



Napoleonova cesta u Dalmaciji

*Doprinos francuske uprave
u razvoju cestogradnje
u Dalmaciji početkom 19. st.*

La route Napoléon en Dalmatie

*La contribution de l'administration
française au développement
de l'infrastructure routière en
Dalmatie au début du 19ème siècle*

Francuski institut u Hrvatskoj / Institut français de Croatie
18-30/06/2019

Autori / Auteurs
Denis Martinović, Karolina Ražov

Zagreb 2019.

Impressum

Katalog izložbe / Catalogue de l'exposition

Napoleonova cesta u Dalmaciji — Doprinos francuske uprave u razvoju cestogradnje u Dalmaciji početkom 19. st. / La route Napoléon en Dalmatie — La contribution de l'administration française au développement de l'infrastructure routière en Dalmatie au début du 19ème siècle

Izdavač i organizator izložbe / Editeur et organisateur de l'exposition

Državni arhiv u Zadru i suorganizator Francuski institut u Hrvatskoj / Les archives d'Etat à Zadar et l'Institut français de Croatie

Za izdavača / Pour l'éditeur

Ante Gverić

Autori izložbe i kataloga / Auteurs

Denis Martinović, Karolina Ražov

Asistenti postava izložbe / Assistants régisseur de l'exposition

Miloš Uštulica (Francuski institut u Hrvatskoj),

Edi Modrinić, Jurica Badžoka

Restauratorska radionica Državnog arhiva u Zadru /

Atelier de restauration des Archives d'Etat à Zadar

Jurica Badžoka, konzervator-restaurator / conservateur-restaurateur

Eneida Škara, konzervatorica-restauratorica / conservatrice-restauratrice

Lektura / Relecture

dr.sc. Tomislava Bošnjak Botica

Prijevod / Traduction

Karolina Ražov

Fotograf / Photographe

Tomislav Vrsaljko

Grafičko oblikovanje / Conception graphique

kuna zlatica

Tisak / Imprimeur

Kerschoffset Zagreb

Naklada / Tirage

300

Sva prava pridržana. / Tous droits réservés

Lipanj 2019. / Juin 2019.

ISBN 978-953-7434-34-2

CIP zapis dostupan je u računalnom katalogu Znanstvene knjižnice Zadar pod brojem 160202082



Sadržaj / Sommaire

5

Napoleonova cesta u Dalmaciji

Doprinos francuske uprave u razvoju cestogradnje u Dalmaciji početkom 19. st.

24

La Route Napoléon en Dalmatie

La contribution de l'administration française au développement de l'infrastructure routière en Dalmatie au début du XIXe siècle

40

Biografski podatci o protagonistima

političkim, vojnim i stručnim osobama koje su zaslužne za izgradnju cesta kroz Dalmaciju u razdoblju francuske uprave (1806. – 1813.)

47

Indications biographiques concernant les protagonistes

responsables de la construction des routes en Dalmatie sous l'administration français (1806 – 1813)

52

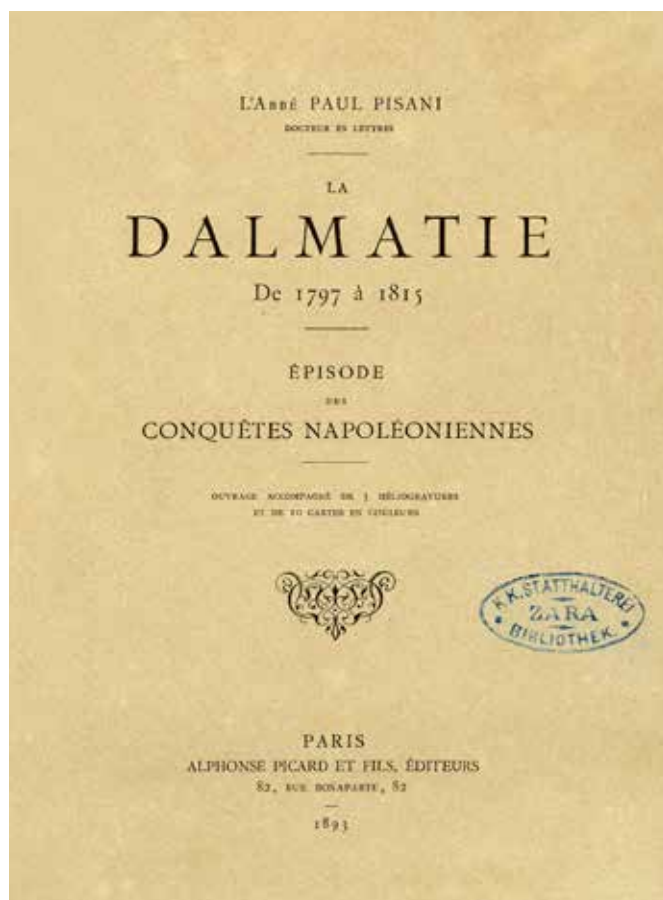
Bibliografija / Bibliographie

Napoleonova cesta u Dalmaciji

*Doprinos francuske uprave
u razvoju cestogradnje
u Dalmaciji početkom 19. st.*

Izgradnja cesta u povijesti čovječanstva oduvijek se davala osobita važnost i pažnja. Ceste su povezivale mjesta i gradove, omogućile razmjenu dobara, poštansku službu i svaku drugu vrstu komunikacije, razmjenu ideja na polju kulture; bile su medij kojim su se širili civilizacijski dosezi, uzgoj raznih poljoprivrednih kultura, ubrzalo se graditeljstvo, a sve s ciljem da se, zahvaljujući novim spoznajama, donese probitak ne samo društvu u kojem čovjek trenutno živi nego cjelokupnoj civilizaciji.

Napoleonski ratovi na europskom prostoru u 19. stoljeću donijeli su nove teritorijalno-političke promjene na Starom Kontinentu. Za hrvatske zemlje sedmogodišnja vladavina Francuza značila je i razmjerno nagli razvoj prometa koji će se očitovati kroz cestogradnju. Gradnja cesta i putova utjecat će na ukupni gospodarski razvoj zemlje, a poglavito u Dalmaciji, koja je Francuzima bila *terra incognita*, i u kojoj je, kad su posrijedi prometnice, sve bilo uglavnom neizgrađeno. Izgradnja povijesnih cesta u Dalmaciji za vrijeme francuske uprave bila je među najvećim građevinskim investicijama. Dalmacija je u geografskom pogledu uzak kopneni teritorij omeđen s jedne strane planinskim lancima, a s druge Jadranskim morem. Opisujući taj prostor, dalmatinski bojnik u francuskoj carskoj službi i vitez Legije časti Lujo Matutinović u svom je radu *Ogled o Ilirskim pokrajinama i Crnoj Gori* napisao: „Kopnenu granicu Dalmacije čini planinski lanac dugačak 200 talijanskih milja”. Reljef koji oblikuje granice Dalmacije djelomično i objašnjava razlike u razvijenosti komunikacijskih mreža u Dalmaciji nasuprot onima u civilnoj Hrvatskoj. Vojna strategija Francuskoga Carstva i trgovačka politika određivat će sam razvoj prometnica u Dalmaciji.



Paul Pisani, *La Dalmatie de 1797 à 1815*, Alphonse Picard et fils, Paris, 1893.
Knjižnica Državnog arhiva u Zadru, inv. br.2897, sign. I.F.8

Paul Pisani, *La Dalmatie de 1797 à 1815*, Alphonse Picard et fils, Paris, 1893.
Bibliothèque des Archives d'Etat à Zadar, inv. br. 2897 cote. I.F.8

Cestogradnja u Dalmaciji: povijesni presjek

Cestovna gradnja u Dalmaciji ima svoje korijene u doba antike i Rimskog Carstva. Već se u to doba shvatila važnost izgradnje cesta kako radi vojnih i strateških ciljeva tako i radi razvoja trgovine i povezivanja goleme teritorija pod jednom upravom. Tijekom srednjeg vijeka važne su komunikacije između panonskoga i jadranskoga prostora. Osobito se pazilo na prohodnost i kvalitetu tzv. Vojničke ceste između Zagreba i Knina preko Bihaća. Isto je tako još u ranom srednjem vijeku izgrađena tzv. Kraljevska cesta između Nina i Knina.

Mletačka Republika postupno je tijekom 15. stoljeća ovladala priobalnim i otočnim krajevima od Istre, Kvarnera i Dalmacije do Boke kotorske. Mletački interesi znatno su oblikovali razvoj hrvatske obale u povijesnom, političkom, ekonomskom i kulturnom smislu, dočim je mletačka vlast zanemarila zaleđe Dalmacije. Naime, venecijanskoj pomorskoj sili, čija se trgovina obavljala morem, bilo je stalo do razvoja primorskih mjesta i njihovih luka. Razvoj komunikacijskih putova u unutrašnjosti Dalmacije nije joj bio u interesu. Smatrali su da bi gradnja

cesta u zaleđu omogućila brži prodor osmanskih vojnih trupa prema obali i na taj način predstavljala stalnu opasnost za jadranski bazen koji je bio pod njihovim izravnim utjecajem. Zapušteni karavanski putovi koji su utabani na temeljima starih rimskih cesta, ponajviše u smjeru Bosne, odnosno Osmanskoga Carstva, glavni su doprinos Mlečana u kontekstu razvoja cestovnih prilaza u Dalmaciji.

Nakon pada mletačke uprave u kratkom razdoblju prve austrijske uprave (1797. – 1805.) izgrađeno je samo nekoliko pravaca. Austrijanci su, zahvaljujući inženjerima koje su naslijedili od mletačke uprave, izradili projekte javnih radova u Dalmaciji, međutim, većina zamišljenoga ostala je samo na idejama i nacrtima. Pod vodstvom glavnoga inženjera za javne radove Francesca Zavorea izgrađene su ove ceste: 1797. Zvonigrad – Knin; 1798. Knin – Ostrovica – Benkovac – Zemunik (s mletačkom stazom do Zadra); 1799. Ostrovica – Skradin; 1800. Šibenik – Skradin; 1803. Knin – Drniš i Šibenik – Trogir koja će se spojiti s postojećom dionicom Trogir – Split. Za vrijeme austrijske uprave siromašna je Dalmacija ipak doživjela poboljšanje svojih komunikacijskih putova, ali još uvijek u nedovoljnoj odnosno zasluženoj mjeri.

Francuska uprava: 1806. –1809., Dalmacija i Kraljevina Italija

Potpisom Požunskoga mira između Austrije i Francuske 26. prosinca 1805. godine Venecija, Istra i Dalmacija pripale su Francuskom Carstvu, odnosno u nj su ušle kao dio Kraljevine Italije s glavnim gradom Milanom, koju je uspostavio Napoleon I., car Francuske i kralj Italije. Napoleon je upravu nad kraljevinom prepustio potkralju, svomu posinuku Eugèneu de Beauharnaisu. Francuzi su u Dalmaciji odmah osnovali pokrajinsku upravu sa sjedištem u Zadru. Pokrajina je u administrativnom smislu podijeljena u četiri kantona: Zadar, Šibenik, Split i Makarska. Dubrovačka Republika formalno je postajala sve do 31. siječnja 1808. iako su francuske trupe ušle u Dubrovnik već 1806. U političkom i vojnom smislu Dalmacija je podijeljena na dvojni vladavinu vojnoga zapovjednika generala Augustea Marmonta i civilnoga zapovjednika, odnosno generalnoga providura Vincenza Dandola. Dandolo stiže u Zadar, glavni grad pokrajine, 3. srpnja, a general Marmont 21. srpnja 1806. godine. Zatekli su pokrajinu s 250 tisuća stanovnika, zapuštenu u svakom pogledu, a posebice dalmatinsko zaleđe. Razlika između obalnoga pojasa sa starim utvrđenim gradovima i dalmatinskoga zaleđa bila je očita. Providur Vincenzo Dandolo i ambiciozni general Auguste Marmont osobito su se istakli u brzom razvoju cestogradnje, sve radi ostvarivanja zadanih carskih strateških i vojnih ciljeva. Gradeći ceste u zaleđu Dalmacije, Marmont se upoznao s ljudima i običajima koji su vladali u pokrajini. Jednu knjigu memoara posvetio je svojim uspomena i impresijama za vrijeme boravka u Dalmaciji. Ceste se nisu mogle graditi uz obalu zbog stalne prisutnosti engleskih i ruskih neprijateljskih vojnih brodova od Splita do Boke kotorske, koji su ugrožavali i uznemiravali obalni pojas. Francuska je uprava imala cilj uzdužno povezati obalno zaleđe Dalmacije.

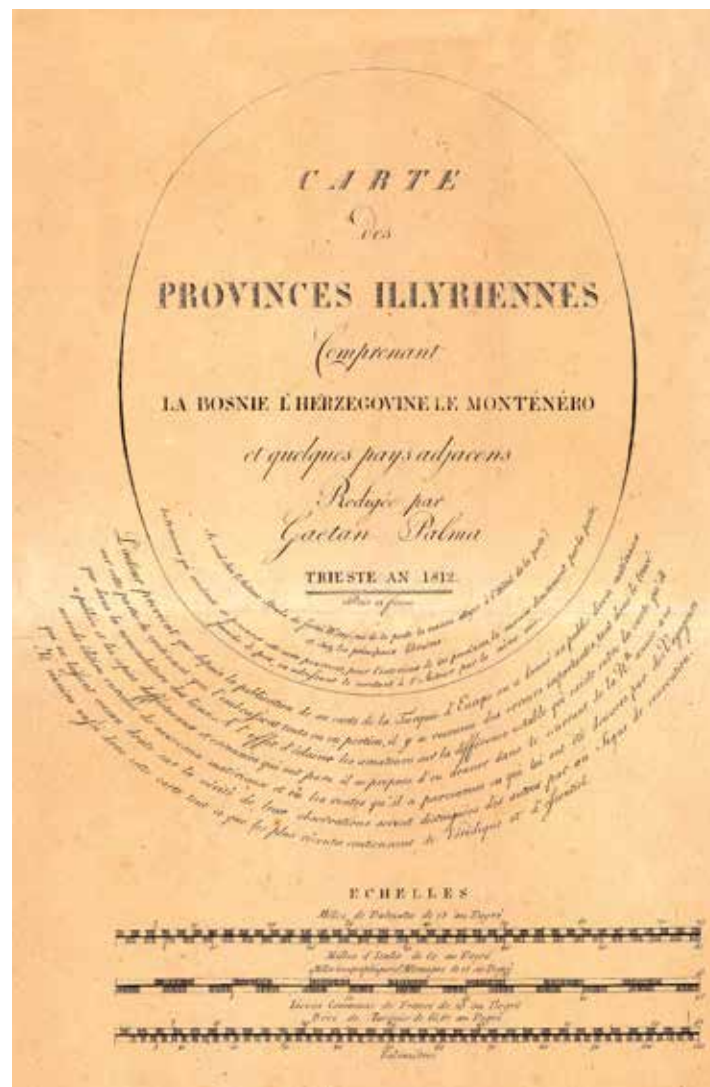


Zemljovid Dalmacije, autor Johann Walch, Augsburg, 1807., bakrorez, koloriran; veličina 49 x 58 cm., Nacionalna i sveučilišna knjižnica, sign. ZN-Z-XIX-WAL-1807, jezik njemački

Carte de la Dalmatie, 1807, auteur Johann Walch, Augsburg, chalcographie couleur, dimensions 49 x 58 cm, Bibliothèque nationale et universitaire, cote ZN-Z-XIX-CHA-1807, en allemand

Francuska uprava: 1809. – 1813., Dalmacija u sklopu Ilirskih pokrajina

U pregovorima koji su prethodili potpisu mirovnoga sporazuma u Schönbrunnu između Austrije i Francuske Napoleon je jasno izrekao traženja francuske pregovaračke strane u jednom pismu ministru vanjski poslova Jean-Baptisteu Champagnyju: „Komunikacija Dalmacije s Kraljevinom Italijom je prvotni interes Francuske.” Austrija je Francuskoj ustupila Istru i Hrvatsku južno od Save. Ti su krajevi ušli u sastav novoustrojenih Ilirskih pokrajina čiji je dekret o uspostavi potpisan istoga dana. Uspostavom Ilirskih pokrajina dekretom od 14. listopada 1809. Marmont, tada maršal Carstva, napušta Dalmaciju i odlazi u Ljubljanu jer je imenovan generalnim guvernerom Ilirskih pokrajina (Ilirske su pokrajine u upravnom smislu dekretom od 11. travnja 1811. organizirane u sedam pokrajina: Koruška, Kranjska, Istra, civilna Hrvatska, Dalmacija, Dubrovnik (i Boka) i vojna Hrvatska). Zbog nedostatka financijske potpore novi su upravitelji u Dalmaciji i



HR-DAZD-383 Kartografska zbirka, Zemljovid i legenda Ilirskih pokrajina, 1812., autor Gaetano Palma, tiskano u Trstu, veličina 106 × 143 cm, sign. 2.3.14., jezik francuski

HR-DAZD-383 Collection cartographique, carte des Provinces Illyriennes, 1812, auteur Gaetano Palma, imprimée a Trieste, dimension 106 × 143 cm, cote 2.3.14., en français

Dubrovniku u stalnoj prepisci s glavnom upravom u Ljubljani, tražeći novčana sredstva za nastavak radova na izgradnji cesta. Imenovanjem generala Henri-Gatiena Bertranda 9. travnja 1811. godine maršal Marmont prestaje biti generalni guverner za Ilirske pokrajine jer ga je sam Napoleon pozvao da se sa svojim trupama priključi ratovanju na austrijskom području. Guverner Bertrand neprestano je sve do 1813. upućivao dopise i molbe nadležnim ministarstvima u Parizu da se nastave radovi na jednom od glavnih graditeljskih projekata vlade Ilirskih pokrajina – Napoleonove ceste.

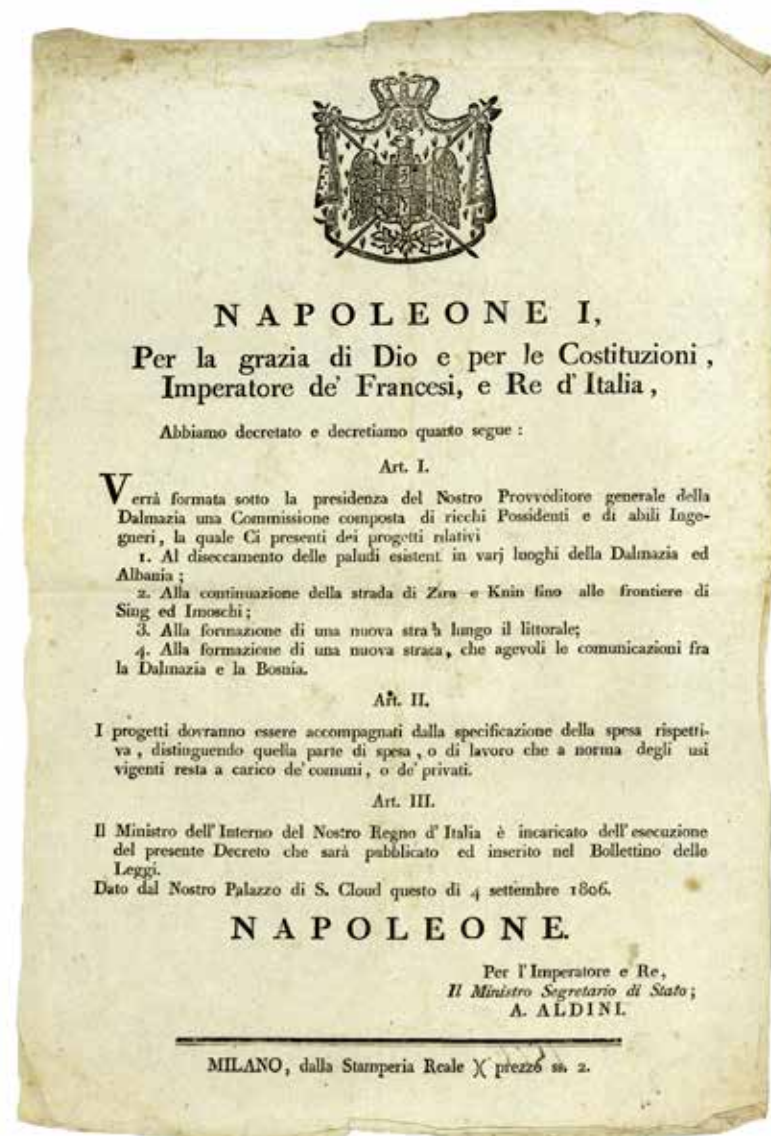
Ciljevi obuhvaćeni gradnjom cesta

Francuzi su ponajprije gradili cestu kako bi se omogućio brži protok vojnih trupa i topništva prema istoku. U ratu protiv Britanije Napoleon je u Berlinskom dekretu 21. studenoga 1806. godine odredio kontinentalnu blokadu. Cilj je politike kontinentalne blokade bio ekonomski ugušiti protivnika na način da se Englezima zabrani trgovati sa zemljama u koaliciji s Francuskim Carstvom. Cijela razmjena dobara trebala se odvijati samo preko europskih kopnenih putova, a ne preko mora, gdje su Englezi imali nadmoć. Ova će se strategija provoditi sve do 1814. godine. Sama uspostava kontinentalne blokade činila je nužnim razvoj kopnenoga prometa te plovnih putova. Jedna od prvih mjera francuske uprave bila je uspostava kopnene komunikacijske mreže u Dalmaciji koja bi bila „učinkovita i životna”, odnosno imala bi i vojnu i trgovinsku ulogu. Trgovina s Levantom tako bi prolazila preko granice u Kostajnici te tranzitirala kroz Sarajevo i Travnik. Gradnja mosta na Uni u Kostajnici kao i gradnja Napoleonove ceste bila su dva strateška vladina projekta za koja su se trebala naći sredstva.

Imenovanjem ceste po caru Napoleonu htjelo se odaslati i političku poruku susjednom Osmanskom Carstvu, kao i stanovnicima pokrajine. Cesta će biti jamac sigurnosti Ilirskim pokrajinama, odnosno Francuskomu Carstvu protiv Osmanskoga Carstva. Nadalje, ceste koje se planiraju izgraditi omogućile bi bolju povezanost između pokrajina kao i između mjesta istoga okruga. Dopis intendanta dubrovačke pokrajine gospodina Lareinthyja glavnomu guverneru Ilirskih pokrajina Bertrandu ilustracija je rečene tvrdnje: „Molim Vas, gospodine, stavite mi na raspolaganje potreban iznos za nastavak radova na cesti koja je od iznimne važnosti jer ona uspostavlja jedinu vezu koja postoji između pokrajine kojom upravljam i druge pokrajine.”

Resursi za cestogradnju kroz Dalmaciju

Uprava za mostove i ceste uvijek se žalila da joj na raspolaganje nije stavljeno dovoljno sredstava kako bi se mogli izvršiti planirani projekti cesta. Proračun je ovisio o pariškim odlukama. Međutim, odobrena sredstva za radove na gradnji cesta uvijek su bila znatno veća nego sredstva namijenjena za unutarnju plovidbu, isušivanje močvara i sl.



Obznana cara i kralja Napoleona I. izdana 4. rujna 1806. o uređenju močvara i izgradnji cesta u Dalmaciji. HR-DAZD-386 Zbirka tiskovina/Stampata, kut. 10, sign. 47/10, 1806., jezik talijanski

Décret de l'empereur et roi Napoléon 1er datant du 4 septembre 1806 concernant l'assèchement des marécages et la construction des routes en Dalmatie. HR-DAZD-386 Collection des imprimes/Stampata, boîte n°10, cote 47/10, 1806, en italien

Francuski inženjerski korpus Ponts et Chaussées u Dalmaciji

Napoleonovim vojnim dekretom od 25. kolovoza 1804. reorganizira se inženjerski korpus Ponts et Chaussées, uvodi se centralizirana uprava te se organizira na vojni način. Francuski inženjerski korpus Ponts et Chaussées bit će stavljen u službu Napoleonova osvajanja Europe. Takva ambicija pretpostavlja golem razvoj komunikacijskih putova. Inženjerski korpus bit će medij preko kojega će Carstvo svoju moć implementirati na osvojenom teritoriju. Carski inženjerski korpus sastojao se od 535 službenika, od toga 5 glavnih inspektora, 15 stožernih inspektora,



Diploma na pergameni o završenom studiju arhitekture i stjecanju zvanja inženjera arhitekture gosp. Pietra Pecote na „Ecoles Centrales d’Illyrie” u Zadru 25. travnja 1811. Diploma je ovjerenjena u Ljubljani 1811. HR-DAZD-493 Obitelj Pecota, kut. 7, sign. 80, jezik francuski

Diplôme de fin d’études d’ingénieur architecte de Pietro Pecota, Ecoles Centrales d’Illyrie, Zadar le 25 avril 1811 (parchemin) HR-DAZD-493 Famille Pecota, boîte n° 7, cote 80, en français

134 glavna inženjera, 306 inženjera, 15 pripravnika i 60 učenika. Svaki stožerni inspektor dobio je službovanje u jednoj od 15 „jedinica” Carstva. U Ilirskim pokrajinama glavni inženjer Jean-Louis Blanchard bit će zadužen za Napoleonovu cestu. Blanchardov glavni cilj bio je uspostava južnoga priobalnog cestovnog smjera. Promaknut je na mjesto stožernoga inspektora u Ljubljani nakon što je generalni guverner pokrajine maršal Marmont dekretom uspostavio Savjet za mostove i ceste kao i korpus od 14 inženjera koji su gotovo svi bili našijanci.

Domicilni inženjerski sastav

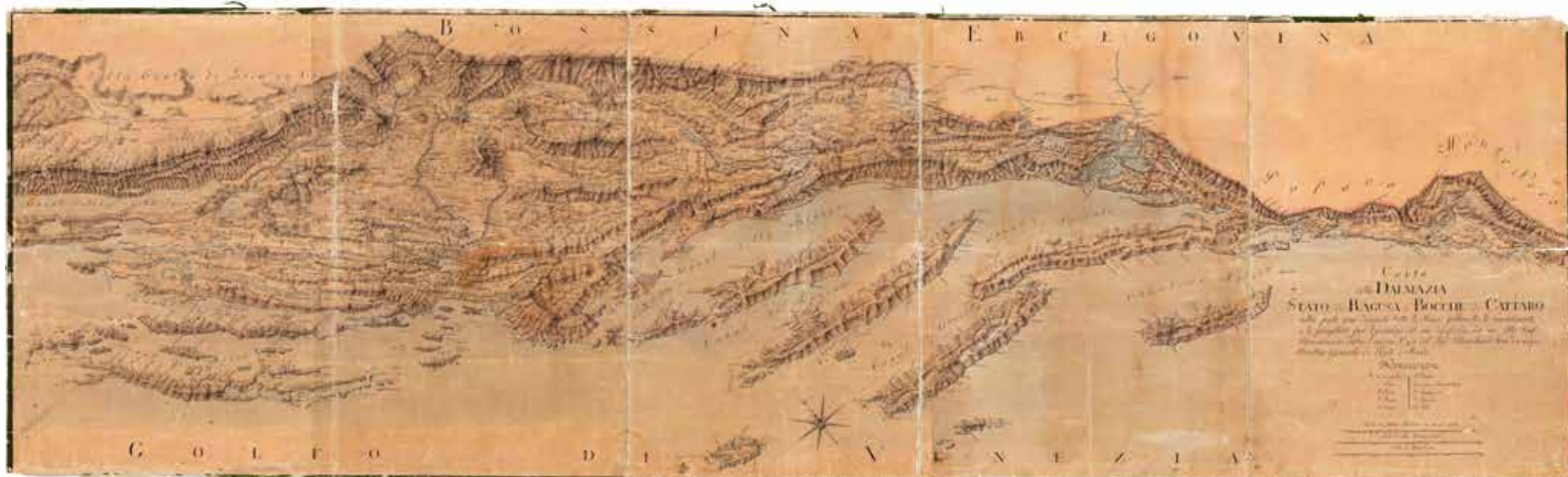
Kako bi se radilo na projektu javnih radova u Carstvu, a uz nedostatak francuskih inženjera, na potrebna radna mjesta angažirani su domicilni inženjeri kao što je Francesco Zavoreo. On je postavljen na čelo korpusa, a do njega su inženjeri Paolo Tironi i Ivan Danilo te pripravnik za mjesto inženjera Petar Pecota. Pecota je diplomirao 1811. na zadarskoj centralnoj školi koja je dodjeljivala sedam različitih diploma od čega i onu za inženjera arhitekta, a radio je uz Zavoreo. Iz literature je poznato da je još nekolicina inženjera pripravnika bila uključena u rad na izgradnji cesta kao što su Spiridon Dedić, kadeti Tadić i Simonić, a od 1811. priključuje im se i pomoćnik Žepić. Godine 1813. njima se priključuju novi pripravnici Nardi, Draganić i Lovrić. Na izgradnji cesta i mostova na području Dubrovnika, točnije oko Dubrovnika, Neretve i prema Stonu, od 1811. godine radi inženjer Lorenzo Vittelleschi iz Furlanije. Sagledavajući strukturu toga korpusa, evidentno je da

je sastav inženjera i stručnjaka za graditeljstvo uglavnom hrvatskoga podrijetla te je takav ustroj ostao sve do odlaska Francuza iz Dalmacije.

Vojska, lokalno stanovništvo i tlaka

Najvažniji element za provedbu idejnoga nacрта bila je radna snaga. Izvor radne snage za gradnju cesta pronašao se u lokalnom stanovništvu te u francuskim trupama koje su bile stacionirane na područjima gradnje. Marmontovim dolaskom ceste su se u Dalmaciji počele graditi kao što je prethodno spomenuto prvenstveno radi vojno-strateških ciljeva pa su stoga ceste gradili i vojnici. Marmont se služio vojskom samo onda kada nije bilo angažmana na ratnim poljima. General Delort je 1807. godine tražio od Dandola, koji je traženje bez pogovora odobrio, da se pošalju razni majstori i nadzornici radova: 900 građevinskih radnika, 30 zidara i pandura. Marmont u dopisu caru obrazlaže odluku o početku gradnje ceste što mu je sam car i zapovjedio te u tom dopisu doznajemo da su vojnici bili plaćeni 10 santima, a stanovništvo 5 santima i kruhom. Vojska je opskrbljivala gradilište vlastitom radnom snagom, a Marmont je obećao da će svaka regimenta kao spomenik dobiti svoje ime ugravirano na mramornoj ploči na dionici ceste na kojoj će raditi. Spomen-ploča na dionici ceste Šibenik – Trogir iz 1807. godine sačuvana je u Muzeju grada Šibenika.

Francuske ceste građene su najvećim dijelom uz pomoć lokalnoga stanovništva pokrajine, koje je bilo glavni izvor radne snage. Doprinos stanovništva bio je prijeko potreban za gradnju i izuzimanje se nije toleriralo. U svojim sjećanjima maršal Marmont spominje činjenicu da oni koji nisu htjeli raditi, a uglavnom bi se radilo o stanovnicima gradova, mogli su izbjeći rad ako bi našli osobu koja će ih zamijeniti u radu te ako bi platili vlastito izuzeće od radova, međutim, tu mogućnost nije, iz materijalnih razloga, mogao koristiti običan puk. Seljaci su odrađivali težak fizički posao u zamjenu za malo kruha i novčanu naknadu. Građani su se najčešće pozivali na pripomoć putem proglašenja. No, daleko od toga da su stanovnici krajeva pokraj kojih bi cesta prolazila imali izbora ne odazvati se pozivu. Proglasom od 2. travnja 1807. generalni providur Dandolo poziva stanovništvo da se pridruži vojsci na izgradnji ceste Trogir – Šibenik. Budući da se radilo o cestama na relaciju Split – Trogir, Trogir – Šibenik i Rašćane – Vid, apelira: „Stanovništvo okruga Split, Klis i Sinj već se stavilo na raspolaganje kod Boraje, Vrpolja i nekih susjednih općina za izgradnju ceste od Trogira do Šibenika, na onim dijelovima gdje to neće biti prepušteno vojsci.” Stanovništvo Dalmacije, osobito Zagore, bunilo se protive francuske uprave, nesklono promjenama nastalima novim ustrojem vlasti, protivilo se i gradnji cesta, ponajviše zbog odluke o obvezi radova na gradilištima kao i zbog prisilna novačenja u francusku vojsku te uvođenja nameta i poreza. Sve je to imalo za posljedicu nemire u pokrajini, osobito na području Poljičke Republike i oko Dubrovnika 1807. godine. Marmont je nastojao smiriti situaciju te se gradnja cesta, nakon prestanka nemira, dalje nastavila.



HR-DAZD-383 Kartografska zbirka, Zemljovid Dubrovnika i Boke kotorske s ucrtanim cestama i putovima u bojama, 1811., autor Francesco Zavoreo, veličina 75 × 247 cm, sign. 1.3.6., jezik talijanski

HR-DAZD-383 Collection cartographique, carte de dubrovnik et des Bouches de Kotor avec une representation en couleur des routes et chemins, 1811, auteur Francesco Zavoreo, dimension 75 × 247 cm, cote 1.3.6., en italien

Obvezni rad na cestama obavljao se ustanovljenim francuskim načinom besplatnoga upošljavanja stanovništva na održavanju, popravku, i gradnji cesta u Francuskoj zvanim *corvée*, a koji se može usporediti s kmetskom tlakom ili kulukom. Korištenje tlake za gradnju cesta, iako u samoj kontradikciji s idejama Revolucije, vratila se i u Francusku 1802. godine zakonom propisanim za neodgodive radove na mjesnim putovima za koje općina može dignuti stanovnike mjesta na obvezan rad pod nazivom „doprinos u naravi”.

Dalmatinska dionica Napoleonove ceste

Napoleonova cesta naziv je ceste koja prolazi kroz cijelu dužinu Ilirskih pokrajina. Petar Feletar opisuje i njezin smjer: „Ta je veza išla smjerom od Ljubljane prema Postojni i Rijeci, potom preko Bakra i Novog do Senja, pa je preko Vratnika prešla u Otočac i nastavljala smjerom Perušić – Gospić – Gračac – Knin i dalje preko Vrlike, Sinja, Trilja, Vrgorca i Norina do Dubrovnika, s nastavkom prema Kotoru, Budvi i Albaniji. Taj magistralni smjer nazvan je i Napoleonova cesta (*Route Napoléon*).” Prema Aurélie Fertil cesta je prvotno obuhvaćala samo dionicu Knin – Kotor, odnosno samo dalmatinski dio. Josip Belamarić navodi i cijelu trasu dalmatinskoga dijela ceste: „Kretala je od Knina dolinom Cetine na Sinj, preko mosta kod Trilja i prijevoja Turije, iza Vruje i Biokova, dugačkom dolinom što vodi u Vrgorac i silazi u deltu Neretve, do Metkovića, pa prema Trstenom, a u segmentima trasa se

nastavlja preko dubrovačkoga primorja i Konavala prema Herceg-Novom, Kotoru i Budvi.” Napoleonova cesta obilježena je kao carska cesta prve kategorije pod brojem 5. Većina dionica ceste br. 5. već je postojala, ali nisu bile i međusobno spojene, nejednake u kvaliteti izgradnje. Sve je ovisilo u dodijeljenim sredstvima, o inženjerima koji su radili na dionicama te o stanovništvu koje je bilo angažirano.

Glavnina radova obavljena je 1807. zahvaljujući Marmontovu doprinosu u organizaciji i provedbi cestogradnje od Knina do Dubrovnika. U svojim izvještajima Dandolo, prema istraživanjima Nike Dubokovića Nadalinija, spominje da su tada sagrađene četiri ceste: Mediteranska cesta duga 160 milja (Knin – Vrlika – Cetina – Sinj – Trilj – Vrgorac – Norinska kula), Primorska cesta duga 68 milja (Skradin – Šibenik – Boraja – Trogir – Solin – Split – bez spoja sa Zadrom), cesta Solin – Klis – Dicmo i cesta Split – Sinj (sa spojem na Mediteransku cestu). Godine 1807. i 1808. označile su razdoblje gradnje tzv. Marmontovih cesta, odnosno vojnih cesta na području Dalmacije, a 1809. označila je odlazak Marmonta na bojno polje protiv Austrije. Uspostavom Ilirskih pokrajina 1810., a najviše 1811. godine, ponovo se razmišlja o nastavku započetih radova na dovršenju Napoleonove ceste. Dopisom od 27. kolovoza 1811. glavni guverner Ilirskih pokrajina Bertrand naređuje nastavak radova na cesti Napoleon i to na dionici Vrgorac – Dubrovnik, a dopisom od 26. ožujka 1812. godine nastavak radova na cesti Napoleon i zapovijeda sljedeće: određuje generalnom inženjeru pokrajina Blanchardu da pošalje inženjera Zavorea u dubrovačku pokrajinu, u neretvansko područje, kako bi izvijestio o stanju na terenu; da inženjer Tironi zamijeni Zavorea na zadarskom području; da se pošalje inženjer Danilo na izvid na teren i da dostavi nacрте za ceste Katuni – Dvare, Omiš – Makarska te da obavi nadzor nad gradnjom na prijevoju Turija. Volja vlade Ilirskih pokrajina za što bržim dovršetkom izgradnje Napoleonove ceste očituje se u službenoj korespondenciji, dokumentima iz toga vremena sve do kraja francuske uprave u Dalmaciji.



Fotografija u boji ceste na Biokovu iznad Brela i Makarske, završna serpentina „Francuske ceste” prema moru. Privatna fototeka Josip Belamarić, br. 9A

Photographie couleur de la route sur le mont Biokovo surplombant Brela et la baie de Makarska, lacet final vers la mer. Collection privée Josip Belamarić, br. 9A

Troškovnik izrađen u Zadru 14. lipnja 1813. godine za radove na dvjema cestama, od poštanske kuće u mjestu Katuni do Napoleonove ceste i o gradnji cesta sve do Omiša i Makarske s pripadajućim kamenim mostovima pokazuje da se i u 1813. godini razmišljalo o nastavku, tj. provedbi radova. Napoleonov poraz u listopadu 1813. u bitci kod Leipziga bio je uvod u kraj Ilirskih pokrajina.

Cesta preko Biokova: najhrabriji pothvat

Budući da je gradnja Napoleonove ceste bila od prvotnoga interesa, ni imponantnost reljefa nije bila prepreka za gradnju određenih dionica. Cesta na Biokovu iznad Brela primjer je hrabrosti inženjerije u to vrijeme. Kompleksnost gradnje bila je tolika da je glavni inženjer Ilirskih



Fotografija u boji ceste na Biokovu iznad Brela i Makarske, dio ceste na kojoj uspon ne prelazi 6 %, gotovo prateći sloj terena. Privatna fototeka Josip Belamarić, br. 10B

Photographie couleur de la route sur le mont Biokovo surplombant Brela et la baie de Makarska, partie de la route ayant une montée ne dépassant pas 6%. Collection privée Josip Belamarić, br. 10B



Fotografija u boji ceste na Biokovu iznad Brela i Makarske, podzid sa stepenastim vanjskim licem i ojačanjem. Privatna fototeka Josip Belamarić, br. 14A

Photographie couleur de la route sur le mont Biokovo surplombant Brela et la baie de Makarska, mur de soutènement. Collection privée Josip Belamarić, br. 14A

pokrajina Blanchard usporedio pothvat na Biokovo s probijanjem cesta na Alpama (prijevoj Simplon i Mont-Cenis). Radovi su se izvodili na prostoru između 357 i 443 metra nadmorske visine. Uspon nije prelazio 6 % i omogućavao je korištenje zaprežnih kola. Bilo je potrebno probijati stijene i graditi potporne zidove od 3 do 6 metara visine. O tehničkim odlikama francuske ceste poviše Brela Josip Belamarić daje iscrpne podatke u svome radu *Marmontova cesta na Biokovu poviše Brela*. U radu je opisana izgradnja sigurno najteže etape Napoleonove ceste preko planine Biokovo iznad Omiša i Makarske. Autor donosi sve važne aspekte i uvjete gradnje na tom nepristupačnom terenu, a sama mreža i trasa ceste najbolje je vidljiva na zemljovidu koji je Zavoreo 1811. izradio po Blanchardovu nalogu. Zavoreo je ucrtao na karti ceste prve, druge i treće kategorije, kao i sporedne ceste koje idu iz Bosne, tj. Otomanskoga carstva k moru.

Danas je vidljivo da je nakon više od 200 godina cesta, premda nedovršena, u izvrsnom stanju, osobito iznad Brela iako nije održavana ili popravljana. Usprkos tomu što se ova etapa ceste kroz Dalmaciju nije nikad spojila s pravcima prema Neretvi i Dubrovniku, ostat će zapamćena po svojim inženjerima, osobito Zavoreu, vojnom korpusu generala Marmonta, kao i brojnim nepoznatim graditeljima, majstorima, klesarima i domaćim radnicima/seljanima, koji su u nemogućim vremenskim i prirodnim uvjetima sagradili jedinstven spomenik.

Za vrijeme svoje kratke vladavine Francuzi su samo u Dalmaciji izgradili oko 500 km makadamskih cesta. Ceste su u memoriji i povijesti ostale trajan doprinos francuske uprave u Dalmaciji. Nemala zasluga za to pripada maršalu Carstva Marmontu, kojem su građani pojedinih gradova podigli spomenik. Jedan od njih podignut je u Makarskoj u obliku obeliska na četiri kamene kugle. Ispod obeliska postavljena je na postamentu kamena ploča na francuskom jeziku koja je veličala zapovjednika i vojvodu od Dubrovnika Marmonta. Dolaskom Druge austrijske uprave ploča je otučena, a na njezinu je mjestu upisan tekst na latinskom u prigodi posjeta cara Franje I. Makarskoj. U sljedećim



Fotografija u boji ceste na Biokovu iznad Brela i Makarske. Privatna fototeka Josip Belamarić, oznaka G

Photographie couleur de la route sur le mont Biokovo surplombant Brela et la baie de Makarska. Collection privée Josip Belamarić, G

desetljećima 19. stoljeća ceste su se nastavile graditi i povezivati pojedine etape Napoleonove ceste, ali nikad tom brzinom kojom su Francuzi gradili za vrijeme svoje kratkotrajne vladavine Dalmacijom. Neke od zacrtanih dionica završene su tek nakon 1889. O postignućima na izgradnji cesta piše u jednom od svojih izvještaja 1821. i Zavoreo, čovjek koji je imao viziju važnosti cestogradnje još od vremena Mletačke Republike, te savjetuje potrebu nastavka radova na uzdužnoj cesti preko Dalmacije prema Boki kotorskoj, odnosno spajanje te ceste na Lujzijanu i Karolinu. Koliko ta njegova vizija i pohvala francuskoj sposobnosti gradnje cesta ima uporište, vidimo iz izjave cara Franje I. svojim suradnicima prilikom posjeta Makarskoj 1818.: „Šteta što maršal Marmont nije ostao duže u Dalmaciji kako bi dovršio započete gradnje na cestama.” Kad znamo kakvom se brzinom i kakvom sve modernom tehnikom, strojevima i logistikom danas grade moderne autoceste, nevjerojatna je spoznaja da su se i prije 200 godina gradile ceste vrlo ograničenom tehnikom uz minimalna primitivna oruđa i alate, čime su ti pionirski pothvati na području Dalmacije još dragocjeniji ne samo za našu povijest nego i kao poziv budućim generacijama da se ostaci tih gradnja sačuvaju u svoj svojoj veličini i tehničkom obujmu.

Ova je izložba doprinos toj budućoj memoriji i očuvanju, uglavnom predstavljena izlošcima iz Državnog arhiva u Zadru u kojem se među zbirkama i fondovima francuske uprave čuvaju spisi koji su samo jednim dijelom vezani za gradnju cesta. Podatci o tom segmentu prošlosti Dalmacije dostupni su istraživačima u Ljubljani u Arhivu Republike Slovenije, u Italiji u Archivio di Stato di Trieste i Archivio di Stato di Milano, u brojnim francuskim arhivima, osobito u Archives Nationales, Service historique de la Défense i u gradu Châtillon-sur-Seine, gdje je sačuvan arhiv maršala Carstva Marmonta kao i u nekoliko arhiva u Hrvatskoj (Zagreb, Dubrovnik, Split, Karlovac...). Dio zemljovida za ovu priliku posuđen je iz Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu



HR-DAZD-383 Kartografska zbirka, Zemljovid dijela „Napoleonove ceste” iznad Makarske i planine Biokovo, u bojama, akvarel i tuš, autor Pietro Pecota, veličina 52 × 200 cm, sign. 1.7.3.1., jezik talijanski

HR-DAZD-383 Collection cartographique, carte d'une section de la route Napoléon sur le mont Biokovo, en couleur, aquarelle et encre de chine, auteur Pietro Pecota, dimension 52 × 200 cm, cote 1.7.3.1., en italien

i Hrvatskoga državnog arhiva. Snimke portreta maršala Marmonta dugujemo francuskom Musée du pays Chatillonnais - Trésor de Vix; fotografiju spomen-ploče na cesti Trogir – Šibenik Muzeju grada Šibenika, a portret cara Napoleona ustupljen je iz zbirke Franjevačkoga samostana na otoku Visovcu.

Autori izložbe zahvaljuju prof. dr. sc. Jošku Belamariću na ustupljenim fotografijama etape ceste iznad Brela i gospodinu Ivanu Videnu za ustupljene fotografije dijela ceste kod Stona prema Ponikvama.

Zanimljivosti

Portret cara Napoleona iz Franjevačkoga samostana na Visovcu

Franjevačka provincija u Dalmaciji bila je vrlo utjecajna među stanovništvom Dalmacije što je Marmont uočio i sve je učinio da pridobije franjevce na svoju stranu, ne samo zbog gradnje cesta nego i zbog sveopćeg mira u pokrajini. Iz njegove korespondencije s franjevačkim provincijalom vidljivo je da je uspio pridobiti provincijala Augustina Delića za svoje ciljeve, nakon što je u jeku pobuna u Dalmaciji 1807. zaštitio od vješala jedan dio franjevaca koji su se stavili na stranu pobunjenika. Od tih su događaja franjevci postali blagonakloni prema francuskim vlastima. Prolazeći dalmatinskim krajevima, Marmont je redovito

odsjedao u franjevačkim samostanima. Zbog te velike prisnosti s franjevcima generalni providur Vincenzo Dandolo Marmonta kritizira ga kod potkralja Eugenea de Beauharnaisa, koji je vijesti o Marmontovoj popularnosti u pokrajini prenio Napoleonu. Kako bi smirio napetost stvorenu između sebe i cara Napoleona, general Marmont poklonio je 1808. franjevačkoj provinciji i samostanu na Visovcu portret cara Napoleona, a samostanu Sv. Lovre u Šibeniku srebreni kalež s posvetom. Znamo da je portret (ulje na platnu) kopija originala talijanskoga majstora Andree Appianija, vjerojatno dio znatno veće slike, koja prikazuje poprsje cara. Rad je djelo nepoznatoga majstora.

Francuska cesta iznad Brela: kulturno dobro Republike Hrvatske

Odlukom Ministarstva kulture RH cesta je u listopadu 2017. uvrštena u popis zaštićenih kulturnih dobara. Ovdje donosimo opis dobra prema procjeni Ministarstva kulture i Konzervatorskoga odjela u Splitu. „Francuska cesta građena je na strmom krševitom dijelu južne strane Biokova, iznad brelanskog zaseoka Gornji Kričak, na dijelu planine kod kojeg su slojnice položene paralelno s linijom obale. Prirodan nagib terena na tom dijelu Biokova (okomito na slojnice) iznosi oko 57%. Cesta se serpentinama penje od istoka prema zapadu, a u svojoj polaznoj točki nadovezuje se na trasu seoskog puta koji pod kosom Biokova paralelno sa slojnicama i linijom obale veže baškovoške zaseoke Bast i Topići na istoku. Po načinu gradnje ova se cesta može tretirati kao makadamska. Ovisno o njihovoj visini, podzidi su građeni na tri načina: niski podzidi (do visine od cca 1m) su vertikalni, a viši i visoki podzidi imaju skošeno vanjsko lice ili su građeni stepenasto. Najduži podzid koji podržava dionicu dugačku oko 100 metara ujedno je i najviši – na svom središnjem dijelu visok je 6,80 metara. Građen je stepenasto, u sedam segmenata prosječne visine oko 1 m. Odabirom serpentinaste gradnje osiguran je konstantan nagib ceste od oko 6%, koji odgovara suvremenim standardima u cestogradnji, a odabirom suhozidne tehnike gradnje riješen je problem oborinskih i bujičnih voda jer kameni



HR-DAZD-383 Kartografska zbirka, Planimetrijski nacrt nove ceste od Zadra do Drniša te prema Sinju i Klisu, 1849., u bojama, veličina 53 × 206,5 cm, sign. 1.7.8.6., jezik talijanski

HR-DAZD-383 Collection cartographique, planimétrie de la nouvelle route qui va de Zadar a Drniš puis de Sinj a Klis, en couleur, dimension 53 × 206,5 cm, cote 1.4.3., en italien

nabačaj u ponutrici ceste ima funkciju drenaže, dok je kroz suhozidne podzide osigurano procjedivanje. Analiza trase te tehničkih i tehnoloških rješenja primijenjenih u projektiranju i gradnji Francuske ceste upućuje na zaključak da je ova cesta izgrađena u kratko vrijeme na nepristupačnoj biokovskoj vrleti remek-djelo građevinskog i inženjerskog umijeća."Danas se njome koriste zaljubljenici u prirodu, planinari i biciklisti.

Spomenik na dionici ceste Šibenik – Trogir

Na pojedinim dionicama postavljene su duž trase ceste spomen-ploče, o čemu smo već pisali, na vidljivim mjestima na kojima je bilo uklesano: naziv pukovnije, ime zapovjednika, viših časnika i nadzornika. Te su ploče uglavnom nakon dolaska Austrijanaca nakon 1815. bile otučene, samo je jedna sačuvana i danas se nalazi u Muzeju grada Šibenika, a odnosi se na dionicu ceste Šibenik – Trogir, građenu 1807. godine. Pretpostavlja se da je na svim tim pločama na talijanskom jeziku pisalo:

Za vladanja Napoleona Velikog, pod zaštitom potkralja Italije Eugenija, za vrijeme generalnog providura Vicka Dandola, vojnog zapovjednika

Planimetria
Atto nuovo tratto di cartina topografica della Provincia di Zara, verso la frontiera
con la Repubblica Veneta, fatto dal Capitano di Genio N. S. 1849.
Questo tratto è stato fatto per le nuove strade militari che sono state
disegnate da S. M. S. e da S. M. S. di S. M. S. di S. M. S.

*maršala Marmonta, pod tehničkom upravom generala Blancharda, inženjera Gelića i podinženjera Zavorea, uz sudjelovanje cijele kopnene i primorske Dalmacije, probijen je ovaj put od granice Hrvatske do Albanije u duljini od 250 geografskih milja kroz godinu 1806., 1807., 1808., 1809. Tom putu u znak harnog sjećanja i zahvalnosti za primljenu zaštitu od uzvišenog vladara dadoše ime **Napoleonov put**.*

— Dionica Napoleone ceste u Stonu: turistička i biciklistička staza

Trasa Napoleonskoga puta na Pelješcu proteže se jugoistočno od Stona do Orebića i Vignja na sjeverozapadu poluotoka. Napoleonski put prolazi gotovo čitavom dužinom poluotoka, a zbog strateških razloga prolazi kroz nepristupačne gorske predjele. Put je građen u dionicama, a dovršen je za vrijeme austrijske uprave. Francuski put na Pelješcu jedno je od rijetkih preostalih svjedočanstava iz razdoblja francuske uprave na dubrovačkom području.

“Duljina puta nije važna onome tko ima noge kada je cesta dobra”

—
Maroussia (1878.), P.-J. Stahl

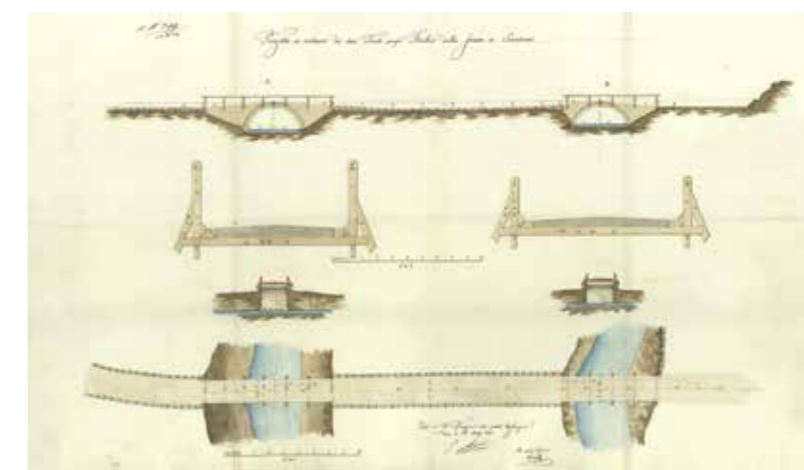
La Route Napoléon en Dalmatie

La contribution de l'administration française au développement de l'infrastructure routière en Dalmatie au début du 19^{ème} siècle

La construction des routes dans l'histoire de l'humanité a toujours eu une importance majeure et fut toujours l'objet d'attentions particulières. Les routes, outre le fait, de relier les territoires, de faciliter les échanges de marchandises, du courrier et de toutes autres communications, permettent la diffusion des idées nouvelles, de la culture. Elles furent et sont l'un des garants du développement de la société, un moyen par lequel circulent les informations et les savoirs nouveaux. Les guerres napoléoniennes dans l'Europe du XIX^e siècle ont apporté de nombreux changements politiques et territoriaux sur le Vieux Continent. Pour les terres croates, les sept ans de domination française ont apporté un développement rapide des échanges qui s'est traduit par la besoin de construire des routes. La construction de routes et des voies de communications affectera le développement économique général du pays, en particulier en Dalmatie, terre jusque-là pratiquement inconnue des Français où l'infrastructure routière restait en grande partie à établir. Les routes construites sous l'administration française en Dalmatie figurèrent parmi leur plus important investissement. La Dalmatie est, d'un point de vue géographique, un territoire délimité d'une part par une chaîne de montagne et d'autre part par la mer Adriatique. Dans son ouvrage *Essai sur Les provinces illyriennes et sur le Monténégro* le major dalmate de l'empire français et chevalier de la légion d'honneur Lujo Matutinović décrivant cet espace a écrit: "L'étendue de la frontière de terre de la Dalmatie est une Chaîne de montagnes de 200 Mille d'Italie" Le relief qui dessine les frontières de la Dalmatie explique en partie les différences dans le développement des voies de communication en Dalmatie par rapport à celles de la Croatie civile. La stratégie militaire de l'Empire français ainsi que la politique commerciale détermineront le développement des voies de communication en Dalmatie.

La construction des routes en Dalmatie: petit aperçu historique

La construction des premières voies de communication en Dalmatie remonte à l'Antiquité, l'Empire romain. Déjà à cette époque l'importance des voies de communication réside dans leurs desseins militaires et stratégiques. Elles assurent le développement du commerce et servent à rallier de vaste territoire sous une seule et même autorité. Au Moyen Âge, les relations entre l'espace pannonien et l'espace adriatique furent importantes. Une attention particulière a été accordée à la praticabilité et à la qualité des "Routes militaires" de Zagreb à Knin via Bihać. Au début du Moyen Âge fut construite la "Route Royale" allant de Nin à Knin. Au XV^e siècle la République de Venise va progressivement instaurer son autorité sur les régions côtières et insulaires de l'Istrie, du Kvarner et de la Dalmatie jusqu'aux Bouches de Kotor. Les intérêts vénitiens ont véritablement façonné le développement de la côte adriatique croate sur le plan historique, politique, économique et culturel. Cependant, les vénitiens ont complètement négligé l'arrière-pays dalmate. La puissance navale vénitienne s'est uniquement préoccupée du développement des villes côtières et des ports, puisque son commerce se faisait uniquement par voie maritime. Ainsi, le développement des voies de communication dans l'arrière-pays de la Dalmatie ne présentait pas d'intérêt à leurs yeux, qui plus est, un développement des voies de communication dans l'arrière-pays aurait facilité l'incursion des troupes ottomanes sur le littoral menaçant le bassin Adriatique qui était sous leur domination. La contribution des vénitiens en matière d'infrastructure routière en Dalmatie se résume à des routes caravanières délaissées, établies sur d'anciennes voies romaines, principalement en direction de la Bosnie et de l'Empire ottoman. Après la chute de l'administration vénitienne, pendant la courte période de la première administration autrichienne



HR-DAZD-383 Kartografska zbirka, Projekt restauracije dvaju mostova u Bribiru na cesti koja vodi do Skradina, u bojama, akvarel i tuš, autor Conradt, veličina 49 x 67 cm, sign. 1.7.12., jezik talijanski

HR-DAZD-383 Collection cartographique, Projet de restauration de deux ponts a Bribir situes sur la route menant à Skradin, en couleur, aquarelle et encre de chine, auteur Conradt, dimension 49 x 67 cm, cote 1.7.12., en italien

(1797-1805), seules quelques sections furent construites. Les Autrichiens, grâce aux ingénieurs issus de l'administration vénitienne, ont réalisé certains projets de travaux publics en Dalmatie. Cependant, la majorité de leurs plans ne sont restés qu'au stade de projets. Sous la direction de l'ingénieur en chef des travaux publics Francesco Zavoero, les routes suivantes ont été construites: 1797 Zvonigrad – Knin; 1798 Knin - Ostrovica - Benkovac - Zemunik (se poursuit sur un sentier vénitien pour la direction de Zadar); 1799. Ostrovica - Skradin; 1800. Šibenik - Skradin; 1803. Knin - Drniš et Šibenik – Trogir avec une jonction sur la section existante de Trogir - Split. Durant l'administration autrichienne, l'infrastructure routière de la Dalmatie s'est quelque peu améliorée mais est restée insignifiante et inadaptée au territoire.

L'Administration française:

1806-1809, La Dalmatie et le Royaume d'Italie

Lors de la signature de la paix de Presbourg entre l'Autriche et la France le 26 décembre 1805, le territoire de Venise, l'Istrie et la Dalmatie passent sous l'autorité de l'empire français. Napoléon Ier, empereur des Français et roi d'Italie intègre ces territoires au Royaume d'Italie qui a pour capitale Milan. Napoléon délègue l'administration du Royaume d'Italie au vice-roi, son beau-fils Eugène de Beauharnais. Les Français ont immédiatement établi leur administration en Dalmatie avec pour siège la ville de Zadar. La province était divisée administrativement en quatre cantons: Zadar, Šibenik, Split et Makarska. La République de Dubrovnik (République de Raguse) cesse d'exister le 31 janvier 1808, bien que cette dernière fût occupée par les troupes françaises depuis 1806. La Dalmatie fut organisée de manière duale: *un administrateur civil, le provéditeur général Vincenzo Dandolo et un commandant militaire* le général Auguste Marmont se partageaient les pouvoirs. Dandolo et le général Marmont arrivent à Zadar, capitale de la province le 3 et 21 juillet 1806. Ils découvrent sur place une province de 250 000 habitants, négligée à tous points de vue, en particulier l'arrière-pays dalmate. La différence qui existait entre la côte avec ses anciennes villes fortifiées et l'arrière-pays dalmate était manifeste. Le Provéditeur Vincenzo Dandolo et plus encore l'ambitieux général Auguste Marmont eurent un rôle particulièrement important dans le rapide développement de l'infrastructure routière de la province qui obéissait avant tout aux objectifs stratégiques et militaires de l'empereur. Organisant les travaux publics dans l'arrière-pays de la Dalmatie, Marmont eut l'opportunité de prendre connaissance des habitants de la province et de leurs coutumes. Le tome troisième de ses Mémoires retrace, entre autres, les souvenirs et les impressions de son séjour en Dalmatie. Les routes ne pouvaient être construites le long de la côte en raison de la présence des navires de guerre ennemis anglais et russes de Split à Kotor. Ces derniers menaçaient et perturbaient la côte dalmate. L'objectif à long terme de l'administration française sous Marmont était de relier l'arrière-pays de la Dalmatie de Knin à Dubrovnik.

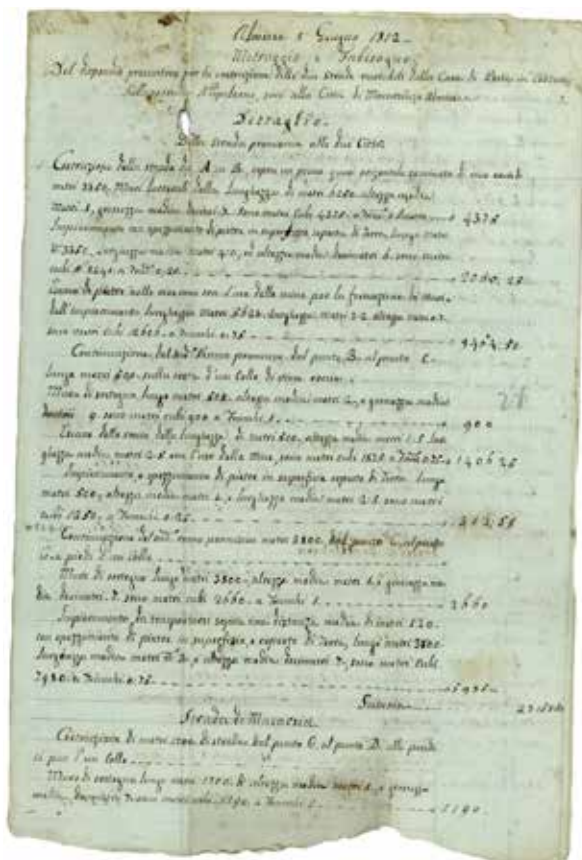
L'Administration française:

1809-1813, La Dalmatie et les Provinces illyriennes

Lors des négociations qui ont précédé la signature de l'accord de paix à Schönbrunn entre l'Autriche et la France, Napoléon a clairement indiqué ses intentions dans une lettre du 13 septembre 1809 adressée au ministre des Affaires étrangères, Jean-Baptiste Champagny: "La communication de la Dalmatie avec le royaume d'Italie est l'intérêt primaire de la France. " Le traité de Schönbrunn signé par l'Autriche remet, entre autres, l'Istrie et la Croatie au sud de la rivière Sava à la France. Ces territoires sont annexés aux Provinces Illyriennes nouvellement par décret du 14 octobre 1809. Les Provinces Illyriennes créées, Marmont, promu maréchal d'Empire en 1809, quitte la Dalmatie pour la ville de Ljubljana en qualité de Gouverneur général des Provinces Illyriennes. Le décret du 11 avril 1811 va organiser administrativement les Provinces Illyriennes en sept intendances: La Carniole, la Carinthie l'Istrie, la Croatie civile, la Dalmatie, Dubrovnik (avec les bouches de Kotor) ainsi que la Croatie militaire. L'établissement d'une communication longitudinale en Dalmatie étant onéreuse, les nouveaux intendants des provinces concernées seront amenés à réclamer en permanence l'octroi de moyens financiers afin de poursuivre les travaux de construction des routes. La correspondance entretenue avec l'Administration centrale des Provinces Illyriennes à Ljubljana confirme cet état de fait. Le 9 avril 1811 le général Henri-Gatien Bertrand est nommé gouverneur général des Provinces Illyriennes remplaçant le maréchal Marmont que Napoléon a nommé à la tête des armées françaises en Espagne et au Portugal. Le gouverneur Bertrand réitère les demandes de mise à disposition de fonds au ministère des finances à Paris afin de pouvoir poursuivre l'exécution de l'un des projets majeurs des Provinces Illyriennes, la route Napoléon.

Les objectifs

L'objectif visé par la construction de la route était d'assurer un flux rapide des troupes et de l'artillerie vers l'Est. Dans la guerre qui l'opposa à la Grande-Bretagne, Napoléon imposa un blocus continental par le décret de Berlin le 21 novembre 1806. La politique du blocus continental visait à réduire économiquement l'adversaire, interdisant à l'Angleterre de commercer avec les pays de la coalition de l'empire français. L'ensemble des échanges de marchandises ne pouvait s'effectuer que par routes continentales, et non par la mer, où les Anglais dominaient. Cette stratégie sera mise en œuvre jusqu'en 1814. L'établissement du blocus continental a eu pour conséquence l'obligation de développer les voies terrestres et fluviales. Ainsi, parmi les premières mesures qui furent prises par l'administration des Provinces illyriennes fut la mise en place d'un réseau de communication terrestre "efficace et viable" qui aurait une fonction aussi bien militaire que commerciale. Le commerce avec le Levant transitait ainsi par la frontière à Kostajnica et passait



Troškovnik za gradnju iz 1812. dviju sporednih cesta od poštanske postaje u Katunima prema Omišu i Makarskoj koje bi se trebale spojiti na glavnu cestu „Napoleonu“.
HR-DAZD-493 Obitelj Pecota, kut. 13, sign. 112, jezik talijanski

Devis datant de 1812 concernant la construction de deux routes partant de la maison de poste de Katuni vers Makarska et Omiš et devant se relier à la route principale „Napoléon“
HR-DAZD-493 Famille Pecota, boîte n° 13, cote 112, en italien

par Sarajevo et Travnik. La construction du pont sur la rivière Una à Kostajnica et le projet de la route Napoléon furent deux projets stratégiques pour l'administration des Provinces Illyriennes, pour lesquels il se devait de trouver des fonds. En nommant la route qui va de Ljubljana à Kotor du nom de l'empereur Napoléon, il y eut manifestement une volonté de faire passer un message politique à l'empire ottoman voisin ainsi qu'aux habitants de la province de Dalmatie. Cette route se devait d'être le garant de la sécurité des Provinces Illyriennes, et par extension de l'empire français face à l'empire ottoman. Les sections qui devaient être construites avaient aussi pour but d'établir une meilleure communication entre les intendances voisines de même qu'entre les localités d'un même district. Dans une lettre de l'intendant de la province de Raguse (Dubrovnik) Lareinthy adressée au gouverneur général des provinces illyriennes Bertrand on peut lire comme suit: *“Veuillez donc Monseigneur, avoir la complaisance de faire mettre à ma disposition la somme nécessaire pour reprendre les travaux d'une route qui est de la plus grande importance puisqu'elle établit la seule communication qui existe entre la Province que j'administre et les autres...”*

Les acteurs de la construction des routes

L'Administration des Ponts et Chaussées des Provinces Illyriennes s'est toujours plainte de ne pas pouvoir disposer de fonds suffisants pour mener à bien les projets de construction de routes. Le budget dépendait des octrois de Paris. Cependant, il faut préciser que les fonds destinés aux travaux des routes ont toujours été beaucoup plus élevés que ceux affectés à la navigation intérieure ou à l'assèchement des marécages, entreprises cependant tout autant indispensables.

Le corps des ingénieurs français des Ponts et Chaussées en Dalmatie

Par décret du 25 août 1804, Napoléon réorganise le corps d'ingénieurs des Ponts et Chaussées de manière militaire et instaure une administration centralisée. Le corps d'ingénierie des Ponts et Chaussées sera mis au service de la conquête napoléonienne de l'Europe. La réalisation d'une telle ambition supposait un développement conséquent des voies de communication. Les ingénieurs vont être les agents d'implantation du pouvoir sur les territoires conquis. Le corps impérial des Ponts et Chaussées comprenait à cette époque 535 fonctionnaires, dont 5 inspecteurs généraux, 15 inspecteurs divisionnaires, 134 ingénieurs en chef, 306 ingénieurs ordinaires, 15 aspirants et 60 élèves. Chaque inspecteur divisionnaire devait être installé dans une des 15 “divisions” de l'Empire. Dans les provinces Illyriennes, l'ingénieur en chef Jean-Louis Blanchard était responsable du projet de la route Napoléon. L'ambition principale de Blanchard était la construction de cette route. Il a été promu au poste d'inspecteur divisionnaire à Ljubljana après que le décret du maréchal Marmont ait mis en place un Conseil des ponts et chaussées et un corps de 14 ingénieurs locaux.

Les ingénieurs locaux

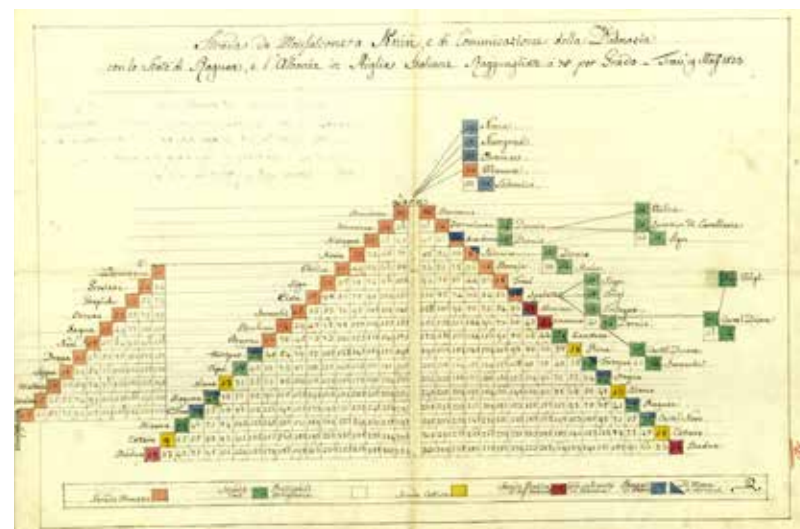
Afin de travailler sur les projets de travaux publics de l'Empire et faute d'ingénieurs français, on fit appel à des ingénieurs locaux comme le fut Francesco Zavoreo. Ce dernier a été nommé à la tête du corps des ingénieurs, avec à ses côtés les ingénieurs Paolo Tironi, Ivan Danilo, l'ingénieur aspirant Petar Pecota. Pecota a obtenu son diplôme en 1811 aux Ecoles Centrales de Zadar, qui décernaient à l'époque sept catégories de diplômes dont celui d'ingénieur architecte. Selon les sources il apparaît qu'un certain nombre d'ingénieurs aspirant avait participé à la construction de portion de route, tels que Spiridon Dedić, les cadets Tadić et Simonić, l'adjoint Žepić en 1811 et les aspirants Nardi, Draganić et Lovrić en 1813. L'ingénieur Lorenzo Vittelleschi, originaire du Frioul, fut responsable des travaux dans la province de Dubrovnik, plus précisément aux alentours de la ville de Dubrovnik, dans la vallée de la Neretva et Ston. Les ingénieurs et les experts en construction sont,

au vu de la composition de ce corps, principalement d'origine croate. Cette même structure est restée en place jusqu'au départ des français de la Dalmatie.

L'Armée, la population locale et la corvée

La main d'œuvre est l'élément essentiel pour la réalisation des travaux. La source de main-d'œuvre fut trouvée dans la population locale et dans les troupes françaises stationnées dans les zones du tracé des routes. Lorsque Marmont est arrivé en Dalmatie les routes furent principalement destinées à des fins militaro-stratégiques. De ce fait, les soldats se trouvèrent ainsi acteurs de la construction routière. Marmont s'est servi de ses troupes que lorsque ces dernières n'avaient pas d'engagement sur les fronts. En 1807, le général Marie-Joseph-Raymond Delort demanda à Dandolo de lui envoyer divers artisans et surveillants de travaux: 900 ouvriers du bâtiment, 30 maçons et des *pandours* (ici surveillant des travaux). Dans une de ses lettres à Napoléon, Marmont nous découvre que les soldats furent payés 10 sols tandis que la population locale était rémunérée d'un pain et de 5 sols. Marmont avait promis que chaque régiment qui travaillerait sur une portion de route aurait son nom gravé dans la pierre. Une borne datant de 1807 indiquant le régiment ayant participé à la construction de la portion de route Šibenik - Trogir est conservée au musée de la ville de Šibenik.

Les routes françaises ont été construites dans leurs majeures parties à l'aide des populations locales des provinces, elles demeurent la principale source de main-d'œuvre. Cette contribution était nécessaire et les refus n'étaient pas tolérés. Dans ses mémoires, le maréchal Marmont mentionne le fait que ceux qui ne voulaient pas travailler, les habitants qui en avaient les moyens pouvaient éviter le travail en payant leur exemption. Cette possibilité, pour des raisons matérielles évidentes, n'était pas offerte au peuple. En échange d'un peu de pain et d'une modeste rémunération les paysans effectuèrent des travaux physiques difficiles. Les habitants furent le plus souvent appelés au travail par décret. Ceux qui vivaient près du tracé de la route, n'étaient pas en droit d'ignorer cet appel. Par décret du 2 avril 1807, le provvediteur général Dandolo "invite" la population à rejoindre l'armée sur les chantiers de la route Trogir-Šibenik. Etant donné qu'il était question des axes Split-Trogir, Trogir-Šibenik et Rašćane-Vid, Dandolo annonce que "Les districts de Split, Klis et Sinj se sont déjà mis à disposition à Boraja, Vrpolje et dans certaines municipalités voisines pour construire la route reliant Trogir à Šibenik, dans les lieux où l'armée ne travaillera pas. "La population de la Dalmatie, en particulier dans la Zagora, s'est opposée à l'administration française. Refusant les changements instaurés par la nouvelle administration, la population s'oppose ainsi à la construction des routes, principalement à cause de l'obligation de travail sur les chantiers et aussi en réponse à la conscription forcée dans l'armée française et à l'introduction de nouvelles impositions. Tout cela a eu pour conséquence des troubles dans la province, en particulier dans



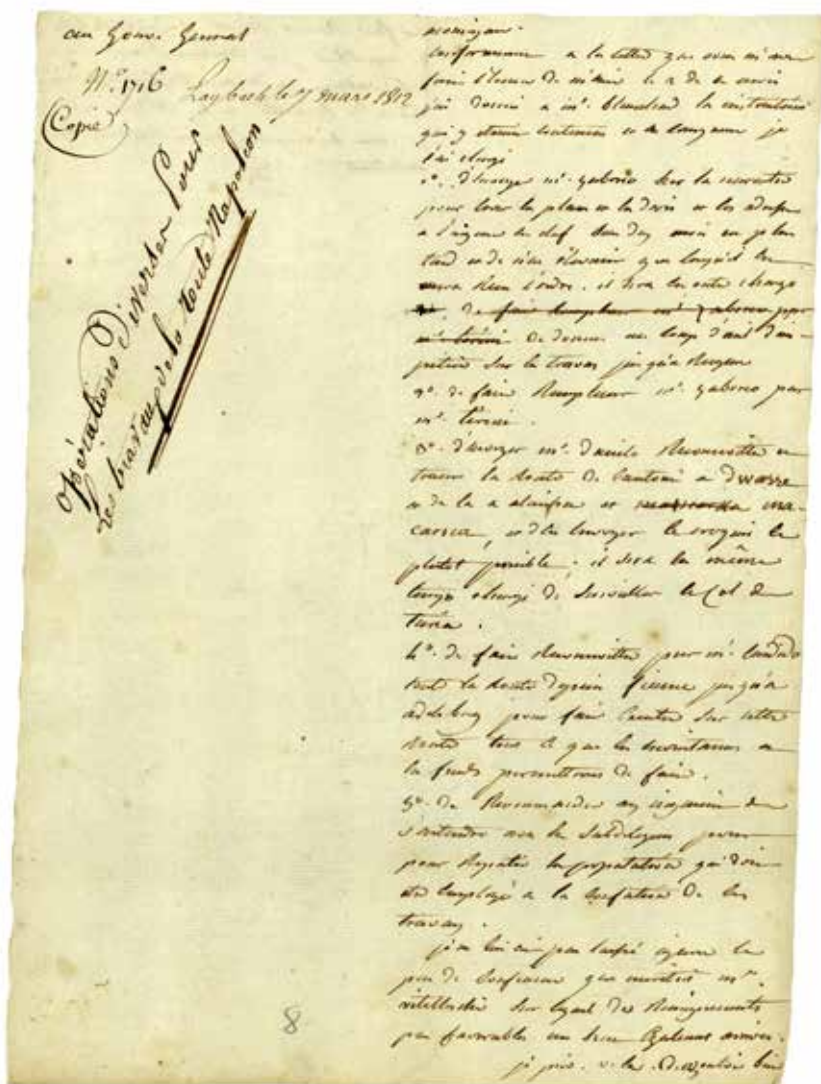
HR-DAZD-383 Kartografska zbirka, Prikaz cestovne udaljenosti u talijanskim miljama (1 talijanska milja iznosi 1855,4 metra) od Monfalcone do Budve, u bojama, tuš, veličina 40 × 54 cm, sign. 1.4.5., jezik talijanski

HR-DAZD-383 Collection cartographique, Tableau des distances en mille italienne de Monfalcone a Budva (1 mille italienne est égale à 1855,4 mètres), en couleur, aquarelle et encre de chine, dimensions 40 × 54 cm, cote 1.4.5., en italien

la région de Poljica et autour de Dubrovnik en 1807. Marmont réussit à calmer les événements, ce qui a permis la reprise des travaux dans les chantiers de construction. Les travaux de construction, obligatoires pour la population, sont réalisés au moyen de la corvée. La population est alors employée sans rémunération pour l'entretien, la réparation et la construction de routes comme elle le fut dans la France de l'Ancien régime. Ce système est comparable à celui de la *tlaka* ou du *kuluk* existant. Bien que contraire aux idées de la Révolution, on retrouve pourtant ce système de travail obligatoire même en France. En 1802, une loi autorisait les municipalités à réquisitionner leurs administrés pour effectuer des travaux urgents sur les routes locales. Cette obligation fut nommée "prestation en nature".

Le tracé de la route Napoléon

La route Napoléon est le nom de la route qui traverse les Provinces Illyriennes. Petar Feletar en décrit sa direction: "Cette liaison allait de Ljubljana à Postojna et Rijeka, suivait Bakar et Novi jusqu'à Senj, elle traversait Vratnik pour arriver à Otočac puis continuait en direction de Perušić - Gospić - Gračac - Knin et plus loin vers Vrlika, Sinj, Trilj, Vrgorac et Norin jusqu'à Dubrovnik, poursuivant vers Kotor, Budva et l'Albanie. Cet axe principal ainsi décrit prit le nom de Route Napoléon. Selon Aurélie Fertil, la route Napoléon ne désignait à l'origine que la section Knin - Kotor. Josip Belamarić mentionne le tracé complet de cette partie de la route: "Elle allait de Knin traversant la vallée de la Cetina jusqu'à Sinj, passant par le pont de Trilj et le col de Turija, derrière



Koncept pisma Henri-Gatiena Bertranda poslano iz Ljubljane 7. ožujka 1812. s naznakama za izvršenje nastavka radova na cestama prema Omišu i Makarskoj. HR-DAZD-73 Intendencia Pokrajine Dalmacije, Naslov I., Vode i putevi, 1812., jezik francuski

Lettre d'Henri-Gatien Bertrand envoyée de Ljubljana le 7 mars 1812 avec des remarques concernant la poursuite des travaux sur les routes vers Omiš et Makarska, HR-DAZD-73 Intendance de la province de Dalmatie, Titre I., Eaux et chemins, 1812, en français

Vruja et le Biokovo, parcourant la longue vallée menant à Vrgorac et descendant dans le delta de la Neretva à Metković puis Trsteno et par tronçons, elle suivait le littoral de Dubrovnik et de Konavle en direction de Herceg-Novî, Kotor et Budva. La route Napoléon est désignée comme la route impériale de première classe numéro 5. La plupart des tronçons de la route numéro 5 existaient déjà, mais n'étaient pas reliés entre eux, et se révélaient être de qualité inégale. La qualité des tronçons dépendait des fonds disponibles, des ingénieurs engagés et des habitants employés aux travaux. La plupart des travaux ont été effectués en 1807, grâce à la contribution de Marmont dans l'organisation et à la réalisation de la construction des routes entre Knin et Dubrovnik. Niko Dubokovic Nadalini mentionne le fait que dans ses comptes

rendus Dandolo rapporte que quatre routes ont été construites: la route Méditerranéenne longue de 160 milles (Knin - Vrlika - Cetina - Sinj - Trilj - Vrgorac - Norinska kula), la route du littoral longue de 68 milles (Skradin - Sibenik - Boraja - Trogir - Solin - Split - aucune connexion avec Zadar), la route Solin - Klis - Dicmo et la route Split - Sinj (avec sa jonction à la route Méditerranéenne). Les années 1807 et 1808 furent marquées par la construction des routes dites "de Marmont", les routes militaires de Dalmatie. L'année 1809 annonce le départ de Marmont sur le champ de bataille autrichien. Avec l'établissement des Provinces Illyriennes, des 1810 et notamment en 1811, il est à nouveau envisagé de poursuivre les travaux afin d'achever la route Napoléon. Par lettre du 27 août 1811, le gouverneur général des Provinces Illyriennes Bertrand ordonne de poursuivre les travaux sur la route Napoléon, dans la section reliant Vrgorac à Dubrovnik. Dans sa lettre du 2 mars 1812 il donna les instructions suivantes: l'ingénieur général Blanchard se doit d'envoyer l'ingénieur Zavoreo dans la province de Dubrovnik, dans la région de la Neretva, pour rapporter de la situation sur le terrain; l'ingénieur Tironi doit remplacer l'ingénieur Zavoreo dans la région de Zadar; l'ingénieur Danilo doit se rendre sur place pour reconnaître et tracer les routes de Katuni - Dvar et Omis - Makarska; il se doit aussi de surveiller les constructions du col de Turija. La volonté de l'administration des Provinces Illyriennes de réaliser le plus rapidement possible la route Napoléon ressort de la correspondance officielle et des documents datant de cette époque jusqu'à la fin même de l'administration française en Dalmatie. Le devis estimatif élaboré à Zadar le 14 juin 1813 pour les travaux concernant deux routes, la route qui va joindre Katuni à la route Napoléon, ainsi que la route menant à Omis et à Makarska avec tous les ponts de pierre nécessaires, montre que même en 1813, on envisageait toujours la poursuite, la réalisation des travaux. La défaite de Napoléon en octobre 1813 à Leipzig marquera le début de la fin des Provinces Illyriennes.

La route du Biokovo: une entreprise audacieuse

Comme la construction de la route Napoléon relevait d'un intérêt primaire, l'impressionnant relief ne fit pas obstacle à la construction de certaines sections. La route qui mène au mont Biokovo au-dessus de Brela est un bel exemple du courage technique de l'époque. La complexité de la construction était si grande que l'ingénieur en chef des provinces Illyriennes Blanchard a comparé le projet sur le mont Biokovo à la percée des Alpes (col du Simplon et du Mont-Cenis). Les travaux ont été réalisés entre 357 et 443 mètres d'altitude. La montée ne dépassait pas 6% et permettait l'utilisation des équipages. Les rochers durent être minés et la construction de murs de soutènement de 3 à 6 mètres de hauteur fut nécessaire. Concernant les caractéristiques techniques de la route française au-dessus de Brela, Josip Belamarić fournit des informations détaillées dans son ouvrage "Marmontova cesta na Biokovu poviše Brela." Le document décrit la construction de l'étape la plus difficile de

la route Napoléon à travers la montagne du Biokovo, au-dessus d' Omiš et de Makarska. L'auteur rapporte les aspects importants et les conditions particulières de la construction sur ce terrain inaccessible. Le tracé de la route est bien visible sur la carte établie en 1811 par Zavoreo sous les ordres de Blanchard. Zavoreo a fait figurer sur cette carte les routes de première, deuxième et troisième classe, ainsi que les routes secondaires qui vont de la Bosnie, c'est-à-dire de l'empire ottoman à la mer. Aujourd'hui, après plus de 200 ans, bien qu'inachevée et sans être entretenue ni réparée, cette route demeure en parfait état, pour ce qui est de la portion au-dessus de Brela. Cette portion de route en Dalmatie n'a finalement jamais été reliée aux sections allant vers la Neretva et Dubrovnik. Elle reste le témoin de cette époque de ses ingénieurs qui l'ont tracée, notamment Zavoreo, du maréchal Marmont et de ses troupes, des maîtres d'œuvre, des tailleurs de pierre et des habitants de la région. Ces derniers ont réalisé un monument unique dans un délai et des conditions de travail pratiquement impossible.

Sous l'administration française il a été construit environ 500 kilomètres de macadam. Ces routes sont le témoin de la contribution de l'administration française dans l'essor de l'infrastructure routière en Dalmatie dont une grande part de mérite revient au maréchal Marmont. Les citoyens de certaines villes dalmates ont même érigé des monuments en reconnaissance. L'un d'eux se trouve à Makarska, un obélisque posé sur quatre sphères de pierre. Sous l'obélisque, était placée une plaque commémorative en français célébrant Marmont, commandant et duc de Raguse. Avec l'arrivée des autrichiens, la plaque a été détournée, réécrite en latin célébrant maintenant la visite de l'empereur autrichien François Ier à Makarska. Au cours du 19e siècle, les routes ont continué à se construire et à relier certaines portions de la route Napoléon mais pas avec la même diligence, célérité dont ont fait preuve les Français durant leur présence en Dalmatie. La déclaration de l'empereur d'Autriche au prince de Metternich lors de sa visite de la province en 1818 illustre bien cette affirmation: "Il est bien *fâcheux* que le maréchal Marmont ne soit pas resté en Dalmatie deux ou trois en de plus." L'ingénieur Zavoreo dans son rapport en 1821 conseille la poursuite des travaux de la route traversant la Dalmatie jusqu'aux Bouches de Kotor, de même il conseille de la relier avec la route Louise et la route Caroline. Certains tronçons n'ont été achevés qu'en 1889. Lorsque l'on sait quelles techniques sont employées de nos jours pour la construction des voies de communication actuelle, il paraît difficile d'imaginer que ces ouvrages furent élaborés avec une telle vitesse et dans un environnement relativement défavorable il y a plus de 200 ans. Ces entreprises pionnières en Dalmatie restent inestimables pour notre histoire et nous rappelle que nous devons préserver les vestiges de ces ouvrages pour les générations futures.

Faits intéressants

Le Portrait de Napoléon et le monastère franciscain à Visovac

La province franciscaine de Dalmatie a exercé une grande influence sur la population ce que Marmont a constaté et a tout fait pour gagner les Franciscains à sa cause afin de sauvegarder la paix qui régnait dans la province. Marmont entretenait une correspondance avec le Ministre provincial et réussit à atteindre ses objectifs. Après la révolte de 1807 Marmont protégea une partie des franciscains qui étaient aux côtés des rebelles. Depuis cet épisode, un respect mutuel s'est créé entre l'ordre des franciscains et Marmont. Lors de ses nombreuses traversées du pays, Marmont résida régulièrement au cours de ces voyages dans les monastères franciscains. Pour cette raison le provveditore général



Portret cara i kralja Napoleona I., ulje na platnu, početak XIX. st., oko 1805., veličina 55 × 44 cm, nepoznati autor, restaurirano, u okviru. Vlasništvo: Franjevački samostan Gospe od Milosti, Visovac

Portrait de l'empereur et roi Napoléon 1er, huile sur toile, début 19eme, dimensions 55 × 44 cm, auteur inconnu, restaure, sur cadre, propriété: Monastère Franciscain de Notre-Dame-de-la-Miséricorde, Visovac



Fotografija u boji dijela ceste od Stona prema Ponikvama na poluotoku Pelješcu, Privatna fototeka Ivan Viden

Photographie couleur de la route de Ston menant à Ponikve sur la péninsule de Pelješac. Collection privée Ivan Viden

Vincenzo Dandolo critiqua ouvertement Marmont devant le vice-roi Eugène de Beauharnais, qui a rendu compte de la popularité de Marmont à Napoléon en personne. Pour calmer la tension ainsi créée entre lui et l'empereur, Marmont va offrir un portrait de l'empereur Napoléon en 1808 à l'ordre franciscain qui est garde aujourd'hui au monastère de Visovac. Le portrait (huile sur toile) est une copie de l'œuvre originale du peintre italien Andrea Appiani.

La route française au-dessus de Brela: patrimoine culturel de la République de Croatie

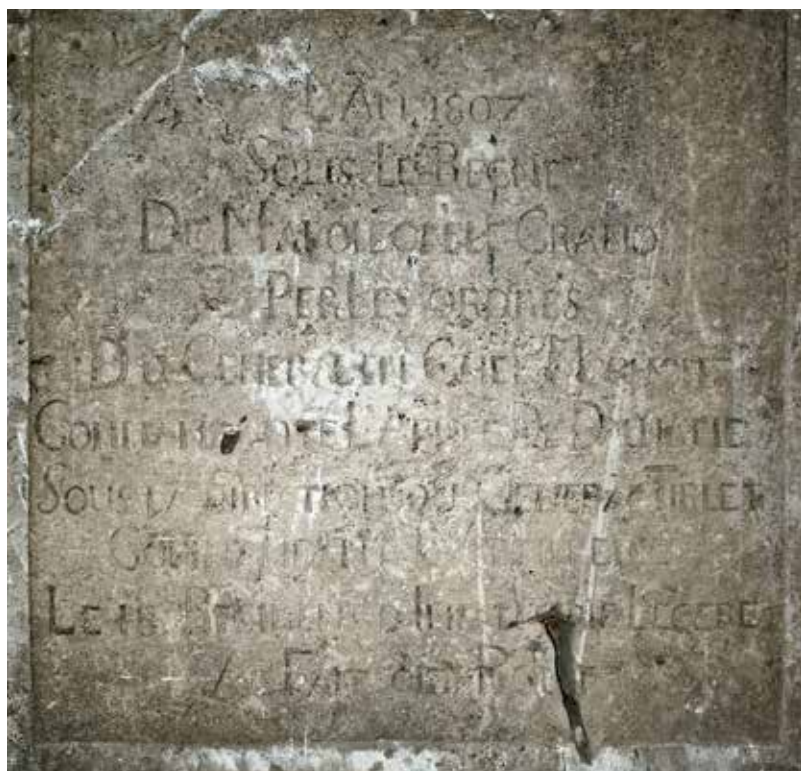
En octobre 2017, par décision du ministère de la Culture de la République de Croatie, La route française sur le Biokovo a été classée sur la liste du patrimoine culturel croate. Une description technique de l'ouvrage a été faite par le département de la conservation des monuments historique de Split et est disponible sur le site internet du ministère de la Culture. Aujourd'hui cette route est utilisée par les cyclistes, les amoureux de la nature et de la montagne.





HR-DAZD-383 Kartografska zbirka, Zemljovid Dubrovnika i njegove okolice, u bojama, 1806., veličina 45 × 53 cm, sign. 1.7.1.1., jezik talijanski

HR-DAZD-383 Collection cartographique, carte de Dubrovnik et des alentours, en couleur, 1806, dimension 45 × 53 cm, cote 1.7.1.1., en italien



Spomen ploča o gradnji ceste Šibenik-Trogir, 1807., dimenzije 93 × 92 × 24 cm, inv. br. KPO 654, vapnenac, Muzej grada Šibenika

Borne commémorative relative à la construction de la route Šibenik-Trogir, 1807, dimensions: 93 × 92 × 24 cm, cote KPO 654, Musée de la ville de Šibenik

La plaque commémorative sur la section Šibenik - Trogir

Chaque section de route avait droit à une plaque commémorative sur laquelle se trouvait gravé l'appellation du régiment, le nom du commandant, des officiers supérieurs et du superviseur qui y ont travaillé. En 1815, à l'arrivée des autrichiens ces plaques ont été massivement détruites. Une seule a été retrouvée. Elle est conservée au musée de la ville de Šibenik et fait référence au tronçon de la route Šibenik - Trogir construit en 1807.

Selon les auteurs, sur la majorité des plaques figurait le texte suivant: "Sous le règne de Napoléon le Grand et sous la protection du vice-roi d'Italie Eugène, au temps du provéditeur général Vico Dandolo, sous le commandement militaire du Maréchal Marmont, sous la direction technique du général Blanchard, des ingénieurs Galić et de l'ingénieur en second Zavoreo, avec la participation de l'ensemble de la Dalmatie continentale et côtière, fut construite en l'an 1806, 1807, 1808 et 1809 cette route qui va de la frontière de la Croatie jusqu'en Albanie s'étendant sur une longueur de 250 milles géographiques. En l'honneur de sa mémoire et en signe de gratitude pour la protection offerte par son admirable Majesté cette route fut nommé *Route Napoléon*."

La route Napoléon à Ston: chemin touristique

La route Napoléon sur la péninsule de Pelješac s'étend du sud-est, de Ston à Orebic et Vigna, au nord-ouest de la péninsule. La route Napoléon traverse presque toute la longueur de la péninsule. La route a été construite par sections et a été achevée sous l'administration autrichienne. Cette route française menant à Pelješac est l'un des rares témoignages de l'époque de l'administration française dans la région de Dubrovnik. L'Office du tourisme de Ston propose des excursions sur la partie Ston-Gornje Selo, Ponikve qui s'étendent sur 7 kilomètres.

“La longueur du chemin importe peu à celui qui a des jambes quand la route est bonne”

—
Maroussia (1878.), P.-J. Stahl

Biografski podatci o protagonistima

*političkim, vojnim i stručnim
osobama koje su zaslužne za
izgradnju cesta kroz Dalmaciju u
razdoblju francuske uprave
(1806. – 1813.)*

Auguste-Frederic-Louis, Viesse de Marmont
(Châtillon, 20. srpnja 1774. – Venecija, 2. ožujka 1852.),
maršal Carstva, vojvoda od Dubrovnika

Kao tridesetdvođodišnjak dolazi u Dalmaciju na mjesto civilnoga i vojnoga zapovjednika pokrajine Dalmacije koja je u to vrijeme sastavni dio Kraljevine Italije. Ovjenčan slavom na svim tadašnjim bojištima kao vrlo blisku prijatelju cara i kralja Napoleona I. povjereni su mu vojni i upravni poslovi u pokrajini Dalmaciji. Boraveći u Dalmaciji od 1806. do 1809., prepustivši nakon dolaska civilnu upravu Vincenzu Dandolu, zajedno sa svojom vojskom upustio se u izgradnju cesta u Dalmaciji. Tom je poslu zdušno pristupio, o čemu nam svjedoči i legenda u narodu: Kad je Maršal uzjahao konja, započete su gradnje cesta i nakon tri godine kada je sišao s konja, ceste su bile gotove. U svojim se memoarima oduševio Dalmacijom, njezinim prirodnim ljepotama i cijelu je pokrajinu, kako sam piše, obišao na konju da bi što bolje upoznao njezine ljude i običaje. Car mu je dodijelio titulu vojvode od Dubrovnika, a 1. ožujka 1808. nakon pobjede kod Znojma u današnjoj Češkoj imenovan je maršalom Carstva. Godine 1809. napušta Dalmaciju i odlazi u Ljubljanu gdje je imenovan glavnim guvernerom Ilirskih pokrajina sve do imenovanja generala Henri-Gatiena Bertranda 9. travnja 1811. novim glavnim guvernerom. Nakon odlaska na čelu je francuskih trupa u Portugalu i Španjolskoj. Godine 1813. ratuje na frontama u Njemačkoj, gdje je i ranjen. Vraća se u Pariz gdje mu je povjerena obrana Pariza. Marmont, koji je izgubio povjerenje u Napoleona već od svoga boravka u Portugalu, odlučit će se za pregovore s neprijateljem te će u ključnom trenutku demobilizirati svoje trupe što je imalo za posljedicu carev ubrzan pad. Nastavio je vojnu službu u Francuskoj do 1830. godine, kada



Portret maršala Augustea Marmonta, ulje na platnu, sign. Photo n°14-586280: Maréchal Marmont par Jean-Baptiste Paul Guérin, 19^e siècle, huile sur toile, collection du musée du Pays Châtillonnais - Trésor de Vix, Châtillon-sur-Seine, Côte-d'Or © Mathieu Rabeau -RMN Grand Palais

Portrait du maréchal Auguste Marmont, Photo n°14-586280: Maréchal Marmont par Jean-Baptiste Paul Guérin, 19^e siècle, huile sur toile, collection du musée du Pays Châtillonnais - Trésor de Vix, Châtillon-sur-Seine, Côte-d'Or © Mathieu Rabeau -RMN Grand Palais

nakon pobune emigrira. Ostatak života proveo je u Beču i u Veneciji.

Zanimao se za etnografiju i narodno blago skupljajući narodne nošnje i staro oružje, a iz memoara nekih njegovih generala i pomoćnika doznajemo da je bio ljubitelj dalmatinskih vina i likera (posebice Maraschina) i da je u rodnoj Burgundiji na svom imanju uzgajao sorte vinove loze iz Dalmacije, a ti su vinogradi sve do 30-tih godina dvadesetoga stoljeća donosili urod.

O bitkama na raznim frontama od Egipta do Francuske pisao je u svojim sjećanjima *Memoires du Duc de Raguse* koji su objavljeni 1857. u osam tomova. Nakon smrti njegova je ostavština (portreti, odličja, vojne odore, maršalski štap i osobni arhiv) prenesena iz Venecije u grad Châtillon-sur-Seine. Posmrtni ostatci maršala Marmonta danas počivaju u njegovu rodnom gradu.



Portret Vincenza Dandola, Paul Pisani, La Dalmatie de 1797 à 1815, Alphonse Picard et fils, Paris, 1893. Knjižnica Državnog arhiva u Zadru, inv. br. 2897, sign. I.F.8, 1, 26 × 17,5 cm, dimenzija otiska 13,5 × 9 cm

Paul Pisani, La Dalmatie de 1797 à 1815, Alphonse Picard et fils, Paris, 1893. Bibliothèque des Archives d'Etat a Zadar, inv. br. 2897 cote. I.F.8

Vincenzo Dandolo

(Venecija, 26. ili 22. listopada 1758. – Varese, 15. prosinca 1819.),
 generalni providur Dalmacije

Rođeni Venecijanac i osviješteni frankofil, pristaša Napoleonovih ideja dolazi u Zadar 3. srpnja 1806. kada ga car imenuje generalnim providurom za pokrajinu Dalmaciju u sklopu Kraljevine Italije. Došavši u Zadar, okuplja oko sebe ugledne pojedince (B. Benincasa, G. Scopoli, P. Custodi) koji će mu pomoći na uspostavi i provedbi ideja Francuske revolucije u pokrajini. Istovremeno s njegovim dolaskom kao vojni zapovjednik imenovan je general Marmont te je tim činom uspostavljena civilna i vojna „dvojna uprava” sve do odlaska Vincenza Dandola iz Dalmacije 14. listopada 1809. kada su uspostavljene Ilirske provincije. Njegova je zasluga za niz provedenih reformi u upravi, pravosuđu, školstvu, poljoprivredi i gospodarstvu općenito, kao i na izgradnji cesta. Nakon napuštanja Zadra odlazi na svoje imanje kraj Varese gdje se bavi agronomijom koja mu je bila prva ljubav. Umro je u Vareseu 1819. Za njegova postignuća u Dalmaciji Napoleon mu je dodijelio plemićku titulu.



HR-DAZD-552 Grafička zbirka (16. – 20. st.), IV B/50, portret generala Henri-Gatiena Bertranda, litografija na papiru, veličina 13,5 × 20,7 cm

HR-DAZD-552 Collection graphique (XVI-XXème siècles), cote IV B/50, portrait du général Henri-Gatien Bertrand, lithographie sur papier, dimensions 13,5 × 20,7 cm

Henri-Gatien Bertrand

(Châteauroux, 22. ožujka 1773. – Châteauroux, 31. siječnja 1844.),
 general francuske vojske

Imenovan je generalnim guvernerom Ilirskih pokrajina nakon odlaska maršala Marmonta. Njegova je zadaća bila da Ilirske pokrajine ustroji u sustav carstva (provedba dekreta od 15. travnja 1811.). Stalni nedostatak financijskih sredstava odrazio se i na njegove poslove u pokrajini, osobito na ceste, što se vidi iz njegove učestale korespondencije s ministarstvima i traženja novčane pomoći radi dovršetka započetih izgradnja, osobito u okolici Dubrovnika. Uz odobrenje cara uspostavio je hrvatsku husarsku postrojbu (regimentu) na čelu s B. Pruèsom. Nakon Napoleonova pada odlazi s njim na Sv. Helenu gdje detaljno bilježi što se događa u Napoleonovu životu sve do njegove smrti 5. svibnja 1821. General Bertrand imenovan je izvršiteljem njegove oporuke. Vratio se u rodni Châteauroux 1822., a za vrijeme kralja Louis-Philippea rehabilitiran je i imenovan zapovjednikom četvrte legije. Godine 1840. prisustvuje polaganju Napoleonovih zemaljskih ostataka u grobnicu Les Invalides. Četiri godine kasnije, 31. siječnja 1844., umro je u rodnom

gradu, a njegovi posmrtni ostatci preneseni su u Dom invalida u Parizu. Njegova grobnica kao i grobnica generala Michela Duroca, također maršala dvora, nalazi se u Napoleonovoj kripti.

Jean-Louis Blanchard

(?, 2. studenoga 1774. – ?, 23. rujna 1863.),

glavni inženjer za Ilirske pokrajine

Kao glavni inženjer „Ponts et Chaussées” Ilirskih pokrajina dolazi u Ljubljani 1. travnja 1810. Zadatak mu je bio da nastavi izgradnju cesta, ne samo u Dalmaciji nego i na cijelom teritoriju tadašnjih Ilirskih pokrajina. Često je imao problema s osiguranjem potrebnih novčanih sredstava za izvedbene radove na cestama u Dalmaciji, što se vidi iz korespondencije s intendantima pokrajina i Ministarstvom za financije u Parizu. Godine 1813. napušta Ilirske provincije i odlazi u Pariz, gdje na zahtjev ministra unutarnjih poslova dostavlja izvještaj o izvršenim radovima u pokrajinama.

André-Christophe Crouzol de Chabrol

(Riom, 16. studenoga 1771. – Chabannes, 7. listopada 1836.),

generalni intendant Ilirskih pokrajina

Dolazi na mjesto Charles-Godefroya de Bellevillea 16. kolovoza 1811. i postaje glavni intendant sve do rujna 1813. kao posljednji generalni intendant Ilirskih pokrajina. Za svoga službovanja u Ljubljani bio je odgovoran za sve primjedbe i molbe koje se odnose na izgradnju cesta u provinciji; ako je smatrao da su važne, dostavlja ih ministarstvima u Parizu. Zalagao se za isušivanje močvara i kulturu uzgoja krumpira koja tada nije bila poznata u Dalmaciji. U kolovozu 1813. vlada pokrajina prelazi u Trst, a Chabrol uspijeva spasiti blagajnu i najvrjedniji dio arhiva Ilirskih pokrajina. Nakon pada Napoleona i njegova zatočenja na otoku Elbi Chabrol se priklanja rojalistima i Luju XVIII., što mu je omogućilo da nastavi uspješnu političku karijeru.

Francesco Zavoreo

(Venecija, 1749. – ?, 1822.), mletački, austrijski i francuski inženjer

Rođen u Veneciji od oca potpukovnika Nikole i majke Ruže Burato, iz stare plemićke šibenske obitelji čija genealogija seže u XV. st. Za vrijeme mletačke uprave u Dalmaciji imenovan je „generalnim direktorom javnih radova”. Zavoreu se pripisuje vodstvo izgradnje ceste Knin – Ostrovica – Bribir – Benkovac – Zemunik pa sve do Zadra. Od 1797. do 1799. pod njegovim se nadzorom gradi i cesta Ostrovica – Skradin, koja se konačno do 1802. spaja sa Šibenikom. Osim gradnje cesta Zavoreo je zaslužan i kao projektant i inženjer raznih javnih ustanova u Zadru što je pridonijelo potvrdi njegove kvalitete kao stručnjaka. Dolaskom

francuske uprave i generalnoga providura Dandola zadržan je na mjestu glavnoga inženjera za graditeljstvo pokrajine Dalmacije. Poznato je iz arhivskih izvora i literature da je Vincenzo Dandolo imao neizmjereno povjerenje u inženjera Zavorea te je rado prihvaćao sve njegove prijedloge koji su bili korisni za provinciju i koji su se odnosili ne samo na izgradnju cesta nego i općenito na dobrobit stanovništva i podizanje kvalitete života. Iz korespondencije s nadležnim tijelima u Zadru, Dubrovniku i Ljubljani vidi se da je Zavoreo primao pohvale za svoj rad od maršala Marmonta i glavnoga guvernera Ilirskih pokrajina Bertranda. Vrlo uspješnu karijeru okončao je nakon više od 40 godina službe u tri države. Umro je 1822., ali nažalost do danas nije poznato mjesto smrti, moguće u Veneciji ili Zadru.

Ivan Danilo

(Kaštel Stari, 1775. – ?) građevinski inženjer

Bio je jedan od inženjera na gradnji ceste iznad Makarske i Omiša na predjelu Biokova.

Pietro Pecota

(Zadar, 1789. – Zadar, 1846.), inženjer i arhitekt

Obitelj Pecota porijeklom je iz Radovina kraj Zadra. Zaslugom oca Giacomina (Jakova) školovao se u Zadru na zadarskom Liceju i u Parizu te stječe zvanje arhitekta inženjera. On i brat mu Vincenzo (koji je postigao vojnu karijeru u francuskim postrojbama) bili su odani frankofili. Pietro (Petar) postiže uspon na društvenoj ljestvici zahvaljujući providuru Vincenzu Dandolu koji ga zagovara za javnu službu u graditeljstvu, što mu je omogućilo da napravi blistavu karijeru od vježbenika do glavnoga inženjera za graditeljstvo u Dalmaciji i u doba austrijske vladavine. Njegove su zasluge kao inženjera na gradnji cesta od otoka Raba do Boke kotorske, izgradnja i arhitektonska izvedba više crkava po Dalmaciji, probijanje ceste preko Velebita, izgradnja mostova. U doba druge austrijske uprave završio je svoju uspješnu karijeru kao kotarski glavni inženjer za okrug Zadar. Niz je godina obnašao službu sudskoga vještaka za graditeljstvo. Nakon što je umirovljen, povlači se na svoje imanje u Tkon na otoku Pašmanu.

Lorenzo Vittelleschi

(Hvar, 1773. – ?), inženjer

O životu i radu Lorenza Vittelleschija malo je sačuvano pisanih zapisa sve do 1811. kada je stigao u Dubrovnik na izgradnju dionice Napoleonove ceste oko Dubrovnika i Stona. Radeći na području Dubrovnika i Boke kotorske, istaknuo se i kao restaurator i obnovitelj crkava, župnih i biskupskih dvorova, zgrada i samostana. Vittelleschi je bio jedan od

pokretača konzervatorske službe u Dubrovniku. Svojim je radom na gradnjama i adaptacijama kao i na konzervatorskim zahvatima obilježio, u razdoblju od dvadeset godina, početak moderne graditeljske i urbanističke obnove Dubrovnika. Bio je izvrstan crtač, akvarelist veduta, geodet te poznavatelj hidrografije i voda. Nakon pripojenja Dalmacije i Boke kotorske Austrijskom Carstvu ostao je odan novoj državi i u Dubrovniku živio kao inženjer sve do 1831. godine.

Pavao Tironi

(Zadar, ? – ?, 1757.), inženjer

Učenik Francesca Zavorea. U literaturi 1810. godine zabilježeno je da u odjelu za graditeljstvo i javne radove služi već 35 godina i da je njegovo djelovanje kao inženjera bilo na teritoriju zadarskoga okruga. U doba francuske uprave u Dalmaciji mijenjao je u Zadru glavnoga inženjera Francesca Zavorea za vrijeme njegova rada na drugim gradilištima (Dubrovnik, dolina Neretve itd.).

Hilaire-Julien-Félix de Baillardel Lareinty

(?, 1782. – ?, 12. veljače 1826.), intendant Dubrovnika, državni savjetnik

Dolazi na čelo uprave Dubrovnika 23. lipnja 1812. zamijenivši na tom mjestu Rouena des Malletsa. Napustio je Dubrovnik dva dana nakon što su se francuske vojne trupe povukle iz grada. Za svoga boravka u Dubrovniku vrlo agilno korespondira s upravom u Ljubljani i generalnim guvernerom Bertrandom tražeći stalnu novčanu potporu za nastavak izgradnje Napoleonove ceste oko Dubrovnika i prema Boki kotorskoj.

Alexandre Jean-Denis Rouen des Mallets

(Paris, 1779. – Paris, 1871.), intendant Dubrovnika i Kranjske

Početakom 1812. dolazi u Dubrovnik gdje je zamijenio dotadašnjega intendanta Giandomenica Garagnina. Kratko ostaje na toj dužnosti jer je već u travnju iste godine premješten u Ljubljani za intendanta Kranjske. Sve do pada Ilirskih pokrajina ostaje u Ljubljani i nakon sloma Napoleonova carstva povukao se iz javnoga života. U spisima francuske uprave u Dalmaciji HR-DAZD-73 sačuvana je korespondencija Rouen des Malletsa s generalnim guvernerom Ilirskih pokrajina Bertrandom koja se odnosi na izgradnju Napoleonove ceste u Dalmaciji.

Indications biographiques concernant les protagonistes

*responsables de la construction
des routes en Dalmatie sous
l'administration française
(1806 – 1813)*

Auguste-Frédéric-Louis, Viesse de Marmont

(Châtillon, 20 juillet 1774 - Venise, 2 mars 1852) maréchal de France sous l'Empire, Duc de Raguse

Agé de 32 ans, jouissant alors d'une renommée importante, ami proche de l'empereur Napoléon, ce dernier lui confie les affaires militaires dans la province de Dalmatie. Il demeure en Dalmatie de 1806 à 1809. C'est à cette période qu'il va se lancer dans la construction des routes. Les populations locales lui en seront reconnaissante et comme en témoigne le récit populaire: "Lorsque le Maréchal est monté à cheval, la construction des routes a commencé et, trois ans après, lorsqu'il est descendu de cheval les routes étaient terminées." Ses mémoires, relate son admiration pour les beautés naturelles de la Dalmatie. Il a traversé à cheval toute la province pour mieux connaître ses habitants et leurs coutumes. L'empereur lui a décerné le titre de Duc de Raguse (Dubrovnik) et le 1er mars 1808, après la victoire à Znam, il fut nommé maréchal de l'Empire. Il quitta la Dalmatie en 1809, et se rendit à Ljubljana où il fut nommé gouverneur général des Provinces Illyriennes jusqu'à la nomination du général Henri-Gatien Bertrand le 9 avril 1811. En 1813, il combattit sur les fronts en Allemagne, où il fut blessé. De retour à Paris, la défense de la ville lui fut confiée. Marmont, qui a perdu confiance en Napoléon depuis les campagnes d'Espagne et du Portugal, va entamer des pourparlers avec l'ennemi et va, à un moment crucial

pour Napoléon, démobiliser ses troupes, ce qui va accélérer la chute de l'empereur. Il demeure dans ses fonctions militaires en France jusqu'en 1830, Après la révolte de 1830 il émigre à l'étranger. Il passera le reste de sa vie à Vienne et à Venise. Marmont s'intéressait à l'ethnographie et collectionnait costumes traditionnels et armes anciennes. Les sources nous livrent qu'il était un amateur de vins et de liqueurs dalmates (notamment du Marasquin) et qu'il cultivait dans sa Bourgogne natale des cépages de vigne originaire de Dalmatie. Ces vignobles ont été cultivés jusqu'aux années trente du siècle dernier. Les Mémoires du duc de Raguse sont publiées en 1857. Après sa mort, son corps et ses effets personnels (portraits, médailles, uniformes militaires, bâton de maréchal, archives personnelles) furent transférés de Venise à Châtillon-sur-Seine, sa ville natale.

Vincenzo Dandolo

(Venise, les 26 ou 22 octobre 1758 - Varèse, le 15 décembre 1819), provéditeur général de la Dalmatie

Ce vénitien d'origine arrive à Zadar le 3 juillet 1806, francophile, adhérant aux idées de Napoléon, ce dernier le nomme provéditeur général de la province de Dalmatie. Ayant pour objectif la diffusion des idées de la Révolution française dans la province, il s'entoure de personnalités éminentes: B. Benincasa, G. Scopoli, P. Custodi. Son mérite réside dans la mise en œuvre des réformes dans l'administration, la justice, l'éducation, l'agriculture et l'économie en général. Après avoir quitté Zadar il retourne dans son domaine de Varese où il va se vouer à l'agronomie, sa passion. Il meurt à Varèse en 1819. Pour ses accomplissements en Dalmatie, Napoléon l'anoblit.

Henri-Gatien Bertrand

(Châteauroux, 22 mars 1773 - Châteauroux, 31 janvier 1844), général de l'armée française

Nommé gouverneur général des Provinces Illyriennes après le départ du maréchal Marmont, sa tâche sera la mise en œuvre du décret du 15 avril 1811. Le manque constant de ressources financières à notamment affecté ses entreprises dans les provinces, en particulier en ce qui concerne la construction des routes. Avec l'accord de l'empereur, il créa le 1er régiment de Hussards croate dirigé par le colonel Pruès. Il accompagnera l'Empereur en exil à Saint Hélène où il enregistrera les détails de la vie de Napoléon jusqu'à sa mort le 5 mai 1821. Le général Bertrand retournera dans sa ville natale de Châteauroux en 1822. Réhabilité par le roi Louis-Philippe, il fut nommé commandant de la quatrième légion. En 1840, il assiste au retour des cendres de Napoléon aux Invalides. En janvier 1844, il meurt dans sa ville natale. Son tombeau se trouve dans la crypte de Napoléon tout comme celui du maréchal du palais et Duc de Frioul, Michel Duroc.

Jean-Louis Blanchard

(?, 2 novembre 1774 - 23 septembre 1863), ingénieur en chef des Provinces Illyriennes

C'est en qualité d'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées des Provinces Illyriennes qu'il arrive à Ljubljana le 1er avril 1810. Son travail consistait à poursuivre la construction de routes, non seulement en Dalmatie, mais également sur tout le territoire des provinces. La correspondance qu'il a échangé avec les intendants des provinces et le ministère des Finances à Paris témoigne du mal qu'il s'est donné pour arriver à obtenir les fonds nécessaires pour les travaux en Dalmatie. En 1813, il quitte les Provinces Illyriennes pour se rendre à Paris, où il soumet un rapport sur les travaux exécutés dans les provinces à la demande du ministre de l'intérieur.

André-Christophe Crouzol de Chabrol

(Riom, 16 novembre 1771 - Chabannes, 7 octobre 1836), intendant général des Provinces Illyriennes

Il remplaça Charles-Godefroy de Belleville le 16 août 1811 au poste d'Intendant général des Provinces Illyriennes jusqu'en septembre 1813. Il sera le dernier Intendant général des Provinces Illyriennes. Durant son service à Ljubljana, il fut responsable de toutes les demandes relatives à la construction des routes dans les provinces. Il s'est efforcé de réaliser les travaux d'assèchement des marécages et d'introduire la culture de la pomme de terre, inconnue à l'époque, en Dalmatie. En août 1813, le gouvernement de la province se repliant à Trieste, Chabrol réussit à sauver la caisse et une partie des de l'administration. Après la chute de Napoléon, détenu sur l'île d'Elbe, Chabrol rejoint les royalistes et le roi Louis XVIII, ce qui lui permettra de poursuivre sa carrière politique.

Francesco Zavoreo

(Venise, 1749 - ?, 1822), ingénieur vénitien, autrichien et français

Né à Venise, ses parents sont Nikola Zavoreo (lieutenant-colonel) et Ruža Burato. Il est issu d'une ancienne famille patricienne de Šibenik. Sous l'administration vénitienne en Dalmatie, il fut nommé "directeur général des travaux publics". On lui attribue la construction de la route Knin - Ostrovica - Bribir - Benkovac - Zemunik jusqu'à Zadar, tout comme la route Ostrovica - Skradin qui fut finalement reliée à Šibenik en 1802. Outre la construction des routes, on lui attribue aussi la conception et la construction de divers bâtiments publics à Zadar, ce qui a contribué à sa renommée. Avec l'arrivée de l'administration française le provéditeur général Dandolo, le nomme ingénieur en chef chargé des travaux publics dans la province de Dalmatie. Les sources documentaires et les archives révèlent que Vincenzo Dandolo avait une grande confiance en Zavoreo et acceptait volontiers les suggestions de

ce dernier non seulement celles en rapport avec la construction des routes. La correspondance des intendances à Zadar, Dubrovnik et Ljubljana montre qu'il a fait l'objet de compliments pour le travail qu'il a accompli. Après plus de 40 ans de carrière au service de trois pays différents, il meurt en 1822.

Ivan Danilo

(*Kaštel Stari, 1775 - ?*) ingénieur

Il était l'un des ingénieurs qui a travaillé à la construction de la route au-dessus de Makarska et d'Omiš dans la région du mont Biokovo.

Pietro Pecota

(Zadar, 1789 - Zadar, 1846), ingénieur et architecte

La famille Pecota est originaire de Radovin près de Zadar. Son père Giacomo (Jakov) l'envoie étudier à Zadar et à Paris. Il obtient le titre d'ingénieur architecte. Pietro (Petar) et son frère Vincenzo (qui a mené une carrière militaire dans l'armée française) étaient de loyaux francophiles. Pietro progresse dans son ascension sociale grâce à Vincenzo Dandolo qui le destine au service des travaux publics. Ce dernier va lui permettre de faire une brillante carrière d'aspirant ingénieur. Il a participé à la construction des routes allant de l'île de Rab aux Bouches de Kotor. Il a aussi édifié plusieurs églises en Dalmatie, construit la route qui va traverser le mont Velebit. Sous la domination autrichienne, il poursuivra sa carrière d'ingénieur en chef du district de Zadar. Il se retire à la retraite dans son domaine à Tkon, sur l'île de Pašman.

Lorenzo Vittelleschi

(*Hvar, 1773 - ?*), ingénieur

Il existe peu de documents sur la vie et l'œuvre de Lorenzo Vittelleschi. 1811 est l'année de son arrivée à Dubrovnik sur le chantier de la route Napoléon. Il a travaillé essentiellement dans la région de Dubrovnik et des Bouches de Kotor. Vittelleschi s'est également distingué comme restaurateur d'églises, de bâtiments et de monastères. Vittelleschi est l'un des initiateurs du service de conservation de Dubrovnik. Ses travaux de construction et d'adaptation, ainsi que ses interventions de conservation des bâtiments ont marqué le début de la reconstruction architecturale urbaine et moderne de Dubrovnik. Il était un excellent dessinateur, aquarelliste. Après l'annexion de la Dalmatie et des Bouches de Kotor par l'Empire autrichien il sera fidèle au nouvel Etat et finira sa carrière d'ingénieur à Dubrovnik en 1831.

Pavao Tironi

(*Zadar, - ? 1757*), ingénieur

Elève de Francesco Zavoreo. On dispose de peu d'information sur cet ingénieur, il est mentionné qu'en 1810 il avait déjà 35 ans de carrière dans le service des travaux publics et que son activité d'ingénieur était essentiellement liée au district de Zadar. À l'époque de l'administration française en Dalmatie, il fut le remplaçant de l'ingénieur en chef de Zadar, Francesco Zavoreo lorsque ce dernier était appelé à travailler sur d'autres chantiers (Dubrovnik, vallée de la Neretva...).

Hilaire-Julien-Félix de Baillardel Lareinty

(*? 1782 - ? 12 février 1826*), intendant de la province de Dubrovnik, conseiller d'État

Il est arrivé à la tête de l'intendance de Dubrovnik le 23 juin 1812, en remplacement de Rouen des Mallets. Pendant son mandat à Dubrovnik, il a été très adroit, recherchant un soutien financier constant pour la poursuite de la route Napoléon de Dubrovnik aux Bouches de Kotor. Il a quitté Dubrovnik deux jours après le retrait des forces militaires françaises de la ville.

Alexandre Jean-Denis Rouen des Mallets

(*Paris, 1779 - Paris, 1871*), intendant de Dubrovnik et de la Carniole

Début 1812, il arrive à Dubrovnik pour remplacer l'ancien intendant Giandomenico Garagnin. Il reste très brièvement en fonction car, en avril de la même année, il est nommé à Ljubljana comme intendant de la Carniole. Il reste à Ljubljana jusqu'à la fin des Provinces Illyriennes. Après la chute de Napoléon, il se retire de la vie publique. Les archives de Zadar dans leur fonds HR-DAZD-73 conservent une partie de la correspondance de Rouen des Mallets avec le gouverneur général des Provinces Illyriennes Bertrand en référence à la construction de la route Napoléon.

Bibliografija / Bibliographie

1. Arbellot, Guy. Les problèmes de la route française à l'entrée du XIXe siècle, Histoire, Économie et Société, Vol. 9, No. 1, Les transports (1er trimestre 1990), str. 9-17
2. Baras, Frano. Ispisi iz *Archives Marmont* (Châtillon-sur-Seine). // *Grada i prilozi za povijest Dalmacije*. Split 17(2001.), str. 5-74.
3. Belamarić, Josip. Marmontova cesta na Biokovu poviše Brela, Turistička zajednica općine Brela, 2019.
4. Budicin, Biserka. Hrvatska i Francuska "Istra u vrijeme Napoleona (1805-1813)". Pazin: Državni arhiv, 2016.
5. Dalmacija za francuske uprave (1806.-1813.) = La Dalmatie sous l'administration Française (1806-1813): zbornik radova s međunarodnog znanstvenog skupa održanog od 18. do 19. rujna 2006. u Splitu = Actes du colloque scientifique international tenu à Split les 18 et 19 septembre 2006 / uredili, = sous la direction de Marko Trogrlić et de Josip Vrandečić. Split: Književni krug: Filozofski fakultet, Odsjek za povijest, 2011.
6. Feletar, Petar. Hrvatske povijesne ceste – Karolina, Jozefina i Lujzijana, Prometno-geografska studija o povezivanju kontinentalne i jadranske Hrvatske, Meridijani, Zagreb, 2015.
7. Fertil, Aurélie. Les Français et la mise en place d'un réseau routier dans les Provinces illyriennes, Les Provinces illyriennes dans l'Europe napoléonienne: 1809-1813 / sous la direction de Jacques-Olivier Boudon. Paris: SPM, 2015. (Collection de l'Institut Napoléon; 14), str. 182-197
8. Françoise Fichet-Poitrey, Jean Bureau, M. Kaufmann. Le corps des ponts et chaussées du génie civil à l'aménagement du territoire. [Rapport de recherche] 0159/82, Ministère de l'urbanisme et du logement/ Comité de la recherche et du développement en architecture (CORDA). 1982.
9. Grmek D. La pharmacie en Dalmatie sous Napoléon Ier. In: Revue d'histoire de la pharmacie, 53^e année, n°184, 1965.
10. Hrvati i Ilirske pokrajine: (1809.-1813.): zbornik radova s međunarodnoga znanstvenog skupa Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti prigodom dvjestote obljetnice proglašenja Ilirskih pokrajina, (Zagreb-Zadar, 1.-3. listopada 2009.) / urednik, rédacteur Franjo Šanjek. Zagreb: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, 2010.
11. Les Provinces illyriennes dans l'Europe napoléonienne : 1809-1813 / sous la direction de Jacques-Olivier Boudon. Paris: SPM, 2015. (Collection de l'Institut Napoléon ; 14).
12. Matutinović, Lujo. Ogled o Ilirskim provincijama i Crnoj Gori. Zagreb : Školska knjiga, 2009.
13. Mémoires du maréchal Marmont, duc de Raguse, de 1792 à 1841, Tome deuxième, troisième. Paris: Perrotin, 1857.
14. Napoléon dans l'Adriatique : Dictionnaire biographique des Provinces illyriennes / sous la direction de Alain Jecic; avec la collaboration de Peter Vodopivec et Josip Vrandečić. Paris: SPM, 2018. (Kronos; 98).
15. Napoleon i njegova uprava na istočnoj obali Jadrana i na području istočnih Alpa 1806-1814. Vodič kroz arhivsku građu / uredili, Josip Kolanović, Janez Šumrada ; predgovor Marie-Paule Arnauld; Hrvatski državni arhiv, Zagreb, 2005.
16. Pederin, Ivan. Napoleon i europske sile u borbi za Dalmaciju: (1797.-1813.). Zadar: Ograna Matice hrvatske, 2015.
17. Pisani, Paul. La Dalmatie de 1797 à 1815: épisode des conquêtes napoléoniennes. Paris: Alphonse Picard et Fils, 1893.