

USPON I DEGRADACIJA SAVSKOG PRIOBALJA*

Haris DAJČ
Univerzitet u Beogradu,
Filozofski fakultet, Beograd

Identitet grada je uslovljen njegovim položajem, stoga nezaobilazni deo identiteta Beograda čine Sava i Dunav i gradsko priobalje ovih reka. Savsko priobalje na desnoj obali Save sa zaleđem predstavljalo je jedan od najbitnijih delova Beograda u njegovoj modernoj istoriji nakon dobijanja autonomije u prvoj polovini XIX veka. Da bi se razumelo sadašnje stanje zapuštenosti priobalja, neophodno je pratiti njegov razvoj od vremena kada je Beograd postao prestonica Srbije/Jugoslavije. I pored nekoliko velikih urbanističkih planova od 1923. do 2010. godine gradski planeri i dalje prepoznaju izazove razvijanja ovog dela Beograda. Nijedna opštinska vlast nije bila u stanju da reši probleme ovog dela grada a ponekad su ponavljali i iste greške. U toku ovog dugog perioda, grad se na obali Save razvijao stihijski što je doprinelo njegovoj daljoj degradaciji. U poslednjih nekoliko decenija planovi koji su se odnosili na priobalje su išli u raskorak sa vremenom i mogućnostima, umesto rešavanja očiglednih problema saobraćajne infrastrukture, predlagani su planovi koji nikad nisu započeti. Najznačajniji i najtragičniji simbol toga jeste, i do današnjeg doba, nerešiv problem železničke stanice, mreže i tranzitnog saobraćaja kojima se tek treba pozabaviti.

Ključne reči: Savsko priobalje, Beograd, identitet grada, urbani razvoj, saobraćaj

IDENTITET GRADA JE USLOVLJEN NJEGOVIM položajem, stoga nezaobilazni deo identiteta Beograda čine Sava i Dunav i gradsko priobalje ovih reka. Savsko priobalje na desnoj obali Save sa zaleđem predstavljalo je jedan od najbitnijih delova Beograda u njegovoj modernoj istoriji nakon dobijanja autonomije u prvoj polovini XIX veka. Posebnost savskog priobalja kao i padine jeste u razvoju koji nije nužno pratio razvoj grada i išao na bolje, suprotno tome priobalje deli sudbinu još nekih delova grada i čini zaboravljeni i zapušteni identitet Beograda. Da bi se razumelo sadašnje stanje zapuštenosti priobalja, neophodno je pratiti njegov razvoj od početka stvaranja Beograda kao prestonice.

* Ovaj rad nastao je iz projekta Modernizacija Zapadnog Balkana Ministarstva prosvete i nauke Republike Srbije (ev. br. 177009).

Prostor savskog priobalja pripada širem pojasu Savske padine: ona se proteže do Kalemegdana, beogradskog „grebena” (Knez Mihailove ulice), Terazijskog platoa i ulica Nemanjine i Kneza Miloša. Često se, ipak, izjednačava i sa Savamalom (Bogunović 2005, 344) koja čini samo istorijski deo tog prostora: gornji deo današnje ulice Gavrila Principa. Savsko priobalje pokriva prostor od ušća Save u Dunav do kraja Bare Venecije i obale Železničkog mosta. U vremenu koje prethodi međuratnom (1918–1941) i posleratnom periodu (nakon 1945) savsko priobalje i padina su predstavljali jedan od najvažnijih delova grada. Na priobalju je bila i najprometnija granica Srbije od dobijanja autonomije, zatim nezavisnosti, sve do izbijanja Prvog svetskog rata 1914. godine. Osim za trgovačke potrebe ona je bila veoma važna za prodiranje kulturnog uticaja iz Habzburške monarhije ali i ostatka Evrope. Prve generacije državnih stipendista su išli preko te granice. Proces razvoja nije bio jednosmeran i iz razloga njenog ogromnog značaja su i građani koji su naseljavali savsko priobalje, naročito bogati trgovci, uradili što su više mogli da od priobalja ali i padine naprave najsavremeniji deo Beograda. Hotel *Bristol* kao i palata *Beogradske zadruga* su u vreme izgradnje bili najsavremeniji objekti u Beogradu. Vrhunac uspona ovog dela grada je bio u formiranju *Malog pijaca* koji je osim što je bio centar ovog dela grada označavao i njegov prosperitet i lepotu (Pavlović-Lončarski 2005, 117). Razvoj savskog priobalja i Beograda nisu bili paralelni procesi: kako se granica menjala i grad uvećavao, stanje priobalja se nije nužno poboljšavalo. Već nakon prvih planova za varoš i grad od 1867. planeri su zaboravili na priobanje ili mu nisu posvetili mnogo pažnje, te su na taj način na samom početku planskog razvoja Beograda napravljene greške koje ni do druge decenije XXI veka neće biti ispravljene. Problem saobraćajne mreže ovog dela grada je najveći paradoks njegove evolucije: dok je državna granica išla priobaljem to je bila samo prednost ali kako se granica promenila, upravo su zastarele saobraćajne mreže postale njegov najveći kamen spoticanja.

Savsko priobanje u vreme Kneževine i Kraljevine Srbije

Nakon što je Beograd postao prestonica Kneževine Srbije značaj priobalja je postao još važniji nego u prethodnim godinama. Međutim, i pre 1841. u toku 20-ih i 30-ih godina, Miloš Obrenović je počeo sa razvijanjem savskog priobalja i njenog zaleđa kao alternative dunavskoj obali i padini koja je i dalje bila pod turskom upravom (Nestorović 1972, 8). Važna godina za razvoj Beograda i Srbije, samim tim i priobanja je 1830. kada je donet prvi *Hatišerif* kojim je Kneževini garantovana autonomija, period od 1830. do 1867. godine predstavlja uokvirenu fazu razvoja priobalja (Bogunović 2005, 345). On se može posmatrati i kao podeljen na tri celine u zavisnosti od političko-društvenih okolnosti u državi: 1. Period od 1830. do 1841. kada su na čelu države bili Miloš, potom Mihailo; 2. Period od 1841. do 1858. kada je knez Aleksandar na vlasti i poslednji

3. Period nakon povratka dinastije Obrenović na vlast 1859. do dobijanja gradova od strane turske uprave 1867. samim tim i cele beogradske varoši i tvrđave. U toku prvog perioda oko Karađorđeve ulice koja se prostire paralelno sa priobaljem formira se komercijalni centar grada. Njen najznačajniji objekat i simbol njenog trgovačkog značaja je i ujedno najsavremenija građevina tog doba u Beogradu: Đumurkana (carinarnica) sagrađena 1835. (Đurić-Zamalo 1981, 53). Veruje se da je Franc Janke bio arhitekta, ali to su možda bili Cvetko Rajević ili Hadži Nikola Živković. Ona nije bila vizuelno impresivna kao Saborna crkva ali je njena solidna konstrukcija zajedno sa zgradom *Konzulata* dominirala priobaljem. *Đumurkana* je bila zgrada na dva sprata, donji nivo se koristio za carinjenje robe i skladišta, a gornji za kancelarije. *Konzulat* je podignut nekoliko godina ranije i bio je mešavina tradicionalno-orijentalnog stila i evropskih trendova neoklasicizma tog vremena. Prevažna namena *Konzulata* je bila za smeštaj stranih konzula i diplomatskih misija, ali je to zdanje ostalo poznato kao hotel *Kragujevac* (Đurić-Zamalo 1988, 41). Ove dve zgrade su srušene nakon bombardovanja 1944. godine. Njihov položaj na samom priobalju, funkcija i izuzetni značaj su pokazatelji veoma brzog razvoja priobalja u tom periodu i njegovog trgovačko-saobraćajnog značaja. Jako je važno pomenuti da u ovom periodu priobalje nije bilo samo centar trgovačkog života, već i kulturnog. Tako su se prve pozorišne predstave upravo odigravale u hotelu *Kragujevac*, osim toga i rezidencijalni značaj ovog dela grada je rastao. Neparna strana *Karađorđeve* je dobila nekoliko solidnih stambenih kuća sredinom veka od kojih su neke ostale do danas (Roter-Blagojević 1991, 336). Dobijanje gradova 1867. i širenje Beograda na dunavsku stranu je promenilo sliku Beograda: do tada su bila dva Beograda pod različitim upravama: turski koji se nalazio na dunavskoj strani Beograda i pokrivao širi prostor današnjeg Dorćola, a u okviru kojeg je spadala i tvrđava, i srpski koji je obuhvatao sve ostalo. Priobalje je pripadalo srpskom delu grada ali ono je i pored toga bilo naseljeno brojnom romskom populacijom, kao i grčkom i jermenskom (Nestorović 1972, 6). Potpuna kontrola nad Beogradom i tvrđavom omogućila je dalji nesmetan i još brži razvoj savskog priobalja. Nakon 1867. Godine matematičar i beogradski urbanista Emilijan Josimović je napravio prvi plan beogradske varoši u šancu, međutim i njegov plan, kao i plan Stevana Zarića iz 1878. nije se bavio mnogo savskim priobaljem. Razvoj priobalja nakon primopredaje gradova (1867.) je zavisio od trgovine koja je bila najvećim delom u rukama trgovaca koji su u periodu nakon 1867. do 1914. dali pečat zlatnoj epohi priobalja i zaleđine (Pavlović-Lončarski 2005, 118). Najvažniji događaj u daljem razvoju ovog dela Beograda je bilo sticanje nezavisnosti i odredba Berlinskog sporazuma koji je Srbiju obavezao da se železnicom poveže sa ostatkom Evrope. Glavna železnička stanica koja i danas nosi isto ime je bila gotova 1884. godine, nalazila se na delu *Bare Venecije* i svojim neoklasičnim i renesansim stilom bila najimpresivnije zdanje priobalja (Nestorović 1972, građevine i arhitekti, 63). Razvoj železnice, povezivanje Beograda sa drugim evropskim metropolama su doprineli najvećem bumu u razvoju priobalja, a materijalni tragovi tog prosperiteta su vidiljivi kroz arhitektonska zdanja tog vremena (Pavlović-

Lončarski 2005, 117). Simboli prosperiteta poslednjih decenija priobalja pred izbijanja rata 1914. jesu hotel *Bristol* i *Beogradska zadruga* koji čine najznačajnija zdanja *Malog pijaca* (Pavlović-Lončarski 2005, 117). Ova dva zdanja su predstavljala ne samo najsavremenija arhitektonsko-projektantska dostignuća Beograda i Evrope tih godina, već i krunu u zlatnoj epohi razvoja priobalja i privatnog kapitala bogatih trgovaca koji su bili naručioc i ovih ali i drugih palata savskog priobalja i padine. Arhitekti *Beogradske zadruge* Andra Stevanović i Nikola Nestorović su radili na projektu od 1907 do 1912. godine, dok je za hotel *Bristol* Nestorović bio jedini arhitekta (Nestorović 1972, 76). *Beogradska zadruga* se koristila za bankarsko-osiguravajuće poslove i u njoj se nalazila i berza, dok je hotel *Bristol* (u vlasništvu *Beogradske zadruge*) bio među najmodernijim hotelima Beograda i, takođe predstavljao prvi moderni stambeni blok (sa svih strana je bio i ostao uokviren ulicama).

Razvoj *Malog pijaca* nije bio spontan, naprotiv, on se uklapao u regulaciju *Krađorđeve* ulice gradskih planera iz 1893. i novi plan je učinio *Krađorđevu* daleko poželjnijom za stanovanje. Potvrda za to se može videti u palatama i veoma solidnim zgradama koji potiču iz tog vremena. Kuće u *Krađorđevoj* 53, 55 i 44 koje su izrađene za trgovca Božidara Purića, Dimitrija Markovića i porodicu Nikolić su veoma dobri primeri rezidencijalnih zgrada na prelazu iz 19. u 20. vek. (Pavlović-Lončarski 2005, 109). Međutim najimpresivnije palate i zrade su bile smeštene na samom *Malom pijacu* ili oko njega, osim pomenute *Beogradske zadruge* i *Hotela Bristol*, značajne su palate u kojima su živeli najbogatiji trgovci: braća Krsmanović su imali jednu od svojih palata u *Krađorđevoj* 59¹; Luka Čelović Trebinjac i njegova palata u *Kraljevića Marka* 1, koja se nalazila preko puta *Beogradske zadruge* (koja je velikim delom osnovana i njegovim ličnim kapitalom); palata Đorđa Vuča u ulici *Kraljevića Marka* 2,² preko puta palate Luke Čelović Trebinjca. Pomenute palate su bile podignute u stilu domaćeg akademizma koji je bio i najpopularniji arhitektonski stil tog vremena (Kadijević, 2005, 295–299). Simbol *Malog pijaca* je bio crveni mermerni krst koji se nalazio na raskršću *Travničke* i *Krađorđeve* ulice i koji je predstavljao simbol bombardovanja Beograda iz 1862. godine. Postavljen nedugo posle događaja iz 1862. godine. Sam trg oko krsta je bilo jedno od najpopularnijih mesta okupljanja Beograđana u decenijama koje su sledile. Kako je i pojas oko krsta koji bio premešten u park u neposrednoj blizini *Savskog mosta* pao u zaborav, takva je bila sudibina i *Malog pijaca* u godinama nakon 1918. Tako i statua sirena koja je bila naručena za *Mali pijac* nikad nije stigla da bude postavljena usled izbijanja ratnog stanja u toku druge decenije 20. veka (Pavlović-Lončarski 2005, 115). *Mali pijac* prati sudbinu *Savskog priobalja* i pada u zaborav 20-ih godina 20. veka.

1 Koja je sačuvana i uprkos zapuštenom stanju liči na palatu i u sadašnjim uslovima.

2 Zgrada koja je opstala do današnjih dana i koja je u procesu nacionalizacije i konfiskacije privatne svojine nakon Drugog svetskog rata imala veoma dinamičnu istoriju vlasnika i korisnika prostorija od prodavnice za traktorske delove do pekare i prodavnice za stočnu hranu (neobjavljena građa iz Istorijaskog arhiva Beograda).

U isto vreme kada su dizane najveća zdanja tog vremena, priobalje je dobilo prugu koja će u potonjem razvoju odlučujuće uticati na degradaciju ovog dela grada, to će se приметiti već u prvim godinama nakon Prvog svetskog rata. Nova gradska klanica podignuta je 1900. godine pored današnjeg Pančevačkog mosta (GUP 1950, 102). Zbog pruge koja je povezivala klanicu i glavnu železničku stanicu, obale Dunava i Save odsečene su od gradskog jezgra. Upravo će postojanje pruge koja će ostati prisutna i nakon pomeranja klanice dati današnjem priobalju identitet tranzitno-saobraćajnog čvora. Prvi Generalni urbanistički plan za Beograd, koji je izradio Albon Šambon 1912. (Maksimović 1970, 647), više se odnosio na vizuelna rešenja pojedinih izazova, koja su bila i elegantna i monumentalna, ali nisu davala praktične odgovore, niti su bila u skladu sa stvarnošću društva i ekonomije. Plan nije predviđao dalji razvoj najvažnijeg trgovačkog dela grada: savskog priobalja. Njegov najveći doprinos bio je plan uređivanja Terazijskog platoa kao najvažnije buduće arterije Beograda. Gradski planeri su prihvatili tu ideju, koja nije stigla da se ostvari zbog ratova koji su usledili 1912–1918. (Maksimović 1983, 36). Drugi deo Šambonovog plana koji se odnosio na priobalje bio je širenje Kalemegdana. Plan je počeo da se ostvaruje na dunavskoj strani, ali su savsko priobalje i padina najvećim delom ostali netaknuti (Maksimović 1983, 36).

Savsko priobalje u Kraljevini SHS/Jugoslaviji

Prvi svetski rat je doneo velike promene. Na početku rata priobalje je trpelo posledice bombardovanja, prvo na udaru, budući da je bilo smešteno na samoj austro-ugarskoj



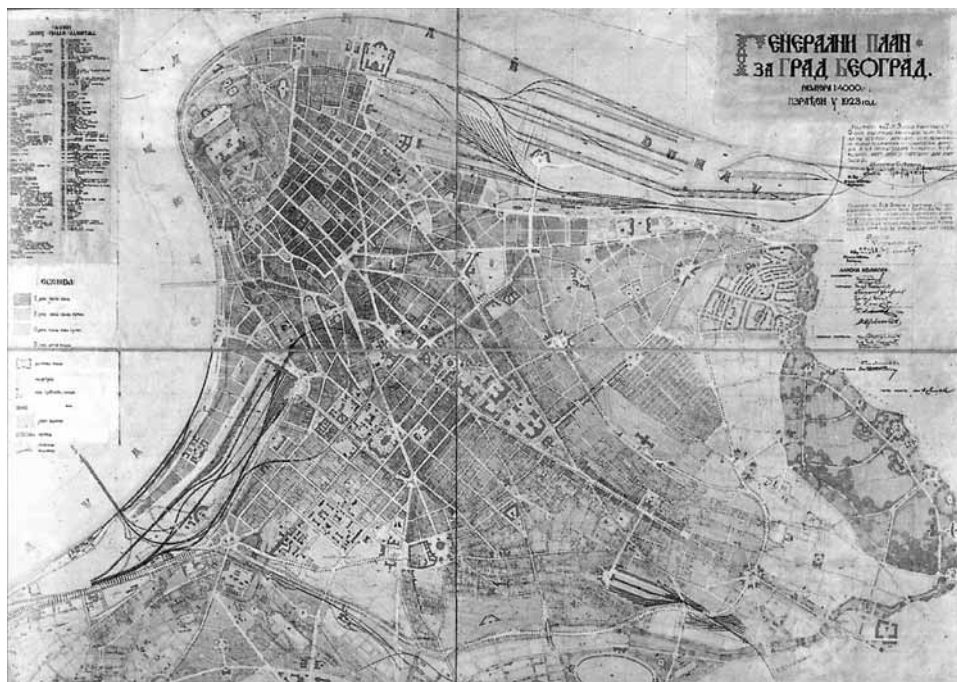
Mali pijac – današnji izgled

granici. Uža od Dunava, Sava je bila pogodnija za bombardovanje gradskog jezgra. Građevinski polet iz poslednjih nekoliko decenija najednom je zaustavljen. Zašto? Nakon 1918. savska strana Beograda je izgubila nekadašnji značaj, naročito trgovački, i započela je degradacija tog dela grada. Nestala je dotadašnja granica na Savi i Dunavu (dugoročno ustanovljena još 1699). Nije više bilo graditeljskog poleta koji su nosile ugledne porodice Krsmanović, Vučo, Leko, Čelović (Lončarski-Pavlović 2005, 115). Gradske vlasti su 1921. raspisale međunarodni konkurs za Gradski urbanistički plan, koji, međutim, nije doneo očekivan ishod. Autori su se više interesovali za celovitu transformaciju urbane strukture Beograda nego za pojedinačna rešenja urbanih celina (Maksimović 1970, 649).

Gradski odbor je u julu 1923. završio prvi GUP u istoriji Beograda (Maksimović 1970, 650). Plan je imao da pretvori Beograd u prestonicu jedne daleko veće države od



prethodne Kraljevine Srbije. Najveći nedostatak plana bio je u nemogućnosti jasnog razgraničenja „varoši” i periferija na kojima je predviđeno da nastaju fabrike i nove rezidencijalne četvrti za nove doseljenike i radnike (GUP 1950, 40). Ipak, plan je isticao značaj obala obe reke i njihovog zaleđa. Trebalo je pomeriti tranzitni saobraćaj koji se kretao duž Savske padine, ujedno i glavnu železničku stanicu (GUP 1950, 41). Bilo je i zamisli o pešačkoj zoni koja bi spajala savsku i dunavsku obalu preko Kalemegdana sve do pristaništa (Roter 1991, 54). Ali je pomeranje železničke stanice bio prevelik izazov, i nije se ostvarila i zamisao o širenju zelenih zona na naselja Jatagan mala i Pištolj mala (GUP 1950, 41). Mahale na Savskoj padini bile su dokaz kontinuiteta sa orijentalnim nasleđem, bez obzira na modernizaciju od poslednjih decenija 19. veka. Zaustavljanje komercijalnog zamaha dotad jednog od najuglednijih delova grada, doprinelo je opstanku mahala, štaviše i njihovom širenju u pojasu savskog priobalja nakon 1918. ali i od 1945. godine. Mahale ali i stambeni prostor socijalno ugroženih građana postali su sve vidljiviji deo identiteta priobalja. Savsko obalu su jednim delom naselile i osiromašene grčke i jermenske izbegličke porodice koje su u Beogradu našle svoj dom između dva svetska rata (UGB 3171). Nove okolnosti doprinele su otvaranju skromnih kafana i hotela, s pratećim pojavama poput sitnog kriminala, skitnje i prostitucije (UGB 3171). GUP iz 1923. godine urbanisti su smatrali promašajem, sa argumentom da je previše usredsređen na gradski centar i da nema jasna i praktična rešenja za delove grada van samog centra, a toliko je redigovan i prepravlján (čak 190 puta do 1934.) da je početna ideja ustupila



GUP Beograd iz 1923. godine

mesto potrebi za novim stambenim rešenjima u gradu koji se širio snažnim prilivom doseljenika (GUP 1950, 41). Jedno od pitanja naročito primetnih na priobalju i padini ostala je mreža tranzitnih puteva, naročito železničkih. Beogradu su bile potrebne nove veze starih i novih delova grada, a najveća smetnja ostala je pruga od glavne stanice do Pančevačkog mosta. Između 1923. i 1938. nije ostvaren nijedan od šest predloga za izmeštanje železničke pruge (GUP 1950, 44). U međuratnom razdoblju Beograda nije samo Ministarstvo za saobraćaj bilo nedosledno. Između 1923. i 1938. Uprava rečnog saobraćaja iznela je nekoliko planova za uređivanje rečnog priobalja i pristaništa, i ti su se planovi značajno menjali. O tome koliko je bilo različitih rešenja, primer je dužina uređene obale koja je u aktuelnim urbanističkim planovima varirala od 15 do 45km (GUP 1950, 45).

Paradoks razvoja Beograda jeste da je nakon oslobođenja 1918. godine postao metropola kao nikada pre toga: stanovništvo je u grad dolazilo sa svih strana i osim što su u Beograd došle mnogobrojne srpske izbeglice, bio je utočište i velikom broju migranata iz raznih delova Evrope ali i iz drugih delova Kraljevine SHS. Tako se u Beogradu između dva svetska rata povećao broj različitih etničkih grupa: od Grka i Jermena do Jevreja, Rusa, Čeha. Sa druge strane paradoks je ležao u njegovom razvoju koji je doprineo degradaciji nekada najprometnijih i najvažnijih delova grada kao što je bilo priobalje. Osim razloga pomeranja granice ranijeg navedenog, na oblikovanje priobalja uticao je i prvi ideolog nove države: kralj Aleksandar, koji je bio najvažniji arbitar u skoro svim pitanji-



ma i ključno je uticao i na oblikovanje međuratnog Beograda. Ugledne i bogatije gradske porodice kao i svi koji su želeli da budu u blizini kralja preselili su se na beogradsko brdo Dedinje (Bogunović 2005, 121). Sasvim je očekivano da u ovoj novonastaloj teritorijalnoj konstelaciji porodice koje su ostale duž Savskog priobalja nisu imale značaj kao pre 1914. Kralj Aleksandar je bio posvećen izgradnji drugih delova grada koji su zaobilazili i Savsko priobalje i padinu. Najveća „zasluga” kralja Aleksandra za zapečaćenu izolaciju priobalja jeste most koji je po njemu posthumno dobio ime. Most Kralja Aleksandra (otvoren krajem 1934. na čijim temeljima je podignut Brankov most) je napravio priobalje „periferijom” i degradiranim delom grada. Izazovi koji su se javili na području priobalja nisu bili rešeni od strane gradskih planera. Gradske vlasti su prepoznale probleme, ali ih nisu rešile iz nekoliko razloga: malo vremena koje su imali do početka novog rata; veliki graditeljski polet koji je velikim delom bio stihijski i koji nije bilo lako obuzdati, a koji je bio direktna posledica povećavanja broja stanovnika glavnog grada i sve većom stambenom potražnjom; i nedostatak volje za rešavanje najvažnijih problema kao što je bilo izmeštanje pruge.

Savsko priobalje u Jugoslaviji posle 1945.

Tokom Drugog svetskog rata najviše je stradala dunavska strana Beograda, ali je u bombardovanjima pogodeno i nekoliko važnih zgrada na Savskoj padini (Narodna biblioteka na Kosančićevom vencu) i na priobalju Đumurkana uz stradali hotel *Kragujevac*. Novo posleratno društvo i nova ideologija prilagođavali su Beograd svojim zamislima i potrebama. Prvi GUP 1950. (GUP 1950, 5–10) predvideo je novi administrativni centar na Novom Beogradu, koji je trebalo da smesti doseljenike. Novi Beograd postajao je simbol novog poretka, njegovo institucionalno i društveno uporište. Stari centar Beograda novoj ideologiji nije pružao dovoljno prostora. Pečat je ipak utisnut na Terazijском platou, Trgu Marksa i Engelsa (danas Trg Nikole Pašića) i Slaviji. Oštećene zgrade iz predratnog perioda se uglavnom nisu obnavljale. Bio je neprihvatljiv kontinuitet sa starim Beogradom. Na savskom priobalju je, osim zdanja koja se nisu obnavljala uprkos njihovom istorijsko-ambijentalnom značaju, stradao i most kralja Aleksandra iz 1934. koji je jugoslovenska vojska digla u vazduh pred nemačkim ulaskom u grad rukovođena prevaziđenim ratnim doktrinama. Zidanje novog mosta na temeljima starog je bio jedan od centralnih graditeljskih poduhvata nakon 1945. Tako do 1957. na Savskom priobalju nije podignut nijedan značajniji objekat osim novog mosta, vidno skromnijeg (koji je bio podignut na temeljima starog mosta). Zidanje novog-starog mosta je samo bila potvrda prethodne izolacije priobalja, jedina razlika je bila što su pored temelja sad bile ruševine i što se predratni obim prometa na priobalju skoro izgubio. GUP iz 1950. predvideo je pomeranje rečnog saobraćaja sa savske obale u Obrenovac, dok je plan bio da se velika luka na Dunavu premesti u Smederevo. Već naredni plan iz 1972. priznaje poraz obe ove ideje i one se napuštaju.

Kao i GUP iz 1923, GUP iz 1950. posvetio je veliku pažnju železničkoj mreži. Ponovo je pozvao da se izmesti železnička mreža iz centra grada i sa rečne obale (GUP 1950, 104). Jedan od većih i modernijih projekata posleratnog Beograda bio je, kao i u predratnom Beogradu, zidanje sajma. Novi Sajam, smešten na obali Save, onemogućio je ideju o pomeranju glavne železničke stanice ka Čukaričkoj padini (Mitrović 1975, 112). Nakon izgradnje Sajma 1957. železnička mreža je još čvršće bila vezana za centar. Pruga je i dalje prolazila kroz priobalje i padinu, a odvajala je rečni front i grad. Pomeranje klanice je bilo pomak u urbanom razvoju, ali nije doprinelo ukidanju pruge ispod Kalemegdana. Pruga se idalje koristila u tranzitne svrhe. U Karađorđevu ulicu se usmeravao i teški drumski saobraćaj, time je dodatno degradirana, kao i bulevar koji je presecao kalemegdanski Donji grad (Mitrović 1975, 104). Obrenovac nije dobio luku, a Savsko pristanište je nastavilo da služi za pristanak brodova i istovar robe. Železnička stanica u blizini Bare Venecije koristila se za kargo terete i težak saobraćaj (Mitrović 1975, 105). Savsko priobalje i padina su vizuelno izmenjeni podizanjem *Beton hale* još 1937. (Dželebdžić 2007, 200) na početku Karađorđeve ulice (Roter 1991, 103). Na osnovu navedenih promena do kojih je došlo nakon 1950. može se zaključiti da nije došlo do većih promena u izgledu priobalja nakon 1945. Najveći problem ostaje rešavanje teškog tranzitnog saobraćaja.

Urbani razvoj posleratnog Beograda odvijao se pod ideološkim i demografskim pritiscima. Pred početak rata 1941. Beograd je imao 320.000 stanovnika, a 1953. već 450.000 u užem gradskom području koje je obuhvatalo i Savsku padinu. Do 1971. uže gradsko područje naseljavalo je više 770.000 stanovnika. Samo je u centralnim gradskim opštinama Stari grad i Savski venac broj stanovnika opadao u toku šezdesetih (GUP 1972, 52). Stambeni fond se na Savskom vencu najsporije menjao u periodu između dva popisa 1961. i 1971. stambeni fond u Beogradu povećao se za 18.500 stanova, da bi na opštinu Savski venac otišlo svega oko 2% (GUP 1972, 64). Bili su specifični i uslovi stanovanja. Savsko priobalje pogađalo je zagađenje životne sredine (GUP 1972, 59). Za taj prostor se počeo vezivati i fenomen izrazito nepovoljne socijalne stratifikacije. Staro jezgro Beograda pretrpelo je i snažne poremećaje tokom okupacije i holokausta, te posleratne nacionalizacije i konfiskacije privatne imovine. Deo socijalne stratifikacije se ogledao u tome da je radnički sloj koji se naročito povećao u prvim posleratnim godinama počeo da se naseljava u većem broju duž priobalja usled manjka stambenog fonda ali i zapuštenosti ovog prostora koji je izgubio veliki broj „starih” stanara. Razvoj priobalja je podrazumevao uređenje određenih kulturno-istorijskih celina i njihovu zaštitu ali do toga nije došlo u dugom periodu nakon 1945. do druge decenije 21. veka. Beograd je u periodu nakon 1945. nastavio da se razvija zanemarujući reke: iz decenije u deceniju nekadašnja prigradska naselja i zaseoci su postali deo gradskog tkiva dok priobalni položaj oko Save sistematski ostaje zanemaran.

U posleratnim godinama gradski planeri nisu uspeali da pronađu dijalog sa svojim prethodnicima (iz 1923. i kasnije) i reše neke od problema koje su oni prepoznali. Nepo-

stojanje i neprepoznavanje problema iz prošlosti samo je dodatno omogućilo ponavljanje istih. U kasnijoj fazi tretiranja problema savskog priobalja, i pored toga što su oni prepoznati, gradski planeri nisu uspeli da ih reše.

Savsko priobalje nakon 1960-ih

Period većeg ekonomskog prosperiteta Jugoslavije nakon druge polovine 1960-ih godina u tretiranju priobalja prati velika želja da se u sadržaj savskog priobalja unese nov društveno-kulturni sadržaj, ta želja, koja je ostala iluzija je doživela svoj vrhunac početkom 90-ih godina (Savski amfiteatar i prostori uz obale Save 1993, 173). GUP Beograda iz 1972. nameravao je da Beograd preobrazi u modernu evropsku prestonicu (GUP 1972, 64). U nastavku savskog priobalja, jedan od najvećih poduhvata bila je izgradnja Ade Ciganlije. Trebalo je unaprediti kvalitet života i rešiti probleme saobraćaja, naročito putovanje stanovništva koje je radi posla svakodnevno pristizalo s periferija (commuters) (GUP 1972, 106). Za gradske planere, savsko priobalje je bio važan deo grada u okviru očuvanja istorijskog ambijenta zaleđa, čiji značaj nije smeo biti narušen (GUP 1972, 4). Jedan od prioriteta bila je zaštita i očuvanje određenih delova savskog priobalja odnosno Savske padine (Kosančićevog venac, Saborna crkva). Predviđeno je i uvećanje zelenih površina i isključivanje teretnog saobraćaja (Roter 1991, 332). GUP iz 1972. je prepoznao kao jedne od najvećih uzroka degradiranja priobalja tranzitni teretni i putnički saobraćaj. Tako je namera ovog plana, kao i prethodna dva, bilo premeštanje glavne železničke stanice iz 1884. i pruge (GUP 1972, 116). Jedna od novina plana iz 1972. bio je metro: kroz Savsku padinu bi prolazio jedan od dva kraka podzemne želenice koji bi spajao južni deo grada sa gradskim centrom, ali taj plan nikad nije ostvaren (GUP 1972, 4) i pored toga što se ponavljao u svim narednim planovima uređivanja ovog dela grada. Plan iz 1972. predviđao je da na savskoj obali ostane putničko pristanište koje bi razvijalo turistički potencijal Beograda. Taksi brodovi bi spajali grad preko obala Save i Dunava (GUP 1972, 27). I taj deo plana revitalizacije gradskih obala je propao.

Na osnovu iskazanih namera i njihove realizacije, može se primetiti da svi veći ciljevi urbanog razvoja nisu ostvareni. Zaštićena celina Varoš kapije i Kosančićevog venca do danas je gotovo neizmenjena. Obala i rečno priobalje nisu imali nikakav značajni preobražaj u decenijama nakon 1945. Problem železničkog transporta je ostao otvoren, i u suštini se nije promenio od 1900. godine (GUP 1950, 104). Tranzitni drumski saobraćaj je delimično rasterećen izgradnjom obilaznice Mostar pored Sajma 1970. (Mitrović 1975, 77), ali je ta obilaznica doprinela da važne rezidencijalne četvrti postanu odsečene od gradskog jezgra. Razvoj Beograda zapravo se prilagođavao prevaziđenim konceptima putničkog i robnog saobraćaja. Struktura stanovništva se nije značajnije promenila u ovom periodu, određeni delovi padine su postali revitalizovani, a Kosančićev venac i njegov kulturni značaj postaje veći. Dolazi do nove stratifikacije stanovništva i bogatiji građani se mogu naći u sve većem broju u delovima padine kao što je Kosančićev venac

dok je priobalje i dalje ostalo za siromašne građane i radničke slojeve. Tranzitni saobraćaj i zagađenje koje se naročito osećalo u priobalju je i dalje degradiralo ovaj deo grada i činilo ga veoma nepopularnim za stanovanje. Urbanisti iz 1972. su otišli korak dalje u odnosu na svoje prethodnike i osim što su prepoznali najvažnije probleme priobalja, ipak su i rešili neke od njih kao što je zaštita istorijske ambijentalne celine određenih delova priobalja i njegove zaleđine.

U dopuni GUP 1972. iz 1985. je sumorno konstatovano da uređenje gradskog saobraćaja u centralnom delu grada i priobalju kao i izmeštanje železničke stanice i tranzitnih puteva koji su vodili preko priobalja nije uspelo (GUP 1985, 75). Oslobođanje desne obale Save od višestrukih tokova saobraćaja i tehničkih postrojenja navodi se kao jedan od najvažnijih ciljeva za revitalizaciju priobalja ali i otvaranje puta uređenja beogradske varoši (GUP 1985, 76). Gradski planeri su smatrali da postepenim zatvaranjem užih i širih prstenova za obilazni saobraćaj motornih vozila oko užeg područja grada, može da se reši problem koji ugrožava život tog dela grada i uređenje obalskog područja grada, kao i drugih prostora kroz koji neprekinuto teče tranzitni promet kamiona i drugih teških vozila (GUP 1985, 76). U periodu od donošenja GUP iz 1972. do sredine 80-ih godina kvalitet života se pogoršao što se moglo pratiti i u prosečnom trajanju putovanja građana kao i zagušenja u saobraćaju (GUP 1985, 128). Usled recesije s početka 80-ih i rasta gradskog stanovništva kao posledice velikih unutrašnjih migracija u Jugoslaviji eksploatacija javnog gradskog prevoza nije se razvijala po planu iz 1972. već je, da bi zadovoljila potrebe rastućeg grada išla u suprotnom smeru od zacrtanog. Autobuski prevoz koji je i najveći zagađivač i krivac za gužve, dodatno je potisnuo trolejbuse i tramvaje, a bio je prisutan u gradskom prevozu putnika sa 84% 1982. u odnosu na 73% 1971. godine. Plan iz 1985. je prepoznao da uprkos razvoju novih stambenih delova grada, novi stanovnici Beograda i dalje dolaze u istorijski centar usled njegovog kulturno-društvenog sadržaja jer sadržaja u novim naseljama nema. Kao logičan zaključak nameće se značaj očuvanja istorijsko-kulturne celine centra grada kao i priobalja, što se samo delimično sprovodi u centralnim delovima gradskog jezgra dok se stanje u priobalju samo pogoršalo u razmaku od 1972. do 1985. godine (GUP 1985, 75). Koncept „zelenih” gradova je bio poznat i 70-ih u industrijalizovanom Beogradu sa velikim prilivom stanovništva i razvijanjem industrije, te je plan GUP iz 1972. predviđao da se Beograd „otvori”, dodatno „ozeleni”. Realnost iz 1985. je bila vrlo siva za savsko priobalje i ekološka slika ovog područja je bila daleko lošija u deceniji nakon 1972. Porast delatnosti teretnog i tranzitnog saobraćaja u obalnom pojasu je osujetio svaki ozbiljan zahvat na ozdravljenju životne sredine i obnovi istorijskih građevina (GUP 1985, 75). U kontaktnoj zoni stare beogradske varoši i rečnih obala nisu ostvareni strateški potezi iz 1972. kao ni dopune iz 1985, odnosno, lanac ekološke sanacije priobalja nije bio pokrenut. Ekološka sanacija priobalja se neznatno popravila u toku prve polovine naredne decenije ali usled zamiranja trgovine i privredne delatnosti kao posledice embarga koji je trpela SR Jugoslavija u toku građanskih ratova nakon 1991. godine.

Savsko priobalje nakon 1990-ih: između jave i sna

Period nakon početka 1990-ih je počeo ekonomski ohrabrujuće i verovatno bi i dugo očekivane promene priobalja doprinele lepšoj slici Beograda da građanski rat u Jugoslaviji nije zemlju gurnuo u pustoš i zamrznuo, a zatim i degradirao evoluciju Beograda. Uprkos tome postojali su planovi za revitalizaciju savskog priobalja koji se mogu pratiti od početka 1990-ih, a od kojih je najobimnija bila studija mogućnosti transformacija prostora u novo gradsko središte koju je SANU uredio 1993 (Studija 1993). Takva studija je bila očigledan kontrast tadašnjim društvenim okolnostima kao i mogućnostima za preobražaj priobalja. Ideje i koncepti koje autori studije predlažu mogu se podeliti u dve grupe: 1) one koji se naslanjaju na prethodno proklamovane planove koji se nisu obistinili i 2) nove ideje i koncepte koji su u svojoj smelosti bili futurističko-fantastični kao što je *Savski CITY* (Studija 1993, 144). Rešenja i mogućnosti studija su kontradiktorni ili u zavisnosti od problema priobalja koje tretiraju, veoma nerealni. Uprkos tome što se konstatuje da važeći plan Beograda nema urađen saobraćajni plan (Studija 1993, 171), autori navode plan izgradnje nekoliko linija metroa ne samo kao najbolji, već i kao plan za koji postoje svi preduslovi (Studija 1993, 173). Ključ u rešavanju problema putničkog železničkog i autobusnog saobraćaja vide u izgradnji podzemne železnice koja bi na pojedinim etapama morala biti zaštićena i čeličnim omotačem zbog opasnosti od prodiranja podzemnih voda (Studija 1993, 172). I pored konstatacija da je priobalje opterećeno tranzitnim saobraćajem u studiji se navodi da je železnička stanica u Prokopu već značajno doprinela rasterećenju centralnog dela grada i savskog amfiteatra (radovi na stanici u Prokopu nisu bili gotovi ni do 2010. i novog Generalnog urbanističkog plana za Beograd). Autori su se, možda u duhu vremena stvaranja studije, takođe nadali skorom završavanju drumskih saobraćajnica oko Beograda, odnosno obilaznice (Studija 1993, 162), što bi takođe doprinelo rasterećenju drumskog teretnog saobraćaja priobalja. Za unapređenje kvaliteta i efikasnosti saobraćaja tramvaj je naveden, pored metroa, kao idealan nosilac kretanja u savskom amfiteatru (Studija 1993, 174). Drugi deo planova uređenja priobalja se odnose na ekološko-zelene i kulturno-društvene izazove priobalja koji se smatraju veoma važnim u pretvaranju priobalja u novi centar grada (Studija 1993, 185). Otvaranje novog parka na savskom priobalju i korišćenje zelenih površina se dovodi u vezu sa stvaranjem kulturno-društvenog centra na desnoj obali Save (Studija 1993, 189). Na osnovu tog plana priobalje bi dobilo veoma sadržajan kulturni, muzejski ali i naučni sadržaj: Istorijski muzej, Nacionalni ekološki centar i Prirodnjački muzej, Nacionalnu galeriju moderne umetnosti, Centar za praćenje razvoja nauke i tehnike ali bi ukoliko ostane prostora priobalje moglo primiti i: Muzej srpskog pisma i pismenosti, Srpski crkveno duhovni centar, Centar UNICEF-a za Srbiju i Nacionalnu operu i balet uz koncertnu dvoranu (Studija 1993, 189). Za dalji razvoj priobalja kao novog centra Beograda predviđen je i razvoj velikog tržnog centra ali i Svetskog trgovinskog centra koji bi se nalazio iznad ulice Kraljice Natalije u parku ispod platoa kod terazijske česme

(World Trade Center je bio projekat braće Karić kojim bi se ne samo zatvorila veza između Terazijskog platoa i savskog priobalja, već bi nestalo i vizuelnog kontakta). Takvi projekti bi omogućili i značajan razvoj turizma (Studija 1993, 192). Jedini deo tog plana ostvaren je na levoj obali Save izgradnjom tržnog centra „Ušće” što je daleko skromnije od planiranog svetskog trgovačkog centra što ispunjava samo deo komercijalno-tržišnih planova za širi prostor savskog amfiteatra.

Drugu grupu predloga su činili još smeliji predlozi za uređenje priobalja, od njih najimpresivnije zvuči *Savski CITY* (Studija 1993, 144) ali ima i smelijih među kojima je bio predlog da se ceo prostor podeli u tri polja: 1. „Ekopolje” u središnjem delu koji bi se naslanjao na reku; 2. „Gradsko polje” sa promenjivim gradskim aktivnostima i 3. „Tehno polje” koje bi sadržalo krupne saobraćajne sisteme, energetsku i drugu infrastrukturu (Studija 1993, 141). Trebalo bi napomenuti da se u ovom predlogu pridaje veliki značaj neizgrađenom prostoru, naročito zelenilu, za slobodne aktivnosti stanovnika grada u skladu sa očekivanim većim slobodnim vremenom u budućnosti (Studija 1993, 142). Savski bulevar bi bio nastavak današnje Savske ulice ali bi se on nastavljao do Svetskog trgovinskog centra odnosno podnožija Terazija, osim tog plana predviđeno je bilo i preuređenje Sarajevske u „Knez Mihailovu” priobalja i podizanju dva priobalna trga kao nove centre priobalja (Studija 1993, 142). Koliko je priobalje ostalo neatraktivno za stanovanje najbolje se može primetiti na osnovu novoizrađenih objekata u period prve decenije 21. veka kojih je od centralnih gradskih opština bilo najmanje u okviru savskog priobalja (opštine Stari grad i Savski venac). I pored različitih planova *silaska grada na reke* tržišno se to još nije pokazalo dovoljno interesantnim potencijalnim stanovnicima priobalja.

GUP za Beograd iz 2010. pod nazivom *Generalni plan Beograda 2012.* je kao i prethodni planovi naveo veliki potencijal i značaj priobalja za dalje razvijanje grada i konstatovao da celina priobalja ima najveći prostorni potencijal za izgradnju novih centralnih, komercijalnih i javnih sadržaja u centru Beograda (GUP 2010, 262). Gradski planeri nisu napustili neke od ideja iznetih u studiji iz 1993. godine, već su dodali i neke nove predloge: 1. Širenje komercijalnog i javnog sadržaja zauzima važno mesto kao i u prethodnim planovima; 2. Obavezno učešće parkova, zelenih površina i ozelenjavanje prostora priobalja zauzima važno mesto u planiranju. Po planu bi površina otvorenih javnih prostora na obe strane Save činila oko 50% cele teritorije; 3. Prethodni razvoj „ekopolja” bi omogućio da priobalje postane i ekskluzivan deo grada za stanovanje u čijem komšiluku bi bio novi-stari Savski bulevar (što je, takođe baština studije iz 1993.) koji bi spajao Karadorđevu i Savsku ulicu sa autoputem, zatim Beogradskim sajmom i Bulevarom vojvode Mišića u zoni iza Sajma; 4. Objekti kulture i obrazovanja nacionalnog i gradskog značaja ostaju veoma važni u sadržaju priobalja, tako je potencijalno dobra lokacija za zgradu opere (koja se šetala od Trga Republike preko parka „Ušće” sve do desne obale Save i priobalja) Karadorđeva ulica uz Brankov most (GUP 2010, 263). Kao preduslov za realizaciju ovih planova neophodno je izmestiti železničku i autobusku stanicu (GUP 2010, 248), što bi dovelo do rasterećenja saobraćajno-tranzitnog opterećenja priobalja.

Železnička stanica bi bila premeštena u Prokop, a autobuska na Novi Beograd (GUP 2010, 264). Izmeštanje pruge oko Kalemegdana bi bilo omogućeno nakon pomeranja glavne železničke stanice (GUP 2010, 248). Od plana iz 2010. se očekuje da reši neke od decenijskih, vekovnih izazova za gradske planere u rešavanju problema uređenja priobalja. Da li će on uspeti u tome, biće jasno nakon donošenja narednog generalnog plana.

I pored nekoliko velikih urbanističkih planova u periodu od 1923. do 2010. u kojima su prepoznati najveći urbanistički izazovi priobalja, gradski planeri nisu bili u stanju da ih reše. Paradoksalno, oni su ponekad ponavljali i iste greške. Grad se na obali Save u toku ovog dugog perioda razvijao stihijski što je doprinelo njegovoj daljoj degradaciji. U poslednjih nekoliko decenija planovi koji su se odnosili na priobalje su išli u raskorak sa vremenom i mogućnostima, umesto rešavanja očiglednih problema saobraćajne infrastrukture, predlagani su planovi koji nikad nisu započeti. Najznačajniji i najtragičniji simbol toga jeste, sve do današnjeg doba, nerešiv problem železničke stanice, mreže i tranzitnog saobraćaja. Problem koji je nekad jedan od najblistavijih delova grada načinio zapuštenom tranzitnom zonom u samom centru grada.

Izvori

Objavljeni izvori:

GENERALNI URBANISTIČKI PLAN Beograd 1950.

GENERALNI URBANISTIČKI PLAN BEOGRADA 1972.

IZMENE I DOPUNE GENERALNOG URBANISTIČKOG PLANA 1985.

Savski amfiteatar i prostori uz obalu Save (SANU, odbor za III milenijum) 1993.

GENERALNI URBANISTIČKI PLAN BEOGRADA 2010.

Neobjavljeni izvori:

Istorijski arhiv Beograda: fond Uprava Grada Beograda (UGB), kutija 3171 – Savamalski kraj.

Literatura

Blagojević-Roter, Mirjana. 1991. „Problemi rekonstrukcije i revitalizacije dela Karađorđeve ulice na potezu savskog pristaništa.” *Arhitektonika Unapređenje stanovanja* 23: 329–363.

Blagojević-Roter, Mirjana. 1997–1998. „Prilog proučavanju nastanka i razvoja naselja na prostoru savske padine i transformacije njegovog razvijenog izgleda.” *Zbornik radova arhitektonska organizacija prostora* 75: 91–129.

Bogunović, Slobodan. 2005. *Arhitektonska Enciklopedija Beograda XIX i XX veka*, I – III. Beograd: Beogradska knjiga.

Dajč, Haris i Nikola Samardžić. 2011. „Dijalog istorije i grada – istorijski diskurs razvoja savske padine i priobalja 1923/1950/1970” u: *Nasleđe i dijalog*, urednik Milica Grozdanić. Beograd: Zavod za zaštitu spomenika kulture grada Beograda.

- Dželebdžić, Mirjana. 2007. „Zaštita revitalizacije graditeljskog nasleđa 20. veka na prostoru priobalja Beogradske tvrđave.” *Nasleđe VIII*: 199–208.
- Đurić-Zamalo, Divna. 1981. *Graditelji Beograda 1815–1914*. Beograd: Muzej grada Beograda.
- Đurić-Zamalo, Divna. 1988. *Hoteli i kafane XIX veka u Beogradu*. Beograd: Muzej grada Beograda.
- Kadijević, Aleksandar. 2005. *Estetika arhitekture akademizma (XIX–XX veka)*. Beograd: Građevinska knjiga.
- Lončarski-Pavlović, Vera. 2005. „Mali pijac na Savi krajem XIX i početkom XX veka.” *Nasleđe – Heritage VI*: 107–117.
- Maksimović, Branko. 1970. *Urbanistički razvoj Beograda 1830–1941*. Beograd: Naučno delo Srpske akademije nauka i umetnosti.
- 1983. „Ideje i stvarnost urbanizma Beograda 1839–1941.” *Zavod za zaštitu spomenika kulture grada Beograda 1*: 5–72.
- Manević, Zoran. 1972. „Novija srpska arhitektura.” *Muzej savremene umetnosti* (mart-april): 9–38.
- Mitrović, Mihajlo. 1975. *Novija arhitektura Beograda*. Beograd: Jugoslavija.
- Nestorović, Bogdan. 1974. „Pregled spomenika arhitekture u Srbiji XIX veka.” *Saopštenja – Communications X*: 141–171.
- Nestorović, Nikola. 1972. *Građevine i arhitekti u Beogradu prošlog stoleća*. Beograd: Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije.

Abstract: Rise & Decline of The Sava Slope

The identity of the city is determined by its position. An essential part of the identity of Belgrade is marked by the Sava an Danube. Belgrade's right bank of the Sava River and its hinterland has constituted one of the most important parts of Belgrade since the first half of the 19th century. The development of the right bank of the Sava river has not kept pace with the development of the city as a whole. To understand the current state of this neglect, it is necessary to follow the coastline's development since Belgrade became the capital of Serbia/Yugoslavia. Despite several large urban development plans in the period since 1923, in 2010 city planners were still recognising the challenges of developing this part of Belgrade. No municipal government has been able to solve them and in fact they are more often than not repeating the same mistakes. During this long period, the city on the banks of the Sava developed spontaneously which in fact contributed to its further degradation. In recent decades, plans related to the coastal area were unrealistic and overly ambitious. The obvious problems of transport and infrastructure were never addressed. To this day, the problem of the railway station, the railway network and transit traffic have yet to be properly addressed.

Keywords: Right bank of the Sava River, Belgrade, urban identity, urban development, transport