

Trogir – povijesna cjelina istrgnuta iz prirodnog konteksta

Trogir je jedan od najčudesnijih prostornih fenomena na razigranoj hrvatskoj obali Jadrana, punoj dubokih morskih uvala, otoka i kamenitih škojića. Nastao je ingenioznim umetanjem artificijelnog čovjekova djela u neponovljivi prirodni krajolik. Nalazi se na niskom otočiću sred tjesnaca, ključnom mjestu gdje se Kaštelanski zaljev spaja s otvorenim morem i kuda je od davnina vodio plovni put. Kroz dugo trajanje završen je proces oblikovanja njegove skladne urbane planimetrije. Usprkos zubu vremena, stoljetnim promjenama koje je nosio život i neumoljivoj ljudskoj destrukciji, ostao je razmjerno dobro očuvan. Sadrži i niz istaknutih pojedinačnih graditeljskih djela od tragova daleke antike, preko romanike, gotičkih i renesansnih palača sve do ostvarenja novijih dana koji još uvijek čine uravnoteženu cjelinu. Međutim ona je u našem vremenu izložena bezobzirnim nartajima koji prijete da ju potpuno degradiraju. U novijim opsežnim i slabo kontroliranim graditeljskim zahvatima, kada su oni i organizirani, nedostaje osjećaj za potrebu očuvanja kroz prošlost ostvarenih vrijednosti. Njihovi akteri nisu dorasli skrbiti se o povjerenim dobrima. Grubi praktičizam i trenutne potrebe glavni su kriteriji odnosa u slojevitom i složenom ambijentu. Tako ubrzano, gotovo svakodnevno, pred našim očima nestaje poticajna životna sredina. I dok su ranije disonancije proizlazile iz skučenije životne situacije, danas kada se raspolože znatnim znanstvenim, tehničkim i materijalnim potencijalima, padaju spomenici naše stoljetne uljudbe.

Otočić uglavljen između kopna i otoka Čiova, na kojemu je nastao Trogir, bio je nekada daleko manji, ovalnog oblika. U početku mu je površina bila ispod polovice današnje i zauzimala je samo njegov istočni dio. Tu su začeci antičkog grada. Veličina grčke faktorije Traguriona može se naslutiti u tragovima zidina sačuvanih do novijeg vremena na južnoj strani kod zgrade Suda i na sjeveru kod današnjeg Muzeja grada.¹ Takav skroman opseg ostao je uglavnom sve do kraja 13. stoljeća. Tada je romanički sklop dobio posebnu cjelovitost. Srednjovjekovna je urbana aglomeracija, okružena sa svih strana morem bila potpuno stopljena s neposrednim prirodnim okruženjem. Slikovite kamene kuće crvenih krovova odražavale su se u moru, a nešto dalje svuda uokolo bujala je mediteranska vegetacija, vinogradi i maslinici. Još dalje u pozadini dizala su se brda i zatvarala amfiteatralnu

prostornu scenografiju. A dolje u njezinu središtu savio se grad kao ptičje gnijezdo.

U to vrijeme susjedni otok Čiovo, koji je od otočića odijeljen tek uskim morskim tjesnacem, rijetko je naseljen. Na njegovu poluotoku Čubrijan nasuprot gradu rasla je brnista, smokve i rogači. Dio je to bujnog zelenog okvira koji je okruživao Trogir. Tek u 15. stoljeću počinje intenzivnije naseljavanje otoka. U 17. stoljeću je uz obalu već dosta kuća, ali to pučko zagrađe još uvijek opsegom i načinom gradnje nije narušavalo mjerilo ni ravnotežu prostorne cjeline.

Slika na samom otočiću počela se radikalnije mijenjati negdje u 14. stoljeću. Zasipavalo se more na njegovoj zapadnoj strani i tako je dobivao sve izduženiji oblik. Njegova se površina povećavala. Osnovni razlog je saniranje plićaka, legla komaraca i obuzdavanja malarije koja je mučila stanovništvo tog, ali i mnogih drugih dalmatinskih naselja. Značajna antimalarijska akcija u pokrajini uslijedila je 1912. godine kada je ministarski savjetnik Haberler obišao najugroženija područja i odredio mjere suzbijanja bolesti. Pored ostalih mjesta posjetio je i Trogir.²

Nastale su tako i nove građevne površine, pa se grad širio. Formiralo se zagrađe Pasike pravilnijeg rastera sa skromnijim gotičkim i renesansnim zgradama. Krajnji je dio do danas još uvijek ostao slobodan.³

Proces širenja i reguliranja otočića nastavio se osobito kroz 19. stoljeće daljnjim nasipavanjem u istom smjeru dalje iza kaštela Kamerlengo. Tako se ta venecijanska utvrda iz 15. stoljeća, koja je nekada bila isturena na rtu, našla opkoljena kopnom. Danas je otežano iščitavati njezinu primarnu namjenu osiguranja ulaza u luku. Ni taj najnoviji dio osvojen od mora nije nikada izgrađen, pa je i to proširenje zasigurno izvedeno radi sprječavanja malaričnih oboljenja kojima je Trogir sve do nedavno bio izvrgnut.⁴

Tjesnac sa sjeverne strane između otočića i kopna nekada je bio dosta širok, naročito u zapadnom dijelu. Taj prolaz nazvan Jaruga ili Foša s vremenom je oplićao nanosima zemlje za kišnih povodanja. U svojoj relaciji iz 1590. Giovanni Battista Michieli, knez Trogira, navodi kako je nekada bio širok i dubok, pa su njime mogli prolaziti svi veliki brodovi. Više godina od tada prestalo je njegovo održavanje. Tada je bio veoma muljevit, pa je tuda jedva mogao ploviti mali ča-

mac. Knez je preporučio da se produbi radi sigurnosti grada. Nekoliko godina kasnije, 1593., slično izvještava i Dolfin Dolfin, knez i kapetan Trogira, venecijanski kolegij. On još napominje da je tamo ranije bila luka, ali je kanal postao jako zamuljen blatom koje su nanosili potoci i kiše.⁵ Stanje se sve više pogoršavalo. Debeli sloj gliba počeo je izranjati iz vode. Težak zadržavao je zdravlje stanovnika.

Prestankom turske opasnosti porušeni su barokni bastioni Bernardo i Foscolo te obrambeni zid, koji su branili grad prema kopnu. Početkom 19. stoljeća već je dio mora na sjeveru između bastiona nasut, a i obrambeni kanal oko predtvrde mosta na kopnu. Tijekom tog stoljeća Općinska uprava se učestalo obraćala vlastima moleći da se Jaruga produbi i očisti. Ali posao je bio složen, a sredstva oskudna. Tek 1898. počeli su radovi koji su nastavljeni u sljedećim godinama.⁶ Kanal je izdubljen gliboderima, teren na Solinama i otočiću nasut, a obale ozidane. Ranije se bedem dizao neposredno iz mora; nova crta obale odmaknuta je dalje i koncem 19. stoljeća išla je vrhovima bastiona pa odatle ravno na zapad do kule Sv. Marka.⁷

I na ostalim stranama obalni rub se proširivao i osiguravao zidovima. Na istoku u predjelu Žudike oko topničke platforme nabacana je u more zemlja. Tu je početkom 20. stoljeća za vrijeme načelnika Nikole Madirace uređen park u kojemu je postavljen spomenik caru Franji Josipu I.⁸ Sve je to doprinijelo da se površina povećavala, pa se time postupno gubio osjećaj da se grad nalazi izoliran na otočiću.

Negativan proces građenja u neposrednoj blizini nastavlja se intenzivno i u novije vrijeme. Sve više se ugrožavaju vizure prema gradu s kopna na njegovim prilazima. Ravničasta kontaktna zona pred Trogirom plodna je i bogata podzemnim vodama. Tuda su oduvijek prolazile važne komunikacije. Međutim kako prostor nije bio ničim zaštićen, izložen je svakojakim nasrtljivcima. Stoga je do nedavno taj prostor bio slobodan. Pred mostom na Travarici bila je u kasnoj antici samo trobrodna ranokršćanska crkva i groblje.⁹ U doba turskih opasnosti prilaz mostu osiguran je utvrdom u obliku polumjeseca (*Mezzaluna*). Kasnije su u blizini Venecijanci sagradili prizemnu *Bazanu* koja se spominje 1789. godine. Služila je za kontamaciju osoba i konja.¹⁰ Ostalo su bila polja, vinogradi, voćnjaci, zelenjeli se maslinici. Pred samim mostom je park Garagnin-Fanfogna, podignut koncem 18. stoljeća, zasađen mediteranskim raslinjem. U njemu je vlasnik grof Ivan Luka, poznati prirodoslovac, obavljao pokuse s biljkama.¹¹ U blizini uz morsku obalu bio je mirisni ružičnjak poznate trogirске obitelji Slade Šilović, ugodno mjesto za boravak u čistoj prirodi odakle se širio pogled na primorski krajolik.¹² Početkom 20. stoljeća tu je bilo još samo nekoliko kuća. A uz cestu prema Splitu sagrađene su i dvije secesijske vile *Bianca* i *Filipina*. Takvo stanje bilo je sve do nedavno.

Iza Drugog svjetskog rata uz samo more pred ulazom u srednjovjekovni grad izgrađena je autobusna stanica i 1969. godine velika robna kuća »Prima«, neprimjerenih oblika za to mjesto.¹³ Situacija bi se trebala poboljšati planiranim izmještanjem kolodvora. Ali u najnovije vrijeme podižu se stam-

bene zgrade duž prilazne ceste na nasutom plićaku uz more. One zaklanjaju pogled na stari grad čiji zvonik već izdaleka pozdravlja došljake. Stvara se vizualna brana na čudesnu scenografiju koja se više ne može doživjeti. Organsko jedinstvo i suživot u prostoru ubrzano nestaje.

Nedavno se čak predlagalo da se u blizini utvrde Kamerlengo na nogometnom igralištu podigne hotel i marina.¹⁴ Osim praktične strane, namjena je bila revitalizirati neke povijesne objekte i oživjeti donekle umrtvljeni predio. Istina je da tu nije mjesto tamošnjem igralištu. Međutim predloženim rješenjem bitno bi se promijenile povijesne funkcije dijela jezgre, a novi komercijalni sadržaji učinili bi prostor gotovo nepristupačnim za građane i turiste. Naoko sretan spoj korisnog, praktičnog i zaštite spomenika samo je prividan. Dalekosežne štete bile bi veće nego trenutačni probitak. Koliko su takve namjere pogubne, svjedoči događaj još iz početka 20. stoljeća. Tada je sličnu zamisao gradnje skladišta duhana na istom mjestu odlučno svojim autoritetom osujetio osobno prijestolonasljednik Franjo Ferdinand.¹⁵

Vizure su ne samo prema gradu već i iz njega prema neposrednoj okolici dobrim dijelom obezvrijeđene i ružne. S južne obale otočića pogled pada na ogromne ružne hale brodogradilišta na Čiovu. U nebo strše čelične grane dizalica. Najavljena restrukturiranja i promjene proizvodnog programa brodogradilišta mogla bi poboljšati izrazito lošu sliku tog nekada atraktivnog, a danas industrijom zagađenog prostora.¹⁶

Sada je Čiovo spojeno preko otočića s kopnom dvama betonskim mostovima. Nekada su oni bili uski i drveni, a danas su široki i masivni. Na otoku je zadnjih desetljeća broj stanovnika naglo porastao, izgrađen je veliki broj kuća za odmor, intenzivirana je proizvodnja u brodogradilištu. Tijekom ljeta uvala Saldun odavna je puna izletnika i kupaća. Oni na uskoj cesti parkiraju vozila, pa dolazi do velikih prometnih zastoja. Osobito je teško stanje na spoju s magistralom. Kao rješenje nudila se 1974. godine Generalnim planom izgradnja široke ceste preko zapadnog dijela povijesne jezgre. Prometnica je trebala izbiti u uvalu Saldun i povezati Okrug i turističku zonu u Fumiji. U Saldunu se odvajao ogranak na istok za Arbaniju, Žedno i Slatine. Osim toga bio je predviđen još jedan most u smjeru Obrova. Tako je grad trebao biti spojen s okolicom čak s četiri kolna i jednim pješničkim mostom. S prometnog gledišta rješenje je bilo vrlo funkcionalno, ali nije poštivalo povijesnu situaciju. Od toga se ipak odustalo.¹⁷

Most za Čiovo

S vremenom stanje se sve više pogoršavalo. Kako je odbacena zamisao o spoju preko otočića, odlučeno je u najnovije vrijeme da se izgradi neposredna veza preko mora istočno od grada. Razmatrale su se dvije mogućnosti, mostom ili podvodnim tunelom. U vezi s time razvile su se u stručnim krugovima i javnosti velike rasprave. Prihvaćena je prva mogućnost, pa je Gradsko vijeće u travnju 2004. godine od-

lučilo zatražiti lokacijsku dozvolu.¹⁸ I to rješenje je vrlo pogubno jer će jaka crta velike tehničke građevine presjeći razigranu siluetu grada kada se pristupa iz Kaštelanskog zaljeva. U prvom prijedlogu konstruktivnog rješenja most je bio zamišljen čak kao visoka građevina u varijantama s vješalj-kama ili kao viseći most. Takva rješenja imala su visoke stupove s čitavom mrežom čeličnih zatega. Radilo se o paravanu koji bi potpuno pregrađivao zaljev. Ipak se i od tog nau-ma odustalo. Prihvaćen je 2005. godine konačno niski most kao kompromisno rješenje.¹⁹ Projekt je napravila tvrtka projektni biro Konstruktor d. o. o. Split.²⁰ No to rješenje donosi druge suštinske probleme. Kanal kroz trogirski tjesnac oduvijek je bio važna plovna ruta. Još u nedavnoj prošlosti, početkom druge polovice 19. stoljeća, kada su uvedene redovite brodske linije i parni brodovi, Općinska uprava Tro-gira dugo se borila za proširenje otvora mosta kako bi kroz njega mogli prolaziti novi veći željezni brodovi. Nakon mnogih nastojanja kod nadvojvode Ferdinanda Maksimilijana, zapovjednika ratne mornarice, Pomorske vlade u Trstu, Ministarstva trgovine u Beču, obratila se samom caru Franji Josipu I. koji je odobrio radove.²¹

Sada se stanje usložnjuje. Budući da je slobodna visina mosta tek 7 metara nad morem, veliki broj privatnih jahti i jedrilica visokih jarbola ne će moći ispod prolaziti.²² Praktično se ukida povijesna ruta kojom danas umjesto galija plove moderna plovila. Most će s druge strane od zapada blokirati prilaz Kaštelanskom zaljevu. Odavno je ukinuta brodska veza od Splita preko Kaštela do Trogira, njegova se luka umrtvljuje. Već danas se na čiovsjoj strani kanala nasuprot gradu nalazi marina, a planiraju se i nove. Za vezu s Kaštelanskim zaljevom, koji će opet nakon što se riješi problem otpadnih voda postati vrlo atraktivan, mnoga će plovila morati obilaziti čitav otok Čiovo. Time se Trogir okrenuo od mora, iako na njemu leži.

S druge strane tunel ne bi bio ništa skuplji ni tehnički složeniji. Takva rješenja, i u montažnoj izvedbi, danas su rutinska. U tome postoje čak i domaća iskustva. Posebna bi mu prednost bila što bi bio nevidljiv.²³ Da izgradnja ili rekonstrukcija putova za masovni promet predstavlja ozbiljnu opasnost za spomeničke cjeline ili grupu spomenika koji su od povijesne važnosti upozorava se u Preporuci Generalne konferencije UN-a za prosvjetu, znanost i kulturu održane u Parizu 1968. godine. Ni to nije potaklo odgovorne na oprez. Potpuno su ignorirani argumenti struke.²⁴

Pješački most preko Foše

U veljači 2005. godine Vijeće grada Trogira prihvatilo je investiciju za gradnju privremenog drvenog lučnog mosta preko Foše na zapadnoj strani otočića u blizini gotičke kule sv. Marka. Planirani trošak je bio 2,5 milijuna kuna. Most je sagrađen u svibnju 2006. godine. Tako je napravljen još jedan spoj grada s kopnom.²⁵ U blizini na kopnu je veliko parkiralište na kojemu se tijekom sezone nalazi odjednom i desetak autobusa s turistima. Svrha je bila skratiti posjetiteljima put do povijesne jezgre, ali to su male relacije, pa je razlika u

dužini gotovo zanemariva. Htjelo se i oživjeti prilično pust predio Pasika i rasteretiti Mali most na Travarici. Međutim zamisao je podijelila upravu grada, konzervatore, građane i stručnjake koji su iznosili argumente za i protiv. Oko načina spajanja obala na tom mjestu dosta se raspravljalo, osobito 2005. godine. Oni s više senzibiliteta predlagali su drugo rješenje prolazom ispod mora koje ne bi mijenjalo izgled tog dijela. Kako je u sadašnjem trenutku to ipak bilo preskupo, navodno privremeno postavljen je most.²⁶

Sigurno će to novo stanje potrajati dugo, jer su ipak utrošena znatna sredstva, a konstrukcija je izvedena iz čvrste slavonske hrastovine. Rješenje se ni oblikom ni materijalom ne uklapa u okoliš. Kao strano tijelo most je vrlo nametljiv. I funkcija mu je dosta ograničena jer je bez razloga previsok: čak pet metara. Stoga je nogostup izveden u obliku stepenica. S obzirom na sve, mostom će teško moći prelaziti stariji građani, a i turisti kojih je inače velik broj. S druge strane preko njega se ne može prijeći s dječjim i invalidskim kolicima.

Mala i upitna udobnost ostvarena je lošim načinom. Most je dodatno narušio okolni ugođaj nastao u prošlosti. Od davnina pa sve do sada otočić je na toj strani bio spojen samo jednim jedinim mostom. To je bilo iz razloga sigurnosti i lakše obrane. Koliko je to bila važna i osjetljiva točka iz vojničkih razloga najbolje svjedoči činjenica da je branjena s dva bastiona na otočiću pred gradskim vratima, a na kopnu ispred mosta čitavim sustavom predutvrda. Tu je osim izgrađene utvrde u obliku polumjeseca planirana gradnja još dviju s njezinih strana.²⁷ A upravo je element mogućnosti zaštite bio presudan za podizanje grada, pa ga je trebalo uzeti u obzir u novim rješenjima.

Nestaje i prijelaznog zelenog pojasa između starog i novog. Povijesna jezgra potpuno se utapa u veliku i bezličnu masu naraslog grada. Gotovo će u potpunosti nestati osjećaj da je drevni Trogir nekada izranjao izravno iz mora koje ga je okruživalo sa svih strana, a što je jedna od osnovnih njegovih kvaliteta. Prometni problemi mogli su se otkloniti nevidljivim podmorskim tunelima umjesto okova u obliku mostova. To ne bi predstavljalo neke složenije tehničke teškoće ni novčane razlike. Time je ponovno izostao senzibilitet uz bespoštedno narušavanje još uvijek znatnih ambijentalnih i urbanističkih valera ostvarenih kroz prošlost. Upravo to je bio osnovni razlog što je UNESCO uvrstio Trogir u svjetsku kulturnu baštinu. Nekadašnja idilična slika nije se mogla sačuvati. Promjene su se stalno događale, ali su one ranije imale određenu mjeru i razloge koji se danas lako mogu riješiti. Svaka od pojedinačnih disonancija ili inovacija nije nužno morala biti posebno štetna ili neprihvatljiva u širem smislu, ali je njihov zbroj i konačni učinak, kada se prevrši mjera, poguban. Razvoj nije moguće ni nužno zaustavljati, ali on treba biti usklađen i odmjeren. Strategiju zaštite nužno je usmjeriti prema najvećim vrijednostima. Ta prilika je u slučaju Trogira nepovratno propuštena. Umjesto oaze mira i opuštanja u istančano oblikovanom produhovljenom prostoru, stvara se mjesto nelagode i nesklada.

Bilješke

- 1
EJNAR DYGGVE, Grčka kolonizacija u Dalmaciji. URBS, Split, 1958., 102. – Spis br. 33/1897. u arhivu Konzervatorskog ureda u Splitu; FRANE BULIĆ: Ritrovamenti di mura antiche greco-illirice a Traù, u: *Bullettino di archeologia e storia dalmata*, Split, XX/1897., 136. – Pismo arh. Eduarda Žagara Frani Buliću od 19. X 1908. Arhiv Konzervatorskog ureda Split br. 61/1908.
- 2
Vidjeti npr. o tome u člancima Antimalarično liječenje, u: *Narodni list*, Zadar 12. XI. 1904. 2. ili Iz občine Nina, u: *Narodni list* 2. IV. 1904., 2. – Suzbijanje malarije u Dalmaciji, u: *Smotra Dalmatinska*, Zadar, 29. XI. 1913., 2.
- 3
IVO BABIĆ, Počeci trogirskog predgrađa u Pasikama, u: *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji*, 39, Split, 2002.
- 4
Malarija je dugo napadala Trogir: sve do poslije Prvog svjetskog rata. To je bilo jedno od najugroženijih područja u Dalmaciji. Tamo je u svrhu suzbijanja bolesti osnovan posebni institut pa je tek tada stanje sanirano. Nakon podjele Jugoslavije na banovine ukinut je institut u Trogiru, a čitavu akciju u Primorskoj banovini preuzeo je Higijenski zavod u Splitu. E. NEŽIĆ, Suzbijanje epidemijske malarije u Dalmaciji, u: *ND* 22. I. 1934., 3.
- 5
Relacija Giovannija Battiste Michielija bivšeg kneza Trogira, 14. IX. 1590., u: *Mletačka uputstva i izvještaji*, Zagreb, 1964. svezak IV, 459.; Relacija Dolfin Dolfina, bivšeg kneza i kapetana Trogira prikazana u Collegiju 25. V. 1593. Mletačka uputstva i izvještaji, Zagreb, 1966., svezak V, 62.
- 6
R. SLADE ŠILOVIĆ, Nekoje crtice iz narodnog gospodarstva u Trogiru. Dubrovnik, 1909., 67-69.; Dalmacija u državnom proračunu za 1898, u: *Smotra Dalmatinska*, Zadar, 9. X. 1897.
- 7
203 *Comune Traù Dalmazia Circolo di Spalato, N. 1 Allegato in doppia Scala alla Mappa originale di Traù*. Katastarski plan Trogira iz 1830. godine, br. 659. Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju u Državnom arhivu u Splitu.
- 8
IVAN DELALLE, Trogir, Split, 1936., 87.
- 9
FRANE BULIĆ, Ritrovamenti di un' antica chiesa cristiana a Traù, u: *Bullettino di archeologia e storia dalmata*, Split XXVII/1904., 21.
- 10
ARSEN DUPLANČIĆ, *Splitska bazana i njena uloga u zaštiti zdravlja*, u: *Acta historiae medicinae, stomatologiae, pharmaciae, medicinae veterinariae*, Beograd XXVIII/1988., 64.
- 11
STANKO PIPLOVIĆ, Prostorno-arhitektonska revitalizacija parka Garagnin-Fanfogna u Trogiru, u: *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*, Zagreb, 16 (1990.), 59-62.
- 12
CVITO FISKOVIĆ, Arhitekt Josip Slade, Trogir, 1987., 36.
- 13
Robna kuća »Prima« u Trogiru. URBS, Split, 1973., 42.
- 14
LEOPOLD BOTTERI, Umjesto nogometnog igrališta – hotel i marina s pedeset vezova, u: *Nedjeljna Dalmacija*, 5. IV. 2002., 16 i 17.; IVO BABIĆ, Trogirska treća luka!?, u: *Slobodna Dalmacija*, 13. III. 2003. (Forum)
- 15
STANKO PIPLOVIĆ, Graditeljstvo Trogira u 19. stoljeću, Split, 1996., 93-96.
- 16
JOŠKO BREŠAN, Škver gradi marinu, u: *Slobodna Dalmacija*, 1. II. 2005., 12.
- 17
Generalni urbanistički plan Trogira. 3. knjiga, Prijedlog plana. Split, Urbanistički zavod Dalmacije, 1974., 36 i 48.
- 18
Odluka u svezi novog prometnog rješenja most kopno – otok Čiovo, u: *Službeni glasnik Grada Trogira*, XII, 3 (2004.), 1.
- 19
Prostorni plan uređenja Trogira. Elaborat je izradio Urbanistički institut Hrvatske iz Zagreba, a usvojen je u travnju 2006. godine.
- 20
Odluka o izmjeni Odluke u svezi mosta kopno – otok Čiovo, u: *Službeni glasnik Grada Trogira*, XIII, 5 (2005.), 74.
- 21
Državni arhiv Split, Fond Fanfogna-Garagnin, Trogirska općina spisi br. 6/III b.
- 22
JOŠKO BREŠAN, »Niski most« kopno – Čiovo, u: *Slobodna Dalmacija*, 16. III. 2005., 22.
- 23
IGOR KRSTULOVIĆ, Prometno povezivanje Trogira, u: *Radovan*, Trogir, I, 1 (1997.), 22-25.
- 24
Preporuka o zaštiti spomenika kulture ugroženih izvođenjem javnih i privatnih radova. VLADIMIR BRGULJAN, Međunarodni sistem zaštite kulturnih i prirodnih dobara. Zagreb, Beograd, 1985., 100.
- 25
Odluka o prihvaćanju investicija za 2005. godinu i zaduženje grada Trogira u 2005. godini, u: *Službeni glasnik Grada Trogira*, XIII, 1 (2005.), 7.; JOŠKO BREŠAN, Na Foši most, u: *Slobodna Dalmacija*, 8. IV. 2006., 21.
- 26
O tome je bilo dosta rasprava u novinama, posebno u splitskoj *Slobodnoj Dalmaciji* i *Trogirskom listu* 2005. godine.
- 27
FRANJO DIFNIK, Povijest Kandijskog rata u Dalmaciji, Split, 1986., 107-109.; ONOFRIO DEL CAMPO, Tvrdavni spisi, Rijeka, 2003., 79-82.

Summary

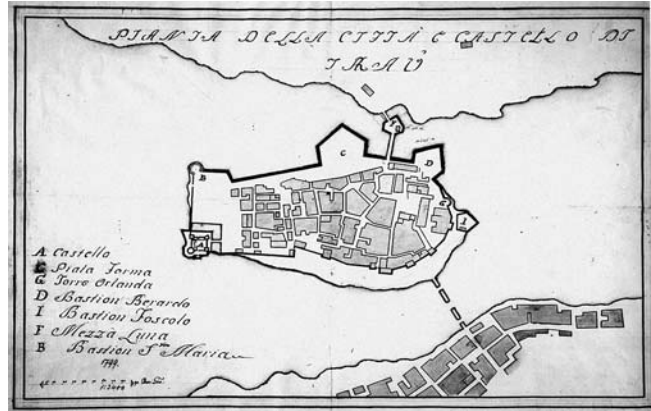
Stanko Piplović

Trogir – A Historical Entity Torn Out of Its Natural Context

The islet between the mainland and the island of Čiovo, where the old city of Trogir was founded, used to be much smaller. In the beginning, its surface was only half of its present size, occupying what is now its eastern part with the first core of the city. That state was mostly preserved until the late 13th century. The setting was precious: the medieval urban agglomeration was protected by the sea on all sides and completely blended in the surrounding natural landscape. Today, Čiovo is connected to the mainland over the islet by two bridges. They used to be narrow and wooden, but today they are broad and massive. Additional constructions are bound to destroy completely the ancient feeling that Trogir once emerged directly from the sea, which is one of its main attractions. Traffic problems should have been solved by building invisible underwater tunnels instead of bridges.



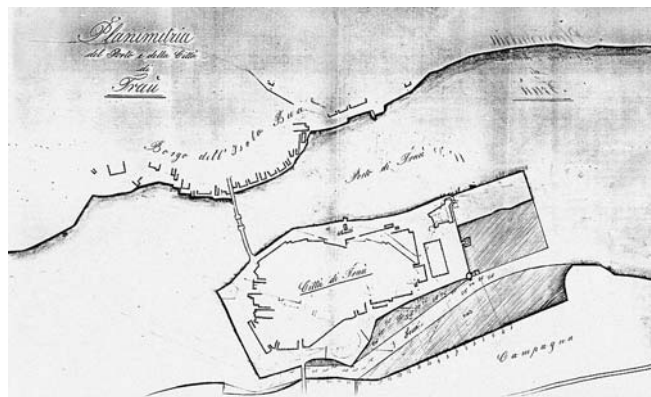
Detalj Generalnog urbanističkog plana iz 1974. godine. Predviđeno je bilo spajanje Čiova s kopnom jakim cestom preko zapadnog dijela otočića na kojemu je povijesna jezgra Trogira dvama novim mostovima. Osim toga planiran je još jedan pješački spoj.



Plan Trogira iz 1799. godine, stanje koncem venecijanske uprave. Utrvrde su tada bile još sačuvane, Foša nije regulirana, pa je bila daleko šira nego danas. (Ratni arhiv, Beč)



Katastarski plan Trogira iz 1830. godine. Reambulacijom koncem 19. stoljeća unesene su nove promjene obale nastale nasipavanjem mora na sjeveru i istoku otočića. Time se njegova površina povećala. (Državni arhiv, Split)



Plan grada iz sredine 19. stoljeća. Šrafurom su označene nove površine otočića prema zapadu iza kaštela Kamerlenga. Također su prikazani nasipi na sjevernoj strani otočića i kopnu čime je Foša sanirana i svedena na uski kanal. (Arhiv Garagnin-Fanfogna, Trogirska općina u Državnom arhivu u Splitu)



Plan Trogira i uže okolice u kojoj su do nedavno bili slobodni prostori, polja i vinogradi. Uočava se nova velika izgradnja stambenih i vikend-kuća te kompleks brodogradilišta na otoku Čiovu. To je stvorilo velike prometne probleme i potrebu nove cestovne veze Čiovo – kopno.



Autobusna stanica neposredno uz Fošu pred mostom na Travarici. Položajem, oblikovanjem i sadržajem degradira pogled prema povijesnoj cjelini.



Pogled s mosta na Fošu koja se više gotovo ni ne zamjećuje.



Na kopnu pred samim mostom koji vodi u stari dio grada bili su sve do nedavno parkovi i polja koji su tvorili prirodno okruženje cjeline na otočiću. Danas je to nesuvislo izgrađen predio. I dalje uz cestu pored samog mora prema Splitu grade se na nasutom terenu kuće. Time je potpuno i s te strane ukinuta vizura prema staroj aglomeraciji.



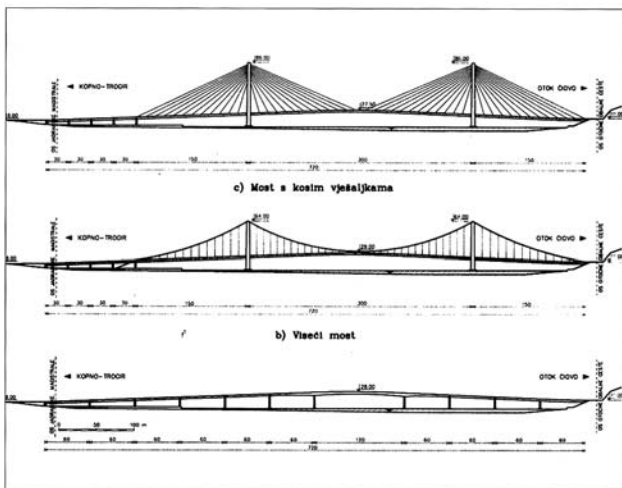
Pogled s južne obale grada na otočiću prema Čiovu gdje su sagrađene ogromne hale brodogradilišta i postavljene dizalice. Vidi se samo dio tog velikog industrijskog sklopa koji je potpuno narušio nekadašnje prirodno okruženje.



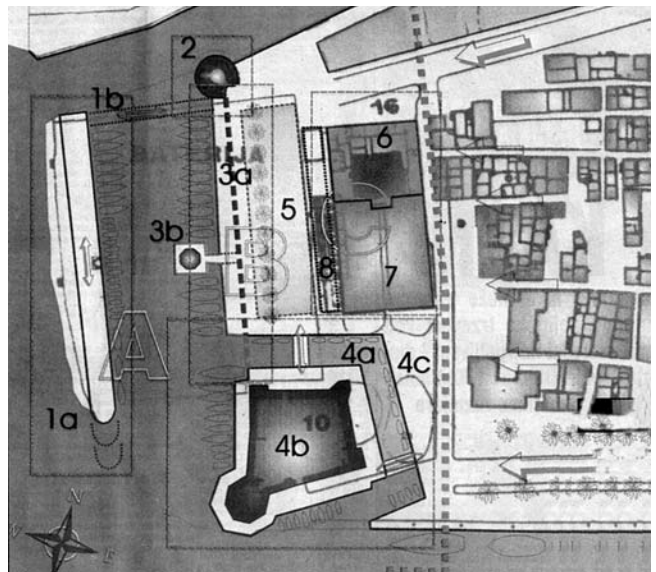
Pogled prema brodogradilištu na Čiovu iz blizine kaštela Kaštelana. Oštar sudar starog i novog u prostoru je očigledan.



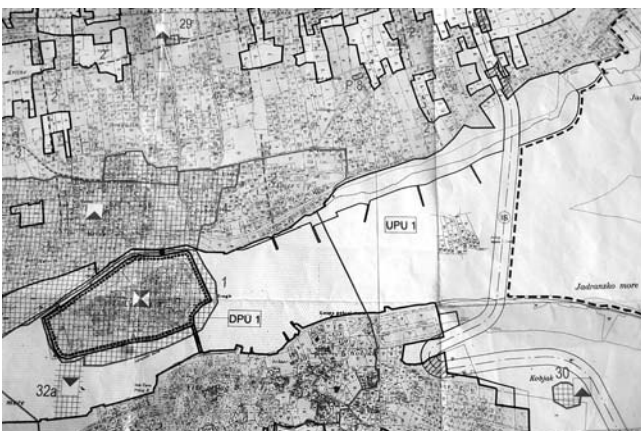
Novi drveni pješački most preko Foše na zapadnom kraju. Zbog nepotrebno velike visine ozbiljno se nametnuo neposrednom okolišu. Pored toga uspon stepenicama bitno ograničava njegovu upotrebljivost za starije i invalidne osobe.



Prvi prijedlozi za izgradnju novog mosta kopno – otok Čiovo. Ogromna tehnička konstrukcija pregrađivala bi Kaštelanski zaljev i zatvorila vizuru prema jezgri Trogira kada joj se prilazi morem s istoka.



Prijedlog za izgradnju hotela i marine na zapadnoj strani trogirskog otoka



Detalj usvojenog Prostornog plana Trogira iz 2006. godine na kojem se uočava položaj novog nižeg mosta kopno – otok Čiovo preko mora istočno od otočića.



Trogir danas