

ПРОБЛЕМИ УРБАНИСТИЧКОГ РАЗВОЈА (УЗ ПРИМЕР БЕОГРАДА)

Архитектура и урбанизам су нераскидиво везани уколико је архитектура већа, гушћа и у простору развијенија. Најмањи споменик тражи постамент и око њега остварен амбијент. Ту је почетак урбанизма. Они нису нешто супротно, или што је погрешно, да једно другом омета. Десило се да су једно и друго (архитектура и урбанизам) добили нове садржаје, који су се, због савремене сложености, удаљили од ранијих више ликовно-уметничких претензија, који су некада били моћни и примарни. Код нове архитектуре настале су магиструктуре, префабрикације, нове конструкције и широки репертоар нових разнородних материјала и огромна уграђена нова технологија. Тако су настали нови проблеми за решавање њихових међусобних естетских елемената, са далеко већим просторним димензијама.

Та сложена тема ни до данас није савладана, те доводи до лутања, конфузије и сукоба тако, да скоро сваких пет година, имамо промењену ситуацију. Што је данас добро, сутра је лоше. Долази до нове грешке, да се враћамо унатраг у реакцију, што је неприродно, као да еволуциони ток и кретање нису били засновани на неопходности, нужди и некој потреби. Разумљиво је, да уз нормални ток постоје застрањивања у димензијама, сувишни на-

пони, карикирања у облицима, хипертрофији елемената, чак и ликовном егзибиционизму, који се увек брани, користећи ауторство личним ставом. За посматраче, реакције су бројне. Чује се и улична критика из које често, спонтано, проговара извесна истина „колико један балкон има тона бетона“ или како је један објекат пун „мишићавае архитектуре“, а негде провирује субјективна жеља с мотивом „покажи колико знаш“. Поред трајних унутрашњих вредности, архитектура добија често пратеће „помодне декорације“. Некада или до јуче, тврдоглаво су се примењивале терасе, па се преко њих ишло и до „зигура“, а затим се све одједанпут окренуло крову или, боље рећи, сложеном кровишту и то ликовно пошто-пото. Супротстављање се образлаже више ликовном мотивацијом а не нечим другим. Сигурно је да једно и друго има своју примену, у право време и на правом месту, а процена и примена у сфери климе, географске позиције, тј. чистих физичких и рационалних фактора.

Урбанистичке анализе треба да буду свестране, интердисциплинарне, врло дубоке у смеру, што дуже временске прогнозе енергетике, саобраћаја, проблема воде, загађења, а не да ти елементи долазе као изненађење и то чешће накнадно. У урбанистичком деловању, наизменично се ишло

час напред, час натраг, гдекад се плашило од могућности које постоје, а гдекад се на њих није ни освртало у самозаљубивом скоку за нечим превеликим, што се није могло коректно остварити. И ово је један од извора стручних неспоразума који стручњаке непотребно дели, нарочито данас када су бројне информације свима доступне.

Десет година је прошло од Стокхолма, када се 115 земаља прихватило проблема очувања човекове околине. Велике студије о будућности објавили су Уједињене нације, Институт за праћење светског развоја, Међународни савез за очување природе и амерички Глобални извештај за 2000, где се констатује да ће свет бити све закрченији (чак се говори о демографској експлозији), загађенији, еколошки нестабилнији, осетљивији на поремећај. Упркос већој материјалној производњи, свет ће бити у много чему и сиромашнији. Загађивање изазвано отпадним водама је пропорционално анархичном повећању становништва око река (ту је наш Дунав) и доводи до развоја вируса и бактерија, а самим тим до обољења. Ово је упозорење и за наше Савско језеро, које, иако добро дошло, на путу је загађења и још скупљег одржавања (о чему се у почетку није довољно мислило). Велики међународни скупови посвећени овим проблемима нису још донели никакве резултате, иако техничка решења постоје. Уколико не дође до промене у практичној политици и уколико се не уграде моралне и политичке димензије, у институцијама и темпу технолошког напретка, настаће велико смањење површина под шумама, озбиљно погоршање обрадивог земљишта услед других намена, ерозије, салинизације. Очекују се неповољне концентрације хемикалија у ваздуху, регионалне оскудице у води, а због расипања и неравномерности у распореду, доћи ће до кризе енергије. Утврђено је да мере санирања двоструко више коштају, него превентивне мере на време спроведене. Иако ова предвиђања мрачније будућности за цео свет у целини не морају да буду тачна, данас се ове чињенице видљиво осећају у мањим регионалним срединама, а нарочито у великим градовима. Данас је навала села на градове, обрнуто постоје по-

крети за „повратак природи“ обојени антитехнолошки.

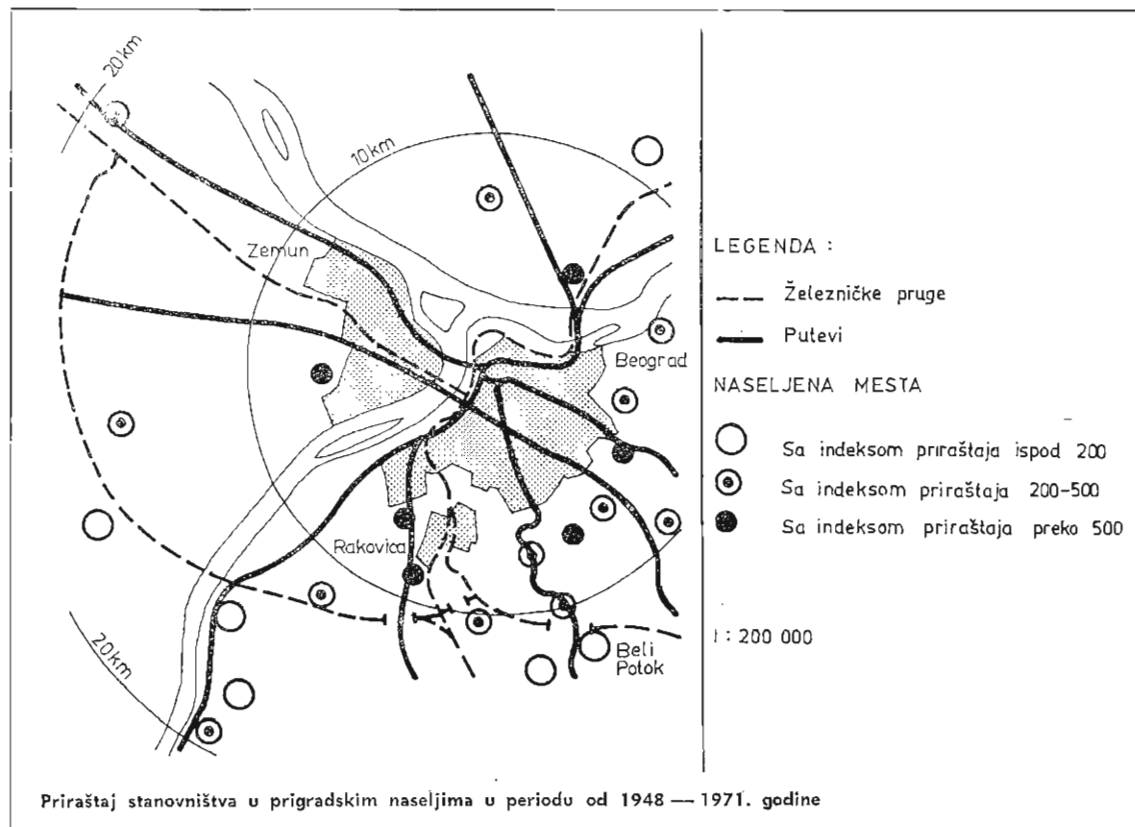
Велики градови-мегалополиси — сумњив су циљ. Нарочито ако брзо настају. Они не постају градови човекове среће, већ беде, прљавштине, са проблемима енергетике и воде, нерешеног транспорта, незапослености и скупог живота. Само један пример је Мексико. Град који је некад био чувен по изванредној чистоћи ваздуха, парковима и богатству пољопривредних производа. За педесет година од милион становника скочио је на 14 милиона, тако да је прешао, према стручним налазима, све толерантне за здравље прихватљиве границе. Границе сигурности превазиђене су за 5—6 пута. Атмосфера града затрована токсичким гасовима, довела је до потпуног уништења шума у околини, а с тим и до ерозије, тако да облаци прашине неометано засипају цео град. Власти су забринуте не само за физичко већ нарочито за психичко стање својих грађана, који мењају не само навике, већ у целини читав начин свога живота без своје жеље. Прешло је у изреку да „градови гутају људе“.

Интензивно настајивање Америке, није изабрало Њујорк као случајну прилазну позицију, већ као крајње географски идеално развијен облик: океан са две реке, полуострво и острво. Острво Менхетн представља највећу концентрацију људи на земљи, чаробан милионима својих житеља, али чији је смисао ипак недокучив. У подножју највиших и најлуксузнијих пословних грађевина, леже најоронулије сиротињске четврти. Богати Менхетн је био принуђен да се пење ка небу, јер ни у ком другом правцу није се могао развити. То је разлог његове физичке интересантности, али то не значи да у другим географским условима тако мора да буде (рецимо, у широј шумовитој околини Београда). У мегалополисима све теже функционисање, било да се ради о болницама, школама, игралиштима, претрпаним ауто-путевима, преоптерећеним мостовима, накнада је једино у осећању припадности козмополитском, односно моћном, где човек може стално доживети узбуђење, препуно света, где се мешају веселост и прљавштина. За узврат, грађанин мора да је толерантан, јер велики град мора бити толерантан, ради самоодржања, за његове ста-

новнике он је непроменљив, а за госте он је у сталној промени. За Њујорк је један његов писац иокрено рекао: „Никако да постигне равнотежу. Напетост се повећала, раздражљивост порасла. Нормалне фрустрације савременог живота овде су умножене и појачане — кроз град возач се суочи са толико препрека и непријатности да га то доводи на ивицу безумља. Возач је просто као у трансу — некој врсти грознице, неизбежног кретања теран

града треба да је дефинисана одређеним наменама без дивљих вакуума (код нас бројне ледине). Целовитост га чини лепим, угодним за живот, рационалним за одржавање.

Међутим, у новије време у Београду је у току лаички скупа тенденција дисперзије — разбацаних насеља: Сремчица, Вишњица, Калуђерица, Раковица и др. Запоседнута је површина за 10 милиона становника као да земљиште нема само по



Гравитација становништва и прираштај у зони полупречника 10 км и полупречника 20 км.
 Gravitation of inhabitants and growth in the zone of radius of 10 km and radius of 20 km.

од назад, прикљештен са свих страна, сламчица у воденом јазу.“ (Е. В. White).

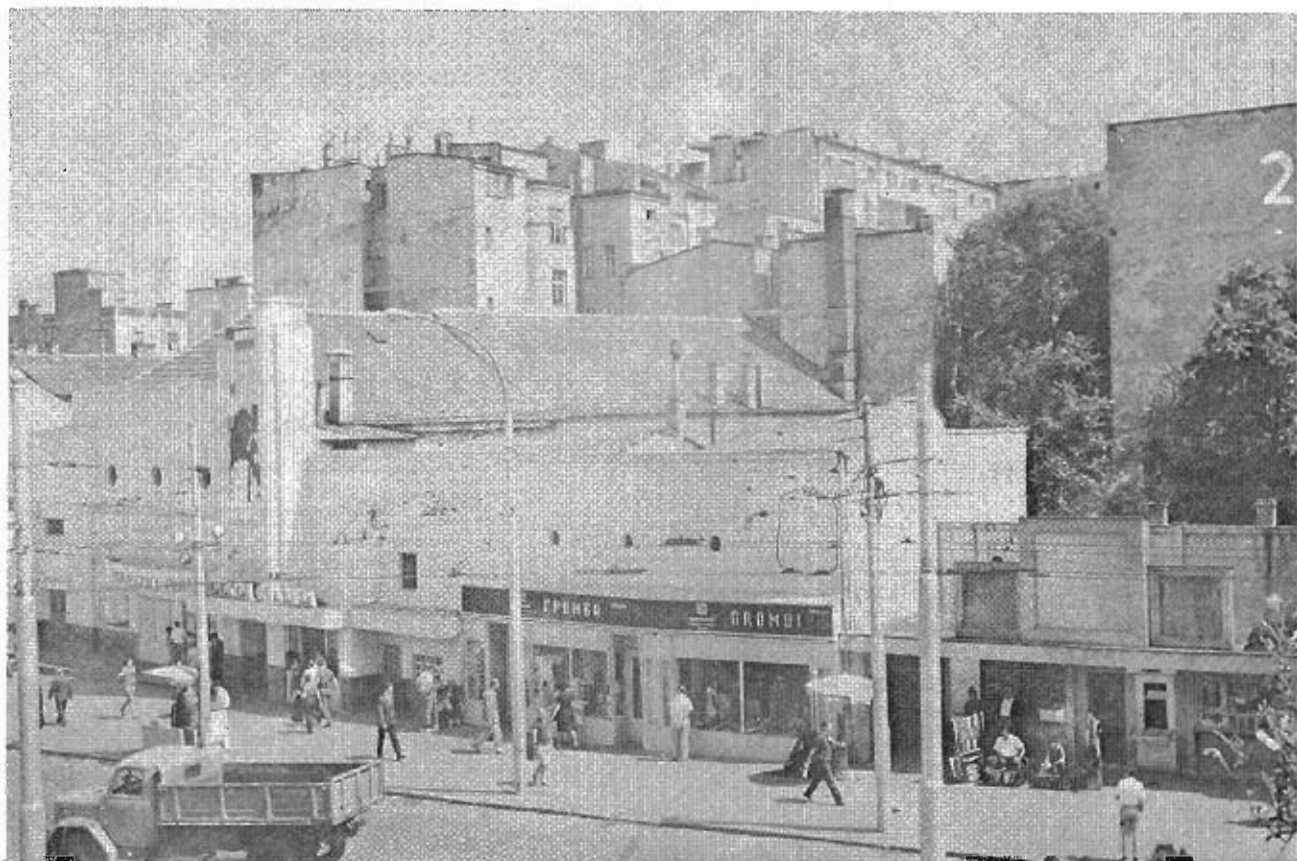
Град је био и биће организам, иако сложен ипак компактан, хомоген, целина разних функција, облика, материјала, не само савремености, већ и исписане прошлости и свих временских етапа. Цела површина

себи продуктивну вредност. У ствари, захваћене огромне површине остају ледине без комуналне намене, организације, опреме, обраде, употребе и контроле.

И Нови Београд је каснијом изградњом погрешно усмерен, не као директна веза између Београда и Земуна, који се непо-



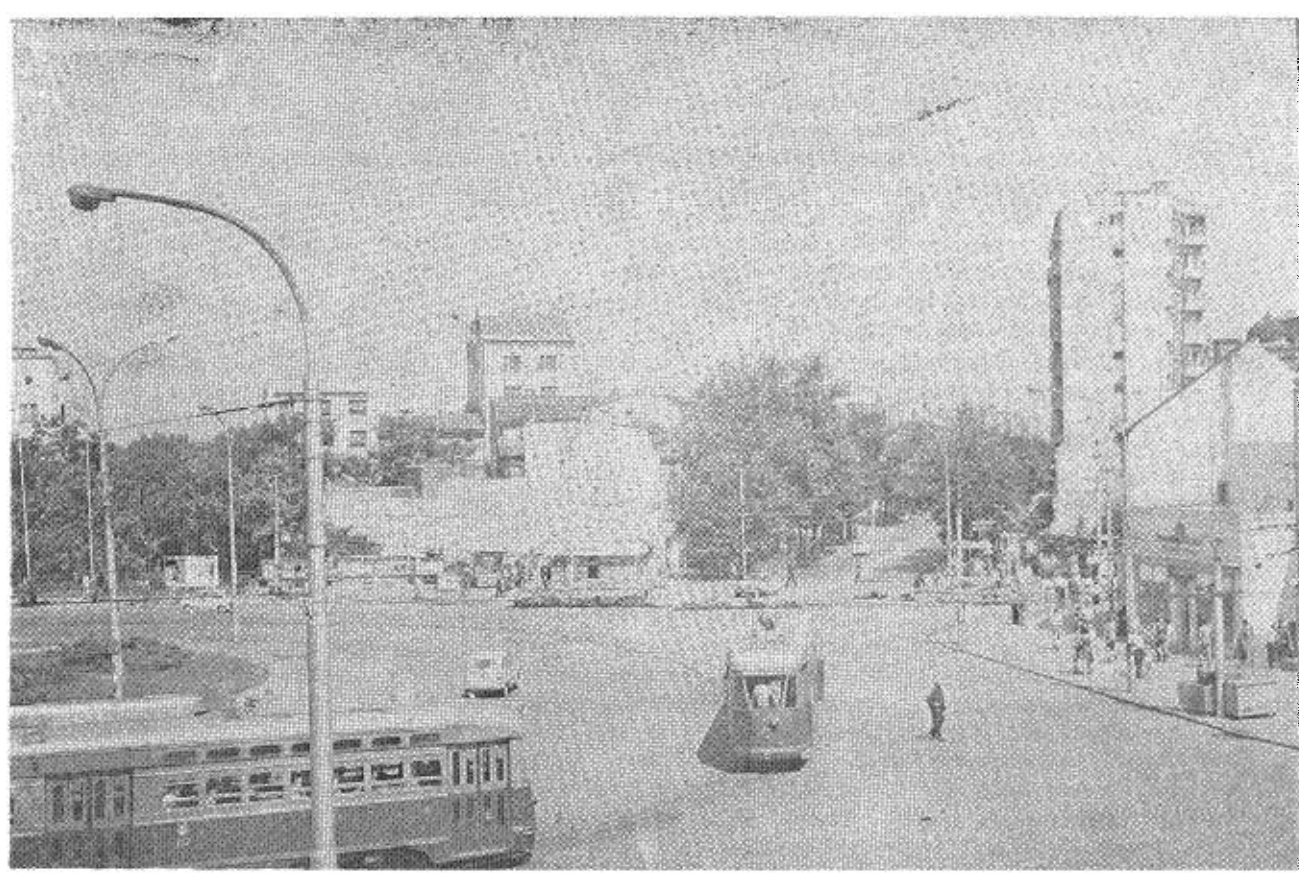
Трг Д. Туцовића — Славија, поглед на угао бул. ЈНА — ул. Св. Саве.
 Square of Dimitrije Tucović — Slaviја, view to the corner of Bulevar ЈНА and Sv. Sava Street



Трг Д. Т. — Славија, поглед на источну страну трга.
 Square of Dimitrije Tucović — Slaviја, view to the east side of the square

Три Д. Т. — Славија, поглед ка улици Маршала Тита.

Square of Dimitrije Tucović — Slavija, view to Maršala Tita Street.



Три Д. Т. — Славија, поглед ка улици Немањиној.

Square of Dimitrije Tucović — Slavija, view to Nemanjina Street.



средно уз ту осовину заснива, већ се истрагао као нови некакав засебан, одвојени град, па се та веза тешко остварује, пошто је побегао далеко уз Саву као што су блокови 70, 45 и 62. Значи одступило се од принципа урбанистичке хомогености, кад се град заснива на економским, рационалним принципима и окренуло се једном антиурбанистичком поступку.

Свака генерација додаје свој део једној целовитости (пример је Рим), која има свој дух и душу, историјски карактер, и коју треба дограђивати, а не да се један историјом нехомогени град даље развлачи. То уништава људске контакте, елиминише сусрете, не само дугим хоризонталним кретањима, ка тим самосталним острвима, већ и вертикалним до бројних етажа. У Београду се никад није водило рачуна да се приближи место становања радном месту, што је не само губитак времена, скупог саобраћаја, већ је то малтретирање становника. Сигурно да се овај проблем мора што пре решавати, како у интересу града, тако и у интересу становника. О томе су принуђени да стално говоре и муче се стручњаци за енергетику, путари, саобраћајци, људи из водовода и канализације, уместо да о томе на време воде бригу урбанисти и планери. Одавно је упозоравано да нагли пораст града, да пошто-пото буде велики, а што је често потхрањивала и штампа, тражећи милионске становнике, не води добру већ мучењу и великим бригама, великим социјалним разликама и ваљарском шаренилу. У свакој етапи живота једног града, битно је установити редослед и утврдити шта је приоритет за тај период живота насеља. Не избегавати разрешење текућих проблема неким атрактивним, али не целисходним мерама. Свако избегавање неминовно врши даље деформације на ткиву града, које се касније не могу отклонити, пошто град није једна тренутна декорација или сцена, већ тврдо уграђен систем трајних објеката, а њихово остварење је скупо (саобраћајнице, железница и сл.).

Одавно у урбанизму постоји мудрост: чувати се једностраног посматрања, олаког упоређења и брзоплетих судова. Сувише је наиван прилаз, ако се побрка жеља и стварност. Град се не ствара за неколико деценија а камоли година.

Град Бразилија, иако пројектована од најспособнијих стручњака, осећа се као град без историје, више географски појам, него људско насеље. Град је израз трајна времена, еволуције друштвеног уређења, различитих економских фаза. На изгледу града све се одсликава: прошлост, клима, друштвено уређење, делатности, успони и падови.

Онде где се у урбанизму и архитектури радило темељито, континуирано и нефорсирано, развијао се најкултурнији живот. Створени су најпријатнији градови, где се најпријатније живи и где никад није била тенденција да буде град већи него што треба. Сведоци смо да тих градова у Европи има пуно и да је то доминантан начин живљења европског становништва. Холандија, иако најгушће насељена, где се земља чак отима од мора, где се градови додирују, она се енергично бори да не добије мегалополис, већ да осигура свом становништву хумани начин егзистенције, са градовима искључиво од 1 милиона и нижако више, а са висином зграда од 2—7 спратова.

У архитектури и урбанизму више се говори и пише, него што се спроводе у живот утврђене хумане чињенице обраде приземне површине, контакта објекта са тлом и груписање објеката. Структура делатности и занимања корисника приземља, чини живот једне улице, а не деградирани станови испод вишеспратних стамбених зграда, где су станари у неравноправном положају према својим горњим суседима. Тај манир се упорно спроводи. Разумљиво да се ово не односи на ређи распоред нишеспратних зграда у зеленилу, али код густе насељености преко 500 становника по ха и у густом распореду вишеспратних зграда у градском ткиву овај принцип је мање одржив. Овај проблем намене је везан за новонастали покрет враћања улици, као једном изгубљеном квалитету и ишчезлом добру. Дискусије су гдекад и једностране. Не уважавају се настале околности, а с тим и грешке. Овај проблем није тако једноставан као што се мисли и како се њему прилази. Јер, стари квалитет није лако преточити у нови.

Карактер, клима, амбијент старе трговачке „пешачке улице“, спонтано се стварао деценијама и по којим столећем, а не

кроз неколико скромних поратних година, на раскршћу старе и савремене трговине, где доминирају самоуслуге и робне куће, где је тешко наћи одговарајућу архитектуру, у топлијем амбијенту, који мирише на временски седимент, устаљеност, спорији, темељнији ход времена, где реч нервозно не лети а усплахирени поглед убрзаног, задиханог пешака не стреми неком другом циљу. Таква је улица некад била. Осушена, да би се видело што више боја, шаренило облика, условно између ниских зграда, где се ентеријер и екстеријер сјединио, кад се чуло ударање часовника, топот коња, где се сусретало, упознавало, поздрављало и осмехивало.

Та хармонија оставила је велике трагове и тековине у предивним деловима неких градова, старих акрополиса, каснијих класичних тргова или новијих дугих потеза наизменичних амбијенталних доживљаја кроз монументе остварене просторне регулације, зеленила, тргова, сређених обала, украшених водених површина (Венеција, Фиренца, Брисел, Париз, Лењинград и др.). Данас, та се улица није повукла, већ угушила у сенци и мраку свих бетонских колоса, претећих кранова, наднетих спратова, типске монтажне архитектуре са неминовним конфекцијским деловањем. Истовремено, настала су два супротстављена човека, један ужурбан из облакодера, лифта и аутомобила, а други миран, шетач из пешачке масе. Старо је правило — све има своју меру, свему је мерило човек, а овде, у ствари, имамо два човека па изгледа и два мерила. Изгледа да немамо проблем улице, речено у једнини, као једног жељеног идеалног типа, рецепта, већ се данас може говорити о бројним врстама улица које се по намени, шти-мунгу и изгледу могу појавити. Да ли се о овоме у теорији и пракси савременог урбанизма довољно мислило или је ту још увек празнина.

Није ово само једини проблем. У данашњем веку великих сумњи, трагања, научних достигнућа, хиперпродукције, промакну и бројне грешке, нарочито у избору циљева када се одмерава, усмерава, формира и оживотворује град. Ничу контрасти сјаја, ужег центра а, са друге стране, настаје беда широке периферије, нарочито код неконтролисаног прекомерног на-

растања градова, без комуналија, са шумом безимених улица и нејасног саобраћаја. Још увек, и поред извесних напора, не обраћамо довољно пажње културно-историјским споменицима града, шире околине, рецимо у региону Дунава, од фрушкогорских споменика, преко новосадских, Смедерева, Голупца и Ђердапа. У контакту смо с великим светским туризмом, а за-постављамо и не негујемо оно што нам је на дохвату руке. Споро развијамо излетишта у ближој и даљој околини, која за један град треба да представљају један допунски систем те се, из недеље у недељу, становништво рекреира у пределима, који треба да представљају осетну промену амбијента у односу на стално место боравка (вегетација, соларни режим, ваздух и промена надморске висине). Популарност једног излетишта, поред природних одлика и интересантне садржине, условљена је и добром организацијом, где уређаји и објекти не смеју нарушити природни изглед излетничке средине.

Како стоји језгро града? Београд има једну „ахилову пету“ која се зове Славија. Сваке деценије организује се конкурс за дефинитивно урбанистичко решење и сваки такав конкурс не заврши се успехом. Па се човек пита — зашто? Није ли добро конкурс припремљен, или је грешка у подлогама, програму и распису. Није ли изабран довољно стручан жири, или је целу ствар решио неки председник, директор или нека банка? Могло се десити да је било и неких добрих радова, али они случајно нису уочени, већ је пресудила нека добра макета или интересантна графичка техника. Значи ли то да ниједан жири досада није био добар. Можда је од свега овога понешто и било, али је чињеница, да није израђена ниједна претходна комплетна дугорочна стручна урбанистичка студија — шта је, у ствари Славија. Чему она треба да служи и како треба да се урбанистички организује. Слична је „ла-стишцу“. Једни је растежу до грандиозног трга, а други сужавају на мали локални трг. Без стручно утврђене истине, разумљива су ова колебања. Београд је имао низ великих конкурса који су расписивани а нису успели (то је, изгледа, постало правило), углавном ради слабих хипертрофираних програма, а нису озбиљно и недо-

вољно стручно жирирани. Скоро је постало правило да жири уопште не редигује распис и програм. То је био случај с новом железничком станицом у Прокопу, музејом града, опером, да се не набраја, и с многим другима. Ту је и Славија, где један ужи, раније мање значајан, конкурс за једну неизграђену зграду, деформише услове целог трга за један општи југословенски конкурс.

Последњим конкурсом је дато једно такво урбанистичко-архитектонско решење, које је настало само као реакција на извесне раније токове урбанистичких предлога. Међутим, ни такво решење не одговара овом месту, чија функција, простор и површина имају сасвим другачију општеградску улогу. На том тргу први пут се спаја стари Београд на смену са будућим Савским амфитеатром без железничких постројења. То је место будућег општеградског центра Београда. Значи преко ње ће се спојити садањи стари, на смену, и будући нови. Не само да ће она служити као будућа веза, већ ће преко ње ићи дугогодишњи процес те трансформације. Ту су звездасти правци и краци у широко градско ткиво које се шири на све стране. То је пример динамичног трга, не само ради гравитације ка њему, већ далеко веће дистрибуције и транзита преко њега и то свих видова саобраћаја. Ту неће бити места за мирујући саобраћај, што је већ данашњи недостатак језгра старог Београда. У данашњим (неизграђеним) условима саобраћај није уопште решен, на Тргу се одвија хаотично, а будући ће бити још тежи. Та се улога не може избећи, а право решење мора да постоји. Те урбанистичке магле ће се и мимо нас уклонити. Кроз ово дуго време и сама Славија тврдоглаво се опире повременим помодним кројевима, чекајући праву меру.

Кад се ради више интуитивно а мање логично

Углавном се ишло интуитивним путем решавања, било да се ради о једном фрагменту — рејон, потез, трг, блок или града у целини. Пажња се више обраћала ликовним ефектима, а мање структуралним проблемима. У почетку, овај начин рада мо-

жда је могао да се разуме. Недостајале су подлоге, подаци, претходни елементи. Они који су радили, морали су и сами да уче. Непосредно после рата, европски урбанизам, с једне стране, ослањао се на предратно доба а, са друге, чинио је нове кораке, често и мање успеле.

У нас искуства и примера није било. Колико се могло, толико се и учинило, захваљујући ентузијазму прве генерације. Грешака није могло бити много, ни великих, јер су недовољна и мала средства ограничавала већу урбанистичку реализацију. Београд није уживао неку одговарајућу пажњу, као што је то био случај с неким другим градовима. Тај застој трајао је десетину година, а кроз то време гомилале су се хиљаде и хиљаде захтева за локацијама. Град је баш тада био најподеснији за правилну реконструкцију, ради мањих, лакших и оптималнијих интервенција. Тада се указала могућност репаврања и реализације свих видова саобраћаја, градског или железничког, а не да се железнички чвор решава и усваја тек 1972. године кад се град формирао, стабилизовао више спонтано него плански. Значи, пропуштена шанса и мимоиђен основни послат урбанизма — рад у право време.

У урбанизму су најопасније осцилације мишљења и деловања

Пример стручне несигурности је проблем метроа. Било да се ради о пројектовању или реализацији. Прво се о њему није говорило (а тад се у Европи много радило), затим се наслућивало, онда му се придао највећи значај и, најзад, његов се проблем опет полако повлачи у сенку. Стална колебања су била колико метро линија. Зашто се толико дуго одлучивало и развлачило. Да ли је уопште потребан метро?

Потребан је. Географски положај Београда је такав, да ће бити велики град, а с тим површински све закрченији, што је већ данас у старом већем делу града евидентно. Постојећа неподесна мрежа саобраћајница, убудуће ће бити још тежа, јер нисмо на време извршили реконструкцију. Метро, поред саобраћајне функције, има једну исто тако значајну улогу и то ради

елементарних изненађења, рата и сл. тако да га је само ради тих својстава применио један низ, чак мањих и мање значајних градова у Европи. Као најбрже, најмасовније средство, без обзира на климатске прилике најмање је осетљив на могуће разне поремећаје. Разуђеност београдског земљишта, специфичност рељефа полуострвског облика, не само да је наклоњена, већ инспирише његову примену. Споредно је колики ће број бити линија и у колико се етапа реализује, јер није нерационална ни само једна. Деценијама велики број градова егзистира или је егзистирао на једној метро линији, као Будимпешта, Рим, Атина и др., па им се то исплатило, изванредно служило и постало неопходно средство њиховим становницима. Линија испод густо насељеног слемена од Калемегдана до Бањице или Кумодража у дужини од 10 км углавном подземно, а делимично надземно, сигурно би ефикасно и брзо функционисала.

Супротно урбанистичким принципима, његовом пројектовању приступило се одвојено од железничког чвора, општег саобраћаја и градске целине, којој припада. Он се може пројектовати једино у чистој урбанистичкој организацији. Нелогично је да се ради пројекат Славије, а овлаш се спомиње метро, као нека улична реклама а, у ствари, Славија ће за метро сигурно бити главни чвор и централна станица.

Импровизација уместо система

Последњих година нарушава се и природни пејзаж, тај драгоцени капитал Београда, и то бетоноким баражима преко 50—60 м на најосетљивијим местима града и најквалитетнијем делу околине, која може служити изузетној архитектури општественог значаја или општеградске наме-

не или као постамент изузетним споменицима, а не масовној стамбеној изградњи, често конфекцијске архитектуре. Тако се деградира Кошутњак, Бањица, Звездара, Коњарник, Бежанијска коса и др. Зар је неопходно поред толиких неизграђених лебина, све висинске коте на побрђу Београда, без обзира на удаљеност од града, покрити стамбеним скоро „облакодерима“. Одавно, у прошлим вековима, када је урбанизам био у повоју, на тим позицијама стари Грци су остваривали своје акрополисе или доцније Париз своје тријумфалне капије, Сакркер, Пантеон и др.

Где је ту валоризација и заштита пејзажа-околине, која је требало да се утврди првих дана рада Урбанистичког завода. За то нису била потребна новчана средства или специјалистичка образовања. Однос према природи скоро код сваког човека је усађени дар. Ни до данас то није учињено, па кад се све, најзад, покрије, онда ће се испод „облакодера“ тражити где су некад били ти ћувици, хумке и лепо побрђе. Отварамо проблем који смо сами направили, проблем очувања човекове околине, а с њим и многих елемената шире традиционалне културе.

Град је ипак уоквирени простор, да не би рекли ограничен, у коме се спроводи предвиђени систем, који регулише услове живота, где се штите земља, вода и ваздух, а не једно анархично беспуђе (стамбени острва), јер у њему траје сталан процес да се троши и прља, али да се одржава и чисти као сваки организам. Тај процес може бити рационалан, али и врло скуп.

Урбанизам је систем, то је пројектовање једног сложеног процеса где се полази интуитивно, а завршава логично до уравнотеженог решења (хармоније), јер улазимо у нови свет који измиче нашем искуству.

PROBLEMS OF URBAN DEVELOPMENT (BELGRADE EXAMPLE)

Dr. arch. Branko Petričić

Architecture and city planning are tightly linked together if architectural creations are larger, denser and more developed in the space. This brought to new solutions, new design, enlarged spacial dimension and new aesthetics. This complexity has not been successfully overcome by now so that misunderstandings in the city planning result thereof. In architecture, beside inner values, modish elements also make their appearance. Stubbornly applicated terraces, which terminated in ziggurats disappeared and turned to the roof, moreover to a complicated one, frequently artistically »côte que côte«, although this problem belongs in the sphere of climate, geographical position, i.e. to physical and rational factors. Town planning actions sustained oscillations, sometimes there were fears of possibilities and sometimes there was selfsatisfaction with our accomplishments in something too huge, which was, however, less correctly materialized. Ten years elapsed from Stockholm and problems of preserving human environment. Comprehensive studies were published by the United Nations, Institute for Following World Development, International League for Preserving Nature and American global report for the year 2000, where there is a foreseeing that the world will be more jammed, polluted, economically more instable and more susceptible to disturbances, and in spite of larger production, the world will be poorer. This forecast need not be true, but the fact should not be disregarded that these effects are felt in smaller areas, but in particular in large towns.

These large towns — megalopolises — are dubious accomplishments if they grow fast. They bring more frequently misery than happiness. They impose problems of energetics, transport, water supply, unemployment, pollution (Mexico). A city is an organism, a compact entity of functions and forms, both of the present and the past, with defined faults, without spacial vacuums. In Belgrade there are tendencies of putting up more expensive dispersive settlements, which occupy a large area for almost 10 million inhabitants destroying, however, the productive ground.

There, where in architecture and city planning sound and continuous work without speed took place, the best cultural life and the most pleasant dwelling was attained, and where there was never any tendency for a city to grow larger than necessary. This is a dominant way of living of European population and the most frequent form of European towns, whose best example is seen in Holland.

The structure of the activity of those who occupy the ground floor forms the life of a street, not the degraded apartments under the buildings of many stories, where these dwellers are

in an inferior position with regard to their upper neighbors which is a frequent occurrence in urban practice but which causes stronger reactions in professional circles. This problem is linked to the newly created movement of returning to the street as to a lost quality and a disappeared good. Such was the street of long ago. Bathing in sun, full of colors, forms, where the exterior and interior merged in oneness, where people used to meet and say »hello« to each other. The character, climate and milieu of such a street were created for decenniums and century after century. Today this street has not retreated, but it has been choked in the shadow of concrete colossi with overbent stories and serial assembly architecture. At the same time two quite different men appear. One, hastening from the skyscraper, lift and car, and the other calm, emerging from the mass of pedestrians. There is an old rule which says that everything has its measure and man is a measure to everything. In fact, here we have two men. Each decennium a competition is organized with the purpose to solve the problem of Slavija, but without success, because previous complete studies have not been carried out. Some planners support the idea of a grandiose square, while the others give their voice for a small, local one. The latest competition was the reaction to previous suggestions. As to the function and importance in general, Slavija is a dynamic square with great gravitation towards it, but even greater distribution as transit over it. A drawback is that there is no place for vehicles in standstill. The beginning of the city planning in Belgrade took a more intuitive direction because there were no experience and model and possibilities for realization were small, so that some matters of vital importance had to be postponed for some more favorable time, as it is the case with the railway junction. In city planning oscillations of opinion and action are perilous. An example of professional lack of clearness is the planning of the subway, in which there were permanent hesitations as to how many lines the subway should have and whether the subway is necessary at all. It is certainly necessary. The position of Belgrade in relief and geographical sense is such that the subway would be the fastest mass means of conveyance not depending on climate conditions and being least touchy to various possible disturbances.

Improvisation often takes place instead of a system, which especially influences economic effects and rationality in maintaining settlements (energetics, traffic etc.). Belgrade occupies a vast area in which 10 million inhabitants can be housed, but its conception is based on a satellite principle as an archipelago of settlements, which resulted in long lines of communication and poor contact between the dom-

icile and work place, so that a larger number of vacuums was created without any use and communal control. Together with this occurrence mass residential building occupies the most beautiful relief positions disturbing natural landscape, which is the result of the fact that evaluation and protection of the landscape and outskirts have not been carried out in time and this situation has remained the same to the present day.

Nevertheless, the city is framed by the space, not to say confined by it, so that in it might be carried out a foreseen system, which would regulate conditions of life where the ground, water and air should be protected, not an anarchic pathless area.

City planning is a system, it is the projecting of a process, where the beginning is intuition and the end a logical balanced settlement — the harmony.

