

Urbanistički koncepti razvoja gradova: komparativna analiza

Rezime: Svih petnaest analiziranih urbanističkih koncepata mogu se jasno podeliti na one koji (eksplicitno ili implicitno) promovišu korišćenje *automobila* (ruski dezurbanistički koncepti, *City Beautiful*, ideje Frenk Lojd Rajta, Mouzesa, Korbizijea) i na koncepte koji forsiraju *javni gradski saobraćaj i pešačenje* (linijski grad Sorije i Mate, Hauardov vrtni grad, Kalthorпов "novi urbanizam"). Međutim, većina je nastala još krajem XIX ili početkom XX veka, kada je stepen motorizacije stanovništva bio izuzetno nizak, i oni, zapravo, nisu adekvatno uzimali automobil u obzir. Ovo najbolje ilustruje činjenica da su i oni koji promovišu JGS, upravo u trenutku naglog porasta motorizacije stanovništva ispoljili krupna ograničenja, i morali da pretrpe zaista radikalne izmene.

Ključne reči: urbanizam, automobilska zavisnost, javni gradski saobraćaj, održivi urbani razvoj

Summary: All of 15 urban concepts (thoroughly analyzed in this article) can be clearly divided into the two main groups: a) urban concepts that are strongly promoting *automobile* usage, and b) concepts that are promoting *urban public transport* and *walking*. Most of them were created at the very end of XIX and at the beginning of XX century (when level of motorization was extremely low), so they didn't take *automobile* into serious consideration. Hence, even these concepts that were promoting urban public transport (like concept of 'new towns' and linear urban development, for example) showed their grave shortcomings and had to be radically changed during the second part of XX century, when level of motorization started to rise quickly.

Keywords: urbanism, automobile dependency, urban public transport, sustainable urban development

1. UVOD

U radu je analizirano petnaest najvažnijih urbanističkih koncepata, nastalih u periodu od kraja XIX veka do danas, nezavisno od toga da li su ostavili dubok pečat na prostorno-fizičkoj strukturi velikih gradova u svetu, ili su,

* Ekonomski institut, Beograd

pak, imali prvenstveno teorijski značaj za razvoj urbanističke misli, dok se njihov neposredni uticaj na sam razvoj gradova pokazao kao ograničen ili indirektan.

2. RUSKI ANTIURBANISTIČKI KONCEPT

Malo je poznata činjenica da su 20-tih i 30-tih godina XX veka na različitim krajevima naše planete (i unutar krajnje antagonističkih društveno-ekonomskih režima) tada najuticajniji sovjetski i američki arhitekti i urbanisti razrađivali i obrazlagali (u suštini) istu zabludu. Naime, i sovjetski dezurbanisti i poznati američki arhitekta **Frenk Lojd Rajt** (videti [39]) su insistirali na istom postulatu - da će moć električne energije i moderne transportne tehnologije - u prvom redu automobil ([10] str. 284) omogućiti da se veliki gradovi isprazne. Veliki gradovi, naravno, nisu nestali ni u SSSR-u ni u SAD. Sovjetske i američke metropole su se, međutim, razvijale na potpuno različit način. (Interesantno je da se neki od osnovnih postulata ovih urbanističkih koncepata mogu danas prepoznati upravo u načinu razvoja velikih američkih gradova-predgrađa).

Izuzetno maštovite ruske antiurbanističke ideje, nastale tokom post-revolucionarnog poleta, od zaborava su otrgnute tek pojavom sjajne knjige **Anatola Kopa** *Ville et Revolution*. Ovi koncepti su imali značajan uticaj na razvoj urbanističke misli SSSR-a od kraja socijalističke revolucije, pa sve do početka 30-tih godina, do jačanja Staljina na vlasti.

Dvadesetih godina ovog veka mladu sovjetsku republiku, tek izašlu iz svetskog i građanskog rata, karakterisale su slabašna industrijska proizvodnja (ratnim pustošenjima svedena na tek jednu sedminu proizvodnje iz predratnog perioda), kao i neizdrživa stambena nestašica, drama oko ukidanja privatne svojine nad fabrikama, stambenim fondom i zemljom, ubrzan rad na elektrifikaciji zemlje, poprilično haotična kulturna politika "cvetanja cvetova raznih boja"... Ne čudi što je u razdoblju ovih dramatičnih i raznorodnih promena, sa nadom 'okriveno' da su arhitektura i urbanizam moćna sredstva kojima se može bitno podržati tako radikalna društveni preobražaj. "Promeniti život, promeniti grad" bila je ideja vodilja modernih arhitekata, urbanista, ekonomista i sociologa. Njihove zamisli i projekti nisu bili novi samo u formalnom i tehničkom smislu, već i po svom (zahtevnom) društvenom sadržaju.

Osnovni cilj urbanističkih koncepata nastalih u tom periodu bio je "prevazilaženje krupnih suprotnosti između grada i sela". Pripadnici dva u to vreme najznačajnija avangardna urbanistička pravca, tzv. urbanisti i dezurbanisti, vodili su žučne polemike kako da se (nakon ukidanja ostataka klasičnih velikih kapitalističkih gradova i zaostalih produkata kapitalističkog društvenog uređenja) na "socijalistički način" razmesti stanovništvo SSSR-a. Da *veliki grad* u prvoj zemlji socijalizma ne sme da postoji, naravno, ni jedan od ovih avangradnih pravaca nije dovodio u sumnju. Za ovakav pristup teorijska podloga je najčešće pronalazena u često citiranim **Engelsovim** stavovima iz "Anti-Diringa" i spisa "O stambenom pitanju", ali, kao što to najnovija istraživanja pokazuju ([10], [27] str. 97) i u anarhističkoj literaturi, u prvom redu knjizi čuvenog ruskog naučnika i

anarhiste **kneza Kropotkina** "Poljoprivreda, industrija i zanatstvo" ([17]), objavljenoj u Engleskoj još 1899. godine. Tako su se i urbanisti i dezurbanisti, polazeći od Engelsovih i Kropotkinovih stavova, držali sledećih načela:

- u socijalizmu ne bi smele da postoje tradicionalne metropole kapitalističkog tipa (u kojima je koncentrisan ogroman broj stanovika)
- moraju se prevazići suprotnosti između grada i sela (posebno razlike između fizičkog i umnog rada)
- za ostvarivanje decentralizovanog, "socijalističkog" teritorijalnog razmeštaja proizvodnje i stanovništva od presudnog je značaja *naučno-tehnički progres* (razvoj elektro-energetske prenosne mreže, automobilizacije, sredstava masovnih komunikacija, građevinske tehnike i tehnologije...)
- teritorijalno decentralizovana industrija mora se sjediniti sa poljoprivrednom proizvodnjom
- celokupni društveni život se menja (mnoge porodične funkcije se prenose na kolektiv, što žene oslobađa "domaćeg ropstva"...)
- kontrolisano se (planski) usporava rast gradova (zabranom otvaranja novih industrijskih preduzeća, kao i raseljavanjem postojećih)

Međutim, po načinu sprovođenja u život ovih zajedničkih načela, između ove dve urbanističke struje postojale su značajne razlike.

Urbanisti su se zalagali za naselja sa najviše 50.000-60.000 stanovnika, mešovito agro-industrijskog karaktera, sa prevlašću poljoprivrednog ili industrijskog karaktera. Ovakvim naseljima je, prema njihovom konceptu, trebalo da bude ravnomerno prekrivena celokupna teritorija Sovjetskog Saveza, što bi bilo omogućeno prenosom električne energije na velika rastojanja (tzv. "pobedom nad distancom"), razvojem saobraćaja i sredstava masovnih komunikacija.

Svako naselje bi se sastojalo od najviše 15 tzv. kuća-komuna (u kojima bi živelo po nekoliko hiljada stanovnika) ([32] str. 218). Unutar naselja bio bi poštovan princip strogog zonia (razdvojenosti stambene od industrijske i poljoprivredne četvrti) ([16] str. 120). I pored strogog zonia, zahvaljujući malim površinama ovih zona, i sama udaljenost između mesta stanovanja i mesta rada bila bi veoma mala - na pešačkom rastojanju. Ovakva naselja, jednostavno, ne bi imala ni centar, ni periferiju u klasičnom smislu te reči ([37] str. 85).

Kuće-komune bile su predviđene isključivo za odmor i spavanje. Pojedinaac bi za tu namenu imao na raspolaganju tek nekih 5-6 m², a planirani način života bi se stvarno drastično razlikovao od uobičajenog. Da bi se prevazišao individualistički, "malograđanski" načina života, "urbanisti" su predviđali zajedničko zadovoljavanje skoro svih potreba. Tako bi se obroci (za sve) pripremali u pravim kuhinjama-fabrikama, obedovalo se (zajednički) u kantinama, zajednički koristile javne perionice i javna kolektivna kupatila. Deca bi se od ranog detinjstva odvajala od roditelja i čuvala i vaspitavala u specijalizovanim institucijama na "naučnim principima". Prema ovom

čudovišnom Orvelovskom scenariju i sve kulturne potrebe bi se, naravno, kolektivno zadovoljavale... (itd.)

Jedan od rodonačelnika pokreta "urbanista", čuveni **Kuzmin**, išao je tako daleko da je hladnokrvno predlagao da se svim stanovnicima kuća-komuna u minut jednako propiše vreme potrebno za svaku aktivnost, prema jedinstvenom, neumoljivom planu. Ne čudi onda što je prvi eksperimentalni pokušaj organizovanja ovakvog načina života u nekoliko novoizgrađenih kuća-komuna, ubrzo njihove ogorčene stanovnike naveo da ih (s prezirom) nazovu kućama-kasarnama.

Za razliku od "urbanista", "dezurbanisti" su u potpunosti bili protiv bilo kakvog oblika urbanog naselja. Zalažući se za "bezgradski razmeštaj stanovništva" ([36] str. 70), oni su predlagali izgradnju jedinstvene ortogonalne mreže za prenos energije po celoj teritoriji SSSR-a, koja bi omogućila da električna energija bude na raspolaganju u svakom trenutku i na svakom mestu ([16] str. 132). Time bi bio ostvaren jedan izrazito disperzivan, acentričan razvoj industrije. Istovremeno, stanovalo bi se u individualnim, demontažnim stambenim jedinicama, koje bi omogućavale da se po slobodnom izboru i ličnim afinitetima pojedinac slobodno i lako seli sa jedne na bilo koju drugu tačku sovjetske teritorije.

Iako su ukidanje privatne svojine i socijalizacija zadovoljenja potreba proklamovani kao neophodni uslovi socijalističkog razvoja, dezurbanisti su velikodušno ostavljali pravo pojedincu na slobodu izbora da "jede, spava i pije sam" ([36] str. 70). Oni su ujedno tvrdili i da jedino stanovi od prefabrikovanih elemenata, koji se lako mogu montirati i demontirati, odgovaraju savremenom čoveku.

Nije onda čudno što su upravo ovi delovi dezurbanističkog koncepta, koji podvlače individualističke aspekte ljudskog življenja, često etiketirani kao malograđanski i idealistički.

Naravno, kao što je to poznato, ni jedan od navedena dva antiurbanistička koncepta nije bio sproveden u praksi. Sovjetski gradovi su se, jednostavno, u mnogo čemu razvijali slično kao i kapitalistički gradovi.

Međutim, oba ova koncepta su kasniji "zvanični" urbanisti i teoretičari u SSSR-u uporno prećutkivali, kao da nikada nisu ni postojali. Tek je studija **Anatola Kopa**, objavljena u Francuskoj 70-tih godina, bacila svetlo na ove interesantne antiurbanističke koncepte, pokazavši da su oni isprva prethodili, a kasnije se i razvijali u međusobnoj saradnji njihovih autora sa poznatom školom **Bauhausa** i samim **Korbizijeom** ([37] str. 73).

Kao osnovni razlog njihovog neuspeha često se navodi da dok je avangardnu umetnost, pa i arhitekturu u urbanizam, **Lenjin** tolerisao (mada ih nije prihvatao), **Staljin** ih je, došavši na vlast, dekretom ukinuo ([37] str. 97).

Istorijska je istina da je posle dolaska Staljina na vlast rasprava o prevazilaženju suprotnosti između grada i sela (tj. o "socijalističkom gradu") bila kategorički presečena izjavom Staljinovog saradnika zaduženog za urbanizam, **Kaganoviča** da je: "Sovjetski Savez prva i jedina socijalistička zemlja, pa su i gradovi u njoj, samim tim, socijalistički." ([36] str. 80)

Teza o inkopatibilnosti strogo centralizovanog sovjetskog sistema i decentralizovanog razmeštaja aktivnosti i stanovništva, u svakom slučaju osvetljava jedan bitan uzrok neuspeha avangardne urbanističke misli u SSSR-u nakon dolaska Staljina na vlast. Istini za volju, i samim ovim urbanističkim konceptima bili su imanentni neki stvarno suštinski nedostaci.

Antiurbanistički koncepti su nastali u vreme kada je u nerazvijenom, ratom opustošenom SSSR-u postojala stvarno neverovatna nestašica stambenog prostora. Istovremeno, to je bilo i vreme "mita o elektricitetu", koji je prema tadašnjem (skoro religijskom) verovanju mogao da reši sve probleme ([16] str. 132). Poneseni mitom o elektricitetu antiurbanisti se zalažu za stvaranje takve distributivne mreže prenosa električne energije, koja bi omogućavala da "električna energija bude prisutna u svakom trenutku i na svakom mestu" ([16] str. 132). Time je stvorena iluzija da, ako se već električna energija može svuda dopremiti, onda će se još lakše moći zadovoljiti i ostale, "manje zahtevne" ljudske potrebe.

Tako su, zalažući se za krajnje disperzivnu prostornu alokaciju stanovništva i aktivnosti, antiurbanisti naprosto prevideli da će to ujedno iziskivati i ogromnu, razučenu mrežu saobraćajne infrastrukture, čija bi izgradnja i održavanje zahtevali ogromna finansijska sredstva. Ovako velika finansijska sredstva teško da bi mogla u kratkom periodu da obezbedi i neka ekonomski neuporedivo snažnija država od Sovjetskog Saveza iz 20-tih godina. Dobro je podsetiti se da je i disperzivni tip razvoja bogatih gradova-predgrađa u SAD (čiji je stepen disperzije znatno manji u odnosu na predložene sovjetske antiurbanističke koncepte) morao da se 80-tih godina suoči sa traumatičnim problemom daljeg finansiranja putne infrastrukture, koju ovakav tip urbanog razvoja iziskuje.

Takođe, ovakav krajnje acentričan tip prostornog razvoja vodi radikalnom povećanju potreba za saobraćajem, što se na primeru američkih i australijskih gradova već pokazalo kao ekonomski krajnje neracionalno.

Kada se uzme u obzir da putničkih automobila i električne energije skoro da uopšte nije bilo, ovi dezurbanistički koncepti dobijaju dimenzije nečeg što je van sfere realnog, na ivici naučne fantastike. Čuveni švajcarski arhitekta **Le Korbizije**, koji je pripadao potpuno suprotnoj urbanističkoj struji, imao je dovoljno materijala da se zlobno podsmeva ruskim dezurbanistima. U svojoj knjizi *Ozareni grad* (objavljenoj početkom tridesetih godina), on prikazuje njihove ideje kao krajnje apsurdne, groteskne: "Gradovi će se rastopiti, postati deo prirode. Ja ću živeti na nekih 50 kilometara od kancelarije pod jednom jelkom, moja sekretarica ispod nekog drugog drveta, takođe na 50 kilometara od kancelarije, ali u sasvim suprotnom pravcu. Oboje ćemo vozikati svoje

automobile, abati gume i asfalt, trošiti benzin i motorno ulje do mile volje. Za sve to biće potrebno mnogo, mnogo rada... ali - pa, biće ga dovoljno za sve." ([18] str. 74)

3. FRENK LOJD RAJT I "RAZUĐENI GRAD"

Frenk Lojd Rajt (1869.-1959.) je tvorac toliko specifičnog urbanističkog koncepta - koncepta tzv. "razuđenog grada" - da se ne može svrstati ni u jednu poznatiju školu urbanističkog planiranja. Kao i Korbizije, i Rajt je postao svetski poznat prvenstveno po svojim briljantno kreiranim zgradama, koje po mnogo čemu predstavljaju prekretnicu u modernoj arhitekturi.

Njegove urbanističke vizije razvoja gradova, međutim, nisu otišle baš mnogo dalje od radnih papira. Za razliku od Korbizije, **Rajtove** ideje nisu općinjeno preuzimali brojni sledbenici širom sveta. Ipak, njegove urbanističke ideje daju pečat radu nekoliko moćnih američkih planera tokom 50-tih i 60-tih godina, posebno u Kaliforniji (jer, naravno, kao što su Korbizijeove ideje po svojoj suštini bile evropske, Rajtove su bile tipično američke).

Rajt je, u stvari, svojim konceptom "razuđenog grada" želeo da sačuva duh onog totalno nezavisnog načina života američkih farmera iz **Viskonsina** 90.tih godina XIX veka, koga se s nostalgijom sećao. Svedok naglog porasta *stepena motorizacije američkih farmera* iz 20-tih i 30-tih godina (porast motorizacije *gradskog* stanovništva u SAD je tada bio znatno sporiji), Rajt spoznaje da će "masovno korišćenje automobila omogućiti gradovima da se divljom brzinom prošire kroz prirodu. Automobili i jeftina električna struja, koja će postati svuda dostupna, omogućiće da nestanu (već prevaziđene) potrebe za *koncentracijom aktivnosti* u gradovima. *Disperzija* domova i radnih mesta postaće zakon budućnosti" ([11] str. 67). Stoga je on predlagao da se ova (za njega već očigledna) zakonitost prihvati i *ubrza planskim podsticanjem disperzivnog širenja gradskog tkiva niskih gustina naseljenosti, koga je nazivao "razuđenim gradom"*(broadacre city, engl.).

U Rajtovom "razuđenom gradu" sve bi privatne kuće bile okružene po jednim jutrom zemlje (*što je sasvim dovoljno za odgajanje neophodnih useva*), i međusobno povezane moćnom mrežom super-highways-a, koja bi omogućavala brzo i lako putovanje automobilom u svim pravcima. Duž autoputeva bi se planski razvijala "civilizacija autoputeva" - benzinske pumpe bi prirodno, spontano prerastale u trgovačke centre za celo područje. Tako je on (dvadesetak godina pre no što su nastali), predvideo razvoj trgovačkih centara na periferiji američkih metropola (koji su kasnije prerastali u prave gradiće na periferiji (edge cities, engl.).

U stvari, Rajtov opis "razuđenog grada" je neverovatno precizna anticipacija razvoja tipičnog severnoameričkog grada nastalog nakon II svetskog rata. Savremena američka urbana forma, međutim, razvila se bez onog socijalnog sadržaja koji je Frenk Lojd Rajt toliko želeo da ostvari svojim urbanističkim

idejama. Naime, prostrane parcele što danas okružuju tipične američke porodične kuće (iako stvarno zauzimaju ½ do jednog jutra zemlje) uopšte nisu namenjene poljoprivrednoj proizvodnji.

4. Le KORZBIJE I VERTIKALNI GRAD

Rođen u Švajcarskoj kao **Čarls-Eduard Žanere** (1887.-1965.), mnogo poznatiji pod pseudonimom **Le Korbizije**, od 1917. godine provodi veći deo svog života u Parizu. Dvadesetih godina bio je vođa modernističkog (kasnije poznatog kao funkcionalistički) urbanističkog pokreta, a nakon II svetskog rata - prema nepodeljenom mišljenju stručnjaka – smatran je najuticajnijim arhitektom sveta ([27] str. 108, [29] str. 32).

Njegovi bizarni, lucidni, maštoviti (ali često deklarativni, konfuzni, pa čak i međusobno kontradiktorni) urbanistički principi su doneli pravi prevrat u razvoju urbanističke misli, međusobno konfrontirajući stručnjake, i retko koga ostavljajući ravnodušnim. Korbizijeovi principi urbanističkog oblikovanja gradova doživeli su veliko međunarodno priznanje - usvojeni su na IV međunarodnom kongresu moderne arhitekture (CIAM) u Atini 1933. godine, i 1942. godine (prvi put) objavljeni kao čuvena **Atinska povelja ([19])**. Nakon II svetskog rata inspirisali su mnoge generacije arhitekata širom sveta. Ipak, da bi se što bolje shvatio Korbizijeov koncept vertikalnog grada, pored *Atinske povelje* trebalo bi uzeti u obzir barem još dve njegove značajnije knjige: *Urbanizam* (iz 1924.) i *Ozareni grad* (iz 1935.)

Okosnicu Korbizijeovog koncepta vertikalnog grada i neku vrstu njegovog zaštitnog znaka predstavljaju - *oblakoderi*. Upravo oni omogućavaju ogromne gustine zaposlenosti i naseljenosti, pri tom okruženi parkovima i ogromnim zelenim površinama. Tako "ove kule podignute na velikoj udaljenosti jedne od drugih, daju po visini ono što se do sada prostiralo površinski... U podnožju kula se prostiru parkovi, zelenilo se širi po celom gradu." ([32] str. 211)

Korbizije je tvrdio da (u cilju sopstvenog opstanka) gradovi moraju u potpunosti da preurede svoja istorijska jezgra ([27] str. 109). Sprovođenje u život Korbizijeovog koncepta vertikalnog grada zahtevalo je, znači, da se sruši stara zemlja, istorijsko jezgro svetskih metropola, i time oslobodi prostor za izgradnju moderne poslovne zone. Ona bi se sastojala od 60-to spratnih (200 metara visokih) oblakodera u kojima bi gustine zaposlenosti iznosile fascinantnih 300.000 zaposlenih po kvadratnom kilometru. Oblakoderi bi bili grupisani usred ogromnih zelenih površina, zauzimajući samo 5% površine poslovne zone. Ovakvu 'arhitekturu buldožera' već su mnogi savremenici, srećom, odbacivali sa velikim gnušanjem.

I u narednoj, stambenoj zoni Korbizijeovog vertikalnog grada gustine naseljenosti su izuzeteno visoke - 30.000 st/km² (nadmašuju, poređenja radi, čak i gustine naseljenosti metropola u nerazvijenom svetu), a zelene površine, takođe, zauzimaju 85% zemljišta.

Na samom obodu vertikalnog grada formira se neka vrsta vrtnih gradova, u kojima se gustine naseljenosti od 30.000 st/km², postižu kombinacijom kuća niže spratnosti i zelenih površina koje opadaju na "samo" 50% zone. Za izvesne oblike rekreacije i zabave mogu se koristiti i zelene površine između zgrada, ali se najveći broj sportskih i rekreativnih objekata nalazi na samom rubu grada, izvan poslovne i stambene zone.

I u pogledu odvijanja saobraćaja Korbizije je potpuno opčinjen tehnikom i mašinama kojima pripisuje ulogu uslovljača duha ([32] str. 204). Stoga on insistira na individualnim vozilima, na *automobilu* kao glavnom nosiocu gradskog saobraćaja, i brzim osnim *saobraćajnicama u više nivoa*, udaljenim (tj. zelenim površinama razdvojenim) od zgrada.

Jasno je da on u potpunosti odbacuje koncept klasične ulice, obrazlažući kako zgrade ni u kom slučaju ne bi smele, kao što je to uobičajeno, da se ređaju duž saobraćajnica, koje generišu "buku, prašinu i škodljive gasove" ([19] str. 38, 48). "Stambenim i saobraćajnim kompleksima od sada će se dodeljivati nezavisne zone. Kuća tada neće biti trotoarom prikovana za ulicu. Stambeni prostor se prepušta svojoj odgovarajućoj sredini, gde će uživati sunce, čist vazduh i tišinu. Saobraćaj će se odvijati dvostrukim komunikacijama: jednom za sporo kretanje, koju će koristiti pešaci, i drugom za brzo kretanje, koju će koristiti automobili. Ove će komunikacije ispuniti svoju funkciju približavajući se stambenom prostoru *samo u posebnim prilikama.*" ([19] str. 38) Zgrade i saobraćajnice, znači, moraju da budu potpuno razdvojene zelenim površinama.

Za odvijanje "brzog" saobraćaja služile bi (međusobno potpuno odvojene) saobraćajnice namenjene različitim vrstama saobraćaja (pešacima, automobilima, teretnim vozilima, tranzitnom saobraćaju ([19] str. 82). Ove se saobraćajnice nigde ne bi međusobno ukrštale – budući da su u različitim nivoima – tako da njihovi tokovi ne bi jedni drugima smetali.

Interesantna je Korbizijeova vizija rešenja saobraćajnih gužvi u metropolama, izložena njegovim knjigama *Urbanizam* i *Ozareni grad* ([20], [18]). Budući da su u skladu sa Korbizijeovim (svojevremeno laskavo ocenjivanim) urbanističkim principima, u svetu, zapravo, izgrađena samo dva grada, objašnjenje neizvedenih Korbizijeovih urbanističkih projekata dato u ovim knjigama je utoliko značajnije za razumevanje njegove urbanističke vizije. **Čandigar** - gradić u Indiji od 150.000 stanovnika, je i jedini koga je projektovao sam Korbizije, dok su **Braziliju** projektovale njegovi sledbenici. Interesantno je da oba ova grada (po nepodeljenom mišljenju stručnjaka), predstavljaju katastrofalne urbanističke promašaje.

Stvarajući svoj čuveni (neizvedeni) plan iz 1922. godine za "savremeni grad od tri miliona stanovnika" (koji je kasnije objašnjen u knjizi "Urbanizam" iz 1924. godine, i potom 1925. godine prilagođen čuvenom, takođe neizvedenom, planu *Voisin* za centar **Pariza**), Korbizije pažnju usmerava upravo na rešavanje saobraćajnih gužvi karakterističnih za tadašnje metropole. Radikalan,

nepredvidiv i kontradiktoran (kao i uvek), on ističe da se suština modernog planiranja razvoja gradova mora sastojati iz četiri komponente:

- a) smanjenja saobraćajnih gužvi u gradskom centru, koje će se postići (naizgled paradoksalno), upravo
- b) povećanjem koncentracije broja zaposlenih u gradskom centru (jer to omogućava mnogo bolje svakodnevne poslovne kontakte), a takođe i
- c) povećanjem propusne moći puteva kojima cirkuliše saobraćaj (što zahteva odbacivanje odavno već prevaziđenog koncepta tradicionalne ulice), i, naravno,
- d) drastičnim povećanjem zelenih i ostalih otvorenih površina ([20] str. 101, 102, 166).

Navedenim komponentama planiranja razvoja gradova mora se, naravno, dodati još jedna. Razdvajanje osnovnih gradskih funkcija: stanovanja, rada i zabave, i njihovo povezivanje pomoću četvrte gradske funkcije - saobraćaja, predstavlja samu suštinu Atinske povelje ([19] str. 98, 99, 100, 102).

Očigledno je već da, ma koliko ovi Korbizijeovi urbanistički principi i njegov koncept vertikalnog grada bili maštoviti i originalni, oni "boluju" od mnogih ozbiljnih nedostataka. U te nedostatke, svakako, spadaju:

- a) koncentracija ogromnog broja zaposlenih u gradskom centru od neverovatnih 300.000 zaposlenih po kvadratnom kilometru, zasigurno je u drastičnoj koliziji sa favorizovanjem automobila kao osnovnog prevoznog sredstva,
- b) isti princip važi i za izuzetno visoke gustine naseljenosti od 30.000 st/km², koje naprosto ne idu uz korišćenje automobila,
- c) strogo prostorno razdvajanje različitih gradskih funkcija u suprotnosti je sa modernim principima prostornog planiranja razvoja gradova,
- d) gradski saobraćaj se (paradoksalno) pokušava tretirati kao potpuno nezavisan od zgrada koje treba da opslužuje,
- e) preteran je i njegov krajnje arogantan, mehanicistički odnos prema "korisniku grada" - gradskom stanovniku - koga on, s prezirom, potpuno isključuje iz procesa planiranja razvoja gradova.

U prethodnim poglavljima je već detaljno objašnjeno zbog čega su tzv. strategija jakog gradskog centra (sa ogromnom koncentracijom zaposlenih) i visoke gustine naseljenosti u direktnoj koliziji sa korišćenjem *automobila*.

Korbizije je, međutim, imao krajnje idolopoklonski odnos prema mašini, kao prema nekoj vrsti svete životinje. Na jednom mestu on doslovno kaže "Mašina je događaj tako velikog značaja u ljudskoj istoriji, da je dozvoljeno dodeliti joj ulogu uslovljivača duha". ([32] str. 204) Stoga ne čudi što (opčinjen mašinama i, naravno, motornim vozilima) *on (pogrešno) insistira na automobilu kao glavnom nosiocu gradskog saobraćaja*.

Zaokupljen mehanicističkom originalnošću svojih urbanih vizija, stvarajući svoj koncept 20-tih i 30-tih godina XX veka kada je stepen motorizacije stanovništva bio neuporedivo niži nego danas, Korbizije ne uspeva ni da nazre koje će sve

negativne efekte stvarati korišćenje automobila u gradovima, niti da zaista osvesti pravu prirodu međuzavisnosti koncepta urbanog razvoja i saobraćajne strategije velikog grada. On ne uočava da su za ogroman broj zaposlenih koncentrisanih u gradskom centru pogodni jedino saobraćajni sistemi visoke propusne moći: metro-sistemi. (Uostalom, tek je 70-tih godina, napokon, definitivno sazrela jasna spoznaja da gradski autoputevi ne odgovaraju toj funkciji). ([31] str. 248)

Pokušavajući da ogromnim zelenim površinama odvoji zgrade od "buke, prašine i škodljivih gasova" osnih saobraćajnica, on gradski saobraćaj tretira kao potpuno nezavisan od zgrada koje opslužuje. Čak tvrdi da u njegovom konceptu vertikalnog grada "postoji međusobna nezavisnost izgrađenih objekata i saobraćajnica", i da će "autoputevi prolaziti tranzitno i po najdirektnijoj i najjednostavnijoj mreži, u potpunosti vezanoj za tlo... ali savršeno nezavisno od zgrada ili građevina koje se mogu nalaziti na manjoj ili većoj udaljenosti" ([32] str. 26, 27).

Ovo je, naravno, moguće samo u teoriji. Jer, kao što to tačno pokazuju zaključci čuvenog *Bučananovog izveštaja*: "saobraćaj proističe iz aktivnosti", a "budući da su u gradovima aktivnosti koncentrisane upravo u zgradama, saobraćaj u gradovima je, u suštini, u funkciji zgrada" ([8] str. 35, 36).

Ako se ovim dvema *pogrešnim* urbanističkim postavkama:

- a) insistiranju na automobilu kao okosnici gradskog saobraćaja i
- b) potpunoj prostornoj nezavisnosti saobraćajnica od izgrađenih zgrada
...dodaju i:
- c) veoma visoke gustine naseljenosti, u uslovima
- d) strahovito naraslog stepena motorizacije stanovništva,

...onda se u potpunosti narušava suštinski smisao Korbizijeovog koncepta vertikalnog grada jer:

- **prvo**, kao što to mnogi autori navode - zelene površine oko zgrada se pretvaraju u *parking-prostore* ([6] str. 109, [13] str. 356),
- **drugo**, budući da zgrade generiraju saobraćaj, u uslovima visokih gustina naseljenosti i velikog stepena motorizacije, *pristupni putevi* od zgrada do tranzitnih saobraćajnica morali bi da imaju tako velike kapacitete - da bi to dodatno narušilo ideju otvorenih zelenih površina, i
- **treće**, za ovako visoke gustine naseljenosti (30.000 st/km²) neophodni su *gradski autoputevi* ogromnih kapaciteta koji zauzimaju previše gradskog prostora (automobili su, naprosto, neuporedivo veći "potrošači" gradskog prostora od bilo kog drugog vida gradskog saobraćaja) ([15] str. 49-51) - čime se definitivno narušava ideja otvorenih zelenih površina.

Sledeća Korbizijeova zabluda najbolje se može uočiti poređenjem njegovih urbanističkih principa, sadržanih u Atinskoj povelji iz 1933. godine, sa savremenim urbanističkim principima usvojenim pola veka kasnije na XIII

svetskom kongresu arhitekata (UIA), objavljenim u *Maču Piču povelji* 1977. godine.

Korbizijeovo insistiranje na strogom geometrijskom redu i potpunom razdvajanju gradskih funkcija (stanovanja, rada i zabave), pokazalo se kao potpuno pogrešno. Nasuprot njegovoj Atinskoj povelji, koja je 1933. godine insistirala na "metodama planiranja koji su bili usmereni u pravcu podele grada na njegove funkcionalne delove..." ([7] str. 15), prema Maču Piču povelji "1977. godine se teži ponovnom uspostavljanju integracije tih delova" ([7] str. 15), što znači da "razvoj gradova ne treba podsticati u pravcu podele grada na funkcionalne sektore, već naprotiv treba imati u vidu višefunkcionalnu zajedničku integraciju" ([7] str. 9). Ovakva prostorna integracija različitih gradskih funkcija značajno utiče na smanjenje poteba za saobraćajem u gradovima.

I na kraju, za razliku od Korbizijea koji (odnoseći se besprimerno arogantno prema "korisniku grada", tj. gradskom stanovniku) čak tvrdi da: "Svi ljudi imaju iste organizme, iste funkcije. Svi ljudi imaju iste potrebe" ([21] str. 108), u Maču Piču povelji se insistira upravo na *aktivnoj* ulozi gradskih stanovnika (korisnika gradova) i iskazivanju njihovih *različitih* ukusa i interesa: "U oblasti izgradnje, udeo korisnika je još važniji i konkretniji (nego u umetnosti). Taj princip znači da društvo treba da učestvuje aktivno i stvaralački u svakoj fazi projektovanja, što će korisnicima omogućavati identifikaciju sa delom arhitekta. Tako "nedovršen" pristup ne smanjuje prestiž ni urbanisti ni arhitekti." ([7] str. 17)

U kojoj meri je Korbizijeov stav u toj oblasti bio opasan najbolje pokazuje komentar **Fransoaz Šoe**: "Rađa se arhitektura buldožera, koja će poravnati planine i nasuti doline. Pod uslovom da ispunjava svoje funkcije i da je efikasan, urbanisti će usvojiti isti plan grada za Francusku, Japan, Sjedinjene države i Severnu Afriku. Tako Korbizije predlaže praktično istu Shemu za **Rio** i **Alžir**, a plan za rekonstrukciju **San Dijega** reprodukuje u manjoj razmeri plan Voisin za **Pariz** iz 1920. godine" ([32] str. 25).

Korbizije (koji je insistirao na oblakoderima, visokim gustinama naseljenosti, ogromnim zelenim površinama, funkcionalizmu, strogom geometrijskom redu i planskom rasporedu gradskih funkcija) duboko je prezirao moderna predgrađa. U Atinskoj povelji on piše: "Predgrađe je istovremeno simbol smeća i propalih pokušaja. To je neka vrsta (zle) pene koja udara u zidove grada. Tokom 19. i 20. veka, ta pena je postala plima i najzad poplava... tako da je predgrađe često deset puta veće od samog grada. Od tog bolesnog predgrađa... neki pokušavaju da naprave vrtno gradove. Iluzorni rajevi, neracionalna rešenja. *Predgrađe je urbanistička greška rasprostranjena po celom svetu i dovedena do ekstremnih posledica u Americi. Ono predstavlja jedno od najvećih zala stoleća.*" ([19] str. 41) Upravo zbog Korbizijeovog krajnje prezrivo odnosa prema (američkim) pregrađima interesantno je podvući da je jedan od njegovih najvatrenijih američkih pristalica - **Robert Mouzes** – značajno uticao upravo na naglo širenje američkih predgrađa u periodu nakon II svetskog rata.

5. ROBERT MOUZES–ARHITEKTURA BULDOŽERA U SAD

Iako po obrazovanju, zapravo, saobraćajni inženjer, uz **Roberta Mouzesa** (1888.-1981.) ide epitet najvećeg američkog graditelja (neimara). ([27] str. 110, [10] str. 229) Kao i Korbizije potpuno opčinjen automobilima, on ceo život opsesivno posvećuje izgradnji gradskih autoputeva.

U periodu pre II svetskog rata Mouzes je izgradio na stotine kilometara tzv. parkways-a kroz slabo naseljene delove pregrađa i otvorenu prirodu.

U periodu nakon II svetskog rata – u širokim potezima bezobzirno rušeći centralnu zonu Njujorka – forsira izgradnju visokih javnih zgrada Korbizijeovskog stila, i izgradnju mostova, tunela i gradskih autoputeva visoke propusne moći, koji su omogućili pravu najezdu automobila u Njujork.

Prema **Rosu** "Robert Mouzes predstavlja zastrašujući primer kako se saobraćajni inženjeri odnose prema problemu porasta obima gradskog saobraćaja - kao prema izolovanom problemu: planiranje urbanog razvoja, namena korišćenja zemljišta, i ostalih problema vezanih za sistem komunalnih vrednosti, naprosto se ignorišu. Ono što Mouzes i drugi saobraćajni inženjeri konstantno previčaju (a da ne govorimo o tome da uopšte nisu u stanju da razumeju) jeste da gradovi funkcionišu kao jedinstvena celina." ([27] str. 128-129)

6. DANIJEL HADSON BURNHAM I KONCEPT LEPOG GRADA

Čuvena čikaška izložba iz 1893. godine - čiji tvorac je bio arhitekta **Danijel Hadson Burnham** (1846 – 1912) - nagovestila je početak pokreta nazvanog *Lepi grad* (čiji sami koreni, zapravo, sežu u prošlost sve do Hausmanove rekonstrukcije **Pariza** i izgradnje **Bečkog Ringerštrasea**).

U dvadesetom veku ovaj pokret ostavlja pečat na centralnim i zapadnim američkim gradovima (**St. Luisu, San Francisku, Filadelfiji, Klivlendu**), i u mnogim gradovima tada moćne i razučene britanske imperije (od australijskih gradova, do **Nju Delhija**).

U Evropi 30.-tih godina koncept Lepog grada biva promovisan od strane diktatorskih fašističkih i nacističkih režima Španije, Italije i Nemačke: **Musolini** Generalnim planom **Rima** iz 1931. godine pokušava da povрати slavu Avgustovog **Rima, Hitler** od svog glavnog arhitekta **Alberta Špera** zahteva da od **Berlina** napravi najveličanstveniji *City Beautiful*.

I sam **Staljin**, nakon ulaska ruskih trupa u **Berlin**, biva ponesen grandioznošću i monumentalnošću ovakve arhitekture, i dovršava neke od Hitlerovih projekata (npr. gradsku osu koja se proteže u smeru Istok-Zapad, koju prigodno imenuje

Staljinikom). On sa neverovatnom opčinjenošću implementira osnovne postulate *City beautiful movementa* i na sovjetsku prestonicu – **Moskvu**. Zastrašujuće, ogromne otuđene zgradurine u centru **Moskve** i rasipničko široki moskovski bulevari iz Staljinovih perioda, otelotvorena su refleksija njegovih ego-fantazija.

Monumentalna arhitektura *Lepog grada* u svakom slučaju nema težnju da dominira celom teritorijom metropole. Velelepnost i grandioznost dovoljno je prikazati samo na jednom užem (ali zato strateški važnom) gradskom segmentu, bilo da je rezidencijalnog, poslovnog ili kulturnog karaktera. Zapravo, osnovna uloga(funkcija) arhitekture Lepog grada i jeste da impresionira mase, poništi individualnost, akcentira(naglas) punu dominaciju nad jedinkom, naglasi preferiranu rasnu ekskluzivnost i marginalizuje nepoželjne društvene grupe (što se možda najjasnije uočava na primeru brojnih kolonijalnih metropola nekadašnje britanske imperije) ([10] str. 175). Grandiozni (i istovremeno krajnje otuđeni) gradski trgovi, preširoki bulevari, pretenciozne, glomazne i hladne gradske većnice - tu počinje i završava maštovitost arhitekata *City beautiful movementa*.

Arhitektura Lepog grada, naravno, nije direktno usmerena niti na razvijanje mobilnosti, niti na promovisanje pristupnosti. U tom je pogledu njen uticaj tek posredan. Nekoliko kilometara dug, prostrani gradski bulevar (uobičajeni produkt ove arhitekture), istina, omogućava punu mobilnost (retkih) motorizovanih stanovnika usmerenih na destinaciju koju taj bulevar pokriva. Međutim, ovakav bulevar po pravilu nije prirodno, organski uklopljen u mrežu ostalih saobraćajnica. On, naime, preseca sve pešačke, biciklističke i ostale saobraćajne tokove i nevesto je i nezainteresovano inkorporiran u preostalu mrežu uskih gradskih uličica ([27] str. 108).

7. HAUARDOV VRTNI GRAD

Nijedan urbanistički koncept nije u tako dugom vremenskom periodu sačuvao svežinu, aktuelnost i inspirisao stručnjake na dalju razradu, kao koncept vrtnog grada **Ebenzera Hauarda** (1850.-1928.), prvi put izložen još u knjizi *Tomorrow* 1898. godine ([12]).

Hauard je koncept vrtnog grada stvorio pod snažnim uticajem ideja anarhističkog teoretičara Kropotkina, kao i čuvenog engleskog ekonomiste **Alfreda Maršala**.

Knjiga kneza **Kropotkina** '*Poljoprivreda, industrija i zanatstvo*' nastala je kao reakcija na očajno loše uslove života u viktorskom **Londonu** 19. veka ([17]). Po obrazovanju geograf i prirodnjak, Kropotkin je još na prelazu 19. u 20. vek (začuđujuće tačno) predvideo kako će električna energija i razvoj komunikacija omogućiti neuporedivo decentralizovaniji urbani razvoj. On se, istovremeno, nadao da će gradski stanovnici, napokon, moći da uživaju istovremeno u prednostima i gradskog i seoskog života.

Drugi izvor inspiracije za Hauardov vrtni grad bile su ideje Alfreda Maršala. **Alfred Maršal** je, u stvari, još 1884. godine kao ekonomski najbolje rešenje predlagao plansku izgradnju novih manjih model-gradova ([11] str. 45, 48), kako bi se usporio nagli porast društvenih troškova, prouzrokovanih izgradnjom novih industrijskih preduzeća u velikim urbanim aglomeracijama. Maršal je, naime, već tada tvrdio da se većina industrija može locirati na bilo kom mestu gde ima radne snage, ukazujući na to da su društveni troškovi poboljšanja slabih stambenih uslova i zdravstvenog stanja radnika znatno veći u velikim nego u malim gradovima.

Hauard je Kropotkinove i Maršalove ideje iskoristio u svom čuvenom konceptu vrtog grada, pokušavajući da spoji prednosti života u gradu (mogućnosti zapošljavanja i korišćenja svih gradskih usluga), sa prednostima života na selu (zdravim, prirodnim okruženjem). Istovremeno, želeo je da vrtni grad oslobodi svih negativnih karakteristika života u velikom gradu (vezanih za zagađenje životne sredine), ali i loših strana života u prirodi (odvojenosti od gradskih usluga). Ukratko, vrtni grad bi prema njegovoj zamisli imao sve prednosti oba načina života, i ni jednu od mana ([11] str. 48).

Prema originalnom Hauardovom konceptu u vrtinom gradu živelo bi približno 30.000 stanovnika. Njegove bi gustine naseljenosti (po sadašnjim kriterijumima) bile veoma visoke (20.000-35.000 stanovnika) ([27] str. 115) i bio bi "samodovoljan" (svi zaposleni bili bi ujedno i njegovi stanovnici).

Prostorni oblik vrtog grada bio bi kružan, a iz centralnog gradskog trga (takođe kružnog oblika, sa parkom i javnim zgradama), zrakasto bi se širilo šest bulevara, deleći grad na šest jednakih stambenih četvrti. Svaka četvrt bi imala po jednu školu, i približno 5.000 stanovnika. Fabrike, skladišta itd. nalazile bi se duž spoljašnjeg pojasa grada, uz jednu kružnu železničku prugu, koja bi opasivala ceo gradić ([32] str. 240-251). Svaki vrtni grad bio bi okružen zelenim pojasom (namenjenom poljoprivredi i rekreaciji) čija je funkcija bila dvojaka: da ograniči urbani rast i ujedno gradskom stanovništvu obezbedi neposrednu blizinu zelenila i poljoprivrednog okruženja. Ovaj koncept zelenog pojasa primenjivan je kasnije u mnogim gradovima u svetu ([27] str. 98).

Celovit Hauardov koncept insistirao je na tome da se vrtni gradovi ne šire prostorno, već da se *umnožavaju* "poput živih ćelija, i to tako što prekobrojno srtaovištvo odlazi da obrazuje novi centar na dovoljnom odstojanju od prvobitnog, i opet okružen zelenilom". ([32] str. 32) Nadalje, više ovakvih vrtih gradova (6-7 gradića) bi se prostorno organizovalo oko centralnog vrtog grada, i svi bi zajedno formirali tzv. policentrični *društveni grad od približno 250.000 stanovnika*.

Prostorno "umnožavanje" vrtih gradova ne bi, znači, imalo nikakvo ograničenje – oni bi umnožavanjem prerastali u društveni grad od 250.000 stanovnika, a zatim, kao u kakvoj paukovoju mreži započinjali formiranje narednog društvenog grada...itd.

Jedno od značajnih obeležja koncepta vrtnog grada bila je svojina nad zemljištem. Pod uticajem Kropotkina (a i da bi se izbegla bilo kakva mogućnost finansijskih mahinacija), Haurard je insistirao upravo na tome da zemljište bude u društvenoj svojini i da se daje pod zakup.

Visoke gustine vrtnog grada, njegova prostorna kompaktnost (prečnik vrtnog grada iznosi samo 1 kilometar), kao i princip "samodovoljnosti" (svi zaposleni stanuju u vrtnom gradu), definisala je njegov pešački karakter. Naime, do svakog kutka vrtnog grada moglo se brzo stići pešice, tako da ni i u vreme nastanka ovako zamišljenog urbanističkog koncepta, niti u perspektivi nije postojala značajnija potreba za korišćenjem motornih vozila.

Istovremeno, za saobraćaj između vrtnih gradova koristila bi se *železnica*. Svi vrtni gradovi bili bi međusobno povezani "jednim sistemom pruga, koji svaki grad spoljašnjeg kruga povezuje sa direktno sa Centralnim Gradom. Predviđeno rastojanje od svakog grada do srca Centralnog Grada iznosi približno 5 km i lako se može savladati za 5 minuta"...pri čemu..."jedna železnička linija sve gradove spoljašnjeg kruga – 32 km u razvijenoj dužini – povezuje međusobno, tako da nije potrebno preći više od 16 km (što se obavi za 12 minuta), da bi se od ma kog grada stiglo do najudaljenijeg grada ove grupe" ([32] str. 250).

Izuzetno važan deo koncepta vrtnog grada bio je upravo njegovo organsko "umnožavanje". Naime, 6-7 ovakvih gradića (od po 30.000 stanovnika) bi se prostorno organizovalo oko centralnog vrtnog rada (koji bi, takođe, imao 30.000 stanovnika), i formiralo tzv. policentrični društveni grad od 250.000 stanovnika, a zatim bi se opet (organski) formirao potpuno novi vrtni grad (okružen zelenim pojasem) i "umnožavanjem" prerastao u novi društveni grad od 250.000 stanovnika, itd., itd. Jednostavno, prema originalnom Haurardovom konceptu ovakvo policentrično organsko prostorno formiranje novih vrtnih gradova uopšte nije imalo ograničenja.

Nažalost, za celinu Haurardovog koncepta: *organsko "umnožavanje" vrtnih gradova*, njihovo prostorno prerastanje u društveni grad, a zatim u novi društveni grad, sticajem okolnosti se dugo nije znalo. Naime, zahvaljujući štamparskoj greški (izbacivanju grafičkog prikaza društvenog grada iz drugog izdanja Haurardove knjige iz 1902. godine) koja se kasnije ponavljala i u narednim izdanjima, pod vrtnim gradom se dugo podrazumevao jedan gradić od 30.000 ljudi, okružen zelenilom, nešto što je u doba nagle industrijalizacije i urbanizacije bilo stvarno krajnje neinteresantno ([11] str. 52, [33] str. 33, 34).

Takođe, i sprovođenje u praksu ovog koncepta u prva dva vrtna grada (građena u blizini **Londona**) nije bilo ni najmanje slavno. Tako su se **Lečvort** (započet još 1903. godine) i **Velvin** (započet 1919. godine), pored svoje relativne samodovoljnosti (imali su industrijska preduzeća), razvijali izuzetno sporo: 1946. godine su (zajedno) imali tek nekih 40.000 stanovnika.

Očigledno je da se koncept vrtnog grada bazirao na *pešačkom* karakteru unutar vrtnog grada, i brzom šinskom saobraćaju *između* vrtnih gradova. Nagli porast stepena motorizacije, međutim, uneo je značajne izmene u ovako zamišljen koncept urbanog razvoja, iz koga su se kasnije razvila brojna urbanistička rešenja: koncept novih gradova, satelitskih gradova, stambene zajednice, zelenog pojasa...

8. ORIGINALNI HAUARDOV KONCEPT REDEFINISAN od vrtnih predgrađa do gradova-satelita i 'novih gradova'

8.1. Rejmon Unvin (Bari Parker) i vrtna predgrađa

Prva ozbiljnija izmena Hauardovog koncepta vrtnog grada, data je već u knjizi čuvenog **Rejmonda Unvina** '*Nothing Gained by Overcrowding*' iz 1912. godine. Ova knjiga je postavila principe smirivanja saobraćaja (traffic calming measures, engl.) punih 60 godina pre no što je taj koncept dobio ozbiljniji zamah u Evropi, a nešto kasnije i u celom svetu. Unvin je, naime, insistirao na smanjenju površine namenjene uličnoj mreži (sa 40% na 17%), čime se oslobađa veća površina za zelene i druge otvorene površine (sa 17% na 55%), dok su saobraćajni tokovi motornih vozila izbačeni izvan stambenih zona i usmereni po njihovom obodu ([10] str. 104). Iako je na ovaj način, u stvari, došlo i do određene preraspodele u funkciji korišćenja zemljišta koje *nije* namenjen stanovanju (umesto za uličnu mrežu – na bašte oko kuća i otvorene površine), ipak je to donelo i prve značajnije izmene u neto gustinama naseljenosti.

U praksi je, nažalost, ubrzo došlo do još radikalnijeg smanjenja gustina naseljenosti u odnosu na originalni Hauardov koncept vrtnog grada. Videlo se to već na primeru prvog vrtnog *pregrađa* u **Londonu** - *Hempsted Garden Suburb-a* - izgrađenog 1906. godine, koje su projektovale **Rejmon Unvin** i **Bari Parker** (1867-1947). Iako su zgrade planski projektovane da postanu integralni deo humanog dizajna (značajan pomak u odnosu na pređašnju urbanističku tradiciju), ovo predgrađe (nagoveštava) bilo je prvi vesnik kasnije nastalih vrtnih predgrađa, (vrtnih-satelita) i vrtnih novih gradova, čije su osnovne karakteristike (posebno u anglosaksonskim zemljama) bile izuzetno *niske gustine naseljenosti*, obilje zelenih površina i ekstenzivno korišćenje *automobila*.

8.2. Unvinovi gradovi-sateliti

U periodu između dva svetska rata još se drastičnije odstupilo od originalnog Hauardovog koncepta vrtnog grada. Zahvaljujući ogromnoj moći i uticaju **Rejmona Unvina** u Britaniji se prešlo na koncept gradova-satelita.

Prvi ovakvi satelitski gradovi bili su **Vithenšav** u blizini **Mančestera** i **Bekontri** u blizini **Londona**. ([6] str. 86-89) U skladu sa konceptom gradova-satelita u Britaniji je u periodu između dva svetska rata, ipak, bio izgrađen veoma mali broj stambenih objekata ([10] str. 108).

Satelitski gradovi su, u stvari, služili isključivo za stanovanje. Oni, znači, nisu bili "samodovoljni", njihovi su stanovnici bili zaposleni u metropolama u čijoj se blizini nalaze. Pri tom su u odnosu na ove metropole bili locirani predaleko, bili su preveliki (kao manji gradići), i da stvar bude još gora, sa metropolama u kojima su bili zaposleni njihovi stanovnici (po pravilu) su imali prilično slabe saobraćajne veze ([10] str. 108). To je dovelo do napuštanja koncepta gradova-satelita i stvaranja novog urbanističkog koncepta - tzv. novih gradova - u periodu posle II svetskog rata.

8.3. Koncept "novih gradova"

Jedan od najvažnijih ciljeva izgradnje tzv. novih gradova (manjih, satelitskih *samodovoljnih* naselja u neposrednoj blizini višemilionskih metropola) u periodu nakon II svetskog rata, bilo je smanjenje nesnosne prezagušenosti u samim metropolama.

Drugi cilj, naravno, bio je pokušaj (planskog) stvaranja boljih uslova života u novim gradovima. Prema **Viljemu Robinsu**: "Novi gradovi su nastali kao plod revolta protiv megalopolisa i loših strana života u njemu, koje se ogledaju u stalnom povećanju rastojanja između kuće i posla, kao i svega onoga što taj proces prati: povećanja novčanih izdataka i... trošenja vremena, energije i živaca. Tako je cilj formiranja svakog novog grada stvaranje *samodovoljne* gradske jedinice u kojoj će biti obezbeđeno stanovanje, zaposlenje i zabava, pri čemu će, u onoj meri u kojoj je to moguće, njeni stanovnici biti oslobođeni zavisnosti od velikog grada." ([34] str. 168)

Međutim, i pored jačanja svesti o lošim stranama života u višemilionskim metropolama, stvaranje novih gradova, naravno, ne bi bilo moguće bez jačanja planske regulative. U tom su procesu ključnu ulogu stvarno odigrali dramatični zaključci čuvene *Berlou komisije* iz 1940. godine, koji su pokazali da je sav industrijski razvoj Britanije u međuratnom periodu bio koncentrisan u nekoliko prosperitetnih regiona, a naročito u samom **Londonu**. To je, prema izveštaju, imalo značajne negativne efekte na, iz godine u godinu, sve slabije stambene uslove i zdravstveno stanje stanovnika ove metropole, a ujedno i na ogromna saobraćajna zagušenja.

Navedeni zaključci su bili potkrepljeni brižljivo obrađenim statističkim podacima i veoma uverljivim kvantitativnim pokazateljima. Krajnji zaključak *Berlou komisije* bio je da nepogodnosti znatno nadmašuju dobre strane života u velikim konurbacijama kakva je **London**, tako da su neophodne posebne vladine mere da bi se sprečio dalji industrijski i demografski rast konurbacija ([11] str. 93-98).

Dramatično bombardovanje i ratna razaranja **Londona** tokom nekoliko narednih godina, samo su još više pojačali stambenu nestašicu i do usijanja doveli neophodnost rešavanja nesnosnih uslova života u (tradicionalno radničkom, siromašnom) londonskom **East Endu**.

Tako je već 1944. godine **Aberkombri** u svom čuvenom planu za šire područje **Londona** predložio dva moćna instrumenta za sprovođenje u život zaključaka Barlou komisije:

- a) stvaranje *zelenog pojasa* oko **Londona** (u širini od 8 km), koji će sprečiti dalje prostorno širenje ove metropole, i
- b) preseljenje jednog miliona stanovnika prezagušenog centralnog **Londona** u šire gradsko područje, i to tako da se na 30-50 kilometara od ove metropole izgradi *8 novih gradova* od kojih će svaki primiti po 60.000 stanovnika (ukupno 400.000 stanovnika), dok bi se preostalih 600.000 stanovnika naselilo u već postojeća mala mesta na 50-80 kilometara od Londona ([11] str. 103-106).

Sprovođenje u život *Aberkombrijevog plana* o izgradnji novih gradova u okolini **Londona** zahtevalo je izmenu Britanskog zakonodavstva. Ubrzo je usvojen čitav niz novih zakona, koji su omogućili izgradnju novih gradova u celoj zemlji. Tako ne samo da je u periodu 1946.-1949. godine započeta izgradnja 8 novih gradova u okolini **Londona** (kojima su 1967. i 1968. godine pridodata još 3 nova grada), već je izgradnjom novih gradova u okolini **Glazgova, Mančestera, Edinburga, Liverpoola, Birmingema**, itd. broj novih gradova izgrađenih u Britaniji u posleratnom periodu porastao na 33 nova grada ([6] str. 382, ([11] str. 171, ([3] str. 199). Istovremeno, koncept novih gradova postao je popularan i u mnogim zemljama širom sveta ([34] str. 149-253).

Međutim, i pored velikih očekivanja koja su pratila izgradnju novih gradova, ovaj se koncept, nažalost, nije pokazao naročito uspešnim. Prvo, u praksi je ozbiljno narušen planirani princip samodovoljnosti novih gradova, i drugo, umesto javnog gradskog saobraćaja, pešačenja i visokih gustina naseljenosti, u novim gradovima su (posebno u anglosaksonskim zemljama), promovisane niske gustine naseljenosti i korišćenje automobila.

Koncept novih gradova je, u stvari, dvojako izneverio očekivanja:

- a) novi gradovi nisu uspeli da smanje pritisak na konurbacije,
- b) u njima ipak nije ostvaren mnogo ugodniji život nego u konurbacijama.

U pogledu očekivanog (a neostvarenog) smanjenja pritiska na konurbacije **Lojd Rodvin** ističe da najviše razočarava to što "...sve dok metropola beleži rast stanovništva i ekonomskih aktivnosti, stalno nove firme i porodice dolaze umesto onih koje su već napustile metropolu, i preselile se u nove gradove" ([34] str. 161). **Dušanka Hajduković-Janev**, takođe, podvlači da se "... u literaturi često navodi London kao primer da rešenje problema velikih gradova *nije* u izgradnji novih satelitskih gradova. Izgradnjom novih gradova oko Londona uspela se u izvesnom stepenu pomeriti industrija i prelići stanovništvo iz Londona, no, kako je Britanija prolazila kroz fazu rapidnog ekonomskog razvoja (i kroz mnoge promene s tim u vezi), u Londonu su se stvorile nove mogućnosti ekspanzije, novi izvori zaposlenosti, što je privuklo nove imigrante, i kao rezultat neto decentralizacija Londona nije postignuta. Uz to napori, interes i finansijska sredstva koji su uloženi u izgradnju novih gradova oko Londona, odvucli su pažnju od problema samog Londona" ([9] str. 42).

Zbog neostvarnog principa samodovoljnosti (veliki broj stanovnika novih gradova i dalje je bio zaposlen u **Londonu, Glazgovu, Mančesteru**, itd.), novi gradovi su stvarali dodatni pritisak na već ionako prezagušene prigradske i gradske sisteme saobraćaja ovih metropola, posebno za vreme saobraćajnih špiceva. Zato **Barbara Vord** i **Rene Dibo**, s pravom, ističu da dok su novi gradovi "... trebalo da budu dovoljno nezavisni od svog centra da bi mogli da rasterete njegovu (saobraćajnu) mrežu, oni se nisu, u stvari, ni po veličini, ni po raznovrsnosti, razvili dalje od zavisnih zajednica i još uvek čine deo gradskog područja kroz koje se zaposleni kreću na posao i natrag" ([35] str. 125).

Međutim, ne samo da u novim gradovima nije ostvaren princip samodovoljnosti, već su, da stvar bude još gora, u njima (posebno u novim gradovima anglosaksonskog područja), po pravilu promovisane niske gustine naseljenosti i korišćenje automobila. Britanski urbani planeri su, naime, pogrešno verovali da vrtni novi gradovi prepuni zelenila, iako imaju niske gustine naseljenosti, mogu očuvati pešački karakter – i, naravno, uopšte nisu bili u pravu.

To potvrđuje i **Milton Kejns**, koji predstavlja tipičan primer automobilski orijentisanog (totalno planiranog) vrtog 'novog grada' u blizini Londona, koga karakterišu niske gustine naseljenosti.

T-1: Urbanističke i saobraćajne karakteristike Milton Kejnsa i Almera

	Milton Kejns	Almer
MODAL SPLIT (u %)		
automobil	59%	35%
JGS	17%	17%
bicikl	6%	28%
pešačenje	18%	20%
Urbanističke karakteristike		
gustine naseljenosti (stambenih jedinica/ha)	20	35-40
opis	disperzivni razvoj, razdvojenost gradskih funkcija	organski razvoj, izmešani gradski sadržaji
% putovanja kraćih od 3 km	45%	85%

Izvor: Newman, Peter and Kenworthy, Jeffrey. 1999. *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Washington DC: Island Press, str. 167-169.

Iste urbanističke principe (niske gustine naseljenosti, zelene površine, pešački kriterijum stambene zajednice) su, nažalost, koristili i drugi novi gradovi anglosaksonskog govornog područja. Za ilustraciju može poslužiti primer australskog grada **Kanbere**. Grad je zelen, ali samo u formalnom, tj. mehaničkom smislu, jer se prostrane zelene površine prostiru duž ekstenzivne mreže gradskih puteva, kao i između njih, tako da nisu od prevelike koristi

gradskom stanovništvu. Istovremeno, izuzetno niske gustine naseljenosti (900 st./km²), jedva da dosežu nivo gustina koja neko naselje svrstava u gradove ([26] str. 170).

Evropski su gradovi, međutim, zadržali kriterijum znatno viših gustina naseljenosti, koji je mnogo bliži originalnom Hauardovom konceptu vrtog grada. Tako se, na primer, holadski “novi grad” **Almer** (sagrađen u tipičnoj evropskoj tradiciji sa znatno većim gustinama naseljenosti koje favorizuju pešačenje i korišćenje bicikla), stvarno drastično razlikuje od **Milton Kejnsa** ([26] str. 167-169). U Almeru su, naime, dva puta veće gustine naseljenosti nego u Milton Kejnsu. On ujedno ima organski tip razvoja i izmešane gradske sadržaje, dok Milton Kejns karakteriše disperzivni tip razvoja sa razdvojenim gradskim funkcijama. Stoga je učešće automobila u ukupnom obimu saobraćaja Almera veoma nisko – 35%, dok u Milton Kejnsu iznosi 59%, a učešće gradskih putovanja kraćih od 3 km veliko – 85% (u Milton Kejnsu iznosi samo 45%).

8.4. Koncept stambene zajednice

Embrion ideje jedinice susedstva (stambene zajednice) bio je, u stvari, još 1898. godine sadržan u Hauardovom konceptu vrtog grada, koji se sastojao iz šest istovetnih stambenih jedinica (nazivao ih je “wards”). Sve ove stambene jedinice imale su po jednu školu, u njima je živelo po 5.000 stanovnika, i bile su oivičene širokim bulevarima. Ipak, ova ideja kao da je ubrzo zaboravljena prilikom izgradnje prva dva britanska vrtna grada (**Lečvorta** 1903. godine i **Velvina** 1919. godine), jer su se tako sporo razvijali da je formiranje jedinica susedstva za njih ubrzo izgubilo svaki smisao i značaj ([33] str. 36).

Za razliku od Britanije, “u SAD se ideja jedinice susedstva rodila na čvrstim temeljima kojih nije bilo u Evropi. Pionirska situacija pogodovala je razvijanju susedskog pomaganja i institucionalizovanju susedskih grupa predindustrijskog razvitka Amerike i dala je konstitutivnu ulogu izgradnji društvenog života” ([23] str. 168-169).

Pored veoma pogodnih društvenih uslova, formiranju koncepta susedstva je u SAD zasigurno značajno doprinela i urbana sociologija koja se 20-tih godina naglo razvijala u čuvenoj Čikaškoj školi.

U tako pogodnim društvenim uslovima, potpomognut istraživanjima sociologije grada, **Klarens Peri** (1872.-1944.) predlaže da koncept jedinice susedstva (neighbourhood unit, *engl.*) postane osnov za plan razvoja **Njujorka** iz 1929. godine. Njegov koncept, iako nastao pune tri decenije nakon Hauardovog, nije se od njega suštinski razlikovao, sem što je bio nešto razrađeniji: pored osnovne škole, ustanova za decu, tržišnog centra, tu su i sve ostale najvažnije institucije za zadovoljavanje svakodnevnih potreba stanovništva. Tranzitni saobraćaj kroz ovu stambenu jedinicu je destimulisan, i glavni saobraćajni tokovi odvijaju se po njenom obodu.

Ubrzo se koncept jedinice susedstva (čiji embrion kao da je iz Britanije prenesen, presađen i razvijen u SAD) ponovo vraća u Britaniju, u kojoj ga sada čekaju mnogo povoljniji uslovi za razvoj. Naime, ne samo da su britanski urbanisti do tada već imali prilike da na primeru američkih gradova vide kako se ovaj koncept dobro uklapa u svakodnevni život, već su se i takvi autoriteti kao što je Škotlandanin **Ser Patrik Gedis** snažno zalagali za ovaj koncept.

I tako, nakon što je **Ser Aberkombri** u svom planu **Londona** iz 1943. i neizvedenom planu satelitskog grada **Ongara** 1944. godine predložio jedinicu susedstva kao osnov urbanističkog planiranja, ona je usvojena i postala osnovna ćelija gradskog planiranja prve, druge i treće generacije "novih gradova" u Britaniji.

Interesantno je da pored SAD, Britanije, Nemačke i drugih zapadnih zemalja, koncept jedinice susedstva, naprosto ne poznajući političke barijere, biva bez ikakvih značajnijih izmena prihvaćen i u socijalističkim zemljama. Tako u SSSR-u, pored već pomenutih maštovitih antiurbanističkih zamisli iz dvadesetih godina i predloga za uvođenje koncepta linearnog grada, ipak prevagu odnosi koncept jedinice susedstva, koji (zajedno sa mnogim klasičnim urbanističkim principima) biva uvezen sa Zapada.

Na prihvatanje ideje jedinice susedstva (i odbacivanje **Ginzbergovog** koncepta linearnog grada) su 30-tih godina u SSSR-u najznačajnije uticali **Ernest Mej** (učenik čuvenog engleskog arhitekta Unvina, tvorca prvog britanskog vrtnog grada) i dr **Eugen Kofman**, direktor Instituta za stanovanje iz **Frankfurta na Majni**, čiji je koncept tzv. super-bloka prihvaćen kao osnov za planiranje sovjetskih gradova ([33] str. 46). Od trenutka njegovog prihvatanja, jedinica susedstva je prisutna u svim najvažnijim dokumentima u SSSR-u koji sadrže osnovne principe urbanističkog planiranja: u *Generalnom planu Moskve* iz 1935. godine, *Priručniku najvažnijih principa planiranja razvoja gradova* 1944. godine, *Generalnom planu Moskve* iz 1971. godine, itd ([1] str. 28, [38] str. 216). U periodu nakon II svetskog rata i bivše zemlje Istočnog bloka i Jugoslavija su, naravno, prihvatile ovaj koncept.

Tako koncept jedinice susedstva (stambene zajednice) i danas sadrži iste osnovne karakteristike kao i 1898. godine, kada ih je Huard koncipirao kao osnovnu ćeliju vrtnog grada.

Ovom konceptu **Ante Marinović-Uzelac** stavlja sledeće zamerke:

- a) da se nije pokazao kao dovoljno dobar društveni kohezioni faktor, kojim se može prevazići "otuđenje" gradskih stanovnika, i
- b) da nekontinuiranim planiranjem stambenih zajednica, koje se preko obodnih saobraćajnica oslanjaju jedna na drugu, grad postaje prost zbir međusobno potpuno odvojenih gradskih ćelija. ([23] str. 183-188)

Sprovođenje u život koncepta stambene zajednice, kao što to dobro uočava Marinović, nije se do sada pokazalo kao neki značajan integrativni faktor koji pomaže zbližavanju ljudi u velikim gradovima. Od ovog koncepta, znači, ne bi

trebalo ni očekivati da reši pitanje otuđenja gradskih stanovnika. Njegove su najvažnije prednosti, pak, vezane upravo za odvijanje gradskog saobraćaja. Osnovu uspeha koncepta stambene zajednice predstavlja to što, zahvaljujući usmeravanju tranzitnog saobraćaja na njene obodne saobraćajnice, stanovnici ovih gradskih ćelija (posebno deca) mogu bezbedno da se kreću pešice, bez neželjenog kontakta sa automobilom, i da mirno obavljaju svoje svakodnevene aktivnosti.

Druga Marinovićeva primedba vezana je za praksu nekontinuiranog nadovezivanja stambenih zajednica jedne na drugu, tako da ih obodne saobraćajnice, (koje predstavljaju njihove teritorijalne granice), najčešće u praksi funkcionalno odvajaju, umesto da ih spajaju. Ovo u suštini i nije zamerka upućena samom konceptu stambene zajednice, već ukupnom planiranju svih gradskih ćelija (zajedno sa saobraćajem) u jednu funkcionalnu celinu.

9. KONCEPT LINEARNOG GRADA SORIJE I MATE

Kao očigledna alternativa **Hauard-Aberkombrijevoj** tradiciji raznih urbanističkih rešenja proisteklih iz koncepta vrtnog grada, u planovima raznih svetskih metropola može se prepoznati upravo koncept linearnog grada.

Idejni tvorac koncepta linearnog grada bio je španski inženjer **Arturo Sorija i Mata** (1844.-1920.). Inspirisan naglim razvojem saobraćaja, on je još 1882. godine predlagao stvaranje linearnog grada ("grada trake"). Prema njegovoj zamisli linearni grad bi se formirao duž jednog pojasa (trake) širokog 500 m, kojim bi prolazila železnička (ili tramvajska) pruga i sve gradske instalacije. Na taj način prostorni razvoj ovakvog grada ne bi ni sa čim bio ograničen, tako da bi se prema originalnoj ideji Sorije i Mate u budućnosti mogli spojiti u jednu jedinstvenu urbanu celinu španski grad **Kardiz** i **St. Petersburg** u Rusiji, kao i **Peking** u Kini sa **Briselom** u Belgiji.

Sa obe strane ove trake, široke 500 m, u kojoj bi bila smeštena sva saobraćajna i komunalna infrastruktura, protezala bi se dva uska pojasa (po 200 m) stambenih zona u kojima bi njihovi stanovnici živeli u neposrednoj blizini prirodnog okruženja, oslobođeni svih onih problema karakterističnih za život u velikim, prenatrpanim, zagađenim metropolama ([33] str. 36-37, [11] str. 70, [22] str. 172). Tako je ovaj španski inženjer prvi u istoriji integrisao moderne transportne sisteme u jedan urbanistički koncept razvoja grada.

Naravno, koncept linearnog grada u svojoj originalnoj verziji nije ni mogao da doživi uspeh. Od celokupnog ambicioznog plana Sorije i Mate, u praksi je bilo izgrađeno samo nekoliko kilometara jednog madridskog predgrađa, kasnije naprosto "progutanog" amorfim širenjem **Madrida** (te se danas teško razikuje od okolnog urbanog tkiva.) ([185] str. 70, [33] str. 37)

Još su manje uspeha imali poznati sovjetski urbanisti **Ginzburg**, **Levi**, **Okitovič**, **Leonidov** i **Miljutin**, koji su 30-tih godina pokušavali da uvedu koncept

linearnog grada u zvaničnu sovjetsku urbanističku praksu. To najbolje ilustruje upravo primer **Nikolaja Miljutina**. On ne samo da je bio jedan od najuticajnijih teoretičara arhitekture i urbanizma u prvoj polovini 30-tih godina, već je u istom periodu obavljao i značajne partijske i državne dužnosti (između ostalog bio je ministar finansija, predsednik Socijalističkog komiteta za naseljavanje, Akademije za stanovanje, itd.) ([36] str. 75)

Iako je njegov linearni grad predstavljao razrađenu verziju plana Sorije i Mate (dopunjenu principom zoninga, tj. segregacije funkcija u šest striktno planiranih, paralelnih zona), Miljutin ovog španskog inženjera uopšte ne pominje, i za svoje ideje tvrdi "da su formirane jedino na osnovu analize Marksa, Engelsa i Lenjina" ([36] str. 76).

Međutim, i pored značajnih partijskih i državnih funkcija koje je obavljao, i pokušaja da koncept linearnog grada zaogrme marksističkim plaštom, Miljutin (uostalom, kao i njegove ostale kolege - istomišljenici: Ginzburg, Levi, Okitovič i Leonidov), nije uspeo da nametne svoje urbanističke ideje, i one nisu bile prihvaćene u SSSR-u.

Veoma interesantno urbanističko rešenje, inspirisano konceptom linearnog grada, predstavljao je, takođe, i čuveni **MARS** plan **Londona** iz 1943. godine, koji je izradio ceo jedan tim stručnjaka (tzv. *Modern Architectural Research Group*). Ovim planom bila je predviđena izgradnja glavne železničke arterije (paralelne sa Temzom), sa čije bi se obe strane (u širini od približno 800 m) nalazile stambene zone. Najznačajnija karakteristika ovog urbanističkog rešenja bila je insistiranje na snažnom razvoju javnog saobraćaja. Jedino na taj način (tvrdili su autori ove studije još 1943. godine) mogli bi da se izbegnu problemi koje stvara brzi porast stepena motorizacije gradskog stanovništva, i povećani obim korišćenja automobila u velikim metropolama. Međutim, ovaj plan je "mirno napuštena kao suviše radikalna i destruktivna za London" ([33] str. 64). Očigledno je da primena koncepta linearnog grada u već formiranim velikim gradovima zahteva tako radikalne promene urbane forme, da se to najčešće pokazuje kao ekonomski krajnje neracionalno, što je i bio osnovni razlog odustajanja od **MARS** plana **Londona** iz 1943. godine.

U stvari, originalni koncept linearnog grada toliko odudara od uobičajenog koncentričnog širenja metropola, da je morao stvarno da pretrpi značajne izmene kako bi, napokon, doživeo primenu.

Tek su u periodu nakon II svetskog rata osmišljene i u praksi sprovedene raznolike varijante razvoja metropola, koje su bile inspirisane originalnom idejom Sorije i Mate iz 1882. godine. Da su ove modifikacije bile stvarno drastične, govori nekoliko narednih primera.

U čuvenom *Finger planu* **Kopenhagena** iz 1949. godine (kao i **Štokholma** iz 1968.) umesto originalnog, linearnog "grada trake", projektovano je 5 krakova železničke pruge, koji se zrakasto, poput prstiju (otud i naziv "Finger plan") šire

iz glavnog gradskog centra, dok je između njih planski ostavljen otvoreni, zeleni prostor.

Na osnovu *regionalnog plana Pariza* iz 1965. godine su duž dve paralelne ose (sa obe strane Sene), planski izgrađeni "novi gradovi", koji su brzom železnicom povezani sa glavnim gradskim centrom.

Poznat je primer i šest holandskih gradova (**Harlem, Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Hag i Lajden**), koji su prostorno raspoređeni duž jedne zajedničke saobraćajnice kružnog (elipsastog) oblika, kojom su planski povezani u jedinstvenu funkcionalnu celinu. U unutrašnjem, središnjem delu ove elipse je namerno ostavljen otvoren, zeleni prostor.

U literaturi se poslednjih godina često (kao primer izuzetno uspešnog načina rešavanja problema gradskog saobraćaja) navodi primer brazilskog grada **Kuritiba**. Po svojoj planski razvijanoj urbanoj formi, Curitiba je skoro identična originalnoj ideji Sorije i Mate, sem što umesto železnice (veoma uspešno) koristi brze autobuse.

I planovi proširenja **Tokia** i izgradnje zemljotresom razrušenog **Skoplja** su bili, takođe, inspirisani idejom linearnog grada.

Tako je, dakle, koncept linearnog grada bio izvor inspiracije ruskim arhitektima iz 30-tih godina, za *MARS plan Londona* iz 1943. godine, *Finger plan Kopenhagena* iz 1949., zatim planove: **Vašingtona** (iz 1961.), **Pariza** (iz 1965. god.), **Štokholma** (iz 1968. god.), regionalno povezivanje holandskih gradova, izgradnju **Skoplja**, širenje **Tokija**, sjajni plan razvoja Kuritibe, itd. Mnoge svetski poznate arhitektae (**Korbizije, Kenzo Tange, Doksijadis**, itd.) i saobraćajni stručnjaci (**Robert Cervero**) crpili su inspiraciju sa ovog izvora.

Trajna popularnost ovog koncepta proističe iz "potrebe da se eksploatišu nove linije brze komunikacije, bilo da se radi o klasičnoj železnici iz XIX veka ili modernim autoputevima iz XX veka" ([11] str. 70), ali i iz želje za ostvarivanjem boljeg kontakta sa prirodom (koja se prema konceptu linearnog grada nalazi tik uz uski pojas stambene zone).

Razvoj linearnog grada se ostvaruje jednostavno: "izgradnjom na njegovim krajevima" ([11] str. 71) i ne mora se ograničavati stvaranjem zelenog pojasa (kao kod Huard-Aberkombrijevog koncentričnog tipa razvoja vrtog grada).

Očigledno je, međutim, da "iako ovaj koncept možda i omogućava brza putovanja, ona postaju sve duža" ([11] str. 71), te su osnovni nedostaci koncepta to što "uporedo sa linearnim razvojem grada, njegovi krajevi postaju sve udaljeniji od glavnog gradskog centra" ([14] str. 71).

Takođe, bilo da se radi o železnici ili autoputu, u praksi se ne ostvaruje "čist" linearni razvoj grada, već serija "čvorića"(razvoja) oko železničkih stanica ili mesta gde se saobraćajnice ukrštaju. Piter Hol zato ističe da "na bazi

dosadašnjeg iskustva nema sumnje da je teško i skupo graditi (čistu) linearnu urbanu formu" ([11] str. 71).

Stoga su nakon II svetskog rata i nastale brojne modifikacije originalnog koncepta Sorije i Mate koje su često uključivale i razvoj subcentara oko železničkih stanica (**Kopenhagen, Štokholm, Tokio**), izgradnju "novih gradova" duž saobraćajnih osa (**Pariz**), ili povezivanje razvoja kompletnih gradova jednom kružnom saobraćajnicom u jedinstvenu funkcionalnu celinu (6 holandskih gradova).

10. PATRIK GEDIS I KONCEPT POLICENTRIČNOG REGIONALNOG GRADA

Škotlanđanin **ser Patrik Gedis** (1884.-1932.), biolog po obrazovanju, predavao je na univerzitetu u **Dendiju**. Njegov nemirni, lucidni, istraživački duh, nadilazeći uske okvire konvencionalne biologije, ubrzo se usmerava na istraživanje odnosa čoveka i njegovog okruženja (oblast danas poznatiju pod nazivom "humana ekologija").

Zaokupljen utvrđivanjem zakonitosti koje oblikuju razvoj i promene u modernim gradovima, on 1915. godine objavljuje svoje kapitalno delo "*Gradovi u evoluciji*". Ali, umesto uobičajene deskriptivne, suvoparne analize gradova omeđenih uskim, administrativnim granicama, **Gedis** razvoj metropola razmatra (u sasvim novom svetlu) u sklopu njihovog prirodnog okruženja, pokazujući da je urbani razvoj neodvojiv od regionalnog.

Za ovakav pristup Gedis je inspiraciju crpao iz:

- 1) francuske škole urbane geografije (koja je u Britaniju, u to vreme, bila potpuno nepoznata) - posebno radova **Vidala de la Blaša** i **Albera Demageona**,
- 2) ideja francuskog sociologa **Le Plea**, i
- 3) ideja čuvenog ruskog anarhiste i naučnika **kneza Kropotkina**.

Znači, u vreme kada je urbano planiranje bilo tek nešto više od arhitekture primenjene na lokalnom nivou, Gedis (koji knjigu piše još 1910. godine) pravi vizionarski zaokret. On od francuske škole urbane geografije preuzima *koncept prirodnih regiona*, dajući mu potpuno nov smisao i značaj. Gedis se, međutim, ne zaustavlja samo na istraživanju međuzavisnosti urbane forme, lokalnih ekonomskih sistema i potencijala i ograničenja lokalnog okruženja. Njegov se originalni doprinos (pored insistiranja na *planiranju razvoja gradova u sklopu regionalnog razvoja*) sastoji i u tome što "samom planiranju - više no ma ko drugi - daje logičnu strukturu" ([11] str. 65).

Upravo je Gedis, znači, prvi u istoriji insistirao na tome da se planiranje mora odvijati u tri sukcesivne faze: *u prvoj fazi* - istražuje se ceo region, *u drugoj fazi* - analiziraju se rezultati tog istraživanja, i tek onda, *u trećoj fazi* - stvara se plan razvoja.

Nadahnut Kropotkinovim idejama, Gedis ističe da nove tehnologije (koje se zasnivaju na korišćenju električne struje), zajedno sa motorima sa unutrašnjim sagorevanjem, zapravo, podstiču *naglu ekspanziju predgrađa* ([27] str. 102). U svojim istraživanjima on ide i dalje, pokazujući kako brzi proces širenja predgrađa dovodi do stapanja više gradova u jednu jedinstvenu funkcionalnu celinu - do stvaranja tzv. *konurbacija*.

Iz toga on izvodi krajnje logičan zaključak: kada se to već dešava (a dešavaće se i u budućnosti pod pritiskom ekonomskih i društvenih zakonitosti), dobro bi bilo da se planiranje razvoja gradova podvede pod tzv. "town and county planning" - tj. planiranje razvoja celih regiona (koji objedinjuju više gradova, zajedno sa njihovim okružujućim sferama uticaja).

Ubrzo su Gedisove ideje o razvoju policentričnih regiona i stvaranju konurbacija privukle svetsku pažnju. Već 1923. godine ga **Luis Mamford** poziva u SAD na osnivačku sednicu *Regional Planning Association of America* (RPAA) koja se (iste godine) održava u Nju Džersiju. Kao što je poznato, RPAA je prilično neslavno prošla u Americi. ([10] str. 158-164) Glavni Gedisov uspeh je, naravno, morao biti vezan upravo za Evropu.

U narednim decenijama Gedisove ideje iniciraju izmene poznatog britanskog sistema "town and county planning-a" ([3] str. 19), a služe i kao osnova za kreiranje čuvenog *Aberkombrijeovog regionalnog plana Londona* iz 1944. godine.

11. LUIS MAMFORD I DECENTRALIZOVANI GRAD

Luis Mamford (1895.-1990.) je najpoznatiji Gedisov učenik i autor brojnih knjiga, eseja i članaka u kojima je izuzetno lucidno i nadahnuo analizirao zakonitosti razvoja gradova (među kojima se izdvajaju knjige: "*The Culture of the Cities*" i "*The City in the History*") ([25] ([24]).

Iako nije stvorio ni jedan radikalno nov urbanistički koncept, dobio je epitet "najznačajnijeg filozofa planiranja" ([27] str. 112), jer je "pisao elokventno i prenosio svoje poruke moćno" ([27] str. 112).

Njegove su ideje o planskom razvoju gradova ipak bile bliže Hauardovom *konceptu Društvenog grada*, nego Gedisovom *Regionalnom gradu*. Jer, kao što ističe **Ros**: "Mamford je, zapravo, bio decentralista, koji se žestoko protivio (tj. sa istim žarom i žestinom borio protiv) Korbizijeovih ogromnih gustina naseljenosti, kao i protiv automobilskih predgrađa današnjih gradova. Njegova je vizija najbliža ideji komunalne pristupnosti koju omogućava Hauardov koncept Društvenog grada, a zasniva se na principima samodovoljnosti, dobre neposredne pristupnosti gradskim uslugama (pešačenjem i biciklom) i dobrom međusobnoj povezanosti gradskih centara brzim i efikasnim sistemima javnog gradskog saobraćaja" ([27] str. 114).

Zato je Mamford ("personifikujući savest američkih gradova" ([27] str. 115) već 40-tih godina jasno uočio kolika opasnost gradovima prethodi od forsiranja automobilske saobraćaja, i žestoko se boreći protiv izgradnje Mouzesovih gradskih autoputeva, postao rodonačelnik "anti-freeway movementa" (decenijama pre nego što se ovaj pokret proširio na sve kontinente sveta).

Briljantno analizirajući i bespoštedno kritikujući greške vodećih svetskih urbanista i saobraćajnih planera (a posebno Korbizijea, Mouzesa i Rajta), on je, zapravo, utirao put rađanju jedne nove vizije razvoja gradova, koja se razvila 80-tih godina kao snažna reakcija na forsirano korišćenje automobila, ekspanziju predgrađa i "arhitekturu buldožera".

12. DŽEJN DŽEKOB I ORGANSKI RAZVOJ GRADA

Osnovne ideje organskog razvoja gradova **Džejn Džekobs** je godinama nadahnuto iznosila u svojim mnogobrojnim člancima. U čuvenoj knjizi "*The Death and Life of Great American Cities*" iz 1961. godine, koju mnogi ocenjuju kao najuticajnije planerske knjige XX veka ([10] str. 234, [32] str. 320), Džekobs tvrdi da je klasično urbano planiranje, u stvari, donelo mnogo više štete nego koristi svetskim metropolama, i da bi trebalo podsticati upravo organski razvoj gradova.

U svojim radovima ona se bespoštedno obračunava sa vodećim idejama urbanog planiranja, oličenim u Hauardovom konceptu vrtlog grada, Gedisovom konceptu policentričnog regionalnog razvoja, Korbizijeovom (i Mouzesovom) konceptu vertikalnog grada, itd.

Nasuprot Mamfordu, ona Hauardovo planiranje ocenjuje kao "paternalističko i krajnje autoritativno" ([13] str. 29). Hauard, naime, nije mrzeo samo sva zla i greške u razvoju metropola, već i same metropole. Zato je lek koji propisuje za spasavanje gradskog stanovništva – "ubijanje" velikih gradova i raseljavanje ljudi u male, planski formirane, samodovoljne gradiće, u kojima će osnovne gradske funkcije (*stanovanje, rad i razonoda*) biti prostorno razdvojene.

Za grupu "decentralista", inspirisanih Hauardovim i Gedisovim idejama i okupljenih u okviru *Regional Planning Association of America* (RPAA), Džekobsova naglašava da su težili decentralizaciji stanovništva velikih američkih gradova u male, odvojene gradiće. Ti bi se gradovi sastojali od (do detalja) isplaniranih stambenih blokova, potpuno odvojenih od poslovnih zona, čime bi bila stvorena iluzija idilične suburbane privatnosti. Ovakve stambene zajednice nalik su samodovoljnim, nepromenljivim ostrvima u kojima sve značajnije detalje kontrolišu urbani planeri.

U vezi Korbizijeovog koncepta vertikalnog grada (nimalo ne podležući opštoj euforiji vezanoj za misao velikog arhitekta) ona lucidno zapaža da i ne predstavlja ništa drugo do koncept vrtlog grada, u jednom drugom, ponešto izmenjenom pakovanju: "Korbizije je osnovne principe vrtlog grada, zapravo,

samo učinio primenljivim na visoke gustine naseljenosti, nudeći, pri tom, i neka druga (nova) čuda i divote. Tako je i promocija automobilske saobraćaja postalo integralni deo njegove urbane sheme, što je 20-tih i ranih 30-tih godina bilo nova i krajnje uzbudljiva ideja... To je ujedno značilo i izgradnju ogromnih arterijskih jednosmernih gradskih autoputeva, kao i drastično smanjenje broja gradskih ulica ("jer su raskrsnice neprijatelji modernih gradova")... Istovremeno, kao i kod koncepta vrtlog grada, pešaci su potpuno odvojeni od ulice i usmereni na gradske parkove" ([13] str. 33). Koncept vertikalnog grada (stvoren 20-tih godina) Korbizije, dakle, nije komponovao od zgrada niske spratnosti (koje su naprosto obožavali decentralisti), već od nebodera okruženih zelenilom.

Za razliku od Korbizije, Mouzesa i ostalih američkih saobraćajnih stručnjaka i urbanih planera potpuno opčinjenih automobilom, Džejn Džekobs je protiv favorizovanja individualnih motornih vozila jer su "saobraćajne arterije, parkinzi, benzinske pumpe, itd., moćni instrumenti koji vode konačnoj destrukciji gradova" ([13] str. 352).

Ona čak izričito tvrdi da u metropolama može da nadvlada isključivo jedna od dve međusobno suprotstavljene tendencije: "ili će automobili dovesti do potpune erozije gradova, ili će gradovi uspeti da zauzdaju pošast automobila" ([13] str. 363).

Džejn Džekobs, međutim, jasno uočava i da se "automobili označavaju kao zlikovci, odgovorni za sve bolesti gradova, razočaranja i uzaludnosti urbanog planiranja... Destruktivni efekti korišćenja automobila ipak su pre simptom, nego uzrok naše nesposobnosti da stvorimo zdrave metropole... Urbani planeri, naime, ne znaju šta da urade sa automobilima u gradovima, jer uopšte nisu u stanju da pomognu zdrav, organski razvoj metropola... ni bez automobila, niti sa njima" ([13] str. 17).

Stoga je osnovna ideja Džejn Džekobs - uz zalaganje za brojne direktne mere destimulacije korišćenja automobila - da se pomogne zdrav, spontan organski razvoj metropola, jer se time:

- a) drastično smanjuju potrebe za korišćenjem automobila ([13] str. 379), i ujedno
- b) favorizuje pešačenje i korišćenje javnog gradskog saobraćaja ([13] str. 377).

Organski razvoj metropola se - prema Džejn Džekobs - može postići generisanjem principa raznolikosti: raznih gradskih sadržaja, zgrada različite starosne strukture i izgleda, što viših gustina naseljenosti i manjih stambenih blokova.

Nijedna od ovih karakteristika nije (čak ni u tragu) prisutna u današnjim američkim predgrađima. Ona su namenjena isključivo stanovanju i njihove izrazito niske gustine naseljenosti i odsustvo bilo kakvih drugih gradskih sadržaja, čine ih u potpunosti zavisnim od automobila.

Džejn Džekobs naprosto obožava bogati, raznovrsni život čuvene **Njujorške** četvrti **Greenich Village-a**, čijim pločnicima vrve pešaci, a ulice su prepune raznolikih sadržaja i aktivnosti. Stoga ne čudi što Džekobs savremena američka predgrađa ovako opisuje: "Amorfne mase predgrađa preziru i sami njihovi stanovnici" ([13] str. 370)... "Ovakvom disperzivnom širenju predgrađa izrazito niskih gustina naseljenosti, nedostaje i minimum vitalnosti, snage i upotrebljivosti ljudskog staništa... Stvarno je malo predgrađa (i to su po pravilu ona najluksuznija) koja zadržavaju privlačnost za više od jedne generacije svojih stanovnika... a onda počinju da naglo propadaju, pretvarajući se u *sive zone* grada... Tako će za 30 godina stepen odumiranja gradskog tkiva u našim metropolama poprimiti tolike razmere, da će problem sivih zona kakav danas imamo izgledati beznačajno" ([13] str. 459).

I očigledno je bila potpuno u pravu. Već trideset godina nakon što je objavljena njena knjiga, siva monotona predgrađa su zauzimala 80-90% metropolitenskog područja američkih (i australijskih) gradova. U njima "odsustvo koncentracije raznovrsnih gradskih sadržaja naprosto primorava čoveka da za svaku sitnicu koristi automobil, dok prostor neophodan za puteve i parkinge sve čini još udaljenijim" ([13] str. 242-243).

U ovakvim razućenim, sivim gradskim zonama pešačenje je nezamislivo, nepraktično, pa čak i opasno, dok je javni gradski saobraćaj (autobuski, naravno) do te mere ekonomski neisplativ, da je skoro potpuno zamro. Tako je nekih 80-90% stanovništva američkih i australijskih metropola, zapravo, osuđeno na korišćenje automobila.

Kao što Džejn Džekobs ironično primećuje: "Mi amerikanci teško da bi se i na tren zamislili nad misterijom koja muči čovečanstvo već milenijumima: *Koja je svrha života?* Za nas je odgovor kristalno jasan, odavno već utvrđen u mnogobrojnim životnim situacijama – *svrha života je proizvodnja i korišćenje automobila!*... Nije teško shvatiti da je proizvodnja i korišćenje automobila svrha života Uprave General Motorsa. Mnogo je, međutim, teže razumeti zašto je proizvodnja i korišćenje automobila svrha života ove zemlje" ([13] str. 385).

Zato se ona nadahnuto bori protiv ovakvih sivih, dosadnih, otuđenih predgrađaspavaonica i besomučnog korišćenja automobila, zalažući se (još 1961. godine – dve decenije pre usvajanja čuvene *Maču Piču povelje*) za negovanje *različitih gradskih sadržaja*. Njene su ideje bile *u oštroj koliziji* sa tada važećim urbanističkim *principom prostornog razdvajanja gradskih funkcija (stanovanja, rada i rasonode)* koji su nametnuli Hauard i Korbizije.

Sledeći istu logiku, ona se (u vreme neverovatne ekspanzije predgrađa izuzetno niskih gustina naseljenosti) zalaže za, po tadašnjim kriterijumima nezamislivo visoke gustine naseljenosti, tvrdeći da "gustine naseljenosti, jednostavno, moraju biti dovoljno visoke kako bi maksimalno stimulisale raznolikost gradskih sadržaja" ([13] str. 225). Ovim se, naravno, podstiče i pešačenje: "U gusto naseljenim delovima grada bogatim raznovrsnim gradskim sadržajima, ljudi još

uvek pešače (što je nezamislivo u predgrađima). Što je u nekom delu grada veća raznolikost gradskih sadržaja, više je i pešačenja. Pešače čak i oni koji su u ove živahne gradske zone stigli automobilom ili javnim gradskim saobraćajem” ([13] str. 242-243).

Džejn Džekobs se zalaže i za raznovrsnu starosnu strukturu zgrada u svakom delu grada. (I ove njene ideje su, takođe, drastično odstupale od uobičajenog planerskog načina razmišljanja). Naime, iz onih delova grada u kojima je većina zgrada stara i polurazrušena, povlači se i biznis, tako da ubrzo potpuno odumiru, pretvarajući se u tzv. slum-zone (sirotinjske četvrti, engl.). U novoizgrađenim četvrtima, međutim, luksuzne, skupe zgrade modernog dizajna privlače isključivo visokoprofitabilni biznis. Stoga se Džekobs zalaže za postojanje i starih i novih zgrada u svakom delu grada, kroz negovanje njegovog organskog razvoja.

Tako, znači, kao najbolji recept za podsticanje organskog razvoja metropola Džejn Džekobs predlaže podsticanje razvoja raznolikih gradskih sadržaja, visokih gustina naseljenosti, zgrada različite starosne strukture. Ovaj neortodoksni pristup urbanom planiranju uzdrmao je mnoge lažne mitove i neutemeljene urbanističke principe, donoseći istovremeno svežinu u ovu oblast.

Možda upravo ove reči Džejn Džekobs najbolje oslikavaju protiv čega se ona borila u oblasti urbanog planiranja: “Razumljivo je, naravno, što su mladi ljudi 20-tih bili opčinjeni konceptom vertikalnog grada i njegovim gradskim autoputevima... Tada je to, barem, bila nova ideja. Onima iz generacije Roberta Mouzesa, na primer, to je bilo novo, radikalno, uzbudljivo, jer su se njihovi umovi tada formirali i razvijali. Neki ljudi, međutim, “lepe” se za stare ideje poput nekadašnjih lepota koje, kada postanu stare bake, i dalje nose odeću iz svoje uzbudljive mladosti. Mnogo je, međutim, teže shvatiti zašto se ova forma zamrznutog mentalnog razvoja i dalje mora prenositi i na naredne generacije planera i dizajnera. Uznemirujuće je i pomisliti da ljudi koji su danas mladi i obučavaju se za profesiju planera, *da bi bili 'u trendu'* moraju prihvatiti urbanističke i saobraćajne koncepte koji ne samo da se nisu dobro pokazali u praksi, već im ništa novo nije dodato još od vremena kada su njihovi očevi bili deca” ([13] str. 385).

13. KRSTAŠKI POHOD 'NOVOG URBANIZMA' PROTIV AMERIČKE SUBURBIJE

Svež duh kakav je krasio **Džejn Dekobs**, koja je još 60-tih godina nadahnuto i bespoštedno raskrinkavala krute stereotipe urbanog planiranja (Korbizijea, Mouzesa, Huarda) i kritikovala pogubni način suburbanizacije američkih metropola - kao da iznenada potpuno zamire... da bi se ponovo javio tek 80-tih, a 90-tih u SAD čak razbuktao u jedan kranje intrigantni pristup urbanom planiranju, kome su sami njegovi kreatori nadenuli ime: *'novi urbanizam'*. **Vilijam Fulton** ističe: “Novi urbanizam je zarobio pažnju američke (stručne) javnosti više no ijedan drugi pokret urbanističkog planiranja tokom prethodnih decenija. 'Novourbanisti' žele da redefinišu prirodu američkih metropola, uvodeći nanovo

tradicionalni pristup planiranja razvoja *stambene zajednice*, osmišljeno ga prilagođavajući obilju raznolikih urbanih i suburbanih uslova. Novi urbanizam je i nastao kao snažan otpor konvencionalnom planiranju razvoja predgrađa, kakvo se u SAD primenjuje još od 1940. Novourbanisti smatraju da je decentralizovano, automobilski-orijentisano predgrađe - siguran put u pakao" ([5] str. 1). U skladu sa ovim urbanističkim principima danas se u SAD planira i gradi više od 300 novih gradova, sela i stambenih zajednica, dok se kroz više od 100 projekata lagano regeneriše nekrofilno urbano tkivo američkih metropola ([30] str. 1).

Broj planera koji promovišu ovakav pristup u SAD je sve veći: tu su **Piter Kalthorp, Piter Kac, Džejn Gehl, Andrea Duani, Elizabet Pleter-Zajberk** i mnogi drugi... Među njima su, naravno (pogotovu u početku, 80-tih godina) postojale značajne razlike: tačnije, mogla su se jasno razlučiti dve škole: **TOD** (*Transit Oriented Development* = urbani razvoj okrenut JGS-u) **Pitera Kalthorpa**, i **TND** (*Traditional Neighborhood Development* = tradicionalni razvoj stambene zajednice) **Andre Duanija** i **Elizabet Pleter-Zajberk**.

I dok je Piter Kalthorp uvek znatno više insistirao na širem, regionalnom pristupu, i na *smanjenju korišćenja automobila, promociji JGS-a, većim gustinama naseljenosti* oko stanica javnog gradskog saobraćaja, Andre Duan i Elizabet Pleter-Zajberk su se (bar u početku) prvenstveno usredsredili na *dizajn stambene zajednice* - oživljavajući "stare, dobre" principe urbanog planiranja i arhitekture sa početka XX veka (baveći se čak, pri tom, i detaljima kao što su materijali koji se koriste za zidove i krovove, rasporedom prozora i vrata, i drugim arhitektonskim pikanterijama). Ubrzo su se pripadnici obe struje potpuno približili, sve više preuzimajući jedni od drugih dobre ideje: Kalthorp - usvajajući principe arhitektonskog dizajna iz istih izvora kao i Andrea Duani i Elizabet Pleter-Zajberk, a Duani i Pleter-Zajberk – podvlačeći značaj *regionalnog* razvoja i *javnog gradskog saobraćaja* u svojim planovima. Tako je do 90-tih godina "novi urbanizam" izrastao u uglednu urbanističku školu koja se drži jasnih, utemeljenih principa planiranja. No, pre no što se posvetimo ovim principima, dobro bi bilo rasvetliti osnovne razloge za tako bespoštedan obračun ovih autora sa konceptom američkih predgrađa.

Kalthorp ističe da je u SAD nakon II svetskog rata forsiranje suburbanog razvoja ostvareno kroz dva (po obimu, i nameni) u svetu nezabeležena tipa subvencija:

a) državno subvencionisanje izgradnje grandiozne mreže autoputeva (kroz vojni budžet), i

b) forsiranje izgradnje porodičnih kuća na periferiji grada (poreskim olakšicama za dobijanje hipotekarnog zajma za izgradnju porodičnih kuća, koji/kakav ne postoji nigde u svetu).

On ističe da se ovakav način subvencionisanja, po inerciji, i dalje primenjuje - iako su *danas* i demografska i socijalna slika Amerike dramatično izmenjene. Naime, u SAD trenutno *samo 25% stanovništva čine porodice sa jednim i više dece* (zbog kojih su ove poreske olakšice izvorno i uvedene), dok čak 75% stanovništva spada u one "ostale". (Još uvek je, međutim, "u punom pogonu" izgradnja porodičnih kuća na periferiji, koju i dalje *po inerciji* moćno stimuliše -

ista ona poreska politika koja je kreirana za sasvim druge namene i uslove, odmah nakon II svetskog rata).

Kalthorp istovremeno otkriva i da je Amerika na ivici dramatičnih promena, analizirajući formiranje moćnih poluga koje (mogu) dovesti do radikalnog zaokreta u neželjenom procesu suburbanizacije:

a) mnogi su do danas već shvatili da *nije moguće izgraditi dovoljno puteva da se oslobodimo saobraćajnih zagušenja*: dolar uloženi u infrastrukturu je naglo izgubio svoju vrednost,

b) jača otpor javnosti u odnosu na *destruktivni* socijalni, estetski i ekološki uticaj automobila, čija je infiltracija takve prirode da je jedinu preostalu oazu dugo predstavljao dnevni prostor kuća izdvojenih u suburbiji – sve ostalo su samo automobili...

c) postaje sve očiglednije da se isuviše novca "baca" u izgradnju predgrađa - koja vremenom propadaju, zatim bivaju napuštena, da bi se opet (iznova) gradila nova, udaljenija i - sve nižih gustina naseljenosti – a da se, pri tom, ni stara predgrađa, ni centralna gradska zona, uopšte "ne recikliraju". (Tako se, primera radi, **Klivelnd** od 1970. do 1990. godine *prostorno proširio za 1/3*, dok se u istom periodu ukupan broj njegovih stanovnika - *smanjio*.) Kalthorp stoga ističe da je *suština strategije izgradnje američkih gradova – stambene zone u predgrađima koristiš, a onda naprosto "baciš", nastavljajući i dalje u potrazi za nekom novom, nedirnutom zemljom*, što je, u stvari, i bila suština životne filozofije pionirskih doseljenika u Ameriiku.

Tako je umesto nekadašnjih **metropolitenskih regiona** nalik solarnom sistemu, u kojima je *grad* hijerarhijsko središte – danas nastala specifična, amorfna vrsta **regionalnih gradova**, koji formiraju prava sazvežđa, konstelacije od mnogo malih gradića. Time su prosečne udaljenosti koje se svakodnevno prevaljuju isključivo automobilom toliko nabujale, da su stanovnici ovakvih regionalnih gradova prinuđeni da (zarobljeni dnevno po 2 sata u vožnji) prosečno godišnje u svojim kolima provedu čak 8 radnih nedelja! ([4] str. 4) I dok su "amerikanci hrlili u predgrađa kako bi ostvarili *privatnost, mobilnost, sigurnost i posed*, umesto toga su dobili – *izolovanost, otuđenost, saobraćajna zagušenja, porast kriminala, ogromne troškove*" ([2] str. 18).

Ne čudi onda što su se kreatori koncepta novog urbanizma žestoko okomili na američka predgrađa, i – oživljavajući principe arhitektonskog i urbanog planiranja sa prelaza 19. u 20. vek, i usklađujući ih sa svakom zadatom situacijom pojedinačno – uspeji napokon da kreiraju urbani koncept *po meri čoveka*.

Njima forme iz tradicionalne arhitekture, zapravo, tek pomažu da prevaziđu "krizu prostora" koju je donela užasna monotonija suburbanog razvoja ([2] str. 18). Stoga se zalažu za izgradnju potpuno različite vrste stambene zajednice, kao jedinične ćelije urbanog planiranja. Novourbanisti podvlače da ukoliko se dobro reši pitanje osnovne urbane ćelije, ona potom veoma lako može de se uklopiti u šire celine, u ruralnom ambijentu postajući – selo, a u urbanom,

umnožavanjem i sjedinjavanjem – grad ([4] str. 1). (Analogija sa **Hauardovim konceptom društvenog grada** više je nego očigledna.)

Svaka ovako dizajnirana stambena zajednica ima jasno definisan, prepoznatljiv *centar* okružen javnim prostorom, koji se obično nalazi *u blizini stanice JGS-a*, i služi za spontano okupljanje. (Centar ne mora da leži baš u središtu – ali je bitan za psihološki doživljaj zajedništva). Istovremeno, stambena zajednica ima i jasno naznačen obod - na približno četvrt milje od centra, što utiče na osećaj zaštićenosti. Tako se unutar ovako osmišljenog urbanog prostora bilo koje izabrano rastojanje može preći za najviše 5 minuta pešice. Ova kombinacija *fokusa* (centar) i *ograničenja* (obod, ivica) doprinosi socijalnom identitetu komune.

Za razliku od sivih, monotonih i zamrlih predgrađa-spavaonica, ovako dizajnirana stambena zajednica insistira na *raznolikosti i atraktivnosti sadržaja* (stanovanje, rad, trgovine, rekreacija...). Budući da je golo *stanovanje* jedina funkcija koncepta predgrađa, koncept stambene zajednice zalaže se za (obavezni) *trem* ispred kuće, radi bolje međusobne komunikacije stanovnika, dok su automobili smešteni iza, a ne ispred zgrada, tako da se sa ulice - ne vide.

Raznolikost zgrada je sledeća bitna distinkcija ovako osmišljenih zona u odnosu na potpunu monotoniju američkih predgrađa. Na taj način se porodice različitog socijalnog pedigrea dovode u neposrednu blizinu, i podstiče mnogo živopisniji i životniji urbani milje. Istovremeno, to omogućava da promenu životnog statusa (venčanje, rođenje dece, razvod, odvajanje od dece) lako prati i nov smeštaj u istom kraju, bez dodatnog kidanja veza sa prijateljima iz komšiluka.

"Novourbanisti" su očigledno od **Rejmona Unvina** pozajmili ideju smanjenja površina ulične mreže, čime se oslobađa prostor za druge namene (za pešačenje, na primer) i saobraćaj usmerava po obodu stambene zajednice (što spada u koncepcije smirivanja saobraćaja - *traffic calming measures*, engl.).

Tako su i zgrade i saobraćaj usmereni na mrežu znatno užih, izukršanih uličica sa širokim trotoarima, koje podstiču pešačenje: dok je automobilski saobraćaj moguć, istovremeno je i prilično destimulisan.

Istovremeno, ovakve se zajednice lako uklapaju u širi urbani i regionalni kontekst, budući da su sa njim povezani dobrim arterijskim putevima, i efikasnim sistemom JGS-a (autobusi, železnica, LŠS).

Ovaj koncept je, u to nema sumnje, duboko podelio američku javnost, i napokon uneo svežinu i kreativnost u sterilne akademske vode, podstičući živahnu stručnu diskusiju. Možda i nije od presudnog značaja da li se maštoviti novourbanistički koncept revitalizacije nekrofilnog tkiva američkih gradova (koje se i dalje brzo širi) uopšte *može* šire primeniti u okvirima SAD. Mnogo je interesantnije da se probio već do Filipina, gde se, naravno potpuno redefinisano, primenjuje u razvoju novih subcentara **Manile**. Za potrebe filipinske vlade studiju razvoja ovih subcentara uradio je Piter Kalthorp.

Manilu karakterišu ogromna saobraćajna zagušenja, tako da je nagli, eksplozivni razvoj nove industrije ("upravo one industrije koje su se rešile razvijene zemlje" ([28] str. 7) neumitno usmeren *ka gradskoj periferiji*. Kalthorp urbanistički dizajnira nove gradiće oko ovakvih industrijskih centara eksplozivnog razvoja, ali odlučno odbacuje (u prethodnoj varijanti predviđen) dramatični porast motorizacije (od minimum jednog automobila po domaćinstvu: jer – "to predstavlja budućnost"), i maštovito prilagođava svoj originalni "novo urbanistički" koncept zatečenim uslovima u prestonici Filipina. Prema Kalthorpoj viziji ovi se subcentri grade:

a) u neposrednoj blizini *početnih, periferijskih stanica* jednog efikasnog, 'ad hoc', *organskog* sistema *privatnih mini-bus* prevoza (zapravo - prerađenih, živopisno oslikanih američkih vojnih džipova). Prema Kalthorповom sudu oni spadaju među najefikasnije *sisteme javnog gradskog saobraćaja* na svetu – jer se svaki vozač bori za svoju rutu, i budući da radi sam za sebe "uvek je nepogrešivo na pravom mestu u pravo vreme". Ovde "svako svakoga zna" i ima "ličnog" mini-bus vozača, tako da "u svemu tome postoji jedna moćna kulturološka, socijalna dimenzija" ([28] str. 7), pri čemu je

b) urbanistički dizajn ovih industrijskih subcentara snažno inspirisan *seoskom* tradicijom Filipina – poznatim "*baraganima*". Naime, budući da se Filipini nalaze u inicijalnoj, burnoj fazi urbanizacije, kada se ogroman broj *seoskih* stanovnika sliva u gradove – i da je stanovništvo pretežno katoličko, dok na 6 članova domaćinstva dolazi (samo) po jedan zaposleni član, Kalthorp je ove industrijske subcentre Manile zamislio kao seriju *modernih baragana*: svako novoizgrađeno seoce ima svoj centar, crkvicu, školu, tržnicu, i - što je posebno značajno – opasano je "zelenim pojasom", tako da novopečeni doseljenici mogu da se bave sitnom poljoprivrednom proizvodnjom (povrće i sl.) i tako očuvaju vezu sa sopstvenim korenima.

14. ZAKLJUČAK

Očigledno je da se analizirani urbanistički koncepti mogu jasno podeliti na one koji (eksplicitno ili implicitno) promovišu korišćenje *automobila* (ruski dezurbanistički koncepti, ideje Frenk Lojd Rajta, Mouzesa, Korbizijea i "City Beautiful-a") i na koncepte koji forsiraju *javni gradski saobraćaj i pešačenje* (linijski grad Sorije i Mate, Hauardov vrtni grad, Kalthorпов "novi urbanizam"). Međutim, kako je većina nastala još krajem XIX ili početkom XX veka, kada je stepen motorizacije stanovništva bio izuzetno nizak, oni, zapravo, i nisu ozbiljno uzimali automobil u obzir. Ovo najbolje ilustruje činjenica da su i oni koji promovišu JGS (koncept novih gradova, i linearnog grada) upravo u trenutku kada je došlo do naglog porasta motorizacije stanovništva, ispoljili krupna ograničenja, i morali da pretrpe zaista radikalne izmene.

LITERATURA:

- 1) Bater, James. 1980. The Soviet City. London: Edward Arnold.
- 2) Calthorpe, Peter. 1993. The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream. New York: Princeton Architectural Press.

- 3) Cullingworth, J.B. 1976. Town and Country Planning in Britain. London: Allen and Unwin.
- 4) Duany, Andres. and Plater-Zyberk, Elizabeth. 2001. "The Traditional Neighborhood and Suburban Sprawl". Conscious Choice, April 2001.
- 5) Fulton, William. 1996. "The New Urbanism Challenges Conventional Planning". Land Lines 5.
- 6) Gallion, A. and Eisner, S. 1981. The Urban Pattern. New York: D Van Nostrand Co.
- 7) Grupa autora. 1979. Povelja "Maču Piču". Beograd: Arhitektonski fakultet.
- 8) Grupa autora. 1975. Saobraćaj u gradovima. Beograd: Građevinska knjiga.
- 9) Hajduković-Janev, Dušanka. 1980. Uloga gradova u regionalnom razvoju. Beograd: El.
- 10) Hall, Peter. 1996. Cities of Tomorrow. Oxford: Blackwell.
- 11) Hall, Peter. 1980. Urban and Regional Planning. Harmondsworth: Penguin.
- 12) Howard, Ebenezer. 1974. Garden Cities of Tomorrow. London: Faber.
- 13) Jacobs, Jane. 1977. The Death and Life of Great American Cities. Harmondsworth: Penguin.
- 14) Jones, Emrys. 1976. Towns and Cities. London-Oxford-New York: Oxford Un Press.
- 15) Jovanović, Mimir. 1987. Saobraćaj u metropolama. Beograd: IIC i Ekonomski institut.
- 16) Kop, Anatol. 1977. "Širom cele teritorije". MUS br. 7.
- 17) Kropotkin, P. 1899. Fields, Factories and Workshops. London.
- 18) Le Corbusier. 1967. The Radiant City. London: Faber.
- 19) Le Corbusier. 1972. Atinska povelja. Beograd: Klub mladih arhitekata.
- 20) Le Corbusier. 1975. The City of Tomorrow. Cambridge Mass: The MIT Press.
- 21) Le Korbizije. 1977. Ka pravoj arhitekturi. Beograd: Građevinska knjiga.
- 22) Maksimović, Branko. 1976. Istorija urbanizma (Novi vek). Beograd: ICS.
- 23) Marinović-Uzelac, Ante. 1978. Socijalni prostor grada. Zagreb: Naprijed.
- 24) Mumford, Lewis. 1968. Grad u historiji. Zagreb: Naprijed.
- 25) Mumford, L. 1938. The Culture of Cities. London: Secker and Warburg.
- 26) Newman, Peter and Kenworthy, Jeffrey. 1999. Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence. Washington DC: Island Press.
- 27) Ross, William. 1999. Personal Mobility or Community Accessibility: A Planning Choice With Social, Economic and Environmental Consequences. Perth: Murdoch University.
- 28) Scott London. 2002. "The City of Tomorrow: A Conversation With Peter Calthorpe". CRIT Fall 2002
- 29) Stephenson, G. 1992. On Human Scale: a Life in a City Design. Fremantle: FAC Press.
- 30) Steuteville, Robert. 2000. "The New Urbanism: an alternative to modern, automobile oriented planning and development". New Urban News june/2000
- 31) Sudjic, Deyan. 1992. The 100 Mile City. London: Andre Deutsch.
- 32) Šoe. F. 1978. Urbanizam, utopija stvarnost. Beograd: Građevinska knjiga.
- 33) Tetlow, John and Goss, Antony. 1968. Homes, Towns and Traffic. London: Faber.
- 34) United Nations. 1967. Planning of Metropolitan Areas and New Towns. New York: UN.
- 35) Vord, Barbara i Dibo, Rene. 1976. Zemlja, planeta naša jedina. Beograd: Glas.
- 36) Vujović, Sreten. 1982. Grad i društvo. Beograd: IIC.
- 37) Vujović, Sreten. 1977. "Problemi socijalističkog grada". Kultura br. 39.
- 38) White, Paul. 1980. "Urban Planning in Britain and Soviet Union." Town Planning Review 2.
- 39) Wright, F.R. 1945. When Democracy Builds. Chicago: Chicago Un Press. I.

