

ПРИОБАЉЕ ВОЈВОЂАНСКИХ ГРАДОВА КАО ОСНОВА РАЗВОЈА РЕЧНОГ КУЛТУРНОГ ТУРИЗМА

COASTS OF VOJVODINA'S CITIES AS A BASIS FOR DEVELOPING
RIVER CULTURAL TOURISM

UDC: 338.48:725(497.113)
DOI: 10.5937/FRG2401050A

Оригинални научни рад (примљен: октобар 2024 прихваћен: новембар 2024)

Бранислав Антонић*

Сажетак

Војводина спрам своје површине има велике могућности за развој културног туризма на три своје велике пловне реке: на Дунаву, Сави и Тиси. Овде се посебно истиче Дунав, који као друга по дужини европска река представља пловни пут и туристичку руту од великог значаја за цео континент. Како су туристичка пристаништа и марине као главна места активности речног културног туризма везани за већа насеља, онда су у средишту његовог развоја војвођански градови на обалама трију великих река. Међутим, поред већ споменуте туристичке инфраструктуре, потребно је и правовремено препознавање и промоција локалних знаменитости које би биле ослонац у развоју овог вида туризма. Актуелна туристичка понуда и досадашње стручно искуство културног туризма на Дунаву показују да се углавном промовишу два елемента културно-туристичке понуде у приобаљу подунавских градова: стара језгра са знаменитим грађевинама и тврђаве. Са друге стране, положај и генеза војвођанских градова на три велике реке нису исти. Циљ овог истраживања јесте да се управо генеза и садашњи елементи њиховог приобаља научно размотре и повежу с могућим начинима њихове одрживе промоције кроз развој речног културног туризма.

Кључне речи: градско приобаље, војвођански градови, културни туризам, туристичка понуда, урбана генеза

* Др Бранислав Антонић, асистент, Универзитет у Београду, Архитектонски факултет, Београд, Србија, antonic83@gmail.com, ORCID: 0000-0002-2675-9264

Abstract

Considering its area, the northern Serbian province of Vojvodina has great potential for the development of cultural tourism on its three large navigable rivers: the Danube, the Sava and the Tisa. Among these the Danube stands out in these matters; as the second longest European river, it represents a waterway and tourist route of a great importance for the entire continent. Since the tourist ports and marinas as the hubs of river cultural tourism are connected to larger settlements, then cities in Vojvodina with waterfronts on these big rivers are crucial for its development. However, in addition to the aforementioned tourist infrastructure, it is essential to identify and promote local attractions to support this form of tourism. Current tourist offerings and experiences in Danubian cities highlight two primary attractions: old city cores with notable buildings and fortresses. However, the position and genesis of cities in Vojvodina on three big rivers in the province vary. The goal of this research is to scientifically explore their waterfronts and possible ways of their sustainable promotion through the development of river cultural tourism.

Keywords: waterfront, cities in Vojvodina, cultural tourism, tourist offer attractions, urban genesis

Увод

Речни културни туризам у Србији и Војводини је појава новијег датума и махом је везан за Дунав као другу по величини европску реку и значајан пловни пут на континенту. Значај Дунава као туристичке руте је толики да је он стратешки вођен на европском нивоу (ROUTES4U, 2020). Тако је једна од 48 прихваћених и промовисаних културних рута у Европи управо она која прати Дунав – Рута римских царева и подунавског вина (енг. Roman Emperors and Danube Wine Route) (Cultural Routes, б. д.). До пре неколико година, културни туризам на Дунаву и у Подунављу углавном је био везан за његов горњи ток у Немачкој и Аустрији до Будимпеште као доње тачке на реци. Његов новији развој се све више помера низводно, ка средњем и доњем току Дунава, укључујући и Србију (Danilović Hristić et al., 2020, 1–3). Све ово поставља нове изазове за његово плани-

рање на подручју Србије¹, а представља и подстрек за плански развој туризма на друге две велике пловне реке у држави, на Сави и на Тиси.

Да би се схватио значај и могућности културног речног туризма у Србији, неопходно се прво одредити према појму културне руте. Културне руте су новији тренд у развоју туризма, а свој процват доживеле су у протеклих неколико деценија (Flognfeldt, 2005, 40–41). У случају одређених река, туризам на њима представља и важну привредну основу дате државе или подручја, попут Нила у Египту (Cooper, 2009, 74–75).

Европска мрежа за податке и осматрање животне средине (енг. European Environment Information and Observation Network) објашњава туристичку руту као „установљени или одабрани правац путовања који се обично дешава мање значајним путевима, али који имају изузетна предеона, културна, историјска, геолошка или природна обележја, укључујући видике, одморишта и места која имају симболично значење у односу на окружење датих путева“ (EIONET, б. д.). Туризам заснован на туристичким рутама је другачији по свом карактеру од других видова туризма, јер циља да кроз посете мање познатим туристичким одредиштима на једном већем подручју омогући дужи боравак туриста у њему, па, самим тим, и веће приходе од туризма, али без велике концентрације посетилаца у било којем од датих одредишта (Meyer, 2004; Duarte-Duarte et al., 2021).

Без обзира на посебности културних рута дуж река, и речни културни туризам мора садржати два кључна предуслова за развој туризма уопште – туристичке знаменитости и туристичку инфраструктуру. У случају културног туризма, Синг (Singh, 2008, 315) ово назива „културним окружењем“ – склопом развојних политика и управљања који заједно с културним знаменитостима стварају одредиште за које туристи показују занимање. Код речног

¹ Чланство градова у међународним културно-туристичким рутама не доноси само по себи социоекономску добит. Ипак, оно доприноси већој видљивости локалних урбаних вредности, што доприноси (туристичкој) промоцији града. Значајније предности градова на рутама су везане за могућност удруживања кроз заједничке пројекте и мреже, који подразумевају и финансирање пратећих активности.

културног туризма, места где се туристичко путовање реком или њеном обалом зауставља ради посете туристичком одредишту често истовремено представља и туристичку знаменитост и туристичку инфраструктуру (пристан, марина, привез и сл.). Туристичке знаменитости на рекама су обично везане за градове као места највеће концентрације културних места и баштине (STAR Cities, 2023). Преклоп ових елемената у градским условима гради својеврстан амбијент где се дешава сусрет туристе с туристичким одредиштем – градско приобаље.

Дугогодишњим стручним и истраживачким радом, кроз развојне пројекте за градове на Дунаву засноване на културном туризму², а посебно кроз размену знања и искустава са стручњацима из области туризма, уочено је да понуда речног културног туризма на овој великој реци, поред свим предности и прилика, има и бројне недостатке. Један од датих просторно одређених недостатака јесте релативно слична, ако не и једнообразна, понуда подунавских места, која се обично заснива на два главна потенцијала: промоције тврђава и старих градских језгра са знаменитим грађевинама. Кроз поменути истраживачки рад, такође су посећена бројна места и градови дуж Дунава, где се лако могу уочити и други потенцијали у њиховом приобаљу, који често нису довољно или нису уопште промовисани – попут лепо уређених зелених зона и паркова, зграда и комплекса индустријске баштине или заоставштине социјалистичког модернизма, или саобраћајне инфраструктуре, попут занимљивих мостова, преводница, капија на споју канала с рекама и сл.

Сходно овоме, битно је проучити елементе градског приобаља из угла урбане морфологије како би се препознали они

елементи који могу допринети развоју туристичких рута рекама кроз разноврсност и аутентичност туристичке понуде. Предмет истраживања за ову тему су војвођански градови на три наведене плодне реке: на Дунаву, Сави и Тиси. Суштина на којој се гради истраживање јесте да њихов положај и генеза нису исти. Овим је циљ истраживања да се генеза и садашњи елементи приобаља војвођанских градова научно размотре и повежу с могућим и примереним начинима њихове одрживе промоције кроз развој речног културног туризма.

Теоријски преглед – градско приобаља и њихов значај за културни туризам

Појам градског приобаља који се користи у овом истраживању није дословно преведен из енглеског језика. Њему најподеснији енглески појам је *waterfront*, који у непосредном преводу значи водено pročеље или водена фасада. Сам појам, једноставно речено, означава део насеља (града) који је до важне водене површине, попут реке, мора или језера. Значај приобаља у граду је у основи везан за значај воде по град (Moughtin, 2003, 172). По Рахману (Rahman, 2023, 1), значај приобаља за цео град је вишеслојан и односи на се на градску привреду, друштво, топографију, саобраћај и др. Дејвидсон (Davidson, 2012) проширује дато одређење тиме што наглашава да дати део насеља мора бити и место сусрета двеју средина, градске и водне, с јединственим простором. Овим се наглашава битност простора приобаља у савременом граду, које постаје и симбол идентитета града (Iwata, Del Rio, 2004, 171–172), а развој приобаља – на начин да добије обележја „јединственог простора у граду“ – наглашава урбанистичко планирање и пројектовање.

Поред појма *waterfront*, у енглеском језику се срећу слични стручни појмови *riverfront* и *urban riverside*. *Riverfront*, као што појму и име каже, односи се на градско приобаља река. Кључна разлика речних од градских приобаља на морима или језерима као великим воденим површинама јесте да у овом случају постоји „друга страна“, што додаје на сложености и већем богатству градских приобаља на рекама (Antonić, 2022, 20–22). Други стручни појам, *urban riverside*, најједноставније

² Посреди су три пројекта – два су спровођена у оквиру INTERREG Danube EU програма прекограничне сарадње: DANUrB – a regional network building through tourism and education to strengthen the “Danube” cultural identity and solidarity (2017|2019) и DANUrB+ DANube Urban Brand + Building Regional and Local Resilience through the Valorization of Danube’s Cultural Heritage (2020–2022). Трећи пројекат је спроведен у оквиру Еразмус+ програма за унапређење високошколског образовања: DANUBIAN_SMCs: Creative Danube: Innovative teaching for inclusive development in small and medium-sized Danubian cities (2019–2022).

објашњен јесте градски простор уз реку. Овај појам поједини аутори више везују за отворене јавне просторе поред реке (Gabrijelčič, Fikfak, 2020). У другим научним и стручним изворима он се често користи у истом значењу као и појам *riverfront*.

Од краја 20. века, градско приобаље је често у средишту пажње савремене урбанизације као место за градске пројекте великог формата (Badcock, 2002, 91–93). Тада се десила велика промена посматрања приобаља, које се традиционално подразумевало као местом за луку, водни саобраћај и индустрију (Davidson, 2012). Дата промена се десила кроз процес урбане обнове (Ваништа Лазаревић, 2003, 10). Током прелаза из фазе индустријског града у постиндустријски, у другој половини 20. века, простори приобаља – као индустријска и лучка подручја у градовима – изгубили су своју првобитну намену и постали својеврстан „терет“ у средишту града (сл. 1) (Hall, 1998, 74). Обновљена градска приобаља су од самог почетка била стециште слободног времена, разоноде и забаве, јер је овај сегмент градске привреде био нарочито погодан за лако спречавање опадања градова (Badcock, 2002, 92). У складу са савременим развојем, поред датих главних садржаја, обновљена приобаља су места мешања различитих садржаја за широку палету корисника (Moughtin, 2003, 175–176). Тако се ту јављају садржаји спорта и рекреације, трговине, пословања, услуга, туризма, становања и др. Даље, приобаље је често простор са богатом градитељском баштином и посебном и оригиналном архитектуром, те њихова одговарајућа обнова додатно утиче на његову привлачност (Hall, 1998, 144). На другој страни, на местима где није било елемената баштине или посебне архитектуре обично се јавља нова изградња у виду пројекта великог формата и значаја и, за локалне услове, висококвалитетне архитектуре³ (Smyth, 1994, 84; Hubbard, 2006, 91). На тај начин су обновљена приобаља постала један од симбола глобализације у градовима (сл. 2) (Ceylan Oner, 2014, 67; Derudder et al., 2014, 115).

Како се све наведено веома добро уклапа у потребе туристичке привреде, простори обновљених градских прио-

баља су још од 1980-их година постали битна туристичка места у градовима (Altshuler, Luberoff, 2003, 19). Урбана морфологија, односно карактер грађеног окружења, укључујући и обновљене старе и нове грађевине и отворене просторе, у многоме утиче на могућности и начине оживљавања градских приобаља у сврхе подизања туристичке привлачности датог подручја (Keyvanfar et al., 2018, 1–3). И нематеријална компонента урбаног развоја игра улогу у развоју културног туризма у приобалним подручјима градова. Обично се то дешава у склопу концепта развоја креативних индустрија (Kostopoulou, 2013, 4578–4579). Оне у много чему представљају нематеријалну културну баштину осавремењену новим начинима креативности и новим технологијама, ипак, морају се уклопити у општи концепт датог подручја као градске целине (Ралевић и др., 2014, 193–195).



Сл. 1. Приобаље Бегеја у Темишвару са запуштеним просторима старе индустрије (извор: фотографија аутора)



Сл. 2. Ново приобаље Ротердама са свим одликама глобалног града (извор: фотографија аутора)

³ На међународном нивоу су овакви пројекти познати као *Flagship projects*.

Историјски развој градова на рекама у Војводини

Да би се схватио значај развоја речног културног туризма у градовима на три велике војвођанске реке, неопходно је укратко изложити њихов историјски развој у односу на реке и приобаље. Генеа градова у Војводини је од самог почетка везана за воду и то у готово свим случајевима за њене реке. Сремска Митровица, најстарији град у Војводини, управо се као римски Сирмијум развија на месту где река Сава дотиче најсевернију тачку у свом току кроз Срем (Лемајић, 2008). Мрежа улица и блокова града је била вођена реком, па је трговачко средиште града било уз реку/луку, а царска палата низводно од ње, на месту где би се реком могао омогућити лак излаз у тешким временима.

Појава већине градова у данашњој Војводини је везана за средњи век. У овом раздобљу близина водотока била је кључна за појаву и развој насеља. Тако Љ. Пушић (1987) говори да је на тлу Војводине „[С]вега неколико насеља изграђено даље од било какве хидролошке површине“ (47). Већина насеља је образована на лесним или алувијалним терасама („гредама“) изнад река, где је тло било оцедитије, па и погодније за насељавање. Мањи број насеља је настао на местима великог меандрирања река, која су омогућавала добре услове одбране. На пример, средњовековни Зрењанин се као град на Бегеју образовао на тај начин, али се касније ово обележје сасвим изгубило пресецањем меандара и каналисањем реке (Ђукић, 1998).

Два и по века отоманске владавине јужном Панонијом обележена су честим аустро-турским ратовима и сталном привредном кризом. Сходно томе, средњовековни урбани обрасци су у већем делу изгубљени, а регулација река из средњег века прекинута, па су се малобројни и релативно неразвијени градови овог доба повукли од проблематичних водотока (Пушић, 1987). Код Сремске Митровице, на пример, повлачење од тада плавне и мочварне Саве било је толико да град данас има линијски центар који спаја два некадашња на 800 метара међусобне удаљености (Antonić, Đukić, 2016).

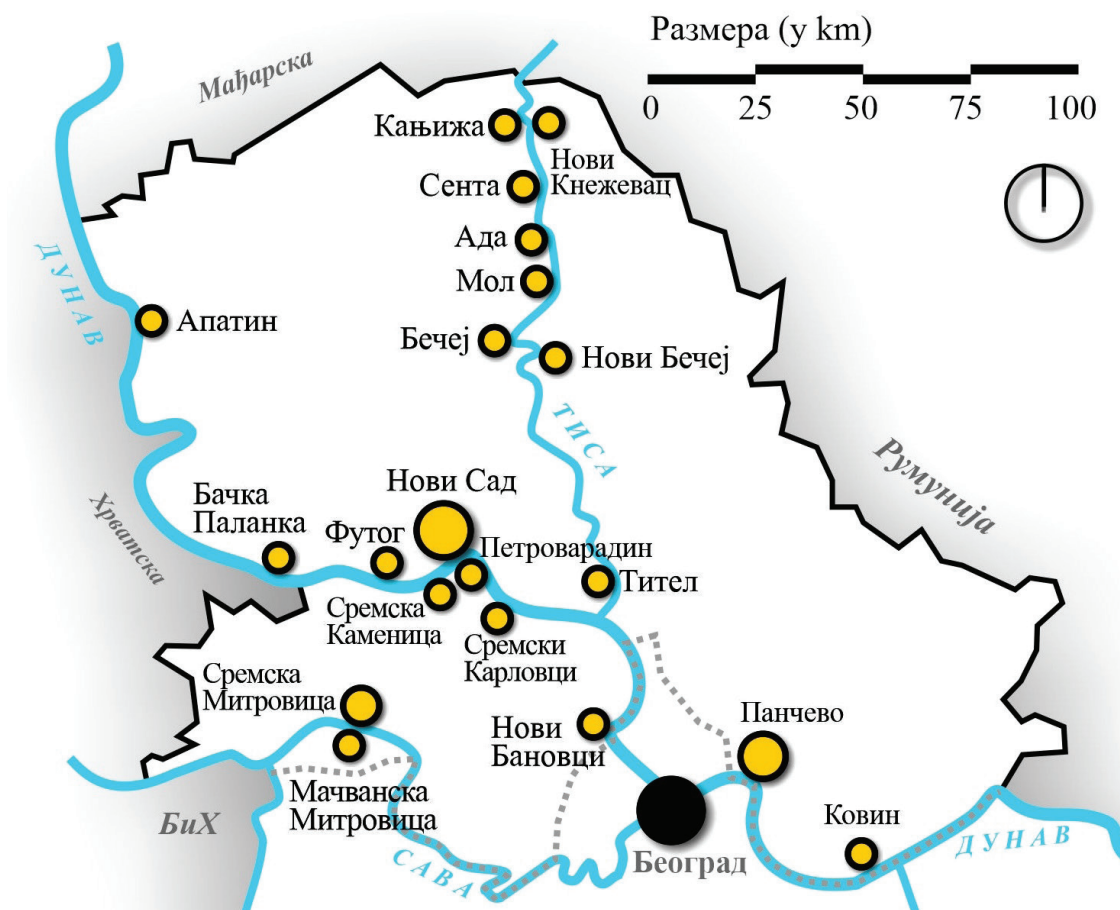
Мада краћа – нешто преко два века – хабзбуршка и, касније, аустроугарска владавина на подручју данашње Војводине оставила је кључан допринос у односу

војвођанских градова према рекама и водотоцима. Разлог је тај што су Аустријанци овај простор затекли запуштен и готово ненасељен. Током 18. века, дошло је до интензивног уређења простора Војводине који су водили војни инжењери – уређење сеоских атара, снажна регулација затечених насеља и оснивање нових по тада савременим моделима ортогоналне уличне матрице (Симоновић и Рибар, 1993). Ово је праћено великим пројектима уређења река и приобаља, прокопавања канала и исушивања мочвара, а ово је битно утицало на уређење свих градских насеља Војводине. Примера ради, Сомбор је, уместо малене Мостонге, постао град на Великом бачком каналу са унутрашњом мрежом мањих канала, касније покривених (Степановић, 2022). На тај начин су успостављени први елементи сачуване морфологије урбаних приобаља градова (Пушић, 1987).

Крајем аустријске владавине, тј. у другој половини 19. века, почиње и доба ране индустријализације у Војводини. Градска приобаља постају све више место за смештање индустрије, а ово посебно узима маха у социјалистичко доба, током друге половине 20. века. Постоје два разлога томе; први је лакше допремање сировина рекама, док је други везан за начела модернистичког урбанизма, који је на водоток гледао као делотворан начин хигијенског одвођења индустријског отпада (Antonić, Đukić, 2022). Тек крајем 20. века почиње планско уређење градских приобаља за активности слободног времена и доколице, попут већих простора за спорт, рекреацију, угоститељство, културу и сличне намене. Ово је све заступљеније последњих деценија постсоцијалистичке транзиције, у складу с постиндустријским развојем градова.

Методологија истраживања

Ово истраживање почива на упоредној анализи потенцијала градских насеља у Војводини, која леже на три велике реке Покрајине и Србије – на Дунаву, Сави и Тиси – у односу на развој речног културног туризма. Упоредна анализа се сматра погодним методом за проучавање сложених просторних појава у урбанизму и као исход даје целокупну слику за дато проучавање (Robinson, 2022, 1521). По Најману (Nijman, 2007, 1–6), суштина упоредног ур-



Сл. 3. Војвођански градови смештени на Дунаву, Сави и Тиси, изабрани за истраживање (извор: израдио аутор)

55

банизма као научног и стручног поља јесте развој новог знања у урбанизму, кроз генерализацију већег броја јединица које се пореде, где се упоређују њихове сличности и разлике као „две стране исте медаље“. Овај научни метод такође омогућава лакшу операционализацију теоријских знања у урбанизму (Smith, 1991, 39–40).

У случају овог истраживања, упоредна анализа се односи на сложену обележја градске морфологије у приобалном делу града. Урбана форма је сложена појава у урбаним студијама, која испитује облик града⁴, тј. његов просторно-физички аспект (Moudon, 1994, 289–290). На тај начин морфологија једног градског простора постаје један од кључних именитеља њега као места (EP, 2000, 22). Упоредна анали



Сл. 4. Петроварадин је званично самостално градско насеље на Дунаву, иако суштински представља саставни део градског подручја Новог Сада (извор: фотографија аутора)

⁴ Старогрчки: Μορφή /morphé/.

за и систематизација доводе до уочавања типова у урбаној морфологији, као просторних образаца, погодних за даље истраживање (Marshall, 2005, 81–83).

Ако се гледа урбана морфологија, онда се у овом истраживању разматрају сва градска насеља у Војводини⁵ која својом просторно-физичком формом, тј. својим повезаним изграђеним подручјем дотичу обале једне од три наведене реке и тако творе градско приобаље, без обзира на његову величину и дужину дуж реке. Данаас у Србији постоји званично 167 градских насеља⁶ (РЗС, 2011, 9–92). Дати списак је прилично дуго непромењен, још од пописа из бивше Југославије, из 1981. године (Стевановић, 2004, 111). Према њему, у истраживању су обухваћени следећи градови, гледано низводно за сваку од три реке (сл. 3):

- Дунав – 10 насеља: Апатин, Бачка Паланка, Футог, Нови Сад, Сремска Каменица, Петроварадин, Сремски Карловци, Нови Бановци, Панчево и Ковин;

- Сава – два насеља: Сремска Митровица и Мачванска Митровица; и

- Тиса – осам насеља: Кањижа, Нови Кнежевац, Сента, Ада, Мол, Бечеј, Нови Бечеј и Тител.

У раду су разматрана сва званична градска насеља, без обзира на то да ли су то заиста самостална насеља или су, пак, предграђа већих, попут Петроварадина (сл. 4), Футога или Мачванске Митровице. Код неких насеља се може говорити и о малим конурбацијама, попут Кањиже и Новог Кнежевца, односно Бечеја и Новог Бечеја.

Свих 20 градова су у даљој анализи употребљени према кључним елементима морфологије својих приобаља, кроз пет ужих анализа, на основу претходно датих теоријских разматрања. Коришћени подаци су сакупљени кроз теренска истраживања

и анализу сателитских снимака. Путем резултата дате анализе добијени су главни налази, из којих су потом постављени и завршни закључци истраживања о могућим начинима коришћења посебности урбане морфологије војвођанских градова за развој речног културног туризма.

Упоредна анализа и први резултати

Упоредна анализа се заснива на пет ужих анализа урбане морфологије. Прва је везана за карактер дела града који чини градско приобаље, а који условно утиче на то која градска морфологија је присутна дуж обале реке. На основу анализе (сл. 5), види се да је река у „самом срцу“ шест градова, јер се главни трг налази поред реке. Поред тога, још четири града имају центре на реци или непосредно у близини реке.

Друга анализа је везана за присутност историјске морфологије на градском приобаљу, при чему је историјска она морфологија настала пре Другог светског рата. Морфологија настала после тога, односно морфологија значајно измењена после Другог светског рата, рачуна се као новија, јер носи одлике модернизма у архитектури и урбанизму приобаља. Њега одликује одсуство стилског уређења зграда и отворених простора, као и више отвореног простора и савремене инфраструктуре (кеј, мостови, градске магистрале) у уређењу приобаља.

Резултати (сл. 6) показују да код шест градова преовлађује историјска морфологија у градском приобаљу, док код осам преовлађује новија, модернистичког духа. Осталих шест градова у свом приобаљу показују и историјске и модернистичке елементе.

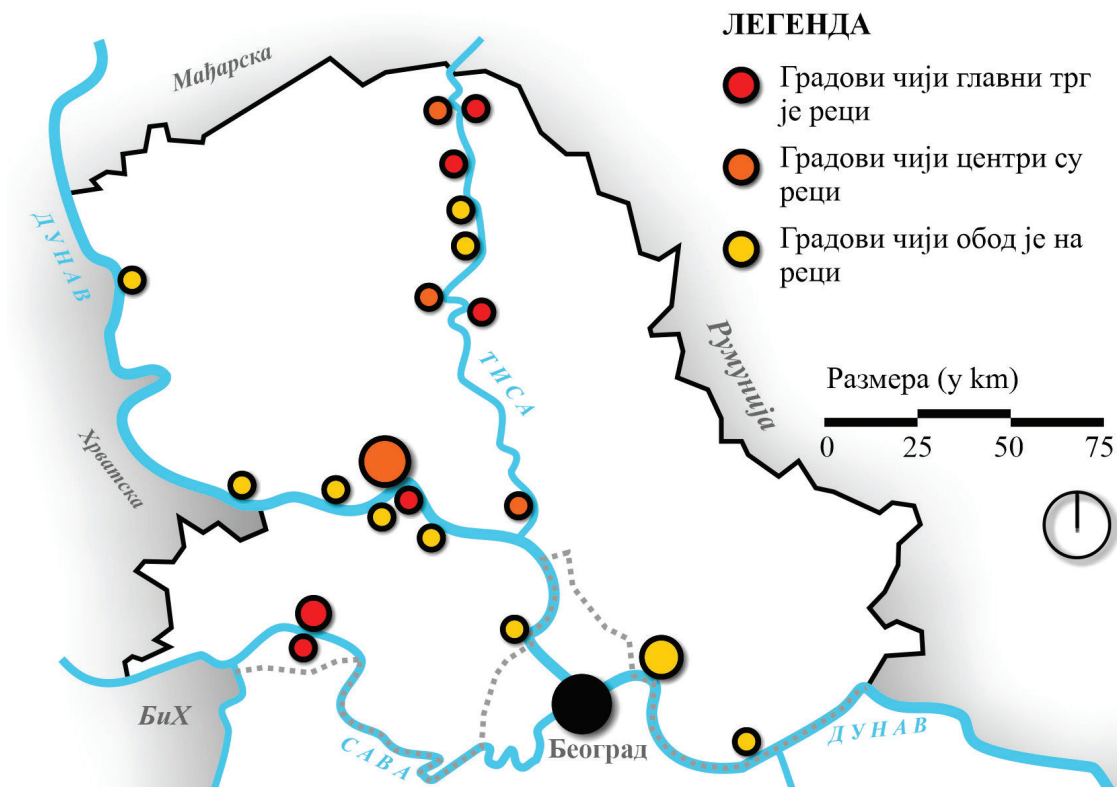
Код треће анализе се разматра однос морфологије приобаља датих градова и њихове преовлађујуће намене, или више намена, јер то непосредно утиче на живот датог простора. Препознају се следеће зоне према специфичним градским наменама: центри, спорт и рекреација, индустрија, становање и саобраћај (лука), а узимају се у обзир само једна до три преовлађујуће зоне.

Резултати ове анализе (сл. 7) приказују сложеност одређења преовлађујуће намене у приобалној урбаној морфологији, посебно код већих градова. Ипак, из приказа се види да се становање најчешће јавља

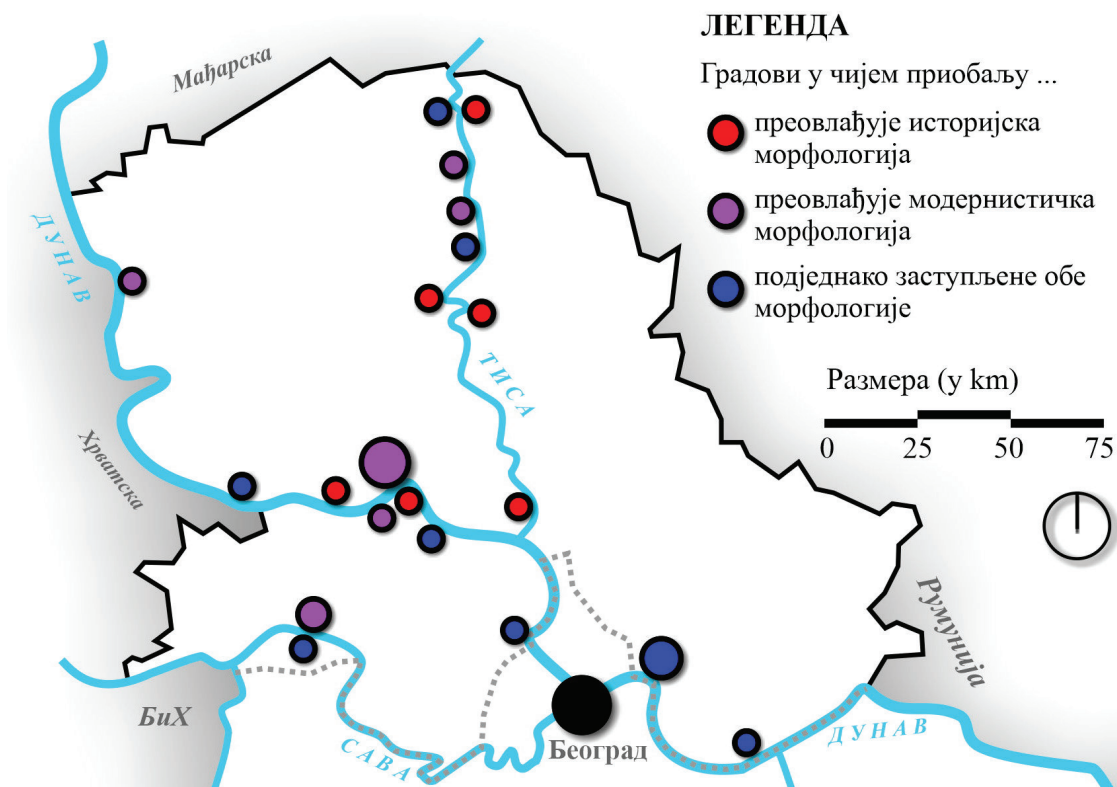
⁴Старогрчки: Μορφή /morphé/.

⁵Овде се мисли на Аутономну Покрајину Војводину, која обухвата највећи део подручја данашње Србије који је био део некадашње Аустроугарске, укључујући целу Бачку, највећи део Срема и Баната, али и сасвим мали историјски део средишње Србије, у области северне Мачве. То значи да се градска насеља у банатском и сремском делу подручја Града Београда не истражују, али се истражује Мачванска Митровица.

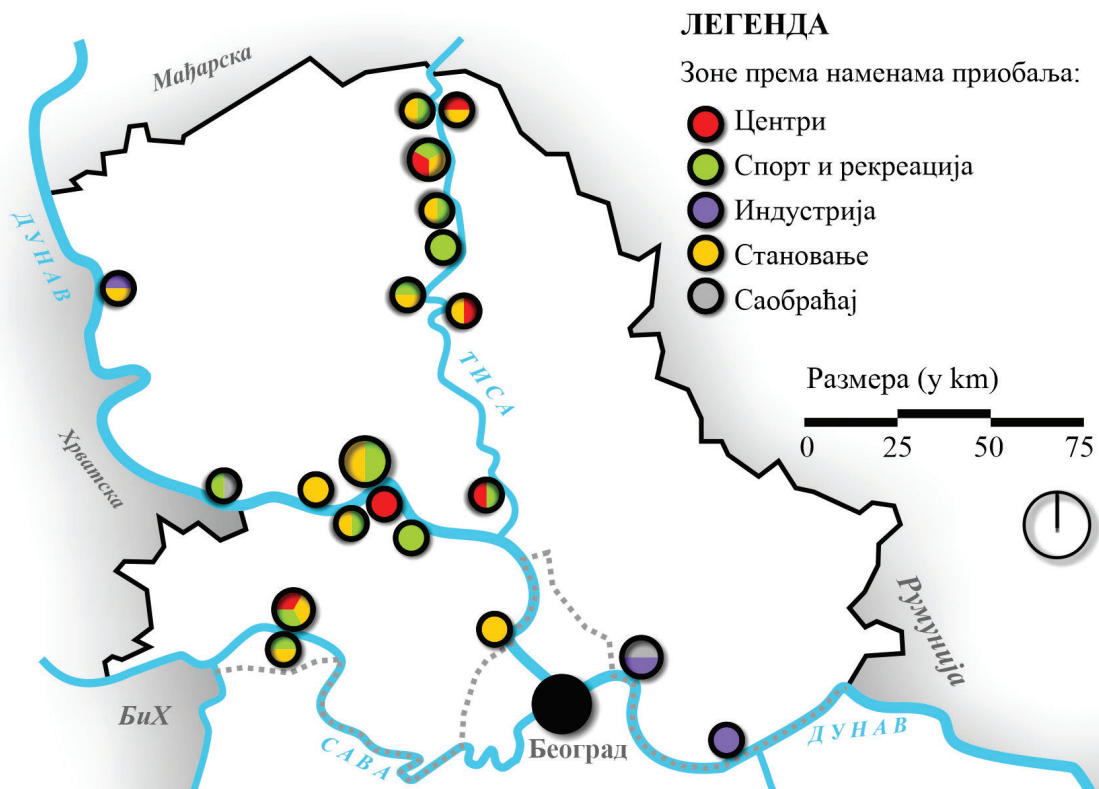
⁶Градско насеље је у даљем тексту поистовећено с појмом град.



Сл. 5. Аналитичка мапа војвођанских градова на Дунаву, Сави и Тиси према карактеру дела града који је градско приобаље (извор: израдио аутор)



Сл. 6. Аналитичка мапа војвођанских градова на Дунаву, Сави и Тиси према историјској урбаној морфологији у приобаљу (извор: израдио аутор)



Сл. 7. Аналитичка мапа војвођанских градова на Дунаву, Сави и Тиси према преовлађујућим наменама у приобалној урбаној морфологији (извор: израдио аутор)

58



Сл. 8: Аналитичка мапа војвођанских градова на Дунаву, Сави и Тиси према једном доминантном урбаном реперу у приобалној морфологији (извор: израдио аутор)

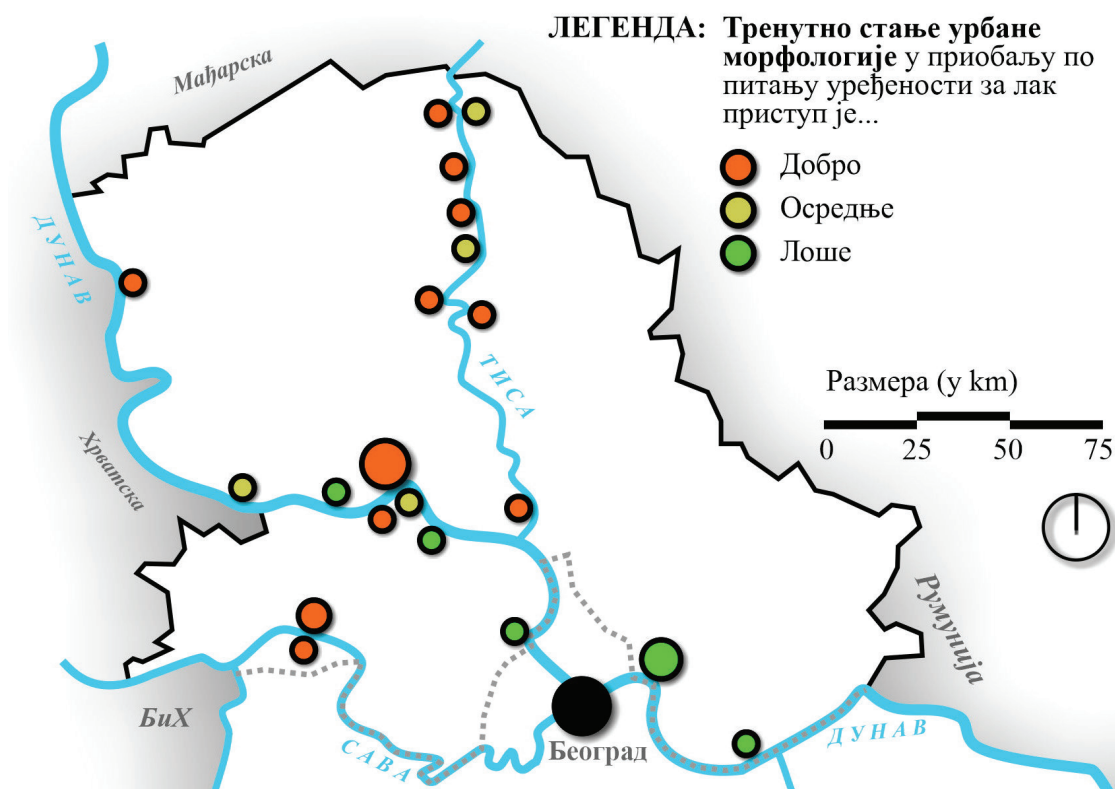
– код 13 градова, а затим следе спорт и рекреација (12). Нешто ређе се јављају центри (6), док је најмање градова код којих у приобаљу преовлађују индустрија (3) и саобраћај (2).

Четврта анализа се односи на постојање једног доминантног урбаног репера („просторног белега“) у приобаљу града, који има потенцијал да се искористи у сврхе развоја речног културног туризма. Пример за ово су мостови који имају јединствену визуру, торњеви цркава или комплекси индустријске баштине. Нагласак да постоји само један јединствени репер говори о његовој тренутној или могућој препознатљивости у панорами градског приобаља, на основу којег се може даље градити идентитет града кроз његово приобаље. Према добијеним резултатима (сл. 8), види се да највећи број градова – 12 (60%) нема један доминантан репер у свом приобаљу, а ово је посебно видљиво код градова у Потисју. Два пара градова имају „заједнички репер“, попут Моста Светог Иринеја преко Саве између Сремске и Мачванске Митровице, односно Петроварадинске тврђаве, која, иако је део целине Петроварадина, много је боље видљива са друге стране Дунава, из Новог

Сада, и представља интегрални део градског идентитета (сл. 4).

Пета анализа је намерно остављена као последња, јер се односи на тренутно стање урбане морфологије у приобаљу изабраних градова. Овим се у други план ставља њен ранији развој, описан кроз претходне критеријуме, као што су однос историјско-модернистичко, веза морфологије са наменама кроз живост простора или видљиве просторне доминанте. Стање је гледано у целини за градско изграђено-уређено приобаље и подељено је на добро, осредње и лоше, при чему је добро ако је оно у целисти или највећом дужином уређено за лак приступ (кеј, паркови и сл.), односно лоше је ако лак приступ не постоји или је веома ограничен.

Овом анализом (сл. 9) се уочава да пет (25%) градова има релативно лоше уређен приступ реци, јер је приобаље махом у виду индустријске зоне или, чак, уопште није уређено (Нови Бановци). Са друге стране, већина градова (55%) поседује добро уређено приобаље са добром приступачношћу. То су најчешће уређени кејови са зеленилом, на које се у залеђу надовезују центри или зоне становања средњег или вишег квалитета.



Сл. 9. Аналитичка мапа војвођанских градова на Дунаву, Сави и Тиси према тренутном стању урбане морфологије у њиховом приобаљу (извор: израдио аутор)

Расправа на основу резултата

Главни налази на основу добијених резултата су следећи:

- Код прве анализе закључује се да су градови са главним тргом или градским центром на реци чешћи на Сави и Тиси, као мањим рекама, где је такође и више градова који су зависни један од другог преко реке (однос град-предграђе или тзв. двојни градови). Пример за ово су Сремска и Мачванска Митровица на Сави, односно Бечеј и Нови Бечеј на Тиси.

- Друга анализа указује да код мањих градова постоји тенденција ка „екстремима“, па су њихова приобаља или махом сачувана у историјском духу или су потпуно нова, модернистичка. Већи градови обично имају помешане целине у приобаљу према историјској генези. Овде се види и утицај чинилаца из претходне анализе, а то је да градови који ободом излазе на реку обично имају новија приобаља у модернистичком духу и обрнуто.

- У случају треће анализе очигледно је да већи градови, који по правилу имају дуже приобаље, нуде већу разноврсност садржаја у овом делу, па се поједине зоне лако могу прилагодити за речни културни туризам. Међутим, код средње великих градова, попут Ковина, Бачке Паланке или Апатина, уочавају се и сметње за овај вид развоја, јер у њиховом приобаљу преовлађују индустрија и саобраћај/лука. Чак и код многих градова код којих је приобаље махом уређено у сврхе спорта и рекреације, не постоје они садржаји у оквиру ових зона који би циљали кориснике који нису „локалци“.

- Четврта анализа, која се бави урбаним реперима као доминантама у градском приобаљу, указује на разлике између река. Тиса, која има далеко мању ширину од Саве и Дунава и, самим тим, ограничења у пловидби, очигледно има и другачији значај приобаља у овом смислу, јер се оно традиционално не сагледава лако са реке. Занимљиво је приметити да код одређених градова саобраћајна инфраструктура чини главну урбану доминанту приобаља у просторном смислу. То је случај и код историјске инфраструктуре (два стара светионика као целина у Панчеву), али и код нове (пешачки Мост Светог Ирињеја између Сремске и Мачванске Митровице).

- На крају, последња анализа приказује велику зависност стања и приступачности градског приобаља у односу на његову претежну намену, па градови који имају примарно индустрију на обали, попут Ковина или Панчева, немају уређено своје дунавско приобаље. Са друге стране, градови чији су центри на реци или у њеној непосредној близини обично имају добро уређено приобаље, што посредно одражава утицај централности и велике концентрације садржаја у средиштима као чиниоцима за развој просторно блиских приобаља. Међутим, ово такође показује да војвођански градови у развоју својих приобаља рачунају на локално становништво као кључне кориснике, па се њима окрећу кроз везу центар-приобаље, док се посетиоци „са реке“, као спољни и привремени корисници, још не узимају као важан фактор у овом развоју.

Закључци истраживања

Истраживање приобаља 20 војвођанских градова дуж Дунава, Саве и Тисе, као три велике реке Покрајине, кроз анализу њиховог потенцијала за развој речног културног туризма – показује могућност за велику разноликост у приступу овом развоју. Слободно се може рећи да је садашњи речни културни туризам у Војводини махом сведен на Нови Сад с Петроварадином, где и величина града игра важну улогу. Код осталих градова, профилисање њихових приобаља за културни туризам јесте управо кључни корак да се дати развој деси или, у најбољем случају, унапреди.

Сprovedена анализа морфологије градских приобаља по више мерила указује на то да се промоција градова на важним рекама у овој регији не може свести само на традиционално виђење презентације старих градских језгара и тврђава, овај потенцијал може бити искоришћен на многим местима, било као главни или пропратни. Због тога се у будућем развој речног културног туризма намеће прављење кластера градова према потенцијалу њихове промоције са реке и путем приобаља:

- Стара градска језгра: Нови Сад, Сремски Карловци, Сремска Митровица, Тител, Нови Бечеј, Бечеј, Сента;
- Индустријска баштина и индустрија:

Панчево, Бачка Паланка, Апатин;
 • Тврђава: Петроварадин;
 • Мост као репер: Мачванска Митровица (са Сремском Митровицом);
 • Култура + место одмора и рекреације: Футог, Ковин, Сремска Каменица, Нови Бановци, Мол, Ада, Кањижа и Нови Кнежевац. Ако се дати кластери упореде са већ поменутиим европским културно-туристичким рутама које обухватају Србију, онда се Нови Сад са Сремском Каменицом и Петроварадином може укључити у Туру римских царева и дунавског вина, док се Панчево, Апатин и Бачка Паланка могу укључити у Туру индустријске баштине. Релативно скроман списак значи да се у будућности морају осмислити даљи кораци у развоју културно-туристичких тура на подручју Војводине и дуж њених значајних река. За ове потребе је потребно направити стратешки и плански оквир, који би се даље развијао кроз појединачне пројекте и акционе планове, а важан допринос може донети удруживање војвођанских градова са сличнима у ширем окружењу, кроз различите видове пројеката и партнерстава.

Овим се само дају прве смернице за начине развоја потенцијала речног културног туризма војвођанских градова. Свакако су могућности његовог развоја много веће, а процес развоја сложенији. На тај начин се посредно указује и на могућности даљих истраживања ове теме. Истраживање развоја речног туризма у Војводини се може проширити на везу урбане и нематеријалне баштине (обичаји, гастрономија, ручни рад и сл.), дубљу анализу морфологије приобаља путем анализе појединачних елемената као што су тргови, кејови, урбани репери, посебне четврти у приобаљу и сл., као и тематским сужењем истраживања само на индустријску баштину или парковске површине у градским приобаљима. Истраживања, даље, могу циљати и анализу садржаја приобаља према кључним типовима туриста који користе реке као окосницу свог путовања, попут туриста на бициклима или оних који путују бродовима за крстарења. Овим су само поменуте неке од ужих тема могућих истраживања, чиме се на крају поново подвлачи значај река за војвођанске градове и њихов потенцијал да постају важни чиниоци развоја културног туризма у будућности.

Захвалница

Овај чланак је урађен на основу припремних истраживања за пројекат *Hydro-heritage Cities* (2024–2026), који је спроводи у оквиру програма *INTERREG URBACT* Европске уније. У датом пројекту партнер у Србији је Град Сомбор.

Референце

- Altshuler, A., Luberoff, D. 2003. *Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment*. Washington, DC: Brookings Institution Press; Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Antonić, B. 2022. How the Atlas Should be Understood? In: Djukić, A. Kádár, B., Stan, A., Antoniћ, B. eds. *D+Atlas: Atlas of Hidden Urban Values along the Danube*. Belgrade: University of Architecture, 16–25.
- Antonić, B., Đukić, A. 2016. Urban Transformation of Historic City Centre: Case Study Sremska Mitrovica, Serbia. In: *Book of Abstracts ("Extended abstracts") of Sustainable Development Symposium 2016* (pp. 10.1-10.6), Granada: UGR.
- Antonić, B., Djukić, A. 2022. Industry and Pannonian City: The Transformative Role of Industry for the Modern Development of Middle-size Cities in Northern Serbia. In: C. Hein (ed). *Proceedings of the 19th IPHS Conference*. Vol. 19: City Space Transformation (pp. 115-130). Delft: TU Delft. DOI: 10.7480/iphs.2022.1.6441.
- Badcock, B. 2002. *Making Sense of Cities: A Geographical Survey*. London: Arnold.
- Ceylan Oner, A. 2014. The Imperial City. In: Knox, P. ed. *Atlas of Cities*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 52–69.
- Cooper, M. 2009. River Tourism: sailing the Nile. In: Cooper, M., Prideaux, B. eds. *River Tourism*. Wallingford, UK; Cambridge, MA, 74–94.
- Cultural Routes (no date). Cultural Routes of the Council of Europe programme [online]. Available at: <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes> [Accessed: 27. 10. 2024].
- Danilović Hristić, N., Stefanović, N., Milijić, S. 2020. Danube River Cruises as a Strategy for Representing Historical Heritage and Developing Cultural Tourism in Serbia. *Sustainability*, 12(24), 10297. DOI: 10.3390/su122410297.
- Davidson, M. 2012. *Urban Geography: Wa*

- terfront Development [online]. Available at: <https://wordpress.clarku.edu/wp-content/uploads/sites/51/2012/03/Waterfront.pdf> [Accessed: 30. 10. 2024].
- Derudder, B., Taylor, P., Hoyler, M., Witlox, F. 2014. The Global City. In: Knox, P. ed. *Atlas of Cities*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 106–123.
- Duarte-Duarte, J., Talero-Sarmiento, L., Rodríguez-Padilla, D. 2021. Methodological proposal for the identification of tourist routes in a particular region through clustering techniques. *Heliyon*, 7(4), E06655. DOI: 10.1016/j.heliyon.2021.e06655.
- English Partnerships – EP, 2000. *Urban Design Compendium*. London: EP.
- Flognfeldt, T. 2005. The tourist route system – models of travelling patterns. *Belgeo*, 1–2, 35–58, DOI: 10.4000/belgeo.12406.
- Gabrijelčič, P., Fikfak, A. 2020. Urban riverside public space – river as the generator of development. *Geodetski vestnik*, 56(1), 151–168. DOI: 10.15292/geodetski-vestnik.2012.01.151-168.
- Hall, T. 2006. *Routledge Contemporary Human Geography Series: Urban Geography* 3rd edition. Abingdon, Oxon, UK: Routledge.
- Hubbard, P. 2006. *City*. London, UK, New York, NY: Routledge.
- Iwata, N., Del Rio, V. 2004. The Image of the Waterfront in Rio de Janeiro: Urbanism and Social Representation of Reality. *Journal of Planning Education and Research*, 24, 171–183. DOI: 10.1177/0739456X04267066.
- Keyvanfar, A., Shafaghat, A., Mohamad, S., Abdullahi, M. M., Ahmad, H., Mohd Derus, N. H., Khorami, M. 2018. A Sustainable Historic Waterfront Revitalization Decision Support Tool for Attracting Tourists. *Sustainability*, 10, 215. DOI: 10.3390/su10020215.
- Kostopoulou, S. 2013. On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism. *Sustainability*, 5, 4578–4593. DOI: 10.3390/su5114578.
- Marshal, S. 2005. *Streets & Patterns*. Oxon, UK: Spon Press.
- Meyer, D. 2004. *Tourism Routes and Gateways*. Overseas Development Institute [online]. Available at: <https://media.odi.org/documents/4040.pdf> [Accessed: 29. 10. 2024].
- Moudon, A. V. 1994. Getting to know the built landscape: typomorphology. In: Franck, K. A., Schneekloth, L. H. eds. *Ordering space: types in architecture and design*. New York, NY: Van Nostrand Reinhold, 289–311.
- Moughtin, C. 2003. *Urban Design: Street and Square: Third Edition*. Burlington, MA: Architectural Press.
- Nijman, J. 2007. Introduction—Comparative Urbanism. *Urban Geography*, 28(1), 1–6. DOI: 10.2747/0272-3638.28.1.1.
- Rahman, M. M. 2023. Introduction. In: Rahman, M. M., ed. *Handbook of Waterfront Cities and Urbanism*. New York, NY; Oxon, UK: Routledge, 1–14.
- Robinson, J. 2022. Introduction: Generating concepts of ‘the urban’ through comparative practice. *Urban studies*, 59(8), 1521–1535. DOI: 10.1177/00420980221092561.
- ROUTES4U. 2020. *Branding Strategy for the Danube Region – Analysis and Recommendations* [online]. Brussels: Council of Europe. Available at: <https://edoc.coe.int/en/cultural-heritage/8426-branding-strategy-for-the-danube-region-analysis-and-recommendations-routes-4u-16.html> [Accessed: 27. 10. 2024].
- Singh, L. K. 2008. *Fundamental Of Tourism and Travel*. Delhi: Isha Books.
- Smith, D. 1991. Method and Theory in Comparative Urban Studies. In: Ragin, C. ed. *Issues and Alternatives in Comparative Social Research*. Leiden: Brill, 39–58. DOI 10.1163/9789004477384_004.
- Smyth, H. 1994. *Marketing the City: The Role of Flagship Developments in Urban Regeneration*. London, UK: E&FN Spon.
- STAR Cities. 2023. *STAR Cities – Sustainable Tourism for the Attractivity of Riverside Cities* [online]. Val-de-Marne Tourism Board. Available at: <https://edoc.coe.int/en/cultural-heritage/8426-branding-strategy-for-the-danube-region-analysis-and-recommendations-routes-4u-16.html> [Accessed: 29. 10. 2024].
- Ваништа Лазаревић, Е. 2003. *Обнова градова у новом Миленијуму*. Београд: CMS.
- Ђукић, А. 1998. *Континуитети урбаног развоја градова Баната*. Магистарска теза. Београд: Архитектонски факултет.
- Лемајић, Н. 2008. *Антички Сирмијум*. У: Лемајић, Н., ур. Сремска Митровица: Град вреднији од царске кћери. Сремска Митровица: Музеј Срема.
- Пушић, Љ. (1987). *Урбанистички развој градова у Војводини у XIX и првој половини XX века*. Нови Сад: Матица српска.
- Ралевић, М., Антонић, Б., Митровић, Б., Симеунчевић Радуловић, С., Божовић, Р. 2014. *Реиндустријализација Србије*

између илузије, стварности и савремених токова развоја. У: Трифуновић, В., Милић, Д. и Крејовић, З., ур. Зборник радова: Планирање простора, урбанизам и изградња, комплементарни закони и реиндустријализација. Београд: Удружење урбаниста Србије, 191–206.

Републички завод за Статистику – РЗС, 2011. Азбучни списак насеља у Републици Србији. Београд: РЗС.

Симоновић, Ђ., Рибар, М. 1993. Уређење сеоских територија и насеља. Београд: ИБИ.

Стевановић, Р. 2004. Градска насеља Републике Србије у пописима становништва од 1948. до 2002. године. Становништво, 1–4, 109–126.

Степановић, М. 2020. У том Сомбору... – Град у призми столећа. Сомбор: Удружење грађана „Норма“; Градска библиотека „Карло Бијелицки“.