

Jagoda Marković

Institut za povijest umjetnosti, Zagreb

Pula – K. u. K. slika grada

Izvorni znanstveni rad / *Original scientific paper*

Predan 30. 6. 2006. – Prihvaćen 15. 9. 2006.

UDK 711.4(497.5 Pula)

Sažetak

Tijekom višegodišnjeg rada na projektu »Urbanistički razvoj hrvatskih gradova u 19. stoljeću«, kojim se želi dopuniti korpus povijesti urbanizma, došlo se do novih spoznaja o heterogenim modelima urbanističkih mijena hrvatskih gradova u razmatranom razdoblju. Premda se pretežito radi o vladajućim teorijskim postulatima i oslanjanju na provjerena iskustva gradogradnje srednjoeuropskoga i mediteranskoga kulturnoga kruga, poglavito Habsburške/Austro-ugarske Monarhije, kojoj u to doba, politički i kulturno, pripada još nesjedinjena Hrvatska, svaki je od odabranih modela izveden iz vlastita toposa, urbane strukture i razvojne koncepcije protagonista zbivanja. U nastojanju da se istraži, interpretira i valorizira značajan segment nacionalne baštine prikupljena je i sistematizirana opsežna građa koja svjedoči o tom značajnom razdoblju urbanog identiteta

i vitaliteta hrvatskih gradova, koji svojom tradicijom i kulturom pripadaju srednjoj Europi. U doba modernizacije Pula (uz Rijeku) prednjači statusom metropole (vojni emporij austrijske ratne flote), što joj bitno određuje identitet sa svim razvojnim (prostornim) planovima urbanizacije velikog mjerila. Uz oskudna arhivska vrela ovaj se prikaz pretežito temelji na vizualnom materijalu (grafičkim prikazima, regulatornim osnovama, povijesnim fotografijama) i relevantnoj literaturi, ponajprije na dragocjenim rezultatima dugogodišnjih izučavanja dr. Attilija Krizmanića, sukcesivno bilježenima i objavljivanima u monografskim publikacijama, stručnim radovima i popularnim člancima. Stoga upravo njemu dugujemo duboku zahvalnost na poticajnim i inspirativnim podacima, te korisnim savjetima tijekom rada na ovoj temi.

Ključne riječi: Pula, 19. stoljeće, urbanizam, arhitektura, historicizam, modernizam

Povijesni okvir

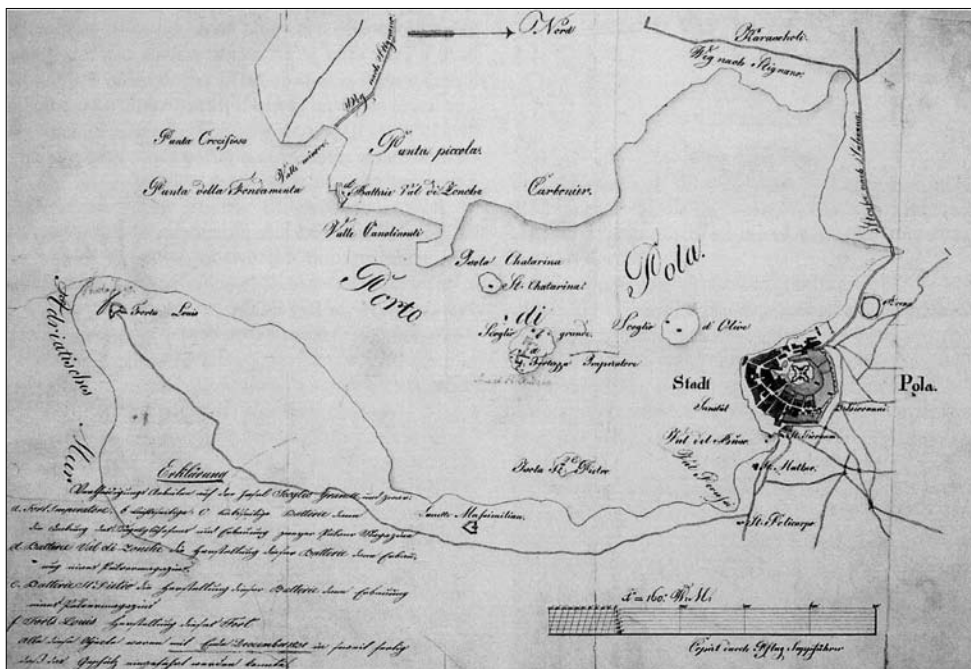
Za iznimno važno urbano središte antičke Pule uslijedit će višestoljetne nepovoljne okolnosti, koje će potrajati i tijekom četiri i pol stoljeća venecijanske uprave na istočnoj obali Jadrana. Položaj grada na zaštićenom rtu Istarskog poluotoka bio je presudan za odabir pulske luke kao sigurnog zakloništa, postaje za predah i opskrbu mletačke flote na zacrtanim pravcima prema dalmatinskim i albanskim lukama, te trgovačkim središtima Levanta. Ni sporedna strateška važnost nije spriječila česte invazije i razaranja grada.¹ Tijek političkih okolnosti nalagao je izgradnju velike utvrde na brežuljku iznad Pulskog zaljeva, te manje na otočiću Sv. Andrija u samoj luci. Mletačko-austrijski sukobi značili su izravnu prijetnju gradu i njegovim žiteljima, kao i česti prepadi uskoka krajem 16. i početkom 17. stoljeća, potom najezde austrijsko-napuljske flote 1615. godine, dok su nedvojbeno najveća pustošenja donosile epidemije.² Ni povremena naseljavanja iz zaleđa,

zapadnog priobalja Furlanije i mletačke *terraferme* nisu bitno promijenila demografsku sliku grada.³

Pa ipak, unatoč bremenitim povijesnim razdobljima život grada se nije ugasio upravo zahvaljujući prirodnim danostima i geostrateškim prednostima koje će pogodovati novim migracijskim procesima⁴ i političkim aspiracijama, te dovesti do korjenitih promjena identiteta grada.

Čimbenici urbane preobrazbe 19. stoljeća

Kraj venecijanske vladavine Pula je dočekala kao periferna malarična sredina sa svega šeststotinjak žitelja.⁵ Ni prva polovica 19. stoljeća neće joj donijeti značajniji boljitak: od 1805. godine u sastavu je Napoleonove Kraljevine Italije, a nedugo zatim unutar Ilirskih provincija (1809.) sve do druge austrijske uprave, koja će nakon rekonkviste (1814.) potrajati stotinjak godina (do 1918.).



Veduta grada s otoka Ulika (T. Allason, 1819.)

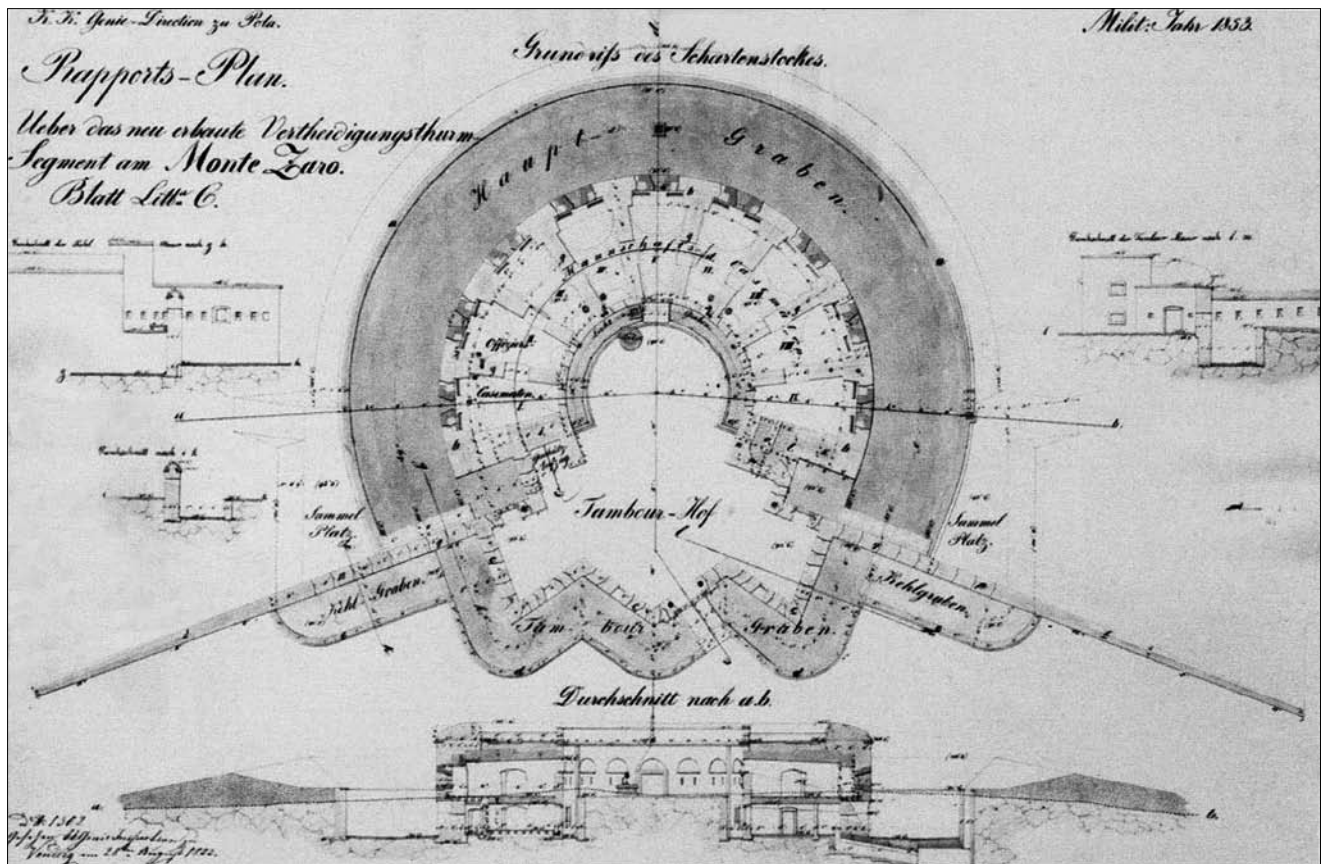
Vista of the town from the island of Ulik (T. Allason, 1819).

Pulski zaljev, 1823. (Arhiv Odsjeka za zaštitu i očuvanje graditeljskog naslijeđa Grada Pule, dalje AGP)

Pula Bay, 1823. (Town of Pula, Archive of the Department for Protection and Conservation of Architectural Heritage; hereafter: Pula Archive)

Kroki neimenovanog njemačkog putopisca uvjerljivo svjedoči o slici grada početkom 19. stoljeća: »Pokazujući svoje zidove, kaštel i amfiteatar, Pula kao da izlazi iz vode. Ulazeći u luku prolazi se uz otoke ovjencane maslinama uz koje stoje razasute ruševine i ostatci starih kula i zidina; grad se pruža promatraču kao kroz gustu zelenu mrežu što je čine visoka stoljetna stabla. Privlačan i dostojan divljenja pejzaž pruža oku veću ugodu od svih starina što ih obgrljuje. Premda bi mogla primiti brojnu flotu, jedna od najljepših luka u Evropi, sada

u svojim vodama nema ni jedne barke (...). Pula danas broji jedva devetsto stanovnika; kamenje i otpadci žbuke priječe prolaz ulicama (...) mnoge su kuće napuštene. Njeni su hramovi pretvoreni u skladišta a crkve bez ikakva izvanjska sjaja, siromašne iznutra, prepune su zavjeta i prikazanja čudesa što su se ovdje dogodila (...). Pred gradskim zidinama u pijesku je položeno nekoliko topova bez postolja okrenutih moru (kao da ribama zadaju strah u kosti (...)).«⁶

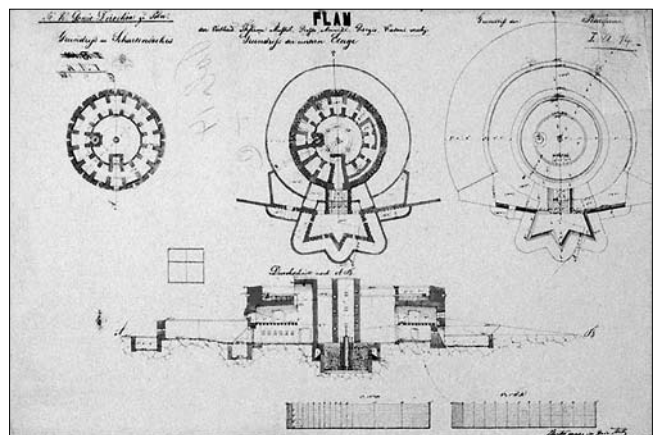


Utvrda Monte Zaro, 1853. (AGP)
Fort Monte Zaro, 1853 (Pula Archive)

Sustavno donošenje zakona prate i odredbe Ministarstva rata kojima se nastoje postaviti jedinstven standard obrane i regulirati smještaj vojske u svim gradovima Habsburške/Austrougarske Monarhije. Kako je pulska luka služila kao važna pomorska postaja i u prethodnim razdobljima, to se na strateški važnim točkama obnavljaju stara utvrđenja (iz razdoblja mletačke, a potom i francuske uprave), a zaljev osigurava novim obrambenim sustavom tipiziranih kružnih tornjeva postavljenih na istaknutim točkama razvedene obale.⁷

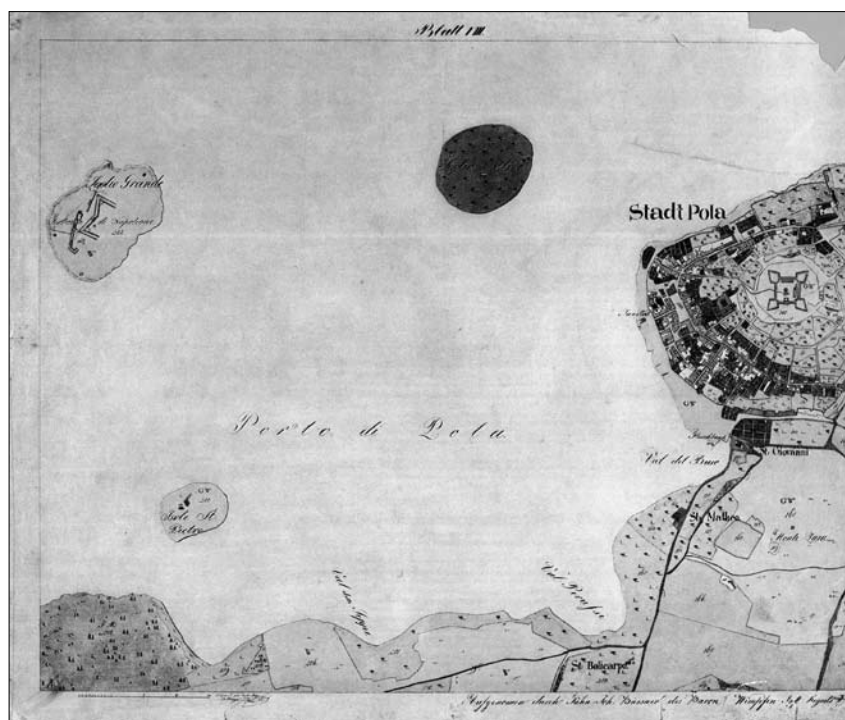
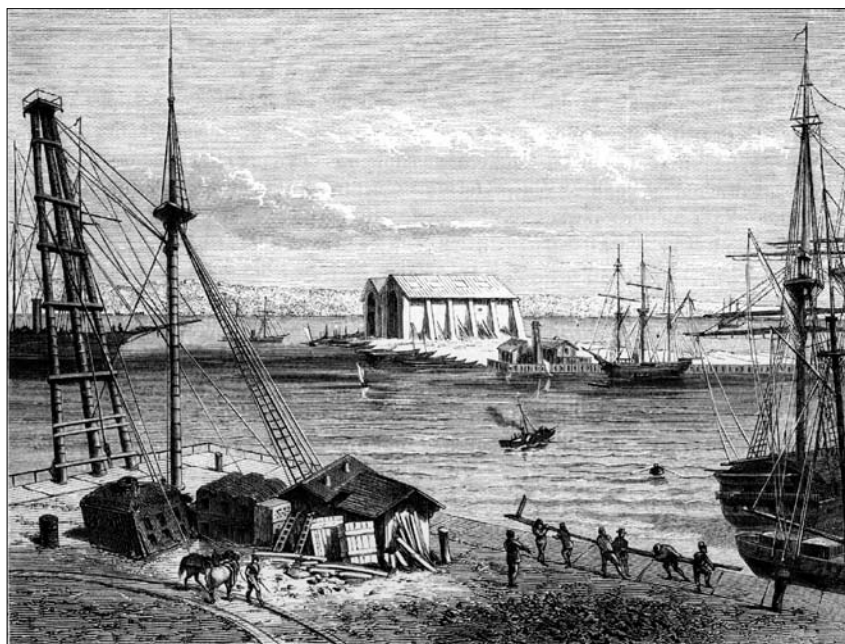
Vojna strategija diktirala je modernizaciju tehnologije, a time i reorganizaciju i restrukturiranje obrambenog sustava.⁸ Temeljem planova obrane nakon 1850. godine intenzivirani su radovi na obnovi starih i izgradnji novih fortifikacija sukladno napretku ratne tehnologije i razornoj moći novog naoružanja.⁹ Projekti kružnih tornjeva s unutrašnjim dvorištem planiraju se na jedanaest novih lokacija, potom sedam topničkih bitnica i pet poljskih utvrda (*Feldwerk*) za učinkovitiju obranu kopnenih prilaza gradu. Pod nadzorom Inženjerijske uprave (K. K. Genie Direction zu Pola) vojni objekti se sustavno dograđuju novim prstenom utvrđenja na 5 do 8 km udaljenosti od grada (od vrha Turulla sjeverozapadno od Štinjana do Debelog vrha iznad Vinkurana), te zahvaćaju i otoke (Brijuni, Sv. Jerolim, Kozada).¹⁰

Francuski časnik, a potom komandant austrijske mornarice, grof de l'Espín već je početkom 19. stoljeća uočio iznimne



Nacr topničkih tornjeva, 1851.–1852. (AGP)
Map of the artillery towers, 1851–1852 (Pula Archive)

pogodnosti Puskog zaljeva, zalažući se za preseljenje Arsenala iz Venecije u Pulu, a gradu na lagunama predskazivao novi trgovački prosperitet u suparništvu s Trstom.¹¹ Iskustvo i poznavanje vojne tehnologije navele su pukovnika Giacomu Grazianija, na čelu austrijske pomorske inženjerije, na



Suhi dokovi i skladišta u pulskoj luci (Charles Yriarte, *Les Bords de l'Adriatique et le Montenegro*, Paris, 1878.)

Graving docks and warehouses in the harbour of Pula (Charles Yriarte, Les bords de l'Adriatique et le Monténégro, Paris, 1878)

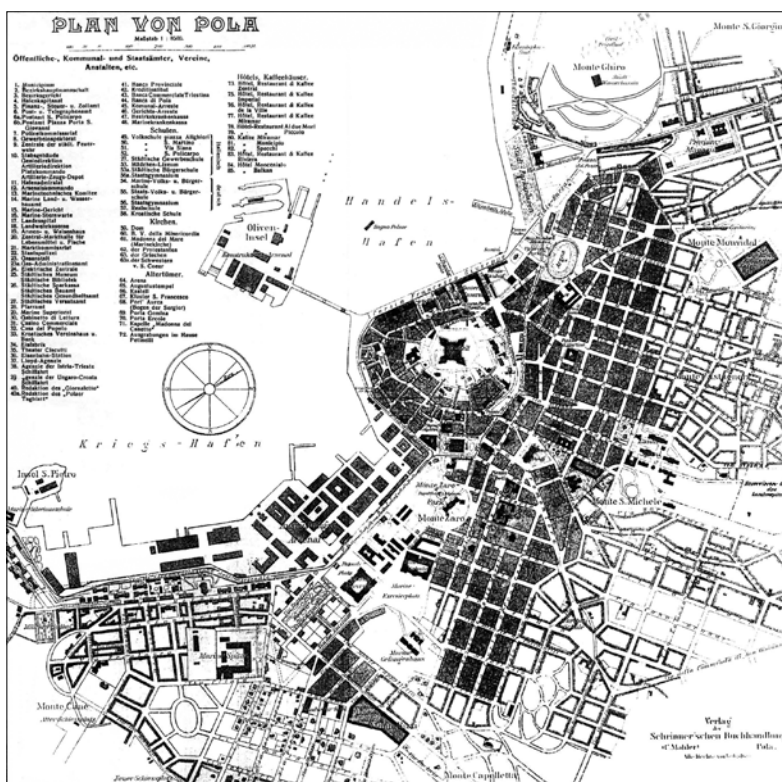
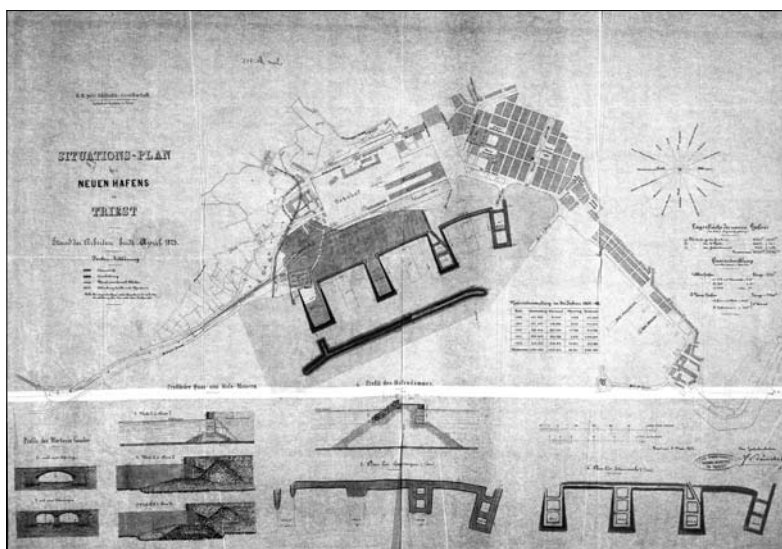
Katastarski plan Pulskog zaljeva, 1820. (Državni arhiv Split, Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju)

Cadastral map of Pula Bay, 1820 (State Archives in Split, Map Archive for Istria and Dalmatia)

svesrdno zalaganje da se lučka postrojenja postave upravo na pulskom žalu, nakon čega će uslijediti izgradnja triju skladišta s prostorom za popravak i održavanje brodova (1846.).

Politička neizvjesnost revolucionarne 1848. godine bila je presudna za izbor lokacije za smještaj austrijske ratne flote. Podijeljena mišljenja o prednostima Pule ili Trsta, pa i drugih gradova na istočnoj obali Jadrana odgađala su konačnu odluku.

Osservatore triestino tada je već najavljivao odluku o ostanu ratnih brodova u tršćanskoj luci.¹² Tek nakon što je danski admiral Hans Birch Dahlerup, na čelu carske mornarice, zadužen za realizaciju ovog važnog projekta, obišao Rijeku, Crikvenicu, Kraljevicu, Bakar, Zadar i Šibenik, geostrateške prednosti Pule i prirodne pogodnosti zaštićenog zaljeva bile su presudni faktori za odluku o smještaju K.u.K. vojne baze s

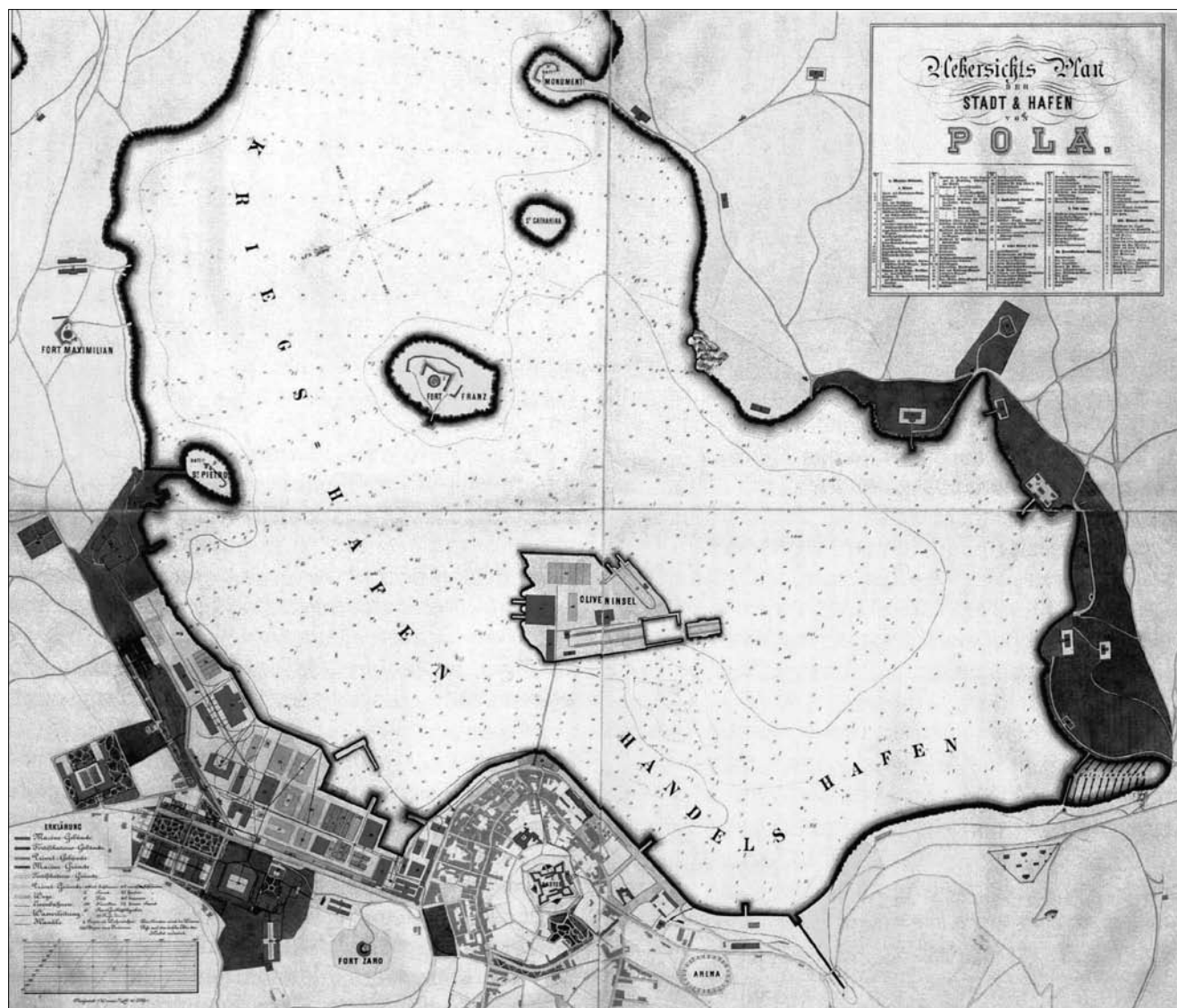


Trst, plan luke, 1873. (Hrvatski državni arhiv)
 Trieste, map of the harbour, 1873 (Croatian State Archives)

Plan grada, 1913. (AGP)
 Map of the town, 1913 (Pula Archive)

novim Arsenalom u Pulu. Prvi posjet cara Franje Josipa I. (17. svibnja 1850.) rezultirao je novim akcijama na osiguravanju Pulskog zaljeva. Godine 1851. osniva se Vojno-inženjerijska direkcija (K. K. Genie Direction zu Pola) i Građevna direkcija Arsenala i lučkih postrojenja (K. K. Arsenal Bau Direction – K. K. Marine Bau Direction zu Pola).¹³ Službenim proglašenjem ratne luke (1853.) i imenovanjem nadvojvode Ferdi-

nanda Maksimilijana (1854.) zapovjednikom ratne mornarice započeo je ubrzani proces demografskih mijena¹⁴ i globalne preobrazbe slike grada, s naglom ekspanzijom prema rubnim, suburbanim, zonama.¹⁵ Razvojnu strategiju vojnog uporišta sa Zapovjedništvom, Admiralitetom, Vojno-građevnom upravom, Arsenalom, brodogradilištem i drugim sadržajima u funkciji pomorske baze prate značajna ulaganja u komunalnu



Pulski zaljev, 1872. (AGP)
Pula Bay, 1872 (Pula Archive)

infrastrukturu i asanacijske projekte¹⁶ s vizijom modernizacije i visokog urbanog standarda.¹⁷ Željezničkim spojem Divača–Pula (1876.) uspostavljena je magistralna trasa Beč–Rijeka–Trst, a time i »most« između Dalmacije, Istre i Srednje Europe, kako u trgovačkom¹⁸ tako i putničkom prometu.¹⁹

Preobrazba slike grada

Proces urbanističke preobrazbe započeo je stihijom širenjem grada uz stare komunikacije koje su iz povijesnog središta vodile prema istočnim i sjevernim obodnicama, a postupno je prerastao u planiranu izgradnju s ekstenzijom prema usitnjeno parceliranoj neizgrađenoj periferiji, s vizijom novih četvrti i urbanih žarišta. Podudarna polazišta obiju koncepcija temelje se na poštivanju povijesne strukture s ortogonalnim rasterom,

a ishodit će novim obrascima epohe koje nalažu zahtjevi funkcioniranja grada s primarnim ciljevima vojno-pomorske baze. Planiranje novih žarišta na povijesnoj strukturi ortogonalnog rastera nalagali su utilitarni i praktični razlozi,²⁰ a provedbu je otežavala konfiguracija terena i kvantiteta vojnih sadržaja, kako u gradu, tako i izvan njega. Područja zabranjenih zona i teško savladive strmine stvarale su poteškoće pri regulaciji novih komunikacija, njihovoj protočnosti od sjevera prema jugu što će rezultirati općom slikom »nedovršenoga« grada koji gubi kontakt s morem. Stihijske inicijative i parcijalna rješenja proizlaze iz različitih koncepcija urbane politike vođenih logikom gradske uprave i diktatom vojnih načela s nedovoljnim senzibilitetom za mediteranski ambijent i urbanu slojevitost iznimne kakvoće.²¹ Unatoč legislativi koju propisuju *Gradevni pravilnik* (1874.), a potom i novi *Gradevni red* (1900.)²² nije se uspjela uspostaviti učinkovita kontrola nad dinamikom rasta grada. Stoga se pribjegava novim

mjerama: Općinsko zastupništvo donosi odluku o hitnosti izrade *Regulatorne osnove i Plana kanalizacijskog sustava grada Pule*, povjerenih bečkoj tvrtki s inženjerom Karlom von Schwarzom na čelu, koja se već dokazala na projektu novog vodovoda Tivoli (1896.–1897.). Iako je Schwarzov plan obznanjen već 1901. godine, o njemu se raspravljalo još na sjednici Povjerenstva u Trstu 1904. godine,²³ no ni tada ni kasnije nije našao svoju primjenu u praksi osim na dionicama koje su zahtijevale bolje funkcioniranje grada prema procjeni Pokrajinskog poglavarstva.²⁴

Prioritetni zahvati usmjeravaju se na obalnu frontu. Rušenjem ostataka gradskih zidina otvara se prostor novim inicijativama: zasijecanjem zapadnih obronaka brežuljka Zaro i dijela sjevernih padina nad Valkanama priprema se teren za izgradnju Arsenala; zatrpavaju se pličine razvedenog zaljeva sve do otoka Sv. Petar, koji će prevlakom biti spojen s kopnom (1862.), a napuštenu topničku bitnicu zamijenit će novo zdanje skladišta hrane prema projektu bečkih arhitekata Fellnera i Helmera (1890.).²⁵ s novim molom za pristajanje i opskrbu ratnih brodova. Pomno razrađen projekt kompleksa Arsenala inženjera Karla Möeringa (1852.–1854.) trebalo je prilagoditi zatečenoj situaciji: izostala je izvedba suhih dokova u već zatrpanim uvalama; odustalo se od izgradnje dvaju lukobrana pred lukom (na otoku Sv. Petar i na obali pred Lučkom kaptanijom), dok su neke preinake diktirali operativni zahtjevi boljeg funkcioniranja arsenalnoga sklopa i brodogradilišta. Ogradni (obrambeni) zid s tornjevima i puškarnicama na uglu Flacijeve i Arsenalne ulice protezao se dužinom od oko dva kilometra. U tijeku radova odustalo se od početne zamisli koja je predviđala njegov nastavak cijelom dužinom uvale (*Valle del Buso*). Kasnije je taj dio definiran drvoredom, a potom će se urediti i vojno kupalište, nad kojim je tramvajska pruga vodila do Remize (1903.).²⁶ Postavljanjem željezne konstrukcije uspostavljen je most između obale i otoka Ulika, čime se definira cjelina Arsenala s brodogradilištem (1880.), a ujedno razdvaja ratna luka od trgovačke i putničke s novim molom *Elisabeth* (1904.).

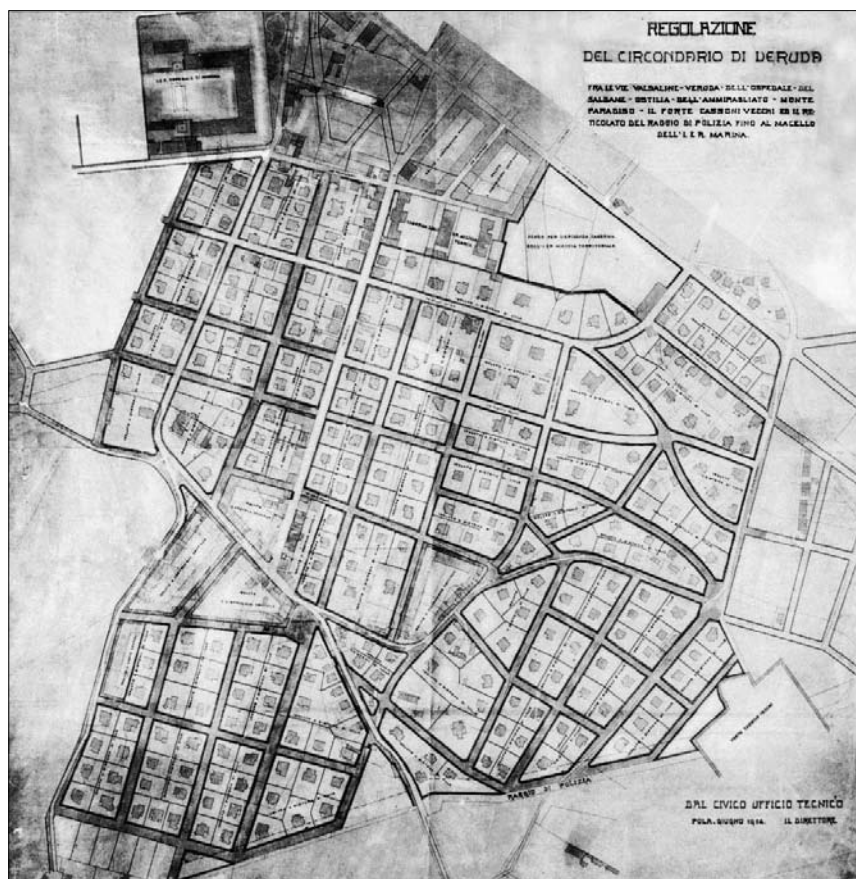
Vojnoj građevnoj direkciji povjeren je projekt zgrade Lučkog admiraliteta (*Hafenadmiralat*), reprezentativne neogotičke četverokatnice (1852.–1853.) predviđene uz brodogradilište. Kasnije se odustalo i od toga projekta, a nova reducirana verzija zdanja postavljena je nešto južnije, uz zgradu arsenalnoga Zapovjedništva (*Arsenalskommando*).²⁷ Reguliraciju obalne fronte s novim Molom sv. Teodora²⁸ prati postupna preobrazba lica grada s novom vizurom reprezentativnih zdanja: Vojnog zapovjedništva (1861.)²⁹ i Stožera (*Stabsgebäude*).³⁰ Cijeli blok na sjeverozapadnom dijelu obale definiran je neorenesansnim kompleksom vojarne »Franz Joseph I« (1878.) za smještaj pješackih i topničkih postrojbi,³¹ a susjedni zgradama Carinarnice i Porezne uprave (1891.–1893.) uz izduženu jednokatnicu skladišta municije.

Od niza civilnih zgrada na obali izdvajaju se Wassermannova dvokatnica s kavanom »Miramar« u prizemlju i do nje skladno historicističko zdanje s istaknutom terasom u središnjoj osi prvoga kata. Simboličko značenje zgrade s čitaonicom »Pro concordia«, namijenjene društvenom okupljanju (1891.), jamačno je utjecalo na njezin izgled i smještaj u ovom dijelu grada. Pored Hotela »Central«³² nižu se višekatnice moćnih investitora i najamne kuće, među kojima prednjači svojim

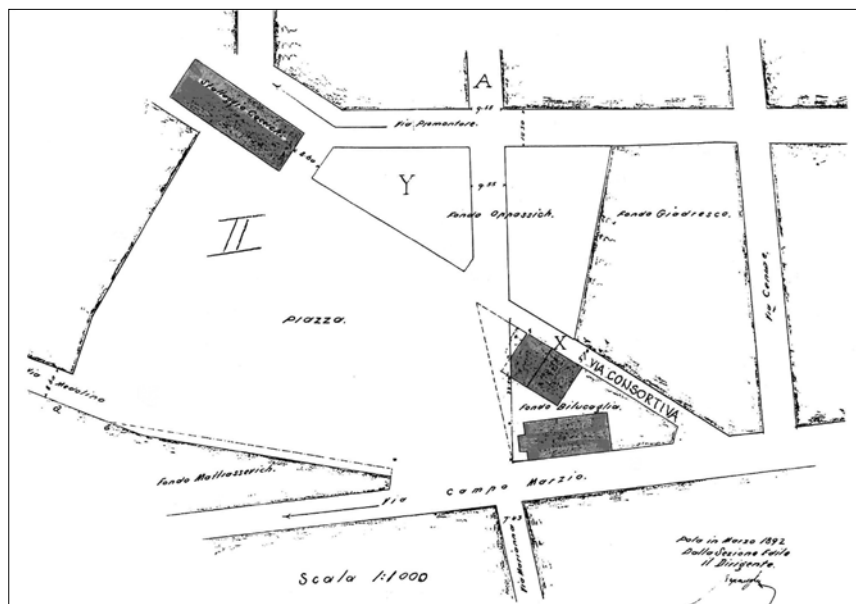
estetskim nabojem trokatnica s visokom mansardom koju projektira Enrico Polla 1903. godine. Na rubu povijesne jezgre prema luci izgrađen je niz monumentalnih historicističkih zdanja, od kojih se izdvaja neorenesansna palača nadvojvode Karla Stjepana (1888.–1890.), a sučelice njoj »Marine Casino«, u maniri ladanjske kuće, arhitekta Friedricha Adama, srušen 1910. godine da bi je zamijenila prostranija i reprezentativnija vila s raskošnim perivojem, djelo bečkog arhitekta Ludwiga Baumanna (1913.).³³

Premještanjem dokova i navoza iz Arsenala na otok Ulika izostala je potreba za planiranim zidom, koji je trebao sezati do otoka Sv. Petra, stoga se prišlo novim rješenjima: dio arsenalnoga sklopa orijentiranog prema gradskoj četvrti Sv. Polikarp odvajaju se željeznom ogradom postavljenom uz liniju starog puta za Muzil (*S. Pietro Strasse*). Prema Möeringovu planu ovog dijela grada, oblikovno zasnovanom na temeljnom urbanističkom dokumentu koji je predviđao kompleksne sadržaje za potrebe vojske, intenzivira se izgradnja stambenih sklopova u nizu, namijenjenih zaposlenicima arsenala i brodogradilišta, te nižim vojnim časnicima, s karakteristikama kolektivnog stanovanja, ali i s pomnim promišljanjem pratećih sadržaja kao što su: dječji vrtić, javni prostori namijenjeni društvenom okupljanju i rekreaciji, te smisleno raspoređene javne kupelji. Godine 1884. na spoju gradskih četvrti Sv. Polikarp i Veruda gradi se veliki kompleks Domobranske vojarne (*Landwehr Kaserne*), dovršavane u etapama (1886., 1892., 1896.), ali nikad dovršene u cijelosti.³⁴ Bečkom projektantu i poduzetniku Jakobu Ludwigu Münzu³⁵ povjerena je izvedba velikoga kompleksa skladišta hrane s pekarnom, ledanom i upravnom zgradom u Šijani (1905.), u neposrednoj blizini parnoga mlina (*Dampfmühle*) dovršenoga krajem 19. stoljeća. Na južnim padinama *Monte Zara* ruše se supstandardne barake i gradi velebno zdanje Strojarske škole (*Maschinenschule*, 1899.) s trgom namijenjenim vježbalištu (*Exerzier Platz*). Uz Mornarički park i perivoj Monte Zaro svojim prostranstvom prednjači Šijanska šuma površine oko 150 hektara, s lovačkom kućom (*Kaiserwald*) i petnaestak kilometara šetnica i staza, idiličnim mjestom druženja, dokolice i rekreacije građanske i vojne elite.

Južni djelovi grada postupno zadobivaju karakter rezidencijalnih četvrti. Iznimno plodno područje s manjim gospodarskim sklopovima i poljoprivrednim zemljištem od postojane je važnosti za novi izgled ovog dijela grada: 1869. godine sagrađena je prva ladanjska kuća na Verudi okružena prostranim perivojem (Palladiova ul. 8) projektanta i vlasnika Gustava Mejera (potom u vlasništvu Aloisa Thorscha); 1894. godine preuređuje se *Stanza Lombardo* u luksuznu vilu novih vlasnika, a na mjestu *Stanze Carrara* gradi se reprezentativno zdanje obitelji von Kloss (*Villa Idola*, 1914.). Na obodnicama povijesne komunikacije *Limido lungo di Veruda* (Tommasinijeva ulica) formira se elitna četvrt. Krajem 19. stoljeća sagrađeno je dvadesetak vila na regulacijskim pravcima Negrijeve, Budicinove i Tommasinijeve ulice. Ni nakon Schwarzova regulatornog plana (1901.), koji je na Verudi predviđao dvadesetak gusto strukturiranih blokova s kućama u nizu, ništa se neće promijeniti. Do 1912. godine izgrađeno je pedesetak vila. Ubrzo im se broj udvostručio, što je potaklo izradu novog *Regulacijskog plana Verude*, koji potpisuje Guido Brass 1914. godine. Novi plan je predviđao iskorak prema Valsalinama



Regulacijski plan Verude, G. Brass, 1914. (AGP)
Master plan of Veruda, G. Brass, 1914 (Pula Archive)



Shematski prikaz regulacije Piazza Verdi, J. Depanher, 1892. (AGP)
Schematic master plan of Piazza Verdi, J. Depanher, 1892 (Pula Archive)



Detalj regulacijskog plana Piazza Verdi s ucrtanim varijantama J. Depanghera iz 1892. i K. von Schwarza iz 1900. (AGP)
Detail of the master plan of Piazza Verdi from 1892, with variants (J. Depangher), and from 1900 (K. von Schwarz) (Pula Archive)

s pravilnim rasterom unutar blokova i rahlom strukturom samostojećih vila.³⁶

Unatoč neplanskim i parcijalnim inicijativama na prostoru povijesne jezgre ostvaren je niz kvalitetnih rješenja: sadnjom drvoreda između dviju novoreguliranih ulica (Carrarine i Kandlerove), koje su pratile zaobljenu liniju gradskih zidina prema kopnu, formiran je svojevrsni »pulski ring« između kompaktne cjeline staroga i novoga dijela grada; novonastali prostor *Giardina*, do tada poznat kao *Piazza Porta San Giovanni*, zamišljen kao »zelena tržnica« dobiva novi istočni okvir s hortikulturno riješenom plohom blagog nasipa (glasija obrambenih zidina, 1869.)³⁷ i gusto zasađenim drvoredom ladonja na zapadnom rubu (1904.), da bi s ranije planiranim Trgom Portarata (1838.) uvučenim u povijesnu jezgru tvorio jedinstvenu cjelinu javnog prostora, koji će u nastavku, na početku uspona prema Kaštelu, s neobičnom historicističkom uglovnicom (kućom kapetana Karla Haukea iz 1869. godine) dobiti jaku vertikalu, a na suprotnoj strani uz poligonalnu kulu novo reprezentativno zdanje namijenjeno smještaju vojnih časnika. Javne ustanove Hrvatskog doma i Istarske posujilnice,³⁸ prema projektu Pietra Doriga (1904.), potom redizajnirane prema zamisli Enrica Polle (1906.), smještaju se u najfrekventniju ulicu povijesne jezgre (Carrarina).

Prostor Male poljane, presječen dijagonalom javnog puta (Fontička ulica), sa sjevera definiran glavnim prometnim pravcem Medulin–Pomer–Premantura, a s juga Velikom kanalom,³⁹ sredinom 19. stoljeća dobiva nove obrise izgradnjom utilitarnih i gospodarskih sadržaja na privatnim poljoprivrednim parcelama, koje su pretskazivale karakter funkcionalne i morfološke transformacije ovog dijela grada.⁴⁰ Godine 1862. ubrzano se radi na zatrpavanju Velikog kanala, koji će zamijeniti nova prometnica (*Via del Canal Grande*) s modernim kanalizacijskim sustavom i kolektorom, koji će razriješiti vitalne probleme zbrinjavanja otpadnih voda u ovom dijelu grada nadomak povijesne jezgre. Komunalne radove financirao je imućni poduzetnik P. Ciscutti, koji će na trasi ključne komunikacije inicirati izgradnju novoga kazališta prema projektu tršćanskog arhitekta Ruggera Berlama (1880.) u neorenesansnom duhu talijanskoga kulturnoga kruga.⁴¹ Idejni projekt restrukturiranja Male poljane bio je dovršen već 1885. godine prema zamisli voditelja Građevnog ureda inženjera Jakoba Depanghera, no tek će kasnije uz predočivanje nekoliko ponuđenih varijanti uslijediti burne rasprave s općinskim zastupnicima koji su se zalagali za verziju regulatornog plana iz 1900. godine, koja je predviđala natkrivenu tržnicu (*Markt Halle*) na *Giardinima*.⁴² Ipak, gradska se uprava nije kolebala oko izbora ponuđenih rješenja preferirajući Depangherovu vi-



Plan Pule s nazivima ulica, 1912. (grafička obrada: A. Krizmanić, dipl. arh.)
 Map of Pula with street names, 1912

ziju *Piazze del Mercato*. Godine 1898. u tijeku su pregovori s češkom tvrtkom »Škoda« oko izrade monumentalne željezne konstrukcije predviđene za novu zgradu tržnice. Idejna se koncepcija zasnivala na kombinaciji klasično zidanoga središnjega korpusa s bočnim rastvorenim trijemovima izvedenima u željeznoj konstrukciji, shemi koja se ponavljala i na katu. Druga etapa (1903.) afirmiranog projektanta Jakoba Ludwiga Münza predviđala je skladno oblikovanu formu upravne zgrade, trokutnice s historicističkim i secesijskim elementima dekora, postavljene užom stranom prema Premanturskoj cesti kako bi se ostavilo dovoljno prostora za prodajna mjesta na rubu trga, kasnije preimenovanog u *Piazza Verdi*.⁴³

Dokidanjem ruševnih kuća i zidina oko Zlatnih vrata i Slavolučka Sergijevaca otvara se prostor koji će usklađen s nivelacijom *Giardina* i Laginjine ulice zadobiti novu kvalitetu javne površine – promenade zasnovane na proklamiranim obrascima epohe, te provjerenim iskustvima gradogradnje srednjoeuropskoga i mediteranskoga kulturnog kruga. Zgrada Državne njemačke gimnazije (s odvojenom gimnastičkom dvoranom) projektanta

Natalea Tommasija (1890.),⁴⁴ uvučena je od regulacijske linije Carrarine ulice kako ne bi konkurirala povijesnoj strukturi s Herkulovim i Dvojnim vratima.⁴⁵ Ukidanjem odredbi o zabrani gradnje oko mletačke utvrde *Hafenkastell*, na inicijativu Vojne inženjerske direkcije⁴⁶ gradi se reprezentativno zdanje njemačke pučke škola (1908.),⁴⁷ a potom i niz privatnih vila, koje se nadmeću osebnim inačicama autora: Ferdinanda Gayera (*Casa Petineli*, 1911.), Antonija Paulette (1907.), Enrica Polle (*Villa Rodinis*) i građevnog poduzetnika Paola Turine.

Zapadno od amfiteatra prema obali, na neizgrađenim parcelama oko skladišta lafeta,⁴⁸ otvara se prostor novim inicijativama za uređivanje parkova na rubu povijesne jezgre, što će doprinijeti ukupnoj slici uljepšavanja grada, kako to proklamira teorija i praksa gradogradnje srednjoeuropskoga kulturnoga kruga. Projekt parka Valerija potpisuje Ferdinand Geyer 1890. godine. Zamisljen je u obliku ograđenoga pravokutnika sa simetrično koncipiranim zelenim ploham, flankiranim šetnicama i naglašenom vertikalom fontane u središnjoj osi, te s dva ulaza: sjevernim uz amfiteatar i južnim, orijentiranim



14. Panorama Pule s otoka Ulika, 1913.
Panoramic view of Pula from the Island of Ulika

prema obali.⁴⁹ Tijekom izvedbe došlo je do brojnih preinaka: produžetak Kolodvorske ulice dijagonalno je presjekao zamišljenu parkovnu cjelinu, ali je time uspostavljena ključna poveznica između povijesnoga središta i željezničkoga kolodvora na obali.⁵⁰ Potom je uslijedio idejni projekt Alberta Ivančića, voditelja Građevnog ureda (1901.), kojim se predviđa uređivanje južnog prilaza Amfiteatru, sa širokim pristupnim stubištem usklađenim s regulacijskim planom, ali s nedovoljnim respektom prema spomeniku, kojemu negira izvorne ulaze. U kasnijim urbanističkim intervencijama ukazat će se potreba za spajanjem dviju ključnih komunikacijskih osi (Istarske i Scalierove ulice), koja će nalagati rješenje s pješačkom stazom u formi serpentina položenih na kosinu terena (R. Borri, 1907.). Historicističko-secesijski sklop *Villa Münz* (1904.–1910.) na potezu od Hotela »Riviera« do stubišta koje

je spajalo Kolodvorsku ulicu s Vodnjanskom cestom jedno je od najambicioznijih arhitektonskih ostvarenja u gradu.⁵¹ Izniman urbanistički efekt postignut je denivelacijom partera između dviju komunikacijskih osi (Kolodvorske ulice i Vodnjanske ceste); cezurom između dominantnih repera Amfiteatra i Hotela »Riviera« naglašen je vizualni efekt slike grada, a profinjenim dekorativnim instrumentarijem olakšan volumen s lateralnim kupolama koje definiraju estetski naboj arhitektonske cjeline.⁵²

Sadnjom drvoreda uz novu komunikaciju, koja je povezala obalu s parkom, te se nastavljala Šijanskom ulicom do istoimene šume, ostvaren je projekt koji nedvojbeno potvrđuje urbanističke paradigme moderne srednjoeuropske gradogradnje s vizijom metropole, koju u to doba Pula dostojno reprezentira.

Bilješke

1 Grad je bio metom čestih okršaja s Đenovežanima (1328., 1354., 1379.); godine 1381. osvaja ga patrijarhova vojska; 1412. u posjedu je hrvatsko-ugarskoga kralja; 1506. pod invazijom habsburških četa, a posljedice tih pustošenja osjetit će se i na širem gradskom području: od sedamdesetak srednjovjekovnih »vicusa« preostat će ih samo desetak do 17. stoljeća. O tome: BERNARDO BENUSSI, Spigolature polesane, u: *Atti e memorie della Società istriana di archeologia e storia patria*, 24 (1908.), 23; LEOPOLDO BARI, *Pola nei secoli*, Trieste, 1987.

2 Najpogubnije su bile one: 1371., 1437., 1527. i 1631. godine, a značile su izravnu prijetnju odumiranja grada s devet vrata i urbanih četvrti okruženih malaričnim baruštinama, razdoblja u kojima se navodi kao »mrtvi grad« (*città cadavere*). – BERNARDO BENUSSI, *L'Istria nei suoi due millenni di storia*, Trieste, 1924.; M. BOGNERI, *Cronache di Pola e dell'Istria*, Trieste, 1989.

3 Propadaju i uzastopni pokušaji kolonizacije Bolonjaca (1562.), doseljavanje grčko-mletačkih obitelji iz Famaguste (1578.), Ciprana i

drugih naroda, podjednako neprihvaćenih, kako od ruralnog autohtonog stanovništva, tako i od pulskih »nobila«, kao što to iscrpno tumači: MIROSLAV BERTOŠA, *Gospodarske i etničke prilike u mletačkom dijelu Istre u doba kolonizacije (XVI–XVII stoljeće)*, doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet, Zagreb, 1981.; ili u drugom prilogu: Hajdučke epizode naseljavanja Puljštine (1671.–1675.), u: *Jadranski zbornik: prilozi za povijest Istre, Rijeke, Hrvatskog primorja i Gorskog kotara*, 8 (1972.), 105–160.

4 Doseljenici iz Primorja, Dalmacije, otoka i zapadne Bosne, te bjegunci iz susjedne Pazinske knežije postupno naseljavaju ovo područje s dominantnim hrvatskim obilježjima Puljštine, te male crnogorske enklave u Peroju i nekoliko romanskih zajednica u priobalju. O tome vidi: MIROSLAV BERTOŠA, *Etos i etnos zavičaja*, u: *Istra kroz stoljeća*, Pula, 1985., 7–11.

5 Početkom 19. stoljeća Vodnjan i Žminj su daleko napučenija naselja od Pule, dok Rovinj prednjači s 9.600 stanovnika. Godine 1811. Pula ima 204 kuće i 926 žitelja (Premantura 108 – 428; Pomer: 35 – 143; Medulin: 70 – 318; Ližnjan: 65 – 239; Šišan: 57 – 218; Valtura: 86 – 408; Kavran: 34 – 165; Muntić: 22 – 111; Lobarika: 21 – 59; Galizana: 140 – 715; Peroj: 60 – 243; Fažana: 96 – 340; Štinja: 17 – 54); BERNARDO BENUSSI, *Pola nelle sue istituzioni*

municipali dal 1797 al 1918, Società istriana di archeologia e storia patria, Parenzo, 1923.

6
DANIEL NAČINOVIĆ, Pula sa starih razglednica, Pula, 1993., 40.

7
Na planu pulske luke iz 1823. godine već je ucrtana obalna utvrda Marije Luise, topničke bitnice (*Val di Zonche*) na južnom rtu uvale Žunac i na otoku Sv. Petar. Na mjestu Orlandova tornja (srušena 1806.) podignuta je niska utvrda s obrambenim rovom, koju će kasnije zamijeniti kružni topnički toranj osiguran zemljanim nasipom (*Maximilian*, 1832.–1834.) poput onoga na otoku Sv. Andrije (*Franz I*, 1836.). O tome vidi: ATTILIO KRIZMANIĆ, Pomorska baza u Puli, u: *Pula – Tri tisućljeća mita i stvarnosti*, Pula, 2005., 125.

8
JOHANN CHRISTOPH ALLMAYER – BECK, ERICH LESSING; K.(u.)K. Armee 1848–1914, München, 1974.

9
MILAN POJIĆ, Ustroj austrougarske vojske na ozemlju Hrvatske 1868.–1914., u: *Arhivski vjesnik*, 43 (2000.), Zagreb, 147–169.

10
ATTILIO KRIZMANIĆ (bilj. 7), Fortifikacije, 150–156.

11
Baza austrijske ratne flote ostat će u Veneciji do 1830. godine, kada se premješta uz gatove Admiraliteta u Trstu. – O tome: GIANFRANCO BATTISTI, Trieste e il suo porto: i modelli di riferimento di un'evoluzione urbana, Panorama di Trieste. Vedute e piante della città e del suo territorio della collezione Davia, Trieste, 1993., 86–123; ISTI: Il secolo asburgico: fotografie di un impero (1848–1916), Firenze, 2000.

12
GIANFRANCO BATTISTI (bilj. 11, 2000.); A. De GIULIANI, Riflessioni politiche sopra il prospetto attuale della città di Trieste (Vienna 1785.), Trieste, 1950.; MARIA ROSA DI SIMONE, Amministrazione e scienze giuridica in Austria tra Settecento e Ottocento: riflessi sul Litorale, u: *Istria e Dalmazia nel periodo asburgico dal 1815 al 1848* (ac. Giorgio Padoan), Ravenna, 1993., 219–235.

13
ATTILIO KRIZMANIĆ (bilj. 7), 125–127.

14
Godine 1842. Pula je imala 1.126 stanovnika, petnaestak godina kasnije broj se usedmerostručio, a potkraj stoljeća premašio 40.000 žitelja.

15
Od 214 kuća (1842.) grad je progresivno rastao, te se s 4.240 novih zdanja (1910.) proširio i na područja Velog vrha, Kaštanjera, Šijane, Valmade, Verude i Stoje, novih gradskih četvrti.

16
Višestoljetna borba s malarijom uspješno je okončana inicijativom austrijskog industrijalca Paula Kupelwiesera (vlasnika Brijuna), koji ulaže svoj kapital u sanaciju Brijunskog otočja, a potom i Pule, te svesrdnim zalaganjem znamenitog liječnika, bakteriologa, higijeničara i nobelovca dr. Roberta Kocha (1843.–1910.). Lokve u Maloj i Velikoj poljani uspješno su sanirane projektom novog kanalizacijskog sustava (1862.). Postupnim zatrpavanjem Velikog kanala (1870.) od nove obala Arsenala do Laginjine ulice (*Via della Circonvallazione*), a potom i do Narodnog trga (*Piazza Verdi*), koji će 1903. godine dobiti novi smisao izgradnjom natkrivene tržnice. Modernim crpilištem na Monte Ghiru (1861.) snagom od 1.200 kubika vode dnevno namirivale su se potrebe Arsenala, Velike i Male vojarnje, bolnice i Zapovjedništva vojnog stožera, dok se građanstvo koristilo javnim česnama (*fontanelle*) sve dok nije sagrađena i druga vodosprema u dvorištu mletačke utvrde na Karolini (1876.). Proizvodnja plina započela je u sklopu Arsenala (*Gas Fabrik*) za potrebe industrijskih

postrojenja, a potom i za građanstvo (1871.), pa se ubrzo veći dio zgrada i ulica koristio plinskom rasvjetom. – Prema: ATTILIO KRIZMANIĆ (bilj. 7), Komunalni problemi, 176.

17
Godine 1857. civilna i vojna lica čine broj od 8.551 stanovnika, koji će se sukcesivno povećavati do 59.051 (1910.). – HERMAN BURŠIĆ, Početak 20. stoljeća, u: *Pula – tri tisuće godina grada*, Pula, 1984., 73–76.

18
Trgovački promet od 242.000 nrt. (1885.) dosegao stopu od 600.000 nrt. (1914.). – HERMAN BURŠIĆ (bilj. 17), 73.

19
Preko pulske luke uspostavljena je najbrža brodska veza Dalmacije prema srednjoj Europi i obrnuto, s desetak linija tjedno.

20
Respektiranjem zatečene ortogonalne parcelacije izbjegnuti su imovinskiopravni problemi pri eksproprijaciji zemljišta.

21
Izgradnja parcijalnih prostornih planova nije dosljedno pratila zahtjeve komunalne infrastrukture (odvodnja oborinskih voda, kanalizacija, vodovodni sustav, javna rasvjeta i dr.), poglavito u povijesnoj jezgri i dijelovima grada s nižim standardom stanovanja u nadležnosti gradske uprave, dok se u novim četvrtima (Sv. Polikarp) pod nadzorom Vojne građevne direkcije procedura strogo poštivala: nove regulacije s pratećim sadržajima prethodile su izgradnji arhitektonskog okvira s pomno promišljenim zoniranjem (utilitarnih, javnih i stambenih četvrti). Podatak da su u desetljeću između 1888. i 1898. godine izgrađene 734 vojna, civilna, javna i stambena zdanja dovoljno govori o dinamici rasta grada, koju je bilo teško slijediti regulatornim planovima.

22
Dokument potpisuje car Franjo Josip 16. prosinca 1900. godine, a stupa na snagu danom objave (31. prosinca 1900.), čime postaje nevažeći *Regolamento edile* od 10. ožujka 1874. godine. Nove odredbe striktno propisuju oblik parcelacije (četverokut) i veličinu građevinske čestice koja osigurava dovoljno svjetla i zraka, te pravocrtni tijek novih komunikacija koje se ukrštavaju pod pravim kutom, a širinu određuje važnost i svrhovitost. (*Zakon z dne 16. Decembra 1900.,...s katerim se izdaja stavbeni red za mesto Pulj; Zakonik in Ukaznik za Avstijško-Ilirsko primorje...Leto 1900., XXVIII*, Državni arhiv Pazin)

23
Središnja pomorska uprava u Trstu (*Governo Centrale Marittimo*) bila je nadležna za cijelo područje austrijskog priobalja od ušća Pada do Kotora. Temeljem akta o Austro-ugarskoj nagodbi (*Ausgleich*, 1870.) u Rijeci je osnovana Pomorska uprava za Hrvatsko primorje pod Ugarskom Krunom, a tršćanska Pomorska uprava (dakle, ne više »središnja«) zadržala je nadzor nad obalnim područjem Istre, Kvarnerskih otoka i Dalmacije. O toj temi bilo je riječi na predavanju ravnatelja Državnog arhiva u Trstu održanog u Hrvatskom državnom arhivu 1999. godine. – Vidi: UGO CAVA, Državni arhiv u Trstu i Hrvatska, u: *Arhivski vjesnik*, 42 (1999.), 289–352.

24
Uz gradonačelnika Pule dr. Rizzija i člana Gradskog povjerenstva dr. Giovannija Cleva sjednicama su prisustvovali: Johann Rosetti pl. Scander, predstavnik Okružnog vojnog zapovjedništva; Josef Lach, predstavnik Financijske uprave; dr. Bernardo Schiavuzzi, predstavnik K.u.K. zapovjedništva grada, te općinski predstavnici: viši inženjer Viktor von Rea; inženjer dr. Jakob Depangher, inž. Albert Ivančić i općinski liječnik dr. Heinrich von Momerini. (Arhiv odsjeka za zaštitu i očuvanje graditeljskog naslijeđa Grada Pule) – Prema: ATTILIO KRIZMANIĆ (bilj. 7), Građevni pravilnik i situacijski plan, 179.

25
Srušeno sedamdesetih godina prošlog stoljeća.

- 26
Dana 1. veljače 1903. godine Pulom je krenuo električni tramvaj; od Remize (danas Tvornica cementa) jedna je linija vozila Arsenalskom ulicom, obalom, Ulicom Borsan (danas Ul. starih statuta) prema Carskoj šumi (*Kaiserwald*) u Šijani, a druga od Željezničkoga kolodvora na obali, današnjom Istarskom ulicom prema Mornaričkom kazinu (*Marine Casino*, danas Dom hrvatskih branitelja). Dana 16. lipnja 1934. godine tramvajska linija zamijenjena je autobusnom. – DIETER WINKLER, Pula kao glavna ratna luka Monarhije, u: *Carska i kraljevska mornarica u Puli*, Pula, 1999., 8.
- 27
Danas pravna zgrada Brodogradilišta Uljanik.
- 28
Današnji sklop ACI marine Pula.
- 29
Da bi se oslobodio prostor, valjalo je srušiti (1856.) Biskupsku palaču, krstionicu i barokni zvonik Katedrale.
- 30
Stožer je ujedinjavao nekoliko sektora: vojnu inženjeriju (*Genie-direction*), topništvo (*Artilleriedirektion*), zapovjedništvo posada tvrđava (*Platzkommando*), evidenciju i distribuciju municije (*Artillerie-Zeugs-Depot*).
- 31
Volumenom je obuhvatila cijeli blok (između ulica sv. Ivana, sv. Teodora i Kandlerove) ranijega sklopa Benediktinskog samostana i Crkve sv. Teodora.
- 32
U vlasništvu Aloisa Heima, koji se 1911. godine upustio u nove investicije nadogradnjom prizemne dvorišne zgrade uz sjeverni zid Bazilike sv. Marije Formoze, a 1913. godine dogradio je treći kat s mansardom prema projektu Josefa Heiningera.
- 33
ANTONIO RUBBI, *Austrijske vile u Puli, Rovinj*, 1996.
- 34
Uz tri dovršene zgrade projekt je predviđao i bolnicu, do čije realizacije nije došlo.
- 35
Građevinski poduzetnik Jakob Ludwig Münz (Münsingen, kraj Ulma 1853. – Graz, 1930.), vlasnik kamenoloma u Južnom Tirolu i ciglane u Borutu (Istra), sudjelovao je u gradnji trase južnih željeznica (Pivka–Rijeka), a potom intenzivira svoju graditeljsku aktivnost u Opatiji i Puli. – Prema: MILICA ĐILAS, »Ville Münz« u Puli, urbanističko-arhitektonska cjelina s početka 20. stoljeća, u: *Zbornik I. kongresa hrvatskih povjesničara umjetnosti*, Zagreb, 2004., 153–160.
- 36
Planom je obuhvaćen veći dio grada: Valsaline, Veruda, Galijotska ul., Negrijeva ul., Kamenjak, Gundulićeva, Rizzijeva, Voltićeva, te od utvrde *Casoni Vecchi* do vojne klaonice na Valsalinama. – Prema: ATTILIO KRIZMANIĆ (bilj. 7), 183.
- 37
Parco Porta Aurea, koji se nastavljao Carrarinom ulicom do Dvojnih vrata.
- 38
Danas zgrade Gospodarske komore i Porezne uprave.
- 39
Kojim je voda otjecala iz Male i Velike poljane u uvalu Rupe (*Valle del Buso*).
- 40
S obradivih površina oko Male poljane snabdjevali su se tržni prostori u gradu: »zelena tržnica« na *Giardinima*, ribarnica iza Augustova hrama, te *Riva del Mercato* uz Arsenalsku (danas Flaciusovu) ulicu, kojom će kasnije (1904.) prolaziti tramvajska linija uz ogradni zid Arsenala.
- 41
Kako je prvo Ciscuttijevo kazalište sagrađeno 1854. godine u Ulici Sergijevaca postalo pretijesno brojnim poklonicima društvenog i kulturnog života onodobne Pule, pribjegli su izgradnji novog zdanja s polivalentnim namjenama: kazališnih i glazbenih predstava, društvenih zabava, javnih skupova, a od 1896. godine i filmskih projekcija.
- 42
Planovima inženjera Depanghera usprotivio se dio zastupnika koji se zalagao za natkrivanje postojećih tržnica na *Giardinima* i kod Augustova hrama.
- 43
ATTILIO KRIZMANIĆ, Tržnica u Puli, u: *Zbornik Tomislava Marasovića*, Split, 2002., 533–559.
- 44
Zgrada Arheološkog muzeja Istre.
- 45
ATTILIO KRIZMANIĆ (bilj. 7), 163.
- 46
Odredbe predviđa Građevni pravilnik iz 1884. godine, a novim aktom Vojne inženjerske direkcije (1900.) modificirane su uz striktnu propoziciju dozvoljenih gabarita i udaljenosti od vojnih objekata. – Prema: ATTILIO KRIZMANIĆ (bilj. 7), Građevni pravilnik i situacijski plan, 177–180.
- 47
Zgrada Sveučilišne knjižnice.
- 48
Vidi bilj. 46.
- 49
Državni arhiv Pazin, sv. 4, XII/2, 1890.
- 50
DAP, sv. 6, XII/4, 1895.
- 51
Na ovom primjeru nedvojbeno se potvrđuju odredbe propisane *Građevnim pravilnikom* iz 1900. godine. Blizina željezničke pruge nalagala je među ostalim i strogo poštivanje sigurnosnih mjera, pa je u radu Nadzorne komisije aktivno sudjelovao i inspektor Državne željeznice.
- 52
O tome sustavno i skrupulozno piše: MILICA ĐILAS (bilj. 34), potom: ANTONIO RUBBI, *Secesija u Puli*, u: *Čovjek i prostor*, 4 (1989.), 18–19; ISTI: *Austrijske vile u Puli*, Pula, 1996., 12–14; ISTI, *Moderna i postmoderna arhitektura u Istri*, (2), Rovinj, 2002., 75.

Summary

Jagoda Marković

Pula – The K. u K. Image of the Town

The phenomenon of 19th-century urban development has only recently become the topic of systematic research in Croatian art history. The gradual assertion of this issue has clarified many questions linked to the architecture and urban planning in the aforesaid period, which will certainly find its use in the everyday practice of conservation and revitalization of this segment of heritage, until recently censured as a minor category in terms of creativity. Efforts of individual experts have helped re-evaluate this epoch of great spatial breakthroughs and interventions in architecture and urbanism. Even though basing itself on the dominant theoretical postulates, established patterns, and experiences in the urban development of Central-European and Mediterranean cultural circles, to which Croatia, at that time still fragmented, belonged, the small and »provincial« region of the Croatian Adriatic applied and interpreted these postulates in its own way, in accordance with the specificities of the locality and the characteristics of its urban structures, as well as the ideas and conceptions of those involved.

Following the centuries of Venetian dominance on the eastern coast of the Adriatic (until 1797), the political circumstances on the outset of the 19th century determined the new strategy of development for the Austrian province of Dalmatia, organized as a separate administrative unit stretching from the Istrian peninsula to Boka. The *Treaty of Pozsony* (1805) assigned this area to Napoleon's *Illyrian Provinces*, which were in the brief, but decisive period of significant changes in terms of civilization (administrational, social, urban, communicational...) evaluated and completed during the second epoch of Austrian rule (1814–1918) and comprehended as important cases of reception in this region.

Political circumstances had a decisive impact on the thorough transformation of Pula from a neglected (and largely abandoned) province into a Central-European metropolis. Topographic conditions and geo-strategic advantages were crucial in the choice of Pula Bay for the accommodation of the Austrian war fleet. The future maritime centre of the Empire brought together the political, military, and professional elites on a demanding task of transforming and modernizing the town

according to the highly set criteria of a military base and an urban nucleus with a new identity of metropolis.

The process of urban transformation began with the wild expansion of the town along the historical communication lines leading towards its eastern and northern margins, which then gradually changed into a planned urban extension, including the careful zoning of military and industrial areas, new focal points with manifold and complex functions, public spaces, and residential districts. The correspondence between the spontaneous and the planned conception was a result of respect for the historical matrix with its orthogonal raster, imposed by utilitarian and practical reasons, while the naturally sloping terrain and the ring of defence strongholds on the margins and military complexes within the town made planned urbanisation difficult. The project of functional and morphological modifications (the Arsenal, the Admiralty, the Military Headquarters, the naval dockyard, industrial facilities, caserns, fortresses, communications...) and the ambitions of becoming a metropolis with representative buildings and heterogeneous functions implied careful planning of urban transformation and extension. Despite all unorganized and partial solutions, as well as numerous misunderstandings resulting from the differences in urban conceptions guided by the logic of municipal administration and the strict criteria of military doctrine, the basic task of transforming and *modernizing* the town, with the highly set goals regarding the functioning of the overall life of the town (administration, army, traffic, trade, industry, etc.), was basically fulfilled with minor setbacks (the lack of sensibility for the historical layers and the Mediterranean ambience as a dominant feature of the theory and practice in those times). Even though Pula shared this fate with other Croatian towns, its specificity was in its status of the emporium of the Austrian war fleet, which isolated it from the rest and basically defined its identity of a metropolis with ambitions of becoming a representative military, administrative, and cultural centre, ambitions reflected in all phases of its development, its urban conceptions and regional planning, its squares, promenades, parks, and buildings.

Key words: Pula, the 19th century, urban transformation, military headquarters, metropolis