

**ДВАДЕСЕТ  
ГОДИНА  
ПЛАНСКОГ  
РАСТА  
БЕОГРАДА**

Почело је то одмах после ослобођења земље, 1945. године. Београд је био у рушевинама. У одсеку за планско уређење Београда окупљала се група младих око архитеката М. Сомборског и Д. Јовановића, група која је била нестрпљива да реконструише и гради нови Београд. Група младих архитеката имала је више одушевљења и самопоуздања него искуства. Прве пробне необавезне скице рађене су 1945. у три ad hoc формиране групе на сугестију арх. Б. Максимовића, ондашњег повереника за грађевинарство ИНО Београда.

Почетком 1946. основан је Урбанистички институт Министарства грађевина Србије, чији је директор био арх. Никола Добровић, са првенственим задатком да решава урбанистички план Београда.

Првобитни састав Урбанистичког института, касније Завода планске комисије НР Србије био је: директор Никола Добровић, помоћник Милош Сомборски, касније други помоћник Драг. Јовановић, сарадници Р. Богојевић, Д. Маринковић, Н. Гавриловић, Јованка Јефтановић, Ружица Илић, В. Марковић, Ј. Кортус, С. Мандић, М. Маџура, Ј. Крунић, Б. Мирковић и О. Минић. Једном младом и претежно неискусном колективу тешко је било и приступити овако огромном и компликованом задатку. Али почетак је био добро усмерен. Као најкрупнији проблем указао се саобраћај и то железнички саобраћај, железнички чвор Београда.

Решење железничког чвора и положај путничке станице, једне једине, или већег броја, био је главни проблем урбанистичког плана. Од тога је зависила основна поставка плана. После много дискусија, које су се водиле у самом Заводу, али и између Завода и стручњака Министарства саобраћаја, као и после захтева и сугестије меродавних политичких фактора, урађена је једна идејна скица железничког саобраћаја Београда крајем 1947. године. Коначно решење усвојено је скоро десет година касније. Оно је задржало основне поставке прве скице, али у реализацији

овог обимног пројекта досада није учињено скоро ништа. Подигнут је, али се не користи, железнички мост код Остружнице.

Прва урбанистичка реализација, и то успешна, била је реконструкција коловоза Теразија, извршена 1947. године, којом су оне добиле широк, модеран коловоз који и данас, скоро у потпуности одговара потребама.

Друга интервенција у циљу реконструкције делова града била је неуспели покушај стварања новог трга, предвиђеног Трга Маркса и Енгелса и диспозиције зграде Синдиката на углу Булевару револуције и Моше Пијаде улице.

Урбанистички завод Београда радио је дуго под врло неповољним условима, у скученим, непогодним просторијама, са недовољно стручним кадром. У таквој ситуацији, Урбанистички завод Београда, којим је од 1946. руководио као директор арх. М. Сомборски, добио је задатак од Народног одбора града Београда да уради Генерални урбанистички план Београда у целини на основу дотадашњих студија и проучавања и расположиве, истина, веома оскудне, документације. Генерални урбанистички план садржавао је решење железничког саобраћаја, речног саобраћаја са путничким и теретним пристаништем, ваздушним пристаништем и системом колских међуградских и градских саобраћајница одговарајућих карактеристика. Генерални урбанистички план је био завршен 1949, коначно ревидиран и примљен од Скупштине НО Београда са мањим допунама 1950. године. Овај план дао је јасан програм будућег урбанистичког развоја града и решење свих битних питања развоја града. План је предвиђао величину града од милион становника, од чега 250.000 у Новом Београду, 100.000 у Земуну, 650.000 на простору садашњег Београда на десној обали Саве и на простору на левој обали Дунава (Крњача и делови Панчевачког рита).

Генерални план био је сигурна подлога даљег планирања града у развоју. Нису се појавиле у пракси корените потребе развоја поставки Генералног урбанистичког плана, а он је већ 15 година једина подлога планирања града. На сваки начин ово је предугачак рок и требало је досада бар два пута извршити ревизију и допуну плана, нарочито када се има у виду висока стопа пораста становништва. Данас Београд има са приградским насељима око 900.000 становника, на ужој територији преко 700.000, док је 1947. на истој територији било 367.000 становника.

Исправна је била оријентација Урбанистичког завода Београда на прелазак на терене леве обале Саве. На првим скицама још 1945, сарадници ондашње урбанистичке службе означили су подводне терене на левој обали Саве као језгро развоја будућег Београда. Директор Урбанистичког завода арх. Никола Добровић са много енергије и ауторитета залагао се за остварење идеје Новог Београда. Последица тога залагања је био избор терена на левој обали Саве за подизање првих значајних друштвених зграда нове Југославије и расписивање јавног конкурса 1947. године за зграде ЦК КПЈ, Председништва владе ФНРЈ и репрезентативног хотела, са урбанистичком директивном скицом будућег града по нахођењу сваког аутора. Расписивање овог конкурса било је од историјског значаја за будући развој Београда. Наравно, решење Новог Београда није се могло добити овим конкурсом где је урбанистичка скица била факултативна и необавезна. Али нека архитектонска решења су била успешна, па је решење председништва владе (арх. В. Поточњак, З. Нојман, Удрих) награђено првом наградом и усвојено за даљу разраду и извођење. И решење хотела (Кауларих, Хорват, Остроговић) награђено је првом наградом и по разрађеном пројекту почело је зидање.

План Новог Београда није постојао. Разумљиво је да се у тако кратком року није могао сагледати ни програмски, ни функционално, ни композиционо. Локација за зграду Председништва владе (доцније Савезно извршно веће) дата је на основу врло опште и сумарне процене просторних односа на левој обали, без икаквог урбанистичког програма. Замишљена је осовина која пресеца кривину дунавске обале и Ратно острво, а с друге стране под правим углом сече замишљену линију железничке пруге. Ова осовина, која пресеца неке замишљене линије, постала је композициона осовина будућег Новог Београда. На североисточном завршетку одређено је место за зграду СИВ-а, на супротном крају зграда железничке станице. Композиционо изједначавање најважније државне зграде, као што је СИВ, и железничке станице, постављањем на главну композициону осовину, као идеја је прилично застарело.

Грађење је почело следеће, 1948. године. Пошто је био урађен бетонски скелет и једне и друге грађевине, радови су били обустављени неколико година, јер је економски потенцијал земље био усмерен на изградњу објеката тешке индустрије. Радови су настављени неколико година касније, 1956, са знатно измењеним програмом због измене система државне управе због чега је и архитектура зграде доста промењена.

Може се сматрати да је план новог дела града на левој обали Саве започет конкурсом 1947. Тај конкурс имао је за циљ да се добију идејни пројекти, а тек узгред, необавезно, и скица решења насеља. Ипак, то је било испробавање и суочавање првих идеја. Урбанистички завод дао је две урбанистичке схеме: главно решење — радијално-концентричну схему и алтернативно решење — ортогоналну схему, две доста различите, чак и контрадикторне схеме. Алтернативно решење одликује се једноставношћу линија, упрошћеним железничким чвором и посебним хидротехничким решењем које се састоји у преграђивању рукавца Дунава, спајању Ратног острва превлакама са копном и стварањем вештачког језера уз Ратно острво.

Идејна урбанистичка решења целог Београда, а посебно Новог Београда, студирани су интензивно 1947. и 1948. године. Ове скице у размери 1 : 10.000 (у већој размери се није могло радити јер нису постојале геодетске подлоге за територију будућег Београда) биле су дате у времену од годину и нешто више и биле су предмет дискусија у Друштву архитеката. Године 1948. издвојена је посебна група за Нови Београд којом је руководио арх. Н. Добровић а пројектант-сарадник му је био арх. М. Маџура. Ова група је урадила нову идејну скицу у размери 1 : 5.000.

У фази израде генералног урбанистичког плана решавање Новог Београда поверено је било арх. Виду Врбанићу који се држао генералним планом усвојене ортогоналне саобраћајне мреже за три градска колска моста преко Саве. Ново решење значило је неки напредак у односу на она два претходна али је стара концепција задржана у пластичној композицији само је нешто боље простудирани и разрађена<sup>1</sup>. Упадљиво је постављање два предимензионирана слободна поплочана простора у централном делу. Хидротехничко решење ушћа Саве у Дунав није посебно решавано већ је остављена непромењена ситуација.

Нешто касније, 1952, радио је арх. Мандић нову студију Новог Београда по једној оригиналној концепцији посебних језгра, од којих је свако имало по један врло високи објекат окружен групацијом знатно нижих зграда. Ова студија није даље разрађивана. И С. Мандић не прихвата хидротехничко решење око Ратног острва и ушћа Саве у Дунав, иако је

<sup>1</sup> Решење је објављено у публикацији: Београд, Урбанистички план 1950, издање НО Београда.

то решење коначно прихваћено Генералним урбанистичким планом 1950. Он је сматрао да се тиме битно мења пејзаж карактеристичан за Београд, а у решавање стабилизације тог сектора Дунава није се упуштао.

Баш питање регулисања овог необрађеног сектора око Ратног острва било је више година спорно. Још у почетку рада у Урбанистичком заводу 1946. добио сам задатак да дам идејну обраду регулације речних обала и диспозицију речних пристаништа. Тада сам дошао у контакт са инж. Миладином Пећинаром који ми је указао на предности преграђивања рукавца између Ратног острва и копна у погледу пловног пута, регулације тока и извођења канализације. Међутим, мене су у том решењу одушевљавале неке нове могућности пејзажног обликовања, затим рекреације, купања у вештачком језеру са бистром, незагађеном водом. Истина је да се овим решењем јако мења природна слика ушћа Саве у Дунав. Али ако погледамо старе гравире Београда од пре 250 или 200 година, видећемо како се изглед ушћа са острвима (било их је неколико на месту каснијег великог Ратног острва) јако мењао што показује вековну нестабилност овог сектора. Уместо такве ситуације, добија се култивисани пејзаж вештачког језера од 118 ha површине са бистром и стабилизованом водом. Нисам успео да за ову идеју привучем пажњу директора арх. Добровића ни касније, управника арх. Стојановића а ни свих колега сарадника. Ова идеја је прихваћена приликом ревизије и допуне генералног урбанистичког плана 1950. Ипак, досада никакве мере за остварење овог решења нису још предузете.

Изградња Новог Београда била је нешто успорена. Изградња великих друштвених објеката била је тренутно обустављена у време крајње концентрације напора земље на довршењу кључних објеката тешке индустрије. Ипак су од 1949. до 1953. грађени започети стамбени објекти под Бежанијском косом на Тошином бунару, Студентски град и „микрорејон I и II”. Студентски град, започет првобитно 1948. као стамбено насеље, по пројекту арх. В. Врбанића, адаптиран је за студентске домове. То је доста интересантна просторна композиција са коректном архитектуром, мада са слабом реализацијом. „Микрорејони I и II”, постављени по недовољно простудираној и стереотипној урбанистичкој диспозицији и по својој архитектури (коју је пројектовало више архитеката) и по извођачкој техници и завршним радовима, указују на слабости карактеристичне за тај период.

Али Нови Београд је највећа шанса развоја града у будућности, могућност коју је ретко који град имао или ће је имати. Уза сву топографску и хидрографску разноликост и богатство, Београду се пружа могућност коју даје овај неизграђени терен омеђен са две велике реке и одсеком Бежанијске косе. Велика шанса и још већа одговорност. Чини ми се да је овај осећај одговорности пред једним великим задатком, уз остале тешкоће финансијске и техничке, био разлог релативно дужег застоја у изградњи.

Али снажан притисак развоја града, притисак потреба у стамбеном простору и у значајним друштвеним зградама, захтевао је обнову пројектантских студија Новог Београда. После извесних персоналних промена у Урбанистичком заводу, за директора је постављен 1955. арх. Бранко Петричић, професор Шумарског факултета. Арх. Петричић се лично прихватио студија новог плана Новог Београда на основу веома велике документације раније извршених студија. Петричић је задржао основна решења Генералног плана, ортогонални систем саобраћајница са положајем колских мостова на Сави. Поред новог моста, изграђеног 1956. године, предвиђају се

<sup>2</sup> Објављено у „Преглед архитектуре” бр. 4—5, Београд, 1956.

још два или три. Нова ортогонална схема саобраћајница образовала је квадратне суперблокове димензија 400 x 400 m у којима су размештене стамбене зграде са обавезним друштвеним објектима и спортским и рекреативним површинама.

После дискусија и разматрања у комисијама Урбанистичког завода решење је прихваћено 1957. године.

По новој урбанистичкој схеми почело је одмах да се гради експериментално насеље са зградама два архитектонска типа: стамбена кула са 12 спратова и подужни тракт са 8 спратова, по пројектима арх. Петричића, и са преднапрегнутим армиранобетонским конструкцијама инг. Б. Жежеља. 1958. године расписан је јавни конкурс за урбанистичко решење централног дела према згради СИВ која је тада била у фази завршавања. Додељене су две прве награде, а од награђених аутора је изабрана група пројектаната којима је руководио арх. У. Мартиновић. Пројектантска група: У. Мартиновић, М. Главички, Л. Ленарчић, Д. Миленковић и М. Митић урадила је урбанистичко решење централног дела које се одликује тиме што оставља у осовини појас у ширини од 400 m намењен јавним објектима, културним институцијама, атрактивним локалима, продавницама финије робе, позориштима, биоскопима, хотелима и сл. Овај појас протеже се све до станичног трга. Задржан је ритам главних саобраћајница као у плану из 1957. са међуразмаком од 400 m али је измењен облик квадратних блокова, па је усвојена пропорција блокова 600 x 400 m којих има шест (3 појаса по 2). У оквирима оваквих супер-блокова смештене су стамбене заједнице са пуним програмом пратећих друштвених објеката. Један део зграда ове стамбене јединице према згради СИВ већ је завршен. У односу на раније пројектоване и раније изведене делове Новог Београда ово је свакако напредак, плод веће простудираности. Ипак, не би се могло тврдити да је са овим решењем учињен нарочито велики корак напред.

Један нови део Новог Београда почеће скоро да се гради. Недавно је одржан општи југословенски конкурс за урбанистичко решење дела између села Бежаније и Саве, према Ади Циганлији. Ово насеље које треба да прими 35.000 становника у 4 стамбене заједнице, са пространим друштвеним центром, унеће неке нове функционалне и композиционе елементе. Сада ће први пут стамбене зграде бити у контакту са реком, куће ће моћи да се огледају у води. Рејонски центар избија на реку код Аде Међице, са погледом на Аду Циганлију, Сајмиште, Баново брдо и Жарковачку падину. Биће то новост за Београд, трг који избија на реку, на водену површину. Естетске могућности уређења оваквог трга су велике.

Конкурсним условима је дата препорука или захтев да претежна висина зграда не прелази 4 спрата. То је свакако последица досадашње презасићености Новог Београда високим солитерима. Вероватно последица искуства са високим зградама које су у пракси показале низ недостатака, а нису доказале ни брзину ни економичност грађења. Површно и непроучено тврђење да су само стамбене зграде преко десет спратова модерне и зграде нашег доба већ губи ауторитет. Ниже зграде у Новом Београду унеће освежење и разноврсност у композицију.

Тешко је говорити о насељу Новог Београда у целини јер оно није још завршено. Ипак, општи утисак је доста повољан, осећа се да је то део модерног великог града. Питање је само да ли нас неће развој модерног саобраћаја претећи. Да ли кроз двадесетак година неће бити већ неправљивих ограничења? Ми се и данас поносимо ширином Улица кнеза Милоша и Булевара револуције трасираним пре више од сто година и жалимо што тако није поступљено и са Крагујевачким путем (доцније Улица краља Милана а садашња Улица маршала Тита). Градови Brasília i Chan-

digarh, ти прототипови градова будућности, припремили су се за саобраћај будућих деценија. У Новом Београду, подизаном на насутом терену, проблем је како избећи укрштање саобраћајница у нивоу, што је главни захтев модерног брзог саобраћаја. Овај проблем није студирани симултано са осталим елементима плана. Коначно решење је остављено за касније јер су саобраћајни објекти ове врсте (подвожњаци, надвожњаци, саобраћајне петље) веома скупи а за сада се може саобраћати и без њих. Само интензитет саобраћаја и у Београду рапидно расте и неће се дуго чекати стање када ће моторни саобраћај под садашњим условима бити врло опасан и неефикасан.

Нови Београд је понос наше генерације, он се рађа и настаје пред нашим очима. Понекад смо нестрпљиви што не расте брже. Истина од 1948. до 1958. град је мало напредовао. Али није то нимало чудно — у питању је настајање једног новог, модерног града у економским и техничким условима који нам нису били нарочито наклоњени. Али последњих шест-седам година Нови Београд изненађујуће брзо расте и добија лик великог савременог града. То нас ипак спречава да видимо и његове недостатке. Иако је кратко време како се он изграђује, приметно је мешање две композиционе мисли — оне из 1957. и оне из 1959. Не може се говорити о оштром судару две концепције јер оне се битно не разликују, али разлике се ипак примећују и чине да се насеље не доживљава као потпуна целина. Добро је што се при обликовању бежало од униформности и што се тежило пластичној разноврсности али у тој разноврсности није достигнут степен усклађења и законитости пластичног контрапункта. У садашњем стадијуму изградње има се утисак немира и несрећености пластике. Преовлађују високи објекти-куле од 10—15 и више спратова, али при томе композициона функција и оправдање вертикале нису јасније дефинисани. Истина, ако упоредимо то са пластичном монотонијом стамбених насеља нових градова — Нове Москве, Нове Варшаве, Нове Хуте (код Кракова), Новог (Јужног) Загреба и многих других са преовлађујућом висином од 5 спратова, бићемо блажи у оцењивању недостатака Новог Београда.

Морамо бити свесни да је грађење нових градова за кратко време, за неколико година, појава најновијег времена. Плански градови имају тај недостатак што су производ церебралног склопа, у њима преовлађује рационална схема. Уколико је мање било времена да град прође кроз проверу животних захтева, да буде пропуштен кроз филтер животних супротности и антагонистичких захтева, утолико ће се више осећати сировост и неусклађеност града. Нови град, као и човек, пролази кроз „незахвалне” године дечаштва када дечак расте али није достигао доба зрелости, када је још незграпан, сви удови му још нису сразмерни, али одише младошћу и свежином. Нови Београд треба још да расте и да стари. Многи недостаци ће се изгубити или ублажити.

Вегетација може много да допринесе изгледу нових градова као што је овај, односно она му је неопходна да унесе природни, органски елемент у геометризиране, тврде волумене савремене архитектуре. Међутим, велика је тешкоћа одгајити високо зеленило на теренима створеним насипањем песком, који је врло добар у погледу стабилности и носивости али врло лош у погледу стварања хумусног слоја, неопходног за вегетацију. Слој који држи воду је на дубини од око 16 m и мало је биљака које могу тако дубоко да пусте корен. Сада се зеленило одржава скупим насипањем хумусне земље, која слабо држи воду и временом се губи у песку.

Али у целини Београд располаже богатом и разноврсном природном ситуацијом што је од најстаријих времена до данас увек истицано. Свака нова генерација сноси одговорност пред тим наслеђем, одговорност

како ће се према њему односити, како га сачувати, како његове вредности искористити. То наслеђе је претежно у природним вредностима, а мање у сведочанствима цивилизације и стварања прошлих генерација јер трагична је судбина Београда да је његова историја пролазила кроз стална подизања и затим уништавања тековина народа чија се судбина одигравала на овом простору.

Али никад не треба заборавити оно што је природа дала а што се врло лако може изгубити и покварити људским интервенцијама. Београд је град воде, постављен на саставу две велике пловне реке што је јединствен случај, бар у Европи. Ове реке раздвајају терене сасвим различитог карактера по њиховој пластици и начину постанка: Панонску равницу на североистоку и северозападу и брдовити терен на десним обалама Дунава и Саве, који је настао у виду језерских тераса при повлачењу Панонског мора. Карактеристике града на води нису досада у Београду довољно истакнуте што је досада често истицана констатација. Нећу понављати честе констатације да се Београд удаљио од обала река и да град, његове куће, треба довести до обала, да треба их постављати на градске кејове, пустити да се огледају у води. То досада није постигнуто чак ни у Новом Београду. Донекле је то постигнуто код Сајмишта чије се светлости рефлектују у водама Саве а биће постигнуто у будућности са хотелом „Југославија” (у довршавању) и са новом стамбеном зоном код села Бежаније. Не треба мислити да имамо довољно водених површина. Треба стварати и нове — вештачка језера, вештачке каскаде, фонтане и водоскоке. То, истина, треба да буде дугорочни програм јер су то доста скупи радови за које се у овом моменту не би могла одвојити средства.

Међутим, Београд има и других природних драгоцености које само треба умети искористити и умети сачувати од упропашћавања. То је, пре свега, природна пластика београдског простора, изразити хрбат између Дунава и Саве, на чијем је завршетку постављена тврђава, стрми одсеци према Сави, тзв. Савска падина, омеђена Косанчићевим венцем, Поп-Лукином и Космајском улицом. Затим низ истакнутих брежуљака као Велики Врачар („Звездара”), Лекино брдо, Вождовац, Дедињско, Топчидерско и Баново брдо. На жалост, нико се досада није бавио вајањем пластике Београда. Смишљеним стварањем његове силуете за шта је било и још има много услова. Визуре се изненада откривају а ретко су када искоришћаване, нити је тим драгоценим визурама подређено неко урбанистичко решење или архитектура неког објекта. Али се последњих година, кроз интензивнију изградњу архитектонских објеката, може констатовати упропашћавање пластике, банализирање његове силуете, уништавање драгоцених визура. Деградирање силуете града настаје рапидно од пре неколико година настајањем архитектонске моде високих објеката „солитера”, који су проглашени за симбол савремене архитектуре. Аргументи у прилог солитерима су урбанистички акценат, већа густина становања — штедња градског простора, рационалније и брже грабење. Ови аргументи нису досада егзактним путем доказани, а практични недостаци су видљиви на сваком кораку. Али овде није место за расправу о оправданости и рационалности високих објеката. Реч је била о деградирању градске силуете неразвијеним постављањем високих објеката. Подизање високог објекта у градском простору веома је одговорна ствар и треба да буде производ далекосежних студија опште пластике града, визура са разних тачака, од носа према постојећим зградама. Високи архитектонски објект, стамбена кула или пословни облакодер, могу бити драгоцени елементи обликовања градског простора, али само ако су произишли из студија ширег градског простора, ако су проучене могуће визуре и преклапања и пројекције новог



високог објекта на већ постојеће. Студенти су научили формулу „високи објекат је регулатор простора” и тога се држе и као млади архитекти, али обично ретко ко размишља о стварном значењу ове дефиниције. Када би се мало дубље размишљало о овом проблему, лако би се дошло до уверења да што се више гомилају ови „регулатори простора”, све више долази до његове дезорганизације и декомпозиције. „Солитери” ничу у Београду, па чак и у неким мањим градовима, зато што је то ефектан архитектонски тип који се релативно лако пројектује јер је већ разрађен и створен његов међународни стандард.

„Солитери” су знатно и непоправљиво наружили драгоцене брeжљуке тако типичне за Београд, Дедињско и Баново брдо. Не може бити правила ни норми у архитектонској композицији, али је искуство показало да архитектонске вертикале треба подизати у равници и у подножју а узвишена места крунисати положеним зградама. Тога схватања су били и многи архитекти како у прошлости тако и у нашем модерном добу.

---

*Oliver MINIC*

## VINGT ANS DU DÉVELOPPEMENT PLANIFIÉ DE LA VILLE DE BELGRADE

Dès la fin de la guerre, en 1945, le travail sur les plans d'urbanisme des villes en Serbie commence. D'abord pour les villes qui ont été sérieusement atteintes: Belgrade, Leskovac, Šabac Čačak, Smederevo etc. De jeunes spécialistes se sont chargés de ce travail quoique manquant d'expérience, parce que l'urbanisme d'avant guerre était à un niveau très bas. La formation en 1946 de l'Institut d'Urbanisme près du Ministère de la Construction Serbe (plus tard au sein de la Commission planifiée) sous la direction de l'architecte N. Dobrović, marque les débuts d'un travail sérieux sur l'aménagement et la reconstruction des villes en Serbie. La tâche la plus importante était la solution du noeud ferroviaire à Belgrade. Car c'est de cette solution que part le développement ultérieur de la ville. Une des premières interventions qui s'imposait était la reconstruction et la modernisation de la place de Terazije au centre de Belgrade. Quant au futur développement de la ville, qui poussait à un rythme inattendu, l'Institut d'urbanisme s'est orienté au début, avec l'appui des autorités compétentes de la ville et de la fédération, vers les terrains vagues de la rive gauche de la Sava. Dès 1947. par voie de concours public des projets de l'édifice de la Présidence du Conseil (aujourd'hui Conseil Exécutif fédéral), d'un hôtel représentatif et de l'immeuble du Comité Central du Parti Communiste sont demandés. Les participants au concours devaient également présenter une esquisse générale de cette nouvelle partie de Belgrade.

94

Rapidement les projets d'un Plan général d'aménagement du grand Belgrade ont été abordés prévoyant environ 1.000.000 habitants dans la ville dont 650.000 seraient sur la rive droite dans le vieux Belgrade et dans les nouvelles agglomérations longeant la rive gauche du Danube (les marais de Pančevo), 250.000



dans le Nouveau Belgrade et 100.000 à Zemun existant déjà mais élargi et reconstruit. Ce Plan général d'aménagement, terminé en 1950, élaboré dans des conditions défavorables d'une documentation incomplète et dans des conditions de travail matérielles difficiles, a quand même donné une orientation de base au développement de la ville. Ce plan a justifié ces prémisses au cours de ces derniers 15 ans.

Le Plan du Nouveau Belgrade a eu plusieurs versions depuis 1948 et jusqu'en 1959. Les esquisses et les projets ont été créés notamment en 1948—49—52, et leur auteurs principaux étaient les architectes N. Dobrović, V. Vrbanić, et S. Mandić. Les besoins d'élargissement de la ville par de nouveaux espaces pour les habitations se sont sérieusement fait sentir en 1959 et l'achèvement du pont sur la Sava a permis le passage sur sa rive gauche. L'architecte B. Petričić, nouveau directeur de l'Institut d'Urbanisme, élabore une nouvelle solution du Nouveau Belgrade en 1957, tout en restant dans le cadre du Plan Général. La schéma de Petričić consiste en blocs carrés de  $400 \times 400$  m. représentant des unités d'habitation organisés. Ce schéma a été adopté par le Conseil de l'Urbanisme, mais à condition que des parties plus importantes soient confiées par voie de concours. En 1958 un concours a eu lieu et le projet choisi a servi de base pour la réalisation de la zone centrale du Nouveau Belgrade, autour de l'édifice du C.E.F.

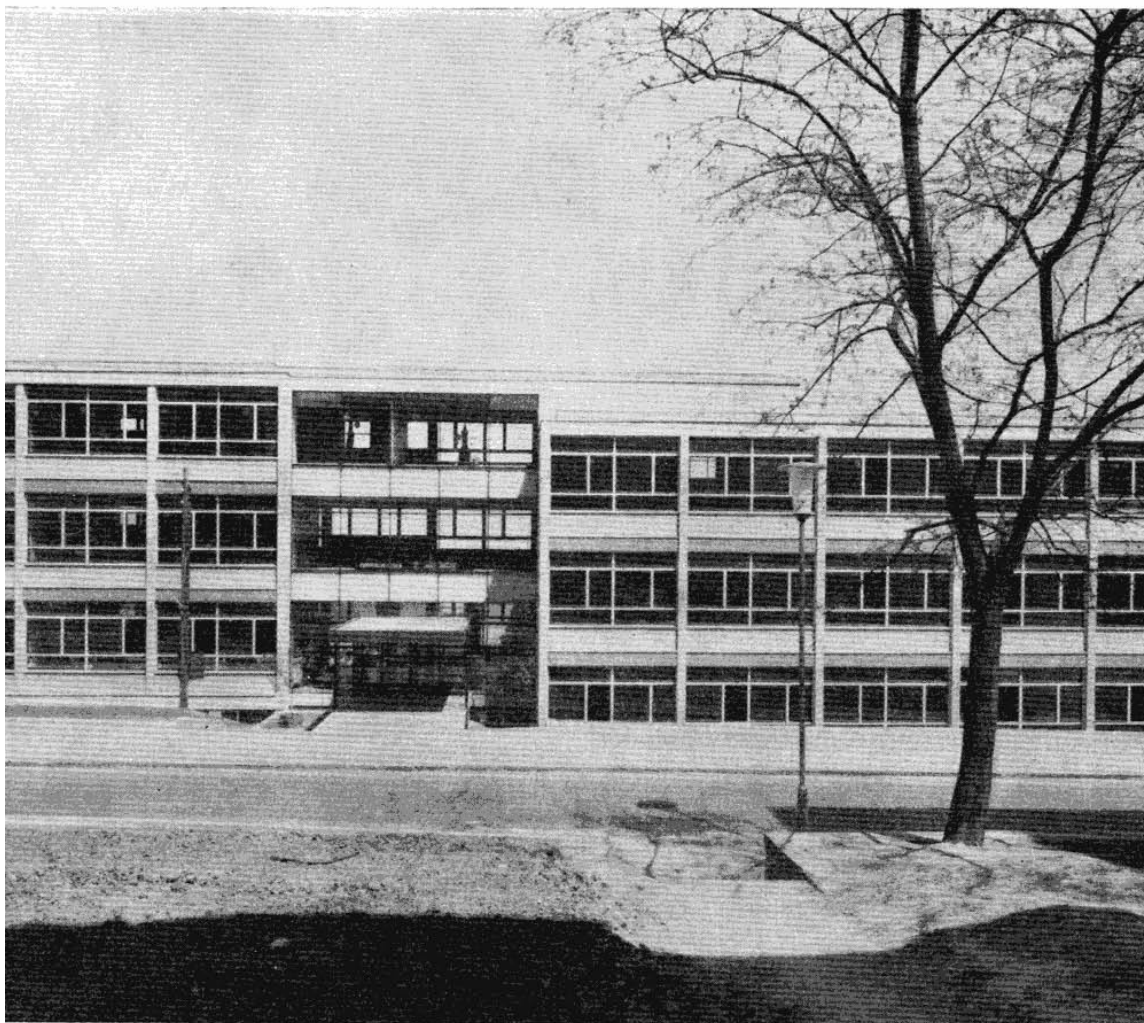
La construction de l'agglomération du Nouveau Belgrade a commencé d'après le plan de Petričić (l'agglomération expérimentale) et d'après le plan du gagnant du concours (la zone centrale). Bien que par leurs conceptions les deux solutions ne soient pas opposées, la différence est tout de même sensible diminuant l'impression d'une composition unie.

Une nouvelle partie sera construite vis à vis de l'île Ciganlija et de la Foire de Belgrade, sur la rive droite. Dans cette partie de la ville les immeubles viennent pour la première fois près de la rivière ce qui apportera un élément rafraichissant.

Le Nouveau Belgrade a rapidement en cours de sa construction pris la physionomie d'une ville moderne. Mais la ville est loin d'être terminée, donc sa physionomie n'est pas définitive. Elle a la beauté d'une ville récente et planifiée, mais elle en a aussi les défauts — l'inévitable uniformité et la rigidité des lignes.

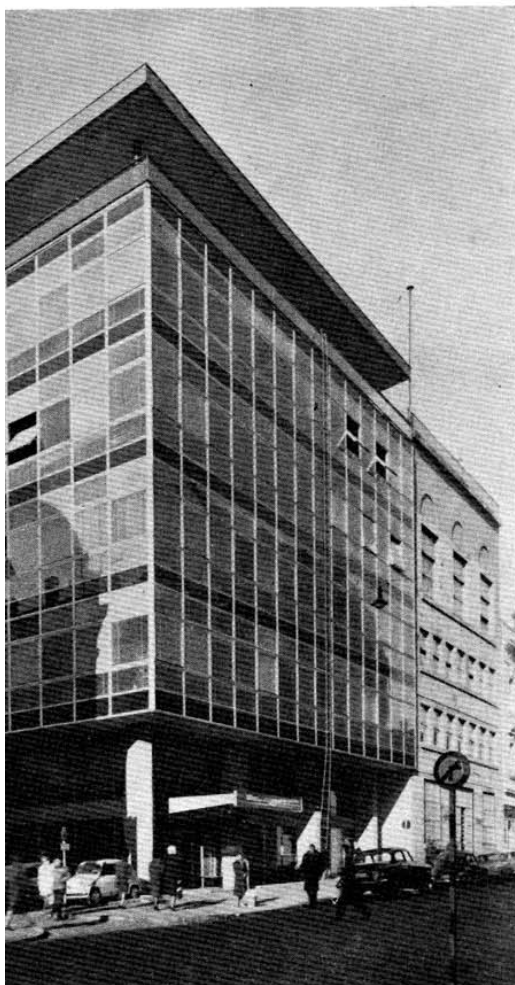
Les villes planifiées ont ces défauts parce qu'elles sont le produit des observations théoriques qui n'ont pas subi la vérification de la vie. A notre époque, des villes nouvelles s'élèvent rapidement répondant à l'exigence de la population accrue et de l'affluence en ville. Donc la ville nouvelle n'a pas le temps de passer par le filtre des exigences antagonistes de la vie.

Le Nouveau Belgrade doit pousser encore et il doit même vieillir. Tous ses défauts vont probablement s'atténuer en cours de ce processus ou bien ils disparaîtront complètement.



ОСМОГОДИШЊА ШКОЛА У НО-  
ВОМ НАСЕЉУ НА КАРАБУРМИ.  
ПРОЈЕКТАНТ АРХ. САИЧИЋ.

L'ECOLE PRIMAIRE DE HUIT ANS  
DANS LA NOUVELLE AGGLOMERA-  
TION A KARABURMA. ARCHITEC-  
TE SAICIC.



ЗГРАДА ЈУГОСЛОВЕНСКЕ БАНКЕ  
ЗА СПОЉНУ ТРГОВИНУ У УЛИ-  
ЦИ 7. ЈУЛА. ПРОЈЕКТАНТ АРХ.  
САМОЈЛОВ.

LA BANQUE YOUGOSLAVE POUR  
LE COMMERCE EXTERIEUR DANS  
LA RUE 7 JUILLET.  
ARCHITECTE SAMOJLOV.



РЕСТОРАН „УШБЕ“ НА САВСКОМ  
КЕЈУ НА НОВОМ БЕОГРАДУ. ПРО-  
ЈЕКТАНТ АРХ. МАКСИМОВИЋ.

LE RESTAURANT „USCE“ SUR LE  
NOUVEAU QUAI DANS LE NOVI  
BEOGRAD — ARCHITECTE  
MAKSIMOVIC.

