

# sail~~s~~it map RIJEKA

TEMPUS

Urbana regeneracija lučke baštine u Jadranskom moru



## KRATKA PREZENTACIJA TUA (TEMPORARY USES ACTIONS – AKTIVNOSTI PRIVREMENE UPOTREBE)

Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka u sklopu projekta postavio je izložbu „Fluxes“ online i na glavnoj riječkoj šetnici, Korzu, kako bi potaknuo poduzetnike da prepoznaju gospodarski potencijal kulturne baštine i razviju svoje poduzetničke ideje povezujući prošlost i sadašnjost. Njihove ideje za nove proizvode i usluge predstavljene su na drugoj TEMPUS izložbi u Rijeci na riječkom Korzu. Na prvoj izložbi, povijest i razvoj riječke luke sagledava se kroz četiri protoka – protok robe, protok tehnologija, protok ljudi i protok kultura. Upravo tako možemo sagledati veličinu i važnost lučkog središta, njegovu evoluciju te naponjšteku i perspektivu.



European Regional Development Fund

Ova karta je razvijena u okviru projekta TEMPUS.  
TEMPUS - TEMPORARY USES kao start-up aktivnosti za poboljšanje lučke (ne)materijalne baštine (projekt br. 10044521) sufinancirani je od strane INTERREG V A Italija-Hrvatski program prekogranične suradnje 2014. – 2020. – Poziv za dostavu prijedloga 2017. Standard Sadržaj karte odražava stavove autora i Tijela Programa nisu odgovorna za upotrebu sadržaja.

## flux~~s~~es KRATKI OPIS 4 PROTOKA

Povijest i razvoj riječke luke može se promatrati kroz četiri protoka, odnosno fluksa. Tako možemo sagledati veličinu i važnost razvoja lučkog središta – njegov nastanak i napredak. Četiri osnovna koncepta (tokovi/protoci robe, tehnologije, ljudi i kulture) daju jasnu sliku razvoja luke, industrije i grada. Robni protok, odnosno trgovina, važan je za svaku luku, pa tako i za ovu riječku jer bez njega sama luka ne bi imala nikavu svrhu (što je luka bez tereta?). Tehnološki obuhvaća modernizaciju gradske luke, brodogradnju i industrije jer veličina i važnost riječke luke proizlaze upravo iz činjenice da je svoj puni potencijal razvila u vrijeme velike modernizacije brodarstva, pomorstva, poslova i industrije. Ne može se govoriti o tehnologiji i trgovini, a da se ne spomenu ljudi koji se doseljavaju ili iseljavaju u potrazi za poslom, a velik broj njih naseljava se i u grad. Promatraljuci ta četiri protoka (fluxa) u konačnici dolazimo do kulture kao svojevrsne kvintesenkcije života ljudi, grada, tehnologije i trgovine.



#### PROTOK MATERIJALA



Operativno lučko područje zaseban je dio svakog grada na moru pa tako i Rijeke. Širenje riječke luke prvenstveno je ovisilo o sirovinama koje su se upotrebljavale, a to je ponajviše bila drvna grada te proizvodi s otoka i unutrašnjosti. Riječka luka početkom 20. stoljeća ističe se kao putnička prekoceanska luka, ali dobiva i modernu popratnu infrastrukturu osnivanjem novih brodara i gradnjom modernih skladišta.



Jugolinjin motorni brod 'Trebinje' u New Yorku 1960-ih  
©Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka

#### PROTOK LJUDI



Pokretači lučkoga gospodarstva uvijek su bili ljudi – bilo da se radilo o vodećim ljudima u upravi, brodograditeljima ili pak „običnim“ radnicima. Uz znamenite brodograditeljske obitelji poput Schiavona, Jakovčića ili Zanona, u Rijeci djeluju osobe poput Roberta Whiteheada, utemeljitelja tvornice torpeda, Ivana Blaže Luppisa, izumitelja prototipa torpeda – salvacoste, Milutina Baraća, projektanta rafinerije, Hilarijana Pascala, graditelja nove luke, Gábora Barossa, mađarskog ministra po kojem je nazvan Porto Barross. U povezivanju putničkog prometa s Amerikom zaslужan je američki konzul, Fiorello La Guardia, kasnije najvažniji gradonačelnik New Yorka.

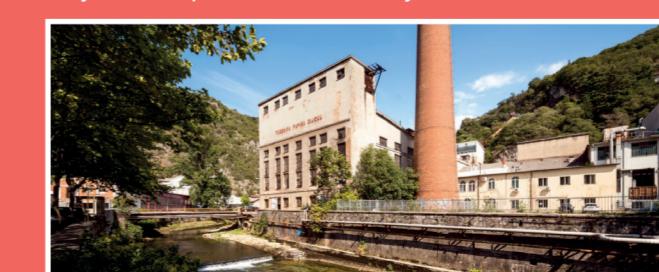


Jugolinjin radnik, 1980-ih  
©Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka

#### PROTOK TEHNOLOGIJA



U tehnološkom razvitku luka stoljećima je prevladavao tradicionalni način gradnje pristaništa i ručne gradnje brodova. Do prve industrijske revolucije i izuma parnog stroja glavni nositelji proizvodnje bili su obrtnici i njihova udruženja. Riječka je luka bila ograničena na prostor Mrtvog kanala sve do druge polovine 19. stoljeća. Odlikom gradskih vlasti nakon Austro-ugarske nagodbe 1867. godine da gradnja nove riječke luke započne u idućem desetljeću, dolazi do promjena u tehnološkom gospodarstvu unutar bazena riječke luke. Razvitak tehnologija u željezničkom i cestovnom prometu te brodogradnji omogućio je riječkoj luci naglo širenje krajem 19. i početkom 20. stoljeća.

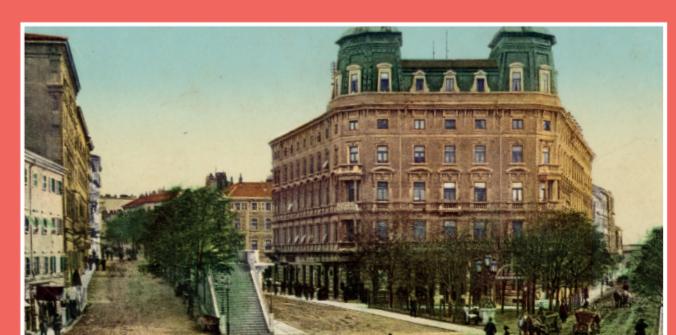


Tvornica papira / © Petar Fabijan

#### PROTOK KULTURA



Riječka je kultura plod neobičnog spoja mediteranske i srednjoeuropske kulture. Njezin položaj na razmudi utjecajnih sfera velikih sila Mletačke Republike, Habsburške odnosno Austro-Ugarske Monarhije i Kraljevine Italije učinio je njezinu političku povijest nestabilnom, a kulturu dinamičnom. Svaka je vlast ostavila svoj trag na vizuri grada, ali i uzrokovala jezičnu te kulturnu raznolikost Rijeke. Mnogi riječki i inozemni umjetnici koji se školju diljem Europe dolaze ili se vraćaju u Rijeku kako bi ovdje živjeli i stvarali te svatko od njih donosi ponešto iz drugih kultura.



Hotel Continental  
©Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka

## KRATAK OPIS PODUZETNIČKIH AKTIVNOSTI

Rijeka je administrativno, gospodarsko, lučko i sveučilišno središte Primorsko-goranske županije. U gospodarskoj strukturi grada Rijeke prevladava trgovina, a slijede promet, industrija, građevinarstvo, znanost i obrazovanje, ICT, uslužne djelatnosti i s kulturom povezane djelatnosti. Ulažu se veliki napor u razvoj gospodarstva temeljenog na inovacijama, industriji 4.0 i informacijsko-komunikacijskim tehnologijama. Tome u prilog ide činjenica da smo po broju startupova drugi grad u Hrvatskoj, iza Zagreba. U industriji, osim dosadašnje brodogradnje, sve je prisutna i farmaceutska industrija koja se razvija uz nove tehnologije. To omogućuje i obrazovna struktura stanovništva i godišnji upis 17.000 studenata na Sveučilište u Rijeci. Rijeka spada u najrazvijenije gradove u Hrvatskoj i svrstana je u najvišu skupinu prema indeksu razvijenosti (prema stopi nezaposlenosti, dohotka po stanovniku, proračunskih prihoda gradova po stanovniku, općega kretanja stanovništva, stope obrazovanosti, indeksa starenja). Novi projekti u turizmu, kao što je izgradnja marine s popratnim sadržajima u centru grada, svrstati će Rijeku u poželjniju i traženu turističku destinaciju.



Pogled na riječku luku / © Petar Fabijan



Rafinerija nafte / © Petar Fabijan

## ZANIMLJIVOSTI O RIJECI U ODNOŠU NA VODE

Rijeka svoje ime duguje rijeci Rječini koja kroz nju protječe. Grb grada iz 1659. godine prikazuje orla koji u kandžama drži vrč iz kojeg istječe voda uz latinski natpis *infidencenter*, tj. „nepresušna“. Osim što od davina grad opskrbljuje vodom, Rječina ga i dijeli i povezuje. Tijekom povijesti u nekoliko je navrata njome prolazila državna granica koja je desnu obalu Rječine smjestila u jednu, a lijevu u drugu državu. Osim linija razgraničenja, Rječina je bila i mjesto prve riječke luke i prve riječke industrije, dok je danas plato iznad ušća Rječine mjesto okupljanja mladih, tzv. Kont, nazvan prema obližnjem hotelu Kontinental.



Mrtvi kanal / © Petar Fabijan

## IZLETI BRODOM

Smještena u najsjevernijem dijelu Kvarnerskog zaljeva, Rijeka nudi razne mogućnosti za kratka nautička putovanja poput kvarnerskih otoka Cresa, Krka ili Lošinja te istočne obale Istre. Kvarner je popularna nautička destinacija sa skrivenim plažama, šarmantnim gradićima i modernim marinama. Oni koji žele ploviti dalje mogu lako stići do srednje Dalmacije i njezinih čarobnih otoka poput Kornatskog arhipelaga ili većih mediteranskih gradova poput prekrasnog Zadra i Šibenika.



Porto Barros / © Petar Fabijan

## KRATKI OPIS LOKACIJA NATURA 2000

U Primorsko-goranskoj županiji mreža Natura 2000 sastavljena je od 110 lokaliteta i obuhvaća 74,89 % njezine kopnene površine te 16,36 % njezina mora. U neposrednoj blizini Rijeke nalazi se nekoliko lokaliteta Natura 2000 poput otoka Krka i Cresa ili Nacionalnog parka Risnjak, no najbliži lokalitet je podmorje Kostrene. Lokalitet obuhvaća podmorje do 300 metara od obale, koje se proteže od zaljeva Žukovo do zaljeva Perilo.



Kostrena / © commons.wikimedia.org



## KRATAK OPIS ELEMENATA KULTURNE BAŠTINE

Označene znamenitosti riječke kulturne baštine odabранe su na temelju svoje važnosti tijekom različitih faza razvoja Rijeke kao pomorskog i lučkog grada. Većina ih je iz razdoblja 19. i 20. stoljeća jer to razdoblje predstavlja vrhunac razvoja Rijeke. Odabir uključuje važne dijelove lučke infrastrukture, kao i tvornice i sjedišta kompanija.



Riječka riva početkom 20. stoljeća  
©Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka

## KRATKI OPIS POVIJESNIH RAZDOBLJA: RIMSKO DOBA, KASNOANTIČKO DOBA, SREDNOVJEKOVNO DOBA, MODERNO DOBA, SUVREMENO DOBA

Još iz doba antičke Tarsatice gradu su bila potrebna pristajališta za manje i veće obalne jedrenjake, galije, a kasnije i trgovачke brodove. Rijeka je kao srednjovjekovna luka bila ograničena na usko područje ispred gradskih zidina i delte rijeke Rječine, koja se sve do 1855. nalazila na području današnjeg Mrtvog kanala. Uvozilo se sol, vino, žito, riba, a izvozilo drovo, kožu, vunu. Rijeka je u drugoj polovici 18. stoljeća postala jedna od vodećih habsburških luka, dok je početkom 19. stoljeća u njoj istaknuti gospodarstvenik Andrija Ljudevit Adamić trgovao s Velikom Britanijom te pokušao uvesti parobrodsku transportnu liniju do Kotora. Stoljećima je drovo bilo glavni materijal u Rijeci zbog blizine Gorskog kotara i šuma. Rijeka je bila u povoljnijem položaju za razliku od primjerice dalmatinskih luka, uključujući možda čak i Solin, koje su zbog nedostatka drva u svojoj relativnoj blizini bile usmjerene prema stranim obrtnicima jer su okružene golin planinskim masivima Velebita, Biokova itd. Gradila su se brodogradilišta diljem grada koja su do 1883. proizvodila drvene jedrenjake, a brojni trabukovi i bragoci prevozili su drvnu građu iz Rijeke na otroke i natrag u Rijeku za različite namjene. Drvo je izgubilo svoju važnost kao materijal kad su počeli prevladavati parobrodi, a parni pogon i metal postali su dominantni.

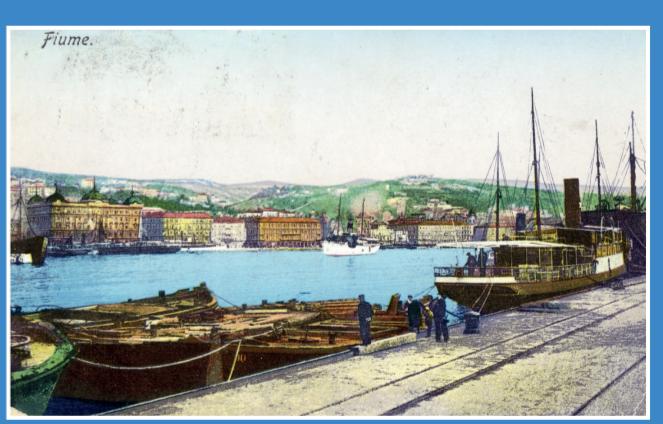
Nova luka s pristaništem dovršena je do početka 1890-ih, zatim je početkom 1890-ih izgrađen novi lučki bazen s molovima, a ubrzo potom i Porto Baross 1894. godine. Riječka se luka tijekom posljednjeg desetljeća prije početka Prvoga svjetskog rata etablirala kao poveznica Jadran, Mediterana i Atlantika, posebice za putnike i iseljenike kojima je bila znatno pristupačnija u odnosu na luku u Trstu i druge talijanske luke. Nakon razaranja u Drugom svjetskom ratu izvršena je brza i temeljita obnova, a zahvaljujući kontinuiranom gospodarskom razvoju riječka luka doživjela je posebno vrijedi za buru, po kojoj je Rijeka poznata, ali i po katkad još opasnjem sciroccu koji bi često uzrokovao plimu i velike valove te bi prouzročio znatnu štetu u luci jer nije bilo visokih lukobrana. To se nastavilo gotovo do samog kraja 19. stoljeća. Orientacija grada prema moru od najstarijih je vremena bila određena njegovim zemljopisnim položajem i prometnim vezama. Riječka luka imala je, međutim, dodatnu prednost: znatne dubine mora u Riječkom zaljevu, gdje su se mogli usidriti brodovi većeg gaza.



Plan grada Rijeke, 1852.  
©Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka

## 5 MINUTA POVIJESTI U ODNOSU NA VODE

Položaj Rijeke smještene u duboko uvučenom najsjevernijem kutu Kvarnerskog zaljeva, uz njegovo negostoljubivo zaleđe, neminovno je doveo do okretanja grada prema moru i pomorskoj trgovini, odnosno brodarstvu općenito. Od najstarijih vremena brodovi su u Rijeku dolazili putem nekoliko ruta: kroz Kvarner, odnosno Vela vrata, kroz Malu vrata, kroz prolaz između otoka Krka i Cresa te kroz kanal ispod Velebita. Povijesno gledano, klimatski uvjeti uvijek su igrali veliku ulogu u formiranju riječke luke. To posebno vrijedi za buru, po kojoj je Rijeka poznata, ali i po katkad još opasnjem sciroccu koji bi često uzrokovao plimu i velike valove te bi prouzročio znatnu štetu u luci jer nije bilo visokih lukobrana. To se nastavilo gotovo do samog kraja 19. stoljeća. Orientacija grada prema moru od najstarijih je vremena bila određena njegovim zemljopisnim položajem i prometnim vezama. Riječka luka imala je, međutim, dodatnu prednost: znatne dubine mora u Riječkom zaljevu, gdje su se mogli usidriti brodovi većeg gaza.



Riječki lukobran, početak 20. stoljeća  
©Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka



Riječki lukobran / © Petar Fabijan