

ТРГ РЕПУБЛИКЕ КАО ИСТОРИЈСКИ ОКВИР СТАМБОЛ КАПИЈЕ

Разматрања поводом конкурса за уређење Трга Републике у Београду

Не би се могло рећи да ми не поштујемо своју историју, али је чињеница да се не можемо похвалити ни разумевањем нити чувањем историјских споменика. Београд пружа о томе безброј примера. Све до друге половине прошлога века, у Београду је било доста споменика трајне вредности који су затим порушени само зато, што се није ценио значај старих грађевина, па чак ни оних везаних за догађаје из наше новије историје. Стамбол капија би и данас била украс Београда, а могла би се прилагодити саобраћајним захтевима данашњице. Нажалост, она је срушена 1866 године, а већ после непуних десет година, иза тога заборавило се и место на коме је она била. „Многи само по имену знају“, — вели Сретен Поповић, „али не знају где је лежала Стамбол капија...“ и то правда тиме што „већа част учећа се на Великој школи младеж није из Београда, те о многим стварима и догађајима није имала прилике да чује и види“.¹

Несумњиво је то један од разлога, да многи његови грађани, који су се доселили из других крајева не знају о Београду ништа. Међутим, не може се оправдати систематско уништавање и самих трагова појединих значајнијих споменика, када се на њих наиђе. Тако су 1927 године, приликом калдрмисања Позоришног трга, откривени темељи Стамбол капије, али се нико није постарао да се темељи сниме, да би се по-

сле непуних сто година обистиниле речи Сретена Поповића: „А и како ће се наћи, кад на то нико не пази. И ако се такве рушевине темеља нађу, из њих се обично ископа потребан материјал и употреби за нову грађевину, па никоме ништа. Да се по рудери тог темеља сниме какав план и дозна отприлике шта је могло бити, то нико и не хаје нити мари“.²

То неинтересовање за остатке Стамбол капије довело нас је у положај да се пуних тридесет година решава питање регулације данашњег Трга Републике (1924—1954). Чудан облик трга није се могао објаснити, због чега су сви покушаји да се тргу да нови облик остали без резултата. По нашем мишљењу, то је резултат непознавања прошлости Београда. Један град је живо биће, које је вековима живело пре нас и живеће и после нас. Век једне генерације је веома кратак, да би на пречац могао избрисати урбанистичко наслеђе једнога града из прошлости. Град се стално прилагођава новим потребама и условима живота, али се те промене обављају веома споро и постепено. Због тога је потребно, да бисмо доминирали проблемима једнога града, да га пре свега упознамо и утврдимо законитост његовог развоја у прошлости, да бисмо из тога извукли закључке о смерницама његовог развоја у будућности. Врло често гледају се тегабе једнога града у правцу где их нема,

¹ Сретен Ј. Поповић, *Путовање по Новој Србији*, Београд 1950, 61—62.

² *Ibid.*, 95.

док праве узроке не видимо и на њих не утичемо, јер их не знамо.

Београд, нажалост, спада у ред градова, о којима се врло мало зна. Иако нам је његова бурна прошлост добро позната, мало се зна о последицама које су ти догађаји оставили на план и изглед града. За то проучавање још нема разумевања, а време истрошено за такво проучавање сматра се изгубљеним. Београд је, у том погледу, много заостао иза градова који су ту документацију давно средили и из ње извлаче корисне поуке. При томе, ситуација Београда је прилично замршена, он није имао миран развој. На ударцу многих освајача, он је често до темеља рушен и поново подизан. Међу разбацаним остацима из прошлости врло је тешко изводити шта је чије.

Последња турска окупација (1740—1867) није оставила значајних споменика, јер се турски феудални систем налазио у опадању. Београд је једва животарио баш у периоду који је у Европи обележен наглим успоном и развојем градова, као последица наглог развоја науке и технике. Још средином прошлога века Београд је био веома запуштен град у коме је после одласка Турака 1876 године требало предузети веома велике радове. Један странац који је прошао кроз Београд 1829 године вели: „Овакав какав је сад, Београд не налази на варош какве виђамо у цивилизованим земљама“.³

Седамдесетих година прошлога века приступило се уређењу турског дела званог „Варош у Шанцу“. За напуштена турска имања, српска се држава обавезала да исплати накнаду. Да би се створила средства за то требало је та имања продати, али је претходно требало регулисати тај део града. Регулациони план за тај део града израдио је Емил Јосимовић 1867 године.

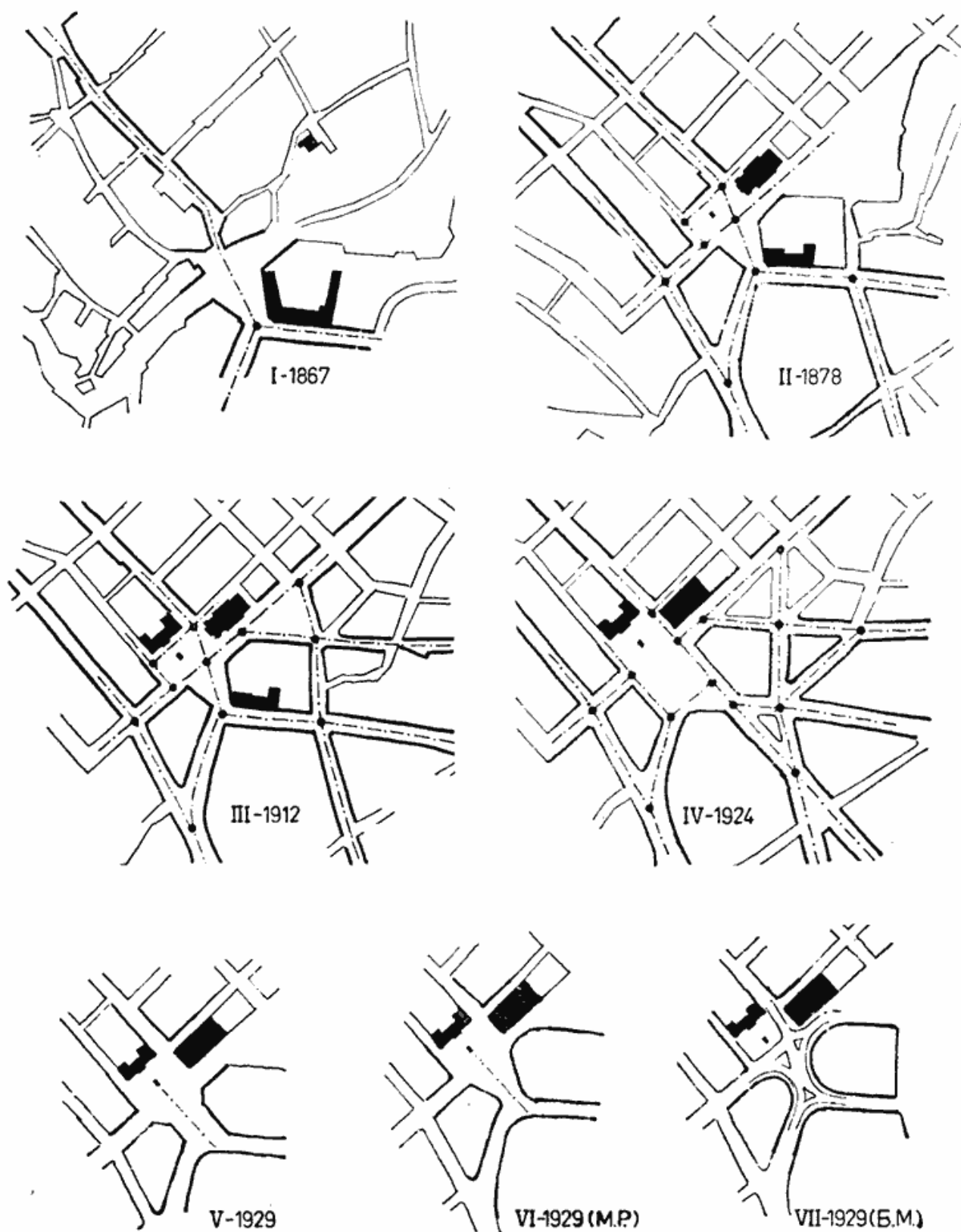
Ту почињу прве тегобе око регулације данашњег Трга Републике. Налазећи се на самоме шанцу, на граници

између новорегулисаног дела града и оног који се развијао дуж путева, који су водили ка градским капијама, облик трга добио је онај чудни облик који нисмо знали да објаснимо. Спајање та два дела града било би далеко лакше да је усвојен предлог Јосимовићев, да се шанца обради као широко шеталиште — булевар. Међутим, тај предлог није усвојен, шанца је затрпан и по њему трасиране улице а остатак земљишта поред њих парцелисан и распродат.

Године 1867 на томе месту још нема трга. Главна улица „Вароши у Шанцу“, Спахијска улица, данашња Васе Чарапића, пролазила је преко шанца и рачвала се у два правца, лево према Палилули, данашњом Македонском улицом, и десно Цариградском, данас Коларчевом улицом, према Теразијама (сл. I—I). Формирање трга почиње тек 1869 године, грађењем зграде Српског народног позоришта. До 1878 године, како се то види на Зарићевом плану Београда, трг је добио онај облик како га знамо до 1941 године (сл. I—II). На тргу доминира зграда Српског народног позоришта, јер су све остале зграде на тргу биле приземне, изузев зграде Илије Коларца на углу Македонске улице, која је имала спрат. Цела површина трга била је калдрмисана турском калдрмом, а тротоари су били изведени само поред кућа. Поред Васине, Македонске и Коларчеве улице у трг се уливају и нове: Доситејева, Позоришна, Обилићев венац и Чика Љубина улица. Тако обрађен трг је постао пролазан у свим правцима, што у оно време није сметало, јер саобраћаја није ни било. Иако се у трг уливало седам улица, главни саобраћајни правац био је Васина—Коларчева, којим је 1891 године проведена трамвајска линија са коњском вучом, која је после 1894 године замењена електричним трамвајем.

Године 1882 постављен је први споменик у Београду, Кнезу Михајлу, због чега је тај трг каткад називан Кнежев споменик или Позоришни трг, а 1901 године почело је грађење зграде Управе фондова у којој је данас Народни му-

³ Стари Београд, из путописа и мемоара, Београд 1951; Ото Дубислав Пирх, Путовање по Србији у касну јесен, 1829, 63.



Сл. 1 — I Шанац 1867 год.; II Позоришни трг 1878 год.; III Позоришни трг 1912 год.; IV Позоришни трг 1924 г.; V Позоришни трг 1929 год. — Коваљевски; VI Радовановић 1929 г.; VII Максимовић 1929 године

зеј. Тиме је, углавном, било завршено архитектонско уобличавање трга. Негде око 1912 године извршено је просецање улице Кнеза Милете, данашње Двадесетдеветог новембра, кроз блок између улица: Зетске, Македонске, Скардарске и Цетињске, у правцу позоришта. Тиме се саобраћај на тргу још више компликовао, иако је та веза у оно доба била оправдана, као веза центра града са једним изводним путем на дунавској падини према Вишњици (сл. 1—III).

После Првог светског рата, Београд је почео нагло да се бесплански шири, услед великог прилива новог становништва. Због тога се покрене питање новог регулационог плана који би требало да обухвати много шире подручје у једну целину. Године 1921 расписан је међународни конкурс. По завршеном конкурсном програму израђен је генерални план који је 1924 године и озаконен, у коме је поред осталог дато и решење за Позоришни трг (сл. 1—IV). Новим предлогом дата је идеја о везивању улице Васе Чарапића са Косовском улицом, чије се осовине налазе приближно у истом правцу. Овим решењем требало је са Позоришног трга, а Васином улицом чак и од Калемегдана, отворити визуру на цркву св. Марка. Очигледно је ово било чисто архитектонско решење које је одмах дошло у сукоб са реалним потребама и могућностима. Нови потез је тако незгодно секао Македонску и Дечанску улицу, да је у саобраћајном погледу наступила још већа збрка. Истим предлогом се предвиђало и продужење Дечанске улице низ дунавску падину све до улице Цара Душана. И овај потез, ма колико да је био потребан и добар није био реалан. По том предлогу саграђена је само једна зграда у Дечанској улици бр. 5, а затим се од целог тог решења одустало. Не само да сам трг није добио погодан облик, већ се у његовој непосредној околини добио читав низ троугластих површина, које је било врло тешко уобличити. Број сударних тачака, како на тргу, тако и у његовој околини, је сваким новим предлогом бивао све већи,

и повећавала се збрка у саобраћају. Од обичне чисте саобраћајне рачве настао је врло компликовани сплет саобраћајних праваца.

Због тога се опет враћа на неко простије решење. Одељак за регулацију, најзад, по предлогу арх. Коваљевског, износи 1929 године нови једноставнији предлог, али још увек са жељом да се тргу да правилан облик (сл. 1—V). Тим поводом дневна штампа отвара анкету, не би ли то помогло да се најзад то питање скине са дневног реда.

У листу *Време* од 26.IX.1929 године, арх. Радовановић износи да „тргови служе саобраћају и естетици града“. У вези са обликом он сматра да „дужа осовина трга треба да буде у правцу главне артерије“. На Позоришном тргу је тенденција кретања у правцу Васине улице — Југобанка, а не Позоришна улица — Кнез Михајлова. У погледу саобраћаја према улици Двадесетдеветог новембра он сматра да ће тај саобраћај бити увек мањи, и извлачи следеће конзеквенце за решење Позоришног трга:

1. Треба ради саобраћаја рашчистити теснац што чине угао Коларца и угао имања Београдске задруге.

2. Значи трг се већ мора протезати у правцу Споменик—Банка.

3. Трг се не може истовремено проширавати и у правцу Позоришна улица — Руски цар, јер би то, очигледно, била и естетска и саобраћајна бесмислица и, најзад, прави финансијски злочин.

Пројекту, који је предложила Општина београдска, арх. Радовановић замера непотребно проширење Позоришне улице на улазу у трг, јер „то не одговара једној саобраћајној потреби, а потенцира већ и онако непријатну перспективу на низбрдицу Позоришне улице и само отвара непотребно трг на штету целине. Износећи своју скицу (сл. 1—VI) даје следеће објашњење:

„Из ње се види да постоји осовина и да се ова протеже у правцу Споменик—Југословенска банка; да се трг перспективно сужава према Југословенској банци, што може да пружи леп ефекат да сам, држећи се само стриктно

потребне експропријације, уштедео Општини београдској око 1250 м²....“

На крају предлаже да се зграде на тргу пројектују као једна целина, тј. да се не дозволи појединачно пројектовање сваке зграде без обзира на околне.

По истом питању у *Политици* од 30.XII.1929 године изнео је своје гледиште и арх. Бранко Максимовић, који каже:

„У сваком случају важност раскршћа код Коларца може бити и биће из године у годину само већа, јер је то тачка у којој се концентрише саобраћај три најглавније артерије Београда. То је чињеница са којом се мора рачунати на првом месту, када је реч о решењу питања Позоришног трга“.

Арх. Радовановић замера предлогу Београдске општине што сужава део трга на месту левка од 75 м. на 40 м. јер тако смањена ширина тог дела „престаје бити целина са Позоришним тргом у архитектонском погледу“. За тај део арх. Максимовић каже да мора бити решаван једино с обзиром на потребе саобраћаја „јер је тај део био и остаће и даље само један важан тежак саобраћајни чвор и ништа више. А кад је тако, онда треба, на првом месту, пустити саобраћај да нас води у решавању читавог проблема“. У даљем излагању он сматра, да је предлог решаван више са архитектонског а мање са саобраћајног гледишта, и да архитектонско решење не сме да иде испред саобраћаја. Он сматра да се директивно треба држати следећег:

1. Ради што боље прегледности аутомобилског саобраћаја и правилније трасе трамвајских пруга у правцу Коларчева—Васина омогућити прелаз у кривинама великог радиуса.

2. Аутомобилски и колски саобраћај локализовати на одређене стазе.

3. Пешачки саобраћај обезбедити повећањем тротоарских ширина и увођењем заштитних острва, која ће служити и за боље локализовање колског саобраћаја, и

4. Свести на минимум експропријације приватних имања.

Објављена скица (сл. 1—VII) има само принципијелан карактер.

Питање регулације Позоришног трга остало је и даље отворено. О њему се и даље расправљало и оно се све више компликовало. Расписује се нови међународни конкурс за решење Теразија и Позоришног трга, 1937 године, који се исто тако завршио без неких видних резултата.⁴ А све то је последица непознавања прошлости града, о којој су странци још мање знали, па се није могло ни доћи до резултата.

Неколико бомби бачених 6 априла 1941 године пресекле су двадесетогодишњу дискусију. Стицајем прилика, пошто су све зграде на тргу биле савремене са земљом, створена је могућност да се изврши регулација трга по предлогу из 1924 године. Тада је настао данашњи облик трга, са којим нисмо задовољни, ни по облику основе ни по решењу саобраћаја. Шта би било да смо до тог закључка дошли после скупе експропријације, да бисмо добили то исто? Према томе у првим послератним годинама могао се извући закључак из два међународна конкурса (1921 и 1937) и многобројних разрада, да се Трг Републике може решити само у оквиру саобраћајног трга, при чему још увек има довољно простора и за кретање пешака, ако се та циркулација правилно одмери.

Идеја да се Трг Републике уреди као велики манифестациони простор искључиво за пешаке, појавила се тек после Другог светског рата, када су, заиста, на том простору често одржавани јавни скупови и манифестације. Предлог за такво решење дао је Урбанистички институт НРС 1946 године.⁵ Веома издуженог облика са дужом осовином у правцу од Кнез Михајлове према Дому ЈНА у површини од 18.000 м² нови манифестациони трг би могао да прими 100.000 људи (сл. 2—I). Тим предлогом

⁴ Београдске општинске новине бр. 4—6, Београд 1937, 324—340.

⁵ Обнова и изградња Београда, Урбанистички институт НРС, Београд 1946, 8—9.

се саобраћајни правац Васина—Коларчева укида и пребацује на улицу Браће Југовића, са следећим образложењем:

„Услед бомбардовања некадашњи Позоришни трг јако се раширио. Од палате Албаније до Дома Југословенске армије настало је огромно пространство које вапи за што хитнијим решењем. Било би некорисно обнављати овај део града верно по старом калупу не искористишћавајући нове урбанистичке могућности које су дате. И доиста, предпројекти који су извршени показују да има безброј начина да се овај сада потпуно изобличени трг, схвати као целина, јединствен урбанистички мотив, намењен одржавању народних манифестација. Овакво схватање проблема довело би неминовно до сузбијања саобраћаја, који је био пре рата овде концентрисан“.

Добија се утисак да је доминантна идеја у овом предлогу да треба „искористити прилику“ бомбардовањем изобличеног простора, који ни у ком случају не треба „оформити по старом калупу“ и наменити јавним скуповима, ма да се унапред зна да ће овакво решење довести „неминовно до сузбијања саобраћаја“. Интересантан је и закључак да за ово „има безброј решења“. Ако се овај предлог схвати само као идеја, коју је требало проверити, овакав став у 1946 години се могао начелно прихватити.

Загонетан облик Трга Републике почиње да се расветљава једним неочекиваним открићем. На дан 8 јуна 1949 године приликом оправке калдрме откривени су и снимљени темељи Стамбол капије.⁶ Када је тачан положај капије унет у данашњи и Јосимовићев катастарски план, констатовано је да се осовина онога левка на раскрсници Коларчеве и Македонске улице поклапа са осовином капије и моста испред ње (сл. 2—II). То левкасто проширење према капији остављено је када су грађене куће на терену, изван шанца да би се видни угао према капији што више

⁶ Драг. М. Јовановић, Стамбол капија у Београду, Старијар Н. С. III—IV/1952—1953, 191.

отворио. Како је изгледао простор око Стамбол капије описао је Милићевић овим речима: „...од уста Стамбол капије онамо к Теразији, пружио се дрвени мост, тридесет до четрдесет метара дугачак, управо донде где су данас врата Коларчеве пивнице.

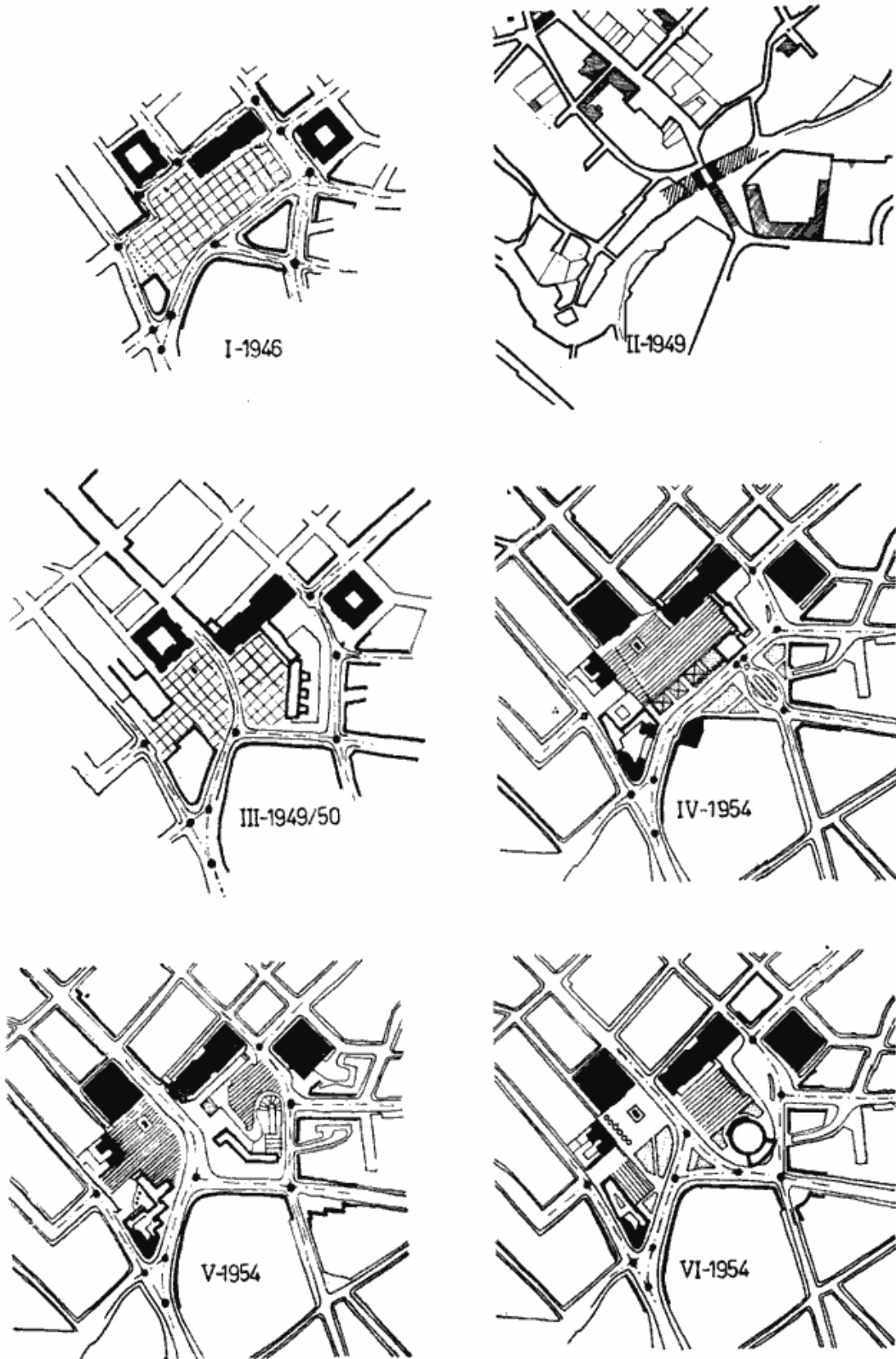
Пред устима тога моста, где је сада авлија Мецованлине куће (парцела на којој је зграда бивше Југословенске банке), био је велики брег нанесене земље, који је собом заштићавао мост и врата Стамбол капије од нападача.

Пут који је из Београда на Стамбол капију излазио преко моста, делио се одмах на два крака, један је ударао десно од тога брега ка Теразији, а други лево ка Палилули и Ташмајдану.

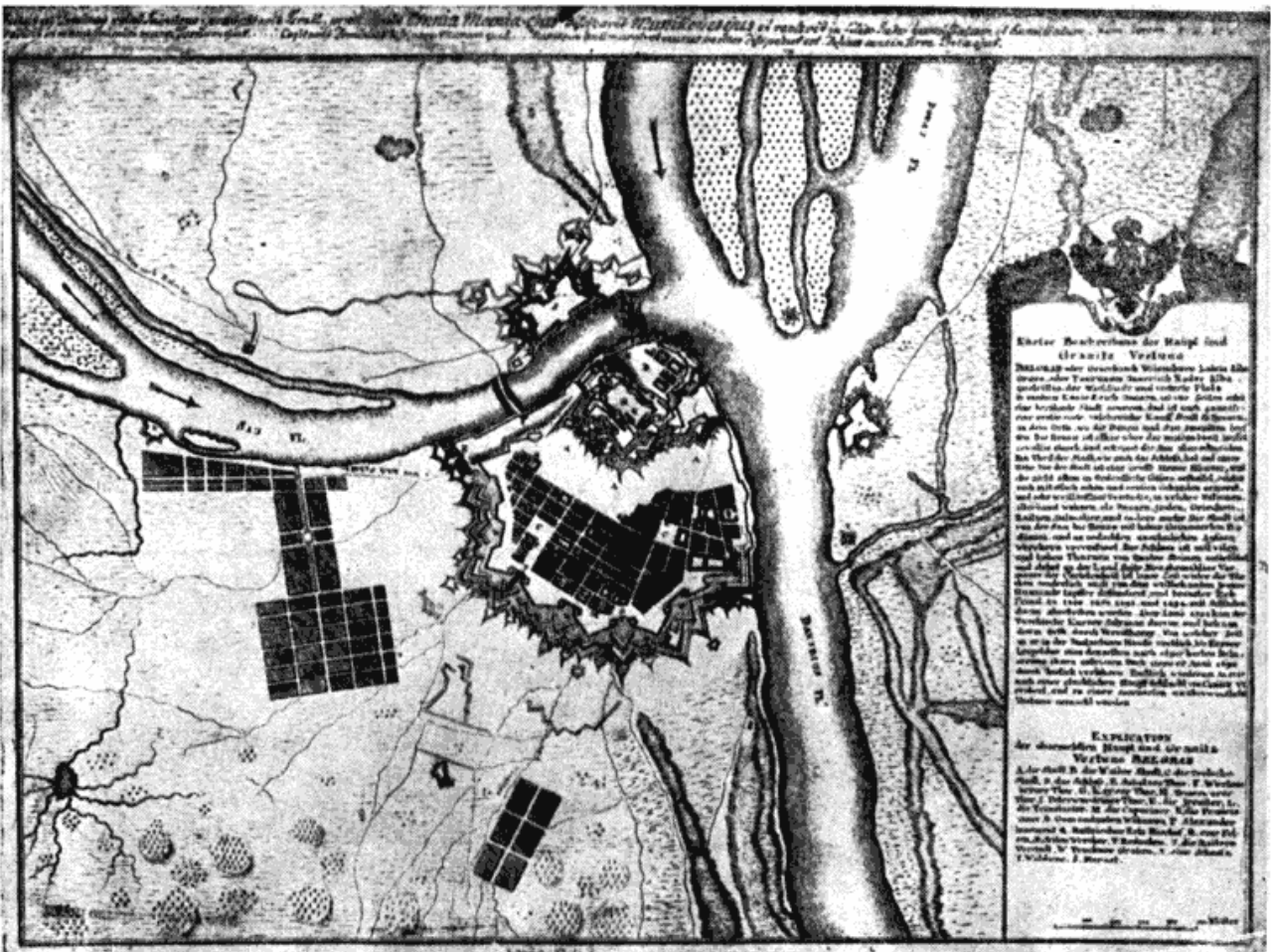
Ту нигде није било ни куће ни дућана, него лети расла голема травуљина, највише кукута, а зими је та травуљина била сува, али се већином држала усправно. Из те велике травуљине у свако доба могли су јурнути или пси или зли људи на путника сама и без оружја.

Коље на које су Турци набијали Србе ударано је ван Стамбол капије и ван дрвеног моста, поред пута који води ка Теразију. Мученици су окренути лицем у поље, овамо ка Србији, да заплаше друге, који би поумили поћи њиховим трагом, то јест који би поумили да устају против турске силе у земљи српској“.

То је слика од пре сто година места на коме се данас налази Трг Републике. А ми се услед незнања свим силама трудимо да избришемо историјски амбијент тог простора из славне прошлости нашега главног града. Данас се цео тај простор може и треба на савремен начин решити уз пуно поштовање историјског амбијента који је главно обележје Трга Републике. Сем тога од искона је туда пролазио главни изводни пут, који су још Римљани саградили, доцније добро познати „Цариградски друм“ који је био база за оснивање и развој Београда, после свих недаћа које је Београд преживео у току постојања. Укидање тог саобраћајног правца показало се немогуће и неоправдано и са



Сл. 2 — I Трг Републике 1946 год.; II Положај Стамбол капије утврђен 1949 год.; III Трг Републике 1949/50; IV Трг Републике 1954, I награда; V Трг Републике 1954, II награда; VI Трг Републике 1954 године, III награда



Сл. 3 — Београд са утврђењем око вароши из прве половине XVIII века. (Гравира Музеја града Београда)

историјског и саобраћајног гледишта.

Тај главни саобраћајни правац био је насилно пресечен у првој половини XVIII века, када су Аустријанци саградиле око вароши одбранбену линију бастione трасе (сл. 3). На правцу главног изводног пута остављена је капија, а испред ње бедем звани равелин, који се у бастionoј траси редовно поставља у осовини испред капије. У нашем случају из вароши се долазило данашњом улицом Васа Чарапића до Виртембергове капије, коју су Турци доцније називали Стамбол капија. Пошто се прође кроз капију наилазило се на дрвени мост, који је преко рова водио ка равелину, на коме се пут делио у два правца — пролазећи кроз бочне капије равелина и дрвених мостова испред њих (сл. 4). То урбанистичко наслеђе из прве

половине XVIII века утицало је на формирање трга у XIX веку, као природна последица постепеног развоја трга. То урбанистичко наслеђе се не може и не би га требало уништити. То је показала и студија која је за време израде генералног плана из 1949/50 године рађена па је Трг Републике по пројекту арх. Оливера Минића задржао историјску рачву Васине, Македонске и Коларчеве улице (сл. 2—III).

Није нам познато како је дошло до тога да се тражи ново решење конкурсом, при чему се тражило да се трг обради као чисто пешачки трг и от страни сваки саобраћај са њега. То се јасно види из услова који су учесницима конкурса дати, у којима се каже: „Према генералном урбанистичком плану Трг Републике нема карактер сао-

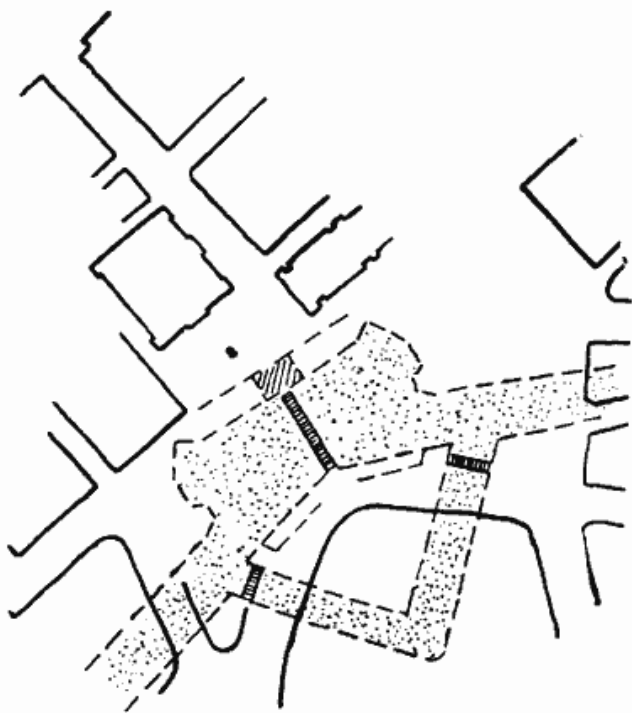
браћајног трга (?), те га треба решити са што већим мирним површинама за кретање и задржавање пешака, обзиром на садржај данашњих и будућих зграда на тргу“.

„Расписан конкурс треба да реши архитектонско обликовање Трга и намену новопроектованих објеката, као и решења саобраћаја у зони трга“.

Оваква стилизација услова је директива од које пројектанти не смеју отступити, да не би дошли у ситуацију да им се рад оцени као рад који се није држао услова расписа. Тиме је тежиште конкурса са урбанистичког пренето на архитектонско решавање намене појединих зграда у вези са пешачким карактером трга. А да би забуна била већа мало даље стоји:

„Кроз Трг Републике пролази саобраћајни потез који повезује Калемегдан са центром града односно улицама Маршала Тита и Булеваром Револуције. На овом месту је жив саобраћај, а нарочито је фреквентан у погледу јавних линија тролејбуса“.

Расписивач је по нашем мишљењу нехотице наметнуо решење пешачког



Сл. 4 — Положај равелина и ровова испред Стамбол капије

трга који се не може извести, без усиљеног решавања саобраћаја у околини трга. Пошто је рад под ознаком „30003“ решио регулацију по условима и дао пешачки трг, то је исти награђен I наградом (сл. 2—IV). Ако тај рад упоредимо са оним предлогом из 1946 године видећемо да су они скоро идентични (сл. 2—I). Радови награђени II и III наградом као и многи други оставили су саобраћајни потез преко трга, па су ипак и они награђени јер су решења добра (сл. 2, V—VI). А ако и њих упоредимо са званичним предлогом по генералном плану из 1949/50 видећемо да су скоро идентични с њим (сл. 2—III).

Заиста се можемо запитати шта се овим конкурсом добило? Из извештаја оцењивачке комисије може се видети да су чланови жирија исто тако били несигурни да је решење са избацивањем саобраћаја са трга добро па је тражено мишљење референта за саобраћај, који је изнео да ће бити врло тешко да се саобраћај из Васине улице пребаци на улицу Браће Југовића.

Под таквим околностима жири доноси следећу препоруку:

„Као основу за разраду треба узети предлоге рада под ознаком „30003“ који је награђен првом наградом, а са следећим изменама и допунама, које треба још детаљно проучити:

(Узета је само препорука за саобраћај)

а) правац Васина—Коларчева повући преко трга, али само за лака моторна возила искључујући јавни и теретни саобраћај;

б) везу улица Француске, Двадесетдевог новембра и Македонске са центром града решити према предлогу у раду. Исто тако аутобуске станице решити према предлогу у раду;

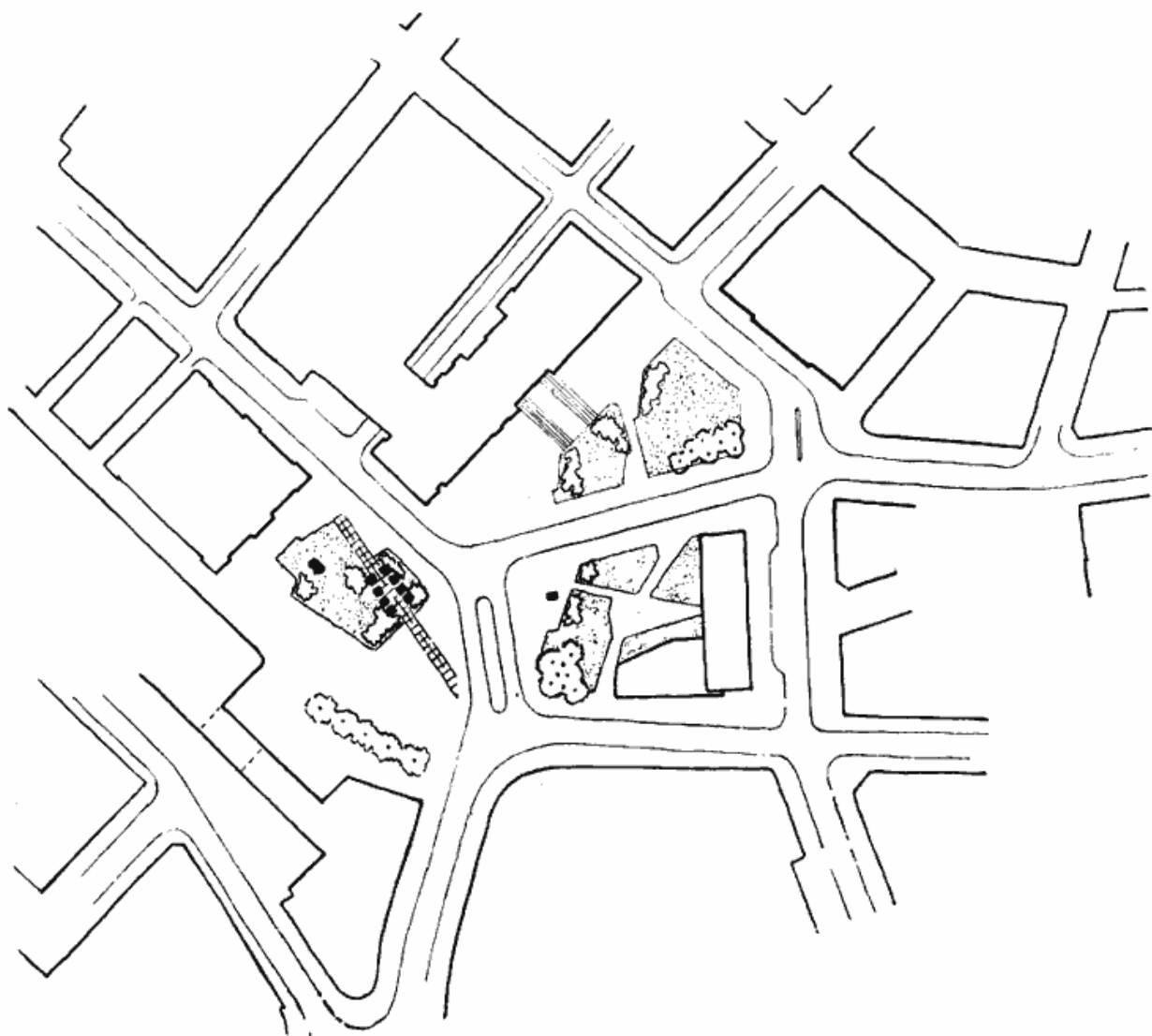
в) тролејбуске линије уколико студија покаже(?) да се не могу провести Југовићевом улицом, завршити на тргу испред Дома ЈНА што би пружило и преимућство да се рејон Универзитетских зграда око Студентског трга изолије од јавног саобраћаја“.

На све ово може се само рећи да ће цео стари део града постати град пе-

шака због тога што се хтелo да Трг Републике постане трг пешака. А сам Трг Републике није постао искључиво трг пешака, јер треба провући потез Васина—Коларчева преко њега. При томе продужењем Коларчеве улице новом трасом, која је паралелна са Француском улицом, и уливањем Васине под правим углом ништи се историјски амбијент рачве испред Стамбол капије, а саобраћајно се не добија боље решење.

На крају даје се скица Трга Републике која је произашла као резултат свих досадашњих решења са напоменом

да је овом приликом узето оно што до сада нису узимали они који су га решавали, а то је историјски амбијент тога простора (сл. 5). А као једину препоруку можемо дати то да се код разраде, која је у току, позову и претставници установа које су позване да изнесу своје мишљење када се ради о заштити историјских споменика или амбијента, што је Законом о заштити споменика културе предвиђено и у неку руку обавезно (чл. 13). Само тим путем доћи ће се до решења, које овим конкурсом није добијено.



Сл. 5 — Предлог регулације Трга Републике са гледишта чувања историјског амбијента тога простора



Сл. 6 — Данашњи изглед Трга Републике

LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE À BELGRADE EN TANT QUE CADRE HISTORIQUE DE STAMBOL-KAPIJA (PORTE D'ISTAMBOUL)

D. M. JOVANOVIĆ

A la fin du siècle dernier de nombreux monuments historiques ont été détruits à Belgrade, et bientôt les endroits mêmes où étaient placés ces monuments tombèrent dans l'oubli. Ce fut également le cas de Stambol-kapija (Porte d'Istamboul), démolie en 1866, dont seuls quelques vieux Belgradois savent qu'elle avait dû se trouver quelque part entre le Théâtre National et le monument du Prince Michel. La régulation du quartier turc de la ville y contribua, car elle effaça complètement les traces de vieilles rues, qui s'étendaient en partie sur l'actuelle Place de la République.

D'ailleurs on accorde très peu d'attention, chez nous, à l'étude du développement des villes dans le passé, étude très utile dans la recherche des solutions aux problèmes actuels de nos villes. C'est pourquoi on cherche depuis trente ans (1924 à 1954) la solution de la Place de la République.

La rue de Vasa Čarapić est la plus vieille communication de Belgrade. Elle suit la direction de la voie romaine. Au XVIII^e siècle les Autrichiens, devenus maîtres de la ville, construisirent des remparts ceinturant Belgrade, et la Porte de Wurtemberg donnait sur cette communication. Plus tard cette porte prend le nom turc de Porte d'Istamboul (fig. 3). Dans le système de forteresses les portes étaient toujours ouvertes dans les cour-

tines — murs qui relient les bastions. Les courtines et les bastions étaient entourés d'un large et profond fossé au-dessus duquel se trouvait un pont reliant la porte au bastion dit « ravelin », posé dans l'axe de la porte et ayant pour fonction de protéger la porte du feu direct. Là, la route bifurquait passant par les deux portes latérales du ravelin et traversant le fossé des deux côtés devant ledit ravelin. En comparant d'anciens plans autrichiens aux plans du siècle dernier et de l'époque jusqu'en 1941, on arrive à la conclusion que les rues Makedonska et Kolarčeva suivent les traces de ces deux routes partant du ravelin (fig. 4). Cette conclusion s'est confirmée en 1949 au moment où les fondements de la Porte d'Istamboul ont été trouvés, à l'occasion des réparations faites à la Place de la République (fig. 2—II). Ce détail explique la forme curieuse qu'avait la Place de la République avant 1941. Pourtant ni les organisateurs ni les participants du concours n'ont tenu compte de cette donnée, et par conséquent ils se sont trouvés devant les mêmes problèmes que ceux qui cherchaient la solution de ces problèmes avant la guerre.

Les remparts autrichiens ont été détruits en 1740, mais les portes de la ville avec les ponts-levis sont restées. Les portes ont disparu en 1862, sauf la Porte d'Istamboul

qui existait jusqu'en 1866. Le fossé ayant été comblé, un grand espace vide entourait la Porte d'Istamboul, un grand espace qu'il fallait construire. La nouvelle place commençait à se former autour de ce carrefour historique (fig. 1—I). La partie Sud de la future place autour du pont-levis et des rues Kolarčeva et Makedonska existait déjà avant la démolition de la Porte. La partie Nord de la place commençait à se former suivant le plan établi uniquement pour la partie turque de la ville et le premier bâtiment y fut le Théâtre National, construit en 1869 (fig. 1—II). Ainsi naquit cette place aux formes curieuses, dont nous n'arrivons pas à trouver la solution tant que nous n'avions découvert son origine. D'ailleurs c'est la raison principale de l'échec de toutes les tentatives ayant pour but de donner une forme régulière à cette place tout en respectant les communications principales existantes, tentative se situant entre 1924 et 1941 (fig. 1, III—VII). Cette question délicate n'a trouvé de solution ni dans le concours international ouvert en 1937.

Mais le hasard a donné une solution à cette question compliquée, le bombardement de Belgrade en avril 1941 ayant détruit toutes les maisons de la place jusqu'au sol. Durant l'occupation on entreprit la régulation de cette place suivant le plan général de 1924. Mais avec le temps on se vit obligé de constater que la nouvelle conception de la place ne donne pas de solution satisfaisante.

Dès la fin de la guerre on entreprend de nouveau la régulation de cette place. L'Institut d'Urbanisme de la République de Serbie proposa un plan foncièrement nouveau selon lequel la Place de la République aurait dû

être une place destinée aux manifestations et exclusivement à la circulation des piétons (fig. 2—I). Les auteurs de cette proposition n'ignoraient pas que cette solution coupait une des artères principales de la ville et ils proposaient un palliatif en substituant la rue de Braća Jugović à la rue de Vasa Čarapić, qui devrait canaliser la circulation des véhicules, contournant ainsi la Place de la République.

Cette proposition a été longuement étudiée à l'Institut d'urbanisme de la ville de Belgrade et la conclusion fût que la circulation ne peut pas être écartée de la place. Les résultats de cette analyse ont été pris en considération lors de l'élaboration du plan général de Belgrade en 1949/50, plan qui fut adopté plus tard (fig. 2—III).

Nous ignorons les motifs qui ont inspiré le Comité Populaire de la ville à ouvrir un concours en 1954, demandant un projet de place réservée aux piétons, tout en sachant qu'une telle solution est impossible en principe. La solution ayant obtenu le 1^{er} prix, est, dans ses grandes lignes, identique à la solution de 1946 (fig. 2—IV). Selon l'avis du jury c'est le meilleur projet car il remplit les conditions posées par les organisateurs.

En fait le concours a échoué, car le jury, tout en décernant un premier prix à la solution réservant la place aux piétons, s'est vu obligé d'indiquer que — si les études ultérieures confirmaient l'impossibilité d'écarter la circulation, elle devrait être prévue, ne serait-ce que pour des véhicules légers. Ce projet n'offre donc pas une solution de place réservée aux piétons. D'autre part cette nouvelle solution change complètement l'ambiance historique de cet espace, ce qui est regrettable.

Illustrations dans le texte:

- Fig. 1 — I. Le fossé en 1867; II. La Place du Théâtre en 1873; III. La Place du Théâtre en 1912; IV. La Place du Théâtre en 1924; V. La Place du Théâtre en 1929, projet Kovalevski; VI. Projet Radovanović en 1929; VII. Projet Maksimović en 1929
- Fig. 2 — I. La Place de la République en 1946; II. Situation de Stambol-kapija (Porte d'Istamboul) démarquée en 1949; III. La Place de la République en 1949/50; IV. La Place de la République, projet

- couronné du 1^{er} prix en 1954; V. Place de la République en 1954, II^e prix; VI. Place de la République, III^e prix
- Fig. 3 — Belgrade et ses remparts entourant la ville, première moitié du XVIII^e siècle
- Fig. 4 — Situation du ravelin et des fossés devant la Porte d'Istamboul
- Fig. 5 — Proposition de régulation de la Place de la République du point de vue de protection de son ambiance historique
- Fig. 6 — La place de la République aujourd'hui