-1930.), koji kapacitetom nije mogao zadovoljiti potrebe smještaja najamnih lučkih radnika. Na razmeđu Boninova i Montovijerne, na raskrižju putova prema Lapadu, Gružu i Pilama, tada urbanistički nedefiniranom području, 1938. godine dovršen je Okružni ured za osiguranje radnika (danas Dom zdravlja). Skladno proporcionirana, suzdržana u izrazu, no ujedno monumentalna građevina, svrstava se među najznačajnija ostvarenja međuratne arhitekture u Dubrovniku.

Tridesetih godina grade se u Gružu brojne obiteljske kuće. Naručitelji su uglavnom pomorci i obrtnici skromnijih financijskih mogućnosti te u izgradnji uglavnom prevladavaju prizemnice, a mnogo rjeđe katnice. Ove kuće, položene na nevelikim vrtnim parcelama, izvode dubrovački zidarski majstori po shematiziranim projektima. Najveća koncentracija ovakve izgradnje je u zapadnom dijelu Gruža, iznad same luke, dok prema istoku (današnje ulice A. G. Matoša, Tina Ujevića i Šipčine) kuće imaju nešto reprezentativniji karakter. Uz obiteljske kuće na ovom predjelu javlja se i izgradnja manjih najamnih višestambenih zgrada (do četiri stana). Uz Lapadsku obalu Gruškog zaljeva, na predjelu Lazareta, izgrađuje se niz obiteljskih vila, a intenzivna je i izgradnja obiteljskih kuća na sjeveroistočnoj strani Montovijerne, uz današnju Ulicu bana Josipa Jelačića. Krajem razdoblja na Batali Dubrovačka plovidba podiže tada najveću stambeno-poslovnu građevinu u Dubrovniku, "Raguzeu", koja unosi novo mjerilo izgradnje na obalama Gruškog zaljeva i koju zadugo dimenzijama neće dostići ni poslijeratna izgradnja. Promijene koje unosi razdoblje nakon završetka Drugog svjetskog rata bit će postupne, a prostor Gruža i Gruškog zaljeva i dalje zadržava brojne urbane funkcije, kojima se pridružuju i nove. Tako se na lapadskoj strani zaljeva, na predjelu Lazareta, 1950.-1952. godine gradi Pomorski tehnikum, obrazovna institucija, a u Gruškom polju 1961. godine dovršen je Plivački bazen, s pridruženim hotelskim sadržajem. Obje građevine karakterizira inovativni, gotovo eksperimentalni arhitektonski pristup. Zgrada Pomorskog tehnikuma, organizirana u tri horizontalna trakta, položena u skladu s konfiguracijom terena i gotovo nezamjetna u širim vizurama, može se smatrati iznimnim primjerom poslijeratnog kritičkog regionalizma. Plivački bazen s tribinama i hotelskim sadržajima, smješten u središnjem, tada neizgrađenom dijelu Gruškog polja, ispunivši zahtjevni funkcionalni program u skladnoj arhitektonskoj formi, ponudio je urbanotvorni reper šireg prostora.

Daljnji razvoj industrijalizacije područja Gruža predstavlja osnivanje i razvoj tvornice ugljeno-grafitnih proizvoda "Nikola Mašanović" (1954.-1965.), a postojeće tvornice ulja te boja i lakova i dalje održavaju proizvodnju. Uz Duhansku stanicu u Gruškom polju podiže se zgrada "Dalmacijabilja" za skladištenje, doradu i pakiranje ljekovitog i aromatskog bilja s upravom i laboratorijem (1974.).

Gruška luka, iako sve više gubi korak za drugim lučkim središtima, pogotovo nakon ukidanja uskotračne željeznice 1976. godine, i dalje za lokalnu sredinu ima prometni i gospodarski značaj.

Hotel "Petka", stradao u bombardiranju tijekom rata, rekonstruirao se u novom, modernističkom vokabularu (1954-1961.).

Među rijetke urbanistički osmišljene zahvate uređenja javnih prostora u Dubrovniku 20. stoljeća svakako spada formiranje Gruškog parka (1953.-1954.) na mjestu skladišno-manipulativnog lučkog prostora nastalog zatrpavanjem "Novog škara".

Od 1960-ih godina do kraja razdoblja socijalizma izgrađuje se niz trgovačkih, poslovnih i upravnih zgrada - u Gružu: robna kuća "Srđ" (1972.); na Batali: upravna zgrada "Atlantske plovidbe" (1962.), upravna zgrada "Elektrojuga" (1964.), robna kuća "Minčeta" (1965.); u Gruškom polju: zgrada "DTS" (1984.), zgrada "Dubrovačke banke" (1987.); te uz Ulicu Ante Starčevića prema Boninovu: zgrada Mirovinskog i zdravstvenog osiguranja (1965.), Policijska uprava (1971.), zgrada „INA-Croatia osiguranje“ (1977.), zgrada Suda (1982.). Ova izgradnja unosi u prostor novo, dominantno mjerilo, a na arhitektonsko-oblikovnom planu slijedi duh vremena, no bez značajnijih kvalitativnih iskoraka. U urbanističkom smislu ona predstavlja daljnji korak u koncentraciji poslovnih, upravnih i komercijalnih sadržaja u široj arealu Gruškog polja, koje krajem razdoblja poprima konture glavnog gradskog središta, no formiranog bez jedinstvene urbanističke zamisli i dostatne prateće infrastrukture.

Stambena izgradnja razdoblja socijalizma dominantno je osmišljena kroz formiranje naselja višestambenih zgrada. Na prostoru Gruža izgrađuje se naselje "TUP"-a (1965.-1967.), položeno na neizgrađenoj padini, dimenzijama i oblikovanjem nenametljivo u širim vizurama prostora. Izgradnja "Gruških nebodera" (1969.-1976.), pak, ponudila je potpuno različit pristup. Soliterne višekatanice razmještene su u već urbaniziranom arealu izrazito niske gradnje, te su, iako potpuno rutinski oblikovane u duhu kasnog modernizma, u vizurama postale dominantni akcent predjela. Prema širim prostornim vizurama, nešto obazrivije su osmišljene višekatanice u Šipčinama (1968.) te "Kineski zid" na Montovijerni (1973.-1977.), linijski položen na slojnicu brijega.

Sve ove zahvate planirane izgradnje, pratila je neshvatljivo niska razina osmišljavanja prateće infrastrukture, u prvom redu pristupnih cesta i garaža, što će u narednom razdoblju, kada automobil postaje dominantni simbol životnog standarda, prerasti u težak urbani problem.

Kao i kod ostalih gradskih predjela položenih na padine Srđa, izgradnja Jadranske magistrale definirala je sjeverni rub urbanizacije Gruža, no ovdje izuzetak predstavlja naselje Nuncijata, nastalo kao plod divlje gradnje od 1970-ih godina. Gusto strukturirano naselje položeno na strmom terenu podno drevnog gruškog svetišta Gospinog Navještenja, postaje lokalnim simbolom neplanske, divlje izgradnje. No ujednačeno mjerilo, kao i nepretenciozni oblikovni jezik obiteljskih kuća, ovo naselje u širim vizurama ne izdvaja iz cjelokupne slike prostora. Naime, izgradnja pojedinih gradskih predjela Dubrovnika u razdoblju nakon osamostaljenja Hrvatske, iako legalna, temeljena na arhitektonskim projektima i dimenzionirana u skladu s odredbama prostornih planova, djeluje, nažalost, znatno kaotičnije i konfliktnije.

Razdoblje nakon osamostaljenja Hrvatske i završetka Domovinskog rata unosi u prostor Gruža, Gruškog zaljeva i Gruškog polja novu dinamiku urbanih promjena, diktiranih u prvom redu rastom moći privatnog kapitala te izostankom promišljene urbane politike.

Gruška luka, pretrpjevši velike štete tijekom granatiranja u Domovinskom ratu, iz gotovo zamrle trgovačke luke transformira se u putničko pristanište, što će se od početka 21. stoljeća i enormnog rasta brodskih kružnih putovanja, pokazati kao iznimno lukrativno. Postojeća obala u Gružu se proširuje (2005.-2009.) te produžuje izgradnjom na prostoru rta Kantafig i Batahovine (2010.-2011.), omogućivši tako pristajanje većeg broja naraslih turističkih brodova.

Širenje lučkog područja, omogućeno usvajanjem Urbanističkog plana uređenja "Gruški akvatorij", 2011. godine, predviđeno za lijevu obalu Rijeke dubrovačke, na predjelu Batahovine. Ovaj predio, u prošlosti isključivo prostor ladanjske izgradnje, u 20. stoljeću neadekvatno je tretiran kao servisna i skladišna

zona. Trasiranje Jadranske magistrale narušilo je odnos dvaju iznimnih primjera renesansne ladanjske izgradnje prema morskoj obali. Širenje lučke zone izgradnjom pristaništa za trajektni promet na Batahovini predstavljat će svakako daljnji korak u devastaciji okoliša recentno primjerno obnovljenih i revitaliziranih ljetnikovaca Stay (1999.) i Bunić-Kaboga (2013.). Istim prostornim planom u prostoru Gruške luke predviđena je predimenzionirana izgradnja, koja bi značajno izmijenila prostorne odnose u širem arealu luke.

Slabosti spomenutog urbanističkog plana, kojim su vrijedni prostorni resursi nepovratno žrtvovani kratkoročnim interesima kapitala, ogleda se i u izvedbi luke nautičkog turizma na lapadskoj strani Gruškog zaljeva (2015.-2018.). Predimenzionirana nautička luka s pratećim sadržajima pružila se u akvatoriju zaljeva, potisnuvši dužobalnu izgradnju s nizom renesansnih ljetnikovaca i drugih vrijednih arhitektonskih ostvarenja kasnijih epoha u drugi plan.

Najznačajniji infrastrukturni zahvat u ovom razdoblju predstavlja konačna realizacija mosta preko Rijeke dubrovačke (1998.-2002.), planirana još od šezdesetih godina 20. stoljeća. Elegantna inženjerska konstrukcija nametnula se u širokim vizurama, kako Gruža, tako i zaštićenog krajolika Rijeke dubrovačke, no unijela i novu dimenziju urbaniteta, u mjerilu okolnog pejzaža.

Nakon Domovinskog rata, utrnut će postupno industrijska proizvodnja u Gružu. Gasi se tvornica boja i lakova "Dubravka", kao i tvornica ulja "Radeljević", proizvodnja "Dalmacijabilja", a tvornica ugljeno-grafitnih proizvoda znatno smanjuje proizvodnju. Proces deindustrijalizacije, vođen isključivo tržišnom vrijednosti prostora, provodi se gotovo redovito nekritički prema zatečenim strukturama, brišući urbanu memoriju, za što je najbolji primjer rušenje postrojenja i monumentalnog dimnjaka tvornice "Radeljević" iz 1928. godine, prepoznatljivog gruškog obilježja. Bolja sudbina nije dočekala ni sklop Remize, u kojem su, nakon preuzimanja od strane privatnog vlasnika, 2017. godine do temelja porušeni spremište tramvaja (1910.) te upravna zgrada (1913.), ranije prepoznata kao kulturno dobro i zaštićena odredbama prostornog plana.

Nova izgradnja u prostoru Gruškog polja vođena je prvenstveno ekonomskim interesom, maksimalnom iskoristivošću građevinskog zemljišta, osrednjeg arhitektonsko-oblikovnog dosega, neosjetljiva prema karakteru prostora, urbanom okružju i širim vizurama grada (zgrade "Grawe osiguranja" (2008.) i "Atlantske plovidbe" (2013.)). Isto se može ustvrditi i za novu izgradnju na prostoru Gruža, na padinama Srđa, gdje se predimenzionirani volumeni niske arhitektonsko-oblikovne razine interpoliraju u već definirano gradsko tkivo ili uz njegove rubove (stambene zgrade „Nuncijata“, hotel "Adria").

Slabosti i nedorečenosti važeće zakonske i prostorno planske regulative, no i čitavog sustava provedbe i nadzora zakonskih i podzakonskih akata, koji dopuštaju, pa i podstiču teške prostorne konflikte, ogleda se u recentnoj izvedbi predimenzionirane stambene zgrade pod Ulicom bana Josipa Jelačića.

**Srđ, Bosanka**

Srđ oko 1890. g. (Državni arhiv u Dubrovniku)

Masiv brda Srđ pruža se smjerom sjeverozapad - jugoistok u duljini od 7 km, a širine je oko 3 km u središnjem dijelu. Strma jugozapadna padina Srđa spušta se do morske obale, a prema zapadu se na nju veže poluotok Lapad. Sjeverna padina također se strmo spušta do morske obale, dubokog zaljeva Rijeke dubrovačke, na sjeveroistoku padina prelazi u Šumetsku udolinu, na istoku omeđuje Župsko polje, a na jugoistoku je prijevaj kod sela Dubca dijeli od brda Trapita. Središnji prostor masiva karakterizira prostrana zaravan, koja se od dominantnog jugozapadnog hrbata blago spušta prema sjeveroistočnim obroncima.

Ljudska prisutnost na prostoru Srđa može se pratiti od prapovijesti. Neistraženi (i dijelom devastirani) lokaliteti Gradac i Mali Gradac, smješteni na uzvisini uz sjeverni rub platoa Srđa, prepoznati su kao dvojna gradina i okvirno datirani u željezno/brončano doba, jednako kao i dvije gomile, lokaliteti Gomila i Gomila više Dolića, smješteni uz južni rub platoa. Nešto južnije, na Rajčevici, južnom zaseoku sela Gornji Brgat, ubicirane su još tri gomile, a sučelice Rajčevice na Bratitovu evidentirana je još jedna gomila na čijem je vrhu tijekom Drugog svjetskog rata izgrađen talijanski bunker. Položaj gomila na Rajčevici i Bratitovu svjedoči i o kontinuitetu komunikacije, očito trasirane već u prapovijesti, a koja se koristila tijekom antike, preko srednjeg vijeka, pa sve do danas. Komunikacija se pruža u pravcu sjeveroistok – jugozapad, iz unutrašnjosti vodi prema Dubrovniku.

U srednjovjekovnim dokumentima zabilježeno je više toponima koji se vežu za prostor Srđa, a većinu ih je danas teško točno locirati. „Ecclesia sancti Sergii de Vergato (naziv „Vergatum“, Brgat, obuhvaćao je tada čitav Srđ), spominje se prvi puta 1283. godine. Crkva je navodno bila porušena u ratu s kraljem Urošem 1302., ali je iste godine i obnovljena. Nalazila se nešto ispod istočnog ugla tvrđave Imperial, na vrhu brda Srđ, a postojala je sve do vremena francuske okupacije, kada je srušena prilikom izgradnje tvrđave. Bila je spojena s kućom u obliku male kule, u kojoj je stanovalo nekoliko stražara. Srđ je već tada bio važna signalna postaja unutar strateškog sustava izviđanja šireg dubrovačkog akvatorija, koji je obuhvaćao Elafite, Ston, Mljet i Lastovo.

Selo Bosanka, smješteno na jugoistočnom dijelu platoa Srđa, spominje se prvi put 1323. godine. Toponim se tumači tada razvijenom karavanskom trgovinom, koju je Dubrovnik održavao s unutrašnjošću, poglavito s Bosnom. Karavani su noćili na pogodnim mjestima, u blizini tzv.



„Dubrovačkog druma“, a selo Bosanka u prirodnoj dolini je upravo bilo takvo odmorište trgovcima iz Bosne. Karavani bi odatle ujutro kretali niz Puzalo, toponim koji je označavao put od sela Bosanke, niz padinu Srđa, do Tabora na Pločama, trgovačkog i karantenskog stjecišta. Selo je organizirano oko središnje poljane, zapravo križišta više komunikacijskih pravaca, uz koju je smještena crkva sv. Spasa s grobljem (okvirno datirana u 15/16. stoljeće), te više stambeno-gospodarskih sklopova okruženih vrtovima.

Trasa renesansnog vodovoda Onofrija della Cave, izgrađena u svega petnaest mjeseci od 1436. do 1437., obgrlila je masiv Srđa i stvorila novi kopneni komunikacijski pravac iz pravca Šumeta, povrh lijeve obale Rijeke dubrovačke, Gruškog zaljeva i Ilijine glavice do gradskog središta. Izuzev na predjelu Gornjeg Konala (koji po vodovodnom kanalu i dobiva ime), gdje će konfiguracija terena i blizina grada privući ladanjsku izgradnju, ostatak trase na strmim padinama Srđa nije uzrokovao znatniju urbanizaciju prostora, no zacijelo je pridonio njegovoj kultivaciji.

Ranije naglašeni strateški značaj Srđa iščitava se i iz sačuvanog izvješća dubrovačkog vojnog inženjera Mihajla Hranjca, iz 1617. godine, koji, između ostalog, predlaže izgradnju kule u blizini Bosanke iz koje bi se s visine uspješno kontrolirala sigurnost dubrovačkog akvatorija. Prijedlog inženjera Hranjca tada nije prihvaćen, no zbog opasnosti od Turaka, na početku 1679. Republika počinje s utvrđivanjem položaja na Brgatu i Bosanki, prema nacrtima tadašnjeg nadzornika oružja. Ostaci ovih utvrda, za koje se pretpostavlja da su bile privremenog karaktera, nisu ubicirani.

Godine 1806. francuska vojska u pohodu prema Boki kotorskoj zauzela je Dubrovnik. Izazvalo je to francusko–ruski sukob u lipnju 1806. godine, kada su Rusi iz Boke, uz pomoć crnogorskih četa, izvršili prodor i opsjeli Dubrovnik.

Već 8. srpnja 1806. god., drugi dan po razbijanju opsade, francuski su zapovjednici odlučili podići jaku tvrđavu navrh Srđa, Fort Imperial, na mjestu s kojeg su Rusi i Crnogorci topovima napadali Grad. Gradnja tvrđave dovršena je 1812. godine. U tada razrađenom sustavu obrane započela je iste godine gradnja fortifikacija na Nuncijati, Žarkovici (Fort Delgorgue), te na otocima Daksi i Lokrumu (Fort Royal).

Odlukom Bečkog mirovnog kongresa 1815. g., Dubrovačka Republika prestaje postojati, a njeno područje predano je Habsburškom carstvu. Austrijske vlasti nastavit će razvijati sustav obrane Dubrovnika, smatrajući ga važnom strateškom točkom. Tvrđava Imperial, najmonumentalnije fortifikacijsko zdanje iz razdoblja francuske uprave, zadržava svoj značaj u obrambenom sustavu Dubrovnika te se sredinom 19. stoljeća dograđuje i usavršava, kao i znatno skromnija utvrda na Žarkovici. U prvoj polovici 19. stoljeća jugozapadno od Bosanke, na samom hrbatu Srđa, podiže se i streljački poligon.

Po okupaciji Bosne i Hercegovine 1878. godine, Dubrovnik gubi na svom strateškom značaju i 1886. biva proglašen otvorenim gradom. Napuštaju se tada, pa i djelomično ruše, pojedine manje utvrde u okolici grada, no gradske zidine i utvrde, kao i tvrđava Imperial na Srđu, i dalje se koriste u vojne svrhe.

Kao što je već ranije spomenuto, u Gruž 1901. godine stiže željeznica. Odvojak od Uskopja u Hercegovini do Gruža, dug 16,5 kilometara, vezan je za prugu od Metkovića (Gabele) do Zelenike u Boki kotorskoj. Trasa željeznice iz smjera Uskopja dolazi iznad Šumeta, odakle se sjeveroistočnom i sjevernom padinom Srđa spušta prema Batahovini i Gružu, presjekavši iznad Komolca trasu renesansnog vodovoda. Vlakovi će ovom prugom prometovati do 1976. godine.

Razdoblje između dva svjetska rata nije donijelo veće promjene u prostor Srđa. Godine 1935. dovršeno je postavljanje velikog kamenog križa, čije je podizanje „u spomen jubilarne godine otkupljenja Isusa Krista 1933.“ pri vrhu brda, nedaleko tvrđave Imperial, poduzela Dubrovačka biskupija. Jednostavni kameni križ, dobro odmjerenih dimenzija, postao je prepoznatljiv znak u prostoru.

Okolnosti Drugog svjetskog rata ponovno su aktivirale strateški potencijal Srđa. Talijanska vojska utvrđuje bunkerima istaknute položaje na rubovima platoa, s kojih nadzire širi prostor dubrovačke

okolice. Sudeći po primijenjenim tehnikama gradnje i materijalima, nastaje tada i nešto veća utvrda na sjeverozapadnom rubu platoa, Strinčijera. Naime, ovaj položaj, kao ni njegovo ime, ne susreće se u dostupnim austrijskim arhivskim dokumentima i nacrtima.

Po završetku Drugog svjetskog rata sve utvrde na prostoru Srđa ostaju prepuštene propadanju. Tijekom vremena, pogotovo od kraja šezdesetih godina 20. stoljeća, kada razvoj turizma uzima značajan zamah, prostor Srđa, njegov veliki, gotovo pusti plato počinje se sagledavati kao prostorni resurs. Generalni urbanistički plan Dubrovnika koji je rađen u okviru Projekta Južni Jadran 1969. godine definira namjenu prostora platoa u turističko-rekreativne i sportske svrhe, alternativno sa stanovanjem.

Iste godine puštena je u promet i žičara poduzeća Atlas, koja je povezala Dubrovnik s vrhom Srđa, a prostori u tvrđavama Imperial i Žarkovica adaptiraju se za ugostiteljstvo.

Na zapadnom bastionu tvrđave Imperial podiže se 1960. godine telekomunikacijski toranj. Usprkos šteti koju je nanijela integritetu utvrde, ova impozantna inženjerska građevina postati će svojevrsni *landmark* Srđa.

Krajem 1960-ih godina izgradnja Jadranske magistrale na jugozapadnoj strani Srđa postat će, sa spomenutim izuzetkom divljeg naselja na Nuncijati, trajna razdjelnica grada i neizgrađene padine brda. U vrijeme početka Domovinskog rata i srpsko-crnogorske agresije na dubrovačko područje, 1991. godine, prostor Srđa imat će ključnu ulogu u obrani Dubrovnika. Po zauzeću Brgata, Žarkovice i Bosanke, tvrđava Fort Imperial bila je izložena nesmiljenim napadima agresora, da bi u najžešćem napadu 6. prosinca 1991. bila herojski obranjena i tako postala simbolom obrane Dubrovnika i jednim od simbola Domovinskog rata. Sama tvrđava, od ranije zapuštena, pretrpjela je teška oštećenja. U neobnovljenoj tvrđavi od 2008. godine djeluje Muzej Domovinskog rata. Projektom obnove, koji je 2015. podržalo i Hrvatsko vijeće za kulturna dobra, uz muzejsku namjenu u tvrđavi su predviđeni ugostiteljski i drugi komercijalni sadržaji, adaptacijom postojećih prostora, iskopavanjem nasipa unutar bastiona te interpolacijom podzemne etaže pod cjelokupnim sklopom tvrđave i pristupnim platom.

U blizini druge po značaju utvrde na Srđu, Fort Delgorgue na Žarkovici, također dodatno devastirane tijekom Domovinskog rata i neobnovljene, u neadekvatnim uvjetima djeluje dugi niz godina privremeni azil za napuštene životinje.

Selo Bosanka, u kojem su se tijekom agresije vodile borbe, potpuno je devastirano i spaljeno. Nakon završetka Domovinskog rata Bosanka se obnavlja te, usprkos neadekvatnoj prometnoj infrastrukturi, zbog blizine Dubrovnika do danas bilježi stalni prirast stanovništva (neuobičajeno za većinu seoskih sredina, danas je broj stanovnika Bosanke dvostruko veći u odnosu na početak 20. stoljeća). Obnova u ratu razorenih kuća i izgradnja novih potpuno je izmijenila karakter naselja, koje je izgubilo svoje ambijentalne kvalitete. Najvrjedniji graditeljski sklopovi, poput sklopa Miloslavić i Pulitika, do danas nisu obnovljeni.

Jubilarni križ na Srđu, srušen u agresorskom napadu u prosincu 1991., faksimilski je obnovljen 1997. godine.

Telekomunikacijski stup obnovljen je i stavljen u funkciju nedugo po završetku rata, kao i žičara, koja ponovno prevozi putnike od 2010. godine. Teško oštećena gornja postaja žičare prilikom obnove je srušena, a arhitektonsko rješenje prepoznatljivog autorskog pečata, zamijenila je nova, veća postaja, opremljena ugostiteljskim kapacitetima.

Od početka 21. stoljeća, ponovnim jačanjem turizma, postupno jača interes za eksploataciju prostora platoa Srđa, sada za izgradnju golf igrališta. Brojnim izmjenama prostornih planova prostor platoa namijenjen rekreacijskoj zoni je trostruko povećan, a rekreacijski sadržaji su nadopunjeni zamašnom turističkom i apartmanskom izgradnjom. Tako važeći UPU „Športsko-rekreativni centar s golf igralištem i turističkim naseljem Bosanka sjever i Bosanka jug“ iz 2013. godine unutar „Športsko-rekreativnog

centra“ predviđa izgradnju hotela i 240 vila s ukupno 1200 kreveta, a u hotelsko-apartmanskim „naseljima Bosanka sjever i jug“ predviđena je izgradnja za još 1600 kreveta. Procedura donošenja drugog urbanističkog plana uređenja predviđenog za područje Srđa, UPU-a „Neizgrađeni dio naselja Bosanka“, kojim je trebala biti omogućena izgradnja jugoistočno od sela Bosanke, nakon negativnog očitovanja promatračke misije UNESCO-a i ICOMOS-a iz 2015., kojeg je potvrdilo i Vijeće za svjetsku baštinu na svojoj 40. sjednici u Istanbulu u srpnju 2016., je obustavljena. Također, vijeće je u svojim zaključcima zatražilo da se na udaljenosti od minimalno 50 metara uzduž ruba platoa Srđa izbjegne svaka gradnja.

O izrazitoj osjetljivosti svih zahvata na padinama Srđa svjedoči izgradnja „portala“ „Trafostanice Srđ“ (2012.-2016.) uz sjevernu stranu Jadranske magistrale. Izgradnjom je stvoren visoki zasjek na padini, na mjestu gdje Magistrala siječe povijesnu trasu Karavanskog puta. Naknadno oblaganje zasjeka klesanim kamenom u pravilnom koršu samo je dodatno naglasilo težinu prostornog konflikta i zasvjedočilo o visokoj osjetljivosti okruženja povijesne cjeline Dubrovnika.