ГЕОГРАФСКО ДРУШТВО РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
GEOGRAPHIC SOCIETY OF REPUBLIC SRPSKA

МИРА МАНДИЋ

Град у простору и времену

Бања Лука 2019.

ГЕОГРАФСКО ДРУШТВО РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

GEOGRAPHIC SOCIETY OF REPUBLIC OF SRPSKA

ПРОФ. ДР МИРА МАНДИЋ

ГРАД У ПРОСТОРУ И ВРЕМЕНУ

ПРОФ. ДР МИРА МАНДИЋ

ГРАД У ПРОСТОРУ И ВРЕМЕНУ

Посебна издања

КЊИГА 45

Издавач

ГЕОГРАФСКО ДРУШТВО РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Бања Лука, Младена Стојановића 2

За издавача

Др Рајко Гњато, редовни професор

Уредник

Драгица Делић

Рецензенти

Проф. др Драго Тодић

Доц. др Млађен Трифуновић

Корице

Јован Мандић

www.gdrsbl.org

МИРА МАНДИЋ

ГРАД У ПРОСТОРУ И ВРЕМЕНУ

Бања Лука

2019.

САДРЖАЈ 4

ПРЕДГОВОР 6

1. ГРАД У ГЕОГРАФСКИМ ИСТРАЖИВАЊИМА 9

1.1. Географско одређење града 9

1.2. Развој урбане географије 13

1.3. Методе урбано-географских истраживања 21

2. ПРОЦЕС УРБАНИЗАЦИЈЕ 24

3. ГЕОГРАФСКО-ИСТОРИЈСКИ РАЗВОЈ ГРАДА 31

3.1. Развој градова у Азији и сјеверној Африци 31

3.2. Градови античке Грчке 41

3.3. Римски градови 48

3.4. Градови између античког периода и савременог доба 52

4. ГРАДОВИ ИНДУСТРИЈСКОГ ДОБА У ТЕОРИЈИ И ПРАКСИ УРБАНОГ РАЗВОЈА 59

4.1. Почетак индустријске урбанизације 59

4.2. Први концепти урбаног развоја 61

4.3. Градови 20. вијека у различитим концепцијама урбаног развоја 68

5. ГРАД У САВРЕМЕНОЈ ПРОСТОРНО-ФУНКЦИОНАЛНОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И РЕГИОНАЛНОМ РАЗВОЈУ 88

5.1. Нодално-функционални концепт и формирање функционално-урбаних регија 88

5.2. Интернационализација градских функција 97

6. МРЕЖА ГЛОБАНИХ ГРАДОВА 100

6.1. Детерминате процеса глобализације 100

6.2. Велики градови у мрежи глобалних градова 102

7. БУДУЋНОСТ ГРАДА 107

7.1. Тенденције у развоју града 107

7.2. Одрживи град и границе раста 109

7.3.Човјек и град 112

7.4. Урбани ризици савременог доба 115

ЗАКЉУЧАК 117

ЛИТЕРАТУРА И ИЗВОРИ 119

ПОПИС ПРИЛОГА 124

РЕЦЕНЗИЈЕ 125

БИОГРАФИЈА АУТОРА 130

ПРЕДГОВОР

Књига „Град у простору и времену“ написана је с намјером упоређивања урбане праксе и „лица“ града у различитим периодима људске историје с актуелним урбаним развојем и процесима подстакнутим савременом урбанизацијом. Савремени градови развијају се изузетно великом динамиком, док поједини аспекти урбаног развоја нису усклађени, што продукује различите кризе у просторним структурама и организацији града, као и његовом развоју у цјелини. Разлике у карактеру урбаног развоја појединих урбаних система посљедица су и показатељ разлика у достигнутом укупном развоју појединих региона. Градови су сложени системи који координишу развојним процесима националних територија, а поједини и глобалним процесима. Њихова унутрашња структура показатељ је нивоа планског усмјеравања и институционалне уређености друштва с рефлексијом на социоекономски и културни живот становништва и квалитет урбане средине.

Наведена проблематика представља дио наставног програма и биће корисна студентима у бољем разумјевању проблематике Географије насеља и Урбане географије. Циљ овог рукописа је да укаже на географско-историјски развој града и представи различите примјере урбане праксе, просторно-функционалног организовања мреже и система урбаних насеља и њиховог утицаја на регионални развој у посматраном времену. Истовремено жели се скренути пажња на улогу историјскогеографских фактора на континуитет развоја, формирање урбаних идентитета и утицаја на савремени развој. „Рециклирање“ појединих елемента урбаних структура из историјских модела града, узимајући у обзир временску дистанцу и развојне факторе, показује оправданост у више примјера савременог урбаног развоја. Град у служби и „по мјери“ својих становника је „заборављени“ идеал. Савремени развојни процеси диктирају правце развоја града, трансформишу урбане структуре и успостављају сложене односе са другим насељима и просторним цјелинама. Савремени градови не носе печат културног идентитета националног простора, већ су продукт корпоративне економије. Гдје су границе раста савременог града? Коме служе урбане структуре? Да ли су поједини савремени концепти у

развоју града нови или су већ егзистирали у сличним формама? Шта можемо научити из примјера историје града?

Књига представља сажет приказ географско-историјског развоја града кроз различите периоде развоја људске цивилизације с критичким освртом на улогу града у развоју и просторно-функционалној организацији простора посматраних историјских периода из угла географске науке. О географско-историјском развоју града, с географског апекта, није много писано. Развој града углавном је праћен у историјској науци и литератури у оквиру политичке историје, у којој су третирани највећи центри политичке моћи; у архитектури и историји умјетности, које град посматрају као градитељско и умјетничко достигнуће неког времена и конкретне цивилизације, те економског аспекта у контексту привредне историје. Углавном, недостаје комплексно сагледавање улоге града као средишта политичке, економске и културне моћи на развој, трансформацију и организацију ширег простора који му гравитира и укупну просторно-функционалну организацију у датом времену, као и његове рефлексије на будући развој простора. Аутор је мишљења, да регионално-географски посматрано, веће разлике у достигнутом развоју и просторно-функционалној организацији урбаних насеља нису доминамтно посљедица разлика у физичкогеографским условима простора (рељеф, климатско-хидролошке и биогеографске прилике), већ првенствено валоризације њиховог географског положаја у датом времену који продукују разлике у укупно достигнутом историјскогеографском и културно-цивилизацијском развоју, при чему је одлучујући фактор човјек и степен институционалног организовања друштва.

Географско-историјски развој у великој је мјери занемарен као фактор развоја, иако се испољава у културном пејсажу и друштвеној морфологији, не само између континената и великих просторних цјелина, већ и на релативно малим просторима различитих културних утицаја, чак и унутар самог града. Полазећи од наведеног становишта, аутор не врши систематичну хоролошко-хронолошку анализу урбаног развоја, кроз историју развоја људског друштва, што тражи много шири приступ и систематична мултидисциплинарна истраживања, већ преферира улогу града и мрежа градова на развој простора у појединим

периодима. Избор историјских периода и градова посматраних у постојећој мрежи насеља у контексту је циља рукописа. Град је сагледаван из угла укупних политичких, демографских, насеобинских, инфраструктурних, економских и културних прилика посматраног времена. Градови и мреже градова у појединим историјским периодима и актуелни друштвени процеси и мрежи урбаних насеља сагледани су кроз компаративни приступ са освртом на урбане структуре, улогу у просторно-функционалној организацији и регионалном развоју, с циљем утврђивања сличности и тражења позитивних примјера примјењивих у актуелном времену.

Развојни процеси у актуелној мрежи урбаних насеља указују на сличности у урбаним формама, структури и просторној организацији претходних историјских периода и савремених градова, те актуелизују историјска искуства и питања савремених географских концепата и парадигми, као што су: просторно-функционална организација, однос град – околина, оптимална величина града, нодално-функционална регија, центар – периферија, одрживост. Сматрајући историјска искуства драгоцјеним за актуелну праксу планирања урбаног и регионалног развоја, аутор овај рукопис поставља као скромни увод у покретање прагматичне дискусије о историјскогеографском детерминизму, дијалектици простора и друштва, географском и системском приступу у изучавању развоја и планирању одрживих урбаних система, као и примјерима добрих пракси.

Трагајући за ефикасније и хуманије организованим градом наука и пракса су дефинисале различите урбане моделе и концепте. Савремене градове најразвијенијих дијелова свијета, као и оних у земљама у развоју, иако су савременици, карактеришу различити развојни проблеми. Социјална диференцијација града испољена у друштвеној морфологији и урбаном концепту истовремено чини савремени град господаром свијета и сиромахом, овисно да ли је ријеч о пословном средишту великих корпорација или сиротињском гету у истом граду. Константан пораст удјела градског становништва и просторно срастање урбаних агломерација, јачање и умрежавање глобалних градова усмјеравају урбани развој у правцу екоменополиса.

Аутор

1. ГРАД У ГЕОГРАФСКИМ ИСТРАЖИВАЊИМА

1.1. Географско одређење града

Укупан број насеља на Земљи процјењује се на око пет милиона, од којих преко 100000 чине градска насеља. Хетерогеност природногеографских, културноисторијских и насеобинских прилика усложњава утврђивање њиховог броја, структуре, као и дефинисање њиховог карактера. Појам урбаности је историјски промјењив јер је поимање града и његове улоге временски и просторно различито из чега произлазе бројне дефиниције насеља, као и различити критерији у одређивању градског насеља. Проблем дефинисања града произлази из његове временске промјењивости, али и поимања града у различитим земљама и културама. Говорећи о дефиницији урбаних насеља сусрећемо се с проблемом различитих полазних основа и прихваћених дефиниција од земље до земље (Roth, 2001). Град је друштвени феномен, продукт друштва у одређеном времену. Његова морфофизиономија, функције и утицај на околину у константном су развоју. Градови су веће концентарције становништва и функција на релативно малом простору и одувијек су носиоци технолошког, привредног и културног развоја. Њихово проучавање има историјско-културни и практични значај (Мандић, 2013). Различите науке дефинишу град с аспеката свог интересовања: економисти посматрају град с аспекта мјеста производње и размјене добара, дакле економског; социолози с аспекта структуре и карактеристика урбаног друштва, урбанисти степена урбаног уређења и морофизиономије, док географи дефинишу град на основу више карактеристика (Mayer, 1971).

Град је сложен систем физичких и социјалних структура, дакле физички и социјални простор. Бројни су фактори који утичу на њихово формирање, те и аспекти од којих се полази у дефинисању и изучавању града. Град се углавном дефинише квантитативним показатељима „велико насеље“, „велика густина насељености“, велика производња“ (Veber, 1976). Анализирајући град Вебер га дефинише кроз двије карактеристике које се међусобно условљавају и допуњавају: град као

мјесто производње и мјесто потрошње, с тим да се приходи не морају сливати у мјесто производње. Савремени теоретичари дефинишу град указујући на глобалну економску и политичку моћ коју концентришу велики градови. За Харвија, критичара капитализма, „град је продукт финансијске и политичке олиграхије и локалне бирократије“ (Harvey, 2015), а Лефевр сматра да је „град пројекција глобалног друштва у простору“ (Lefevre in Vujović, Petrović, 2005).

У оквиру географске науке постоје различити приступи дефинисању града и његовог издвајања од руралног простора и сеоских насеља. У првој фази развоја урбане географије крајем 19. вијека, појам града још није био јасно дефинисан и нису успостављени критеријуми диференцирања урбаних и осталих насеља. Перцепција урбаног простора, прије научних приступа његовом издвајању, заснивала се на двије карактеристике које дефинишу његову суштину: броју становника и начину привређивања. Почетком 20. вијека поимање града се углавном повезује са компактно изграђеним насељем. Наглашавају се елемети урбане морфофизиономије као једна од одредница градског насеља. Тридесетих година 20. вијека Х. Бобек (Bobek) дефинише критерије на основу којих се издвајају градска насеља:

- Величина насеља (дефинисана бројем становника)
- Компактност насеља (густина изградње)
- Градски начин живота (ослоњеност на непољопривредне дјелатности и тржиште).

Клöпер је 50-их година 20. вијека Бобековим критеријима додао централитет насеља. Овај показатељ се ријетко користи. Сва градска насеља имају центаралитет, али у пракси и нека сеоска насеља имају извјесни централитет, односно основним улугама опслужују сусједна села.

Наведени критерији примјењују се самостални или у комбинацији, с тим да њихове вриједности у појединим земљама значајно варирају. Најчешће се при одређењу статуса града користи величина насеља, која варира од 2 000 становника (потребни минимум да би неко насеље имало статус градског насеља) до 20 000 становника (Италија, Јапан). Број становника условљен је укупним демографским и насеобинским

приликама. У неким земљама минимални број становника потребан за статус града је изузетно мален (200 становника у Данској, Шведској, Финској, 1 000 у Аусрији). У појединим земљама насеља не могу имати статус градских уколико имају мање од 2 000 становника, те је најчешћа демографска граница (Израел, Француска, Њемачка, Чешка). У бившој СФР Југославији критеријуме за одређивање статуса насеља дефинисао је географ Милош Мацура комбинацијом два критерија: бројем становника и удјелом непољопривредног становништва (Мацура, 1954). Границу града и села је представљао број од 2 000 становника, који је по потреби коригован удјелом пољопривредног становништва у укупном, па су поједина насеља и са 10 000 становника (углавном у Војводини) имала статус села. Овај критеријум, уз одређене допуне, остао је дуго у употреби, до 1981. године, од када су републике и локалне самоуправе самостално дефинисале статус руралних и урбаних насеља. Демографски критеријум користи се често у комбинацији са социоекономском структуром становништва, односно удјелом становништва запосленог изван пољопривреде, што би одговарало Бобековом градског начину живота.

Компактност насеља одређује се на основу броја становника по јединици површине или густином изграђености, односно удаљености између објеката. Слично величини насеља и компактност овиси о укупним просторним могућностима и броју становника. Тако на примјер, у САД и Канади компактност је мања у односу на Велику Британију и Белгију, јер је више расположивог простора. У актуелним приликама, у земљама Европске Уније густина насељености користи се као критеријум за диференцијацију руралних и урбаних подручја са границом од 150 ст/km^2.

Осим наведених критеријума у пракси појединих земаља примјењују се и други: историјски (статус града добијен у ранијем историјском периоду без разлике на актуелно стање), административно-правни, урбанистички и други. Насеља издвојена на основу квантитативних показатеља лакше је упоређивати. Већина земаља насеља дијели на сеоска и градска, на урбана и остала, али у пракси постоје бројна насеља прелазних карактеристика, које је Мацура називао мјешовитим насељима. Настала су у процесу индустријализације и субурбанизације

и континуираним развојем могу се временом транформисти у урбана. Њихов просторни размјештај и бројност доприноси развоју руралних подручја. Бројност варијабли и њихових параметара на основу којих се врши одређивања града, указује на хетерогеност географског одређења града у појединим земљама, а посредно и карактеристика и улоге града у простору. Развојни процеси утичу на промјене у насеобинском систему, те се повремено јавља потреба за редефинисањем критеријума диференцирања насеља (Živanović, 2018). Типологија има практични значај у успостављању што ефикасније просторно-функционалне организације, са циљем постизања оптималног развоја, при чему су управо градска насеља носиоци покретачких активности.

Диференцирање насеља у пракси врше националне статистичке службе које одређују варијабле и њихове граничне величине. При упоређивању степена и динамике урбанизације појединих простора, неопходно је узети у разматрање и важеће критеријуме. Сврха типологије насеља није у њиховом разврставању, већ у сагледавању развојних карактеристика појединих типова. Унутар издвојених градских насеља, при анализи њихових карактеристика, од важности су финкционалне типологије које указују на базне функције града и њихову позиционираност у ширем простору која је условљена карактером функција. Величина градских агломерација, од градске регије, конурбација до мегалополиса показатељ је развојних процеса.

Географско одређење града не подразумијева само критеријуме на основу којих се простор и насеља дифренцирају на урбане и ванурбане, него првенствено улогу и значај који град има на укупни развој. Више аутора истиче управо ову покретачку улогу града, од којих наводимо неке примјере. „Град у функционалној организацији простора има иницијативну улогу“, а његов утицај на простор може имати „поларизацијске ефекте и ефекте ширења, те је снажан фактор у функционалној и физиономској трансформацији простора“ (Vresk, 2002). Значај града огледа се кроз његову организацију и повезивање у функционалне системе. „Град је облик и део високо организоване културне покрајине... Сједињује скоро сва подручја човјековог, односно друштвеног дјеловања“ (Vrišer, 1963:3). „Град је изузетно комплексан друштвени феномен и као такав представља најочигледнији израз

човјекове активности у геопростору“ (Стаменковић, Бачевић, 1992:119). На историјску и интегришућу функцију града указују и сљедеће опсервације. Доксијадис утврђије да град постоји више хиљада година, одувијек је ту, развија се генерацијама (Doksijadis, 1982). Град је у процесу мијењања, па треба разумјети његову историјску природу истиче историчар града Мамфорд. Облик је и симбол итегрисаних друштвених односа (Mamford, 2006). Британски теоретичар и критичар Вилијамс у *Град и држава* истиче да је град велико остварење цивилизације и мјесто сусрета (Willijams, 1973). Наведене карактеристике упућују на значај изучавања града и усмјеравања његовог развоја. Дакле, због начина функционисања, утицаја на просторни развој, просторно-функционалну организацију и укупног доприноса друштвеном развоју „град је незаобилазни фактор у регионалном планирању и то град као инструмент регионалног планирања и град као објекат урбаног планирања (Мандић, 2013:18).

Историјски развој људског друштва указује на кључну улогу коју су градска насеља имала на привредни, културни, социјални и демографски развој у свим цивилизацијама.

1.2. Развој урбане географије

Описи људских насеља настајали су од времена почетка писане историје до савременог доба и обилују релативно богатом фактографијом. До краја 18. вијека имају дескриптивни карактер и у „функцији су задовољавања практичних потреба људи – оријентација у простору, самоодржавање и прилагођавање географским условима“ (Стаменковић, Бачевић, 1995:2). Ипак и такви описи корисни су савременим наукама у изучавању историјско-географског развоја града: географског положаја, природних услова, просторне организације, становништва, привреде, те се географском логиком посредно може „детектовати“ генеза појединих урбаних елемената и карактеристика у прошлом времену. Још у 5. вијеку пр.н.е. Херодот, отац историје и географије, путујући тада познатим античким свијетом, оставља корисне описе предјела и градова и између осталог примјећује *да има сјајних градова који су били прашњава села и прашњавих села која су*

била сјајни градови. Ова констатација јасно указује на развојну снагу појединих насеља и погодности њиховог географског положаја у датом времену, али и непогодности положаја у измјењеним историјским околностима. Послије њега 2 500 година одвијали су се исти процеси успињања и пропадања људских насеља. Грчки филозоф Аристотел (4. в. пр. е.) у свом дијелу *Политика* разматра минимлну и максималну величину грчких полиса у сврху ефикасног управљања и развоја. Проблем оптималне величине града био је предмет различитих теоријских и практичних модела урбаног развоја без успостављања идеалних рјешења у пракси.

Научна фаза географске науке почиње њеним развојем као самосталне науке крајем 18. и почетком 19. вијека. Њеним утемељивачима сматрају се њемачки географи Александар фон Хумболт и Карл Ритер. Изучавање насеља одвијало се у оквиру антропогеографије - друштвене географије која се развија од краја 19. вијека, када је Фридрих Рацел (Fridrich Ratzel) објавио дјело Антропогеографија. Друштвена географија обједињава истраживања становништва, привреде и насеља. У оквиру географске науке и друштвене географије појављује се у другој половини 19. вијека све више радова који третирају проблематику урбаног развоја. Првенствено су изучавани просторни размјештај, географски положај и морфолошке карактеристике градова. Објављено је више уопштених радова о насељима и насељености појединих регија и земаља. У радовима Рацела (Ratzel) и Хетнера (Hettner) третирана је проблематика просторног размјештаја градова, њихов положај, настанак и морфологија. Први детаљнији статистички преглед степена урбанизације већег дијела свијета објавио је Вебер (A. Weber) 1899. године. Почетком 20. вијека објављена је прва општа урбана географија (Hassert, 1907), те се може сматрати да од тада почиње да се развија *Урбана географија* као засебна научна дисциплина друштвене географије, односно поддисциплина *Географије насеља*. Дакле, Хасерт је дефинисао прве основе теоријско-методолошког утемељења урбане географије. Од тада ова научна дисциплина прошла је више фаза развоја који је детерминисан фазама урбанизације и проблемима произашлим из развоја градова. Већину радова из области урбане географије крајем 19. и почетком 20. вијека дали су њемачки аутори.

Крајем 19. вијека још није јасно дефинисан појам града, критеријуми дефинисања урбаног простора, теорија и методологија урбаних истраживања, па је тежиште изучавања на положају града, топографском смјештају и природногеографским факторима развоја. У том периоду, саобраћајногеографском положају града, као фактору развоја, придаје се велики значај.

У другом периоду развоја урбане географије (почетак 20. вијека) тежиште истраживања је на дефинисању града и његовој морфофизиономији. Град се дефинише као компактно изграђено насеље са наглашеним језгром града и другим морфофизиономским елементима. Овај период развоја урбане географије назива се морфогенетском фазом и обиљежавају је радови Ритхофена, Хетнера, Шлитера (Richthoffen, Hettner, Schluter). У том периоду написано је више монографија градова у којима се третира географски положај, развој и функције града.

Између два свјетска рата усложњава се проблематика и методологија географских истраживања градова нарастајућим практичним потребама. Динамичан развој градова, велика просторна диференцијација динамике и степена урбанизације, сложеност просторне структуре идустријских градова, развој градске економије, социјални и еколошки проблеми, отворили су бројна практична питања и покренули научне расправе, што је утицало и на развој метологије истраживања. Осим већ истраживане проблематике, све већи простор у истраживањима имају функције града (индустрија, трговина, управа, саобраћај и услуге). Анализира се функционални значај градова. Овај период назива се функционалном фазом урбане географије. Посебно треба нагласити допринос чикашке социо-еколошке школе, социолога и географа, у проучавању просторне структуре града која је поставила темеље класичне урбане екологије (E. Park, R. D: McKenzie, E.W: Burgess) и њемачког географа Валтера Кристалера (Walter Christaller) и његове теорије централних насеља, која је покренула истраживања насеља као чворишта капитала и услуга и проучавања укупне функционалне организације простора. У научним радовима се анализира унутрашња структура града, али и све више разматра укупна организација простора у којој град представља централно мјесто, те се

анализирају законитости просторног размјештаја градских насеља. Динамична метрополитанизација англоамеричких градова условљава потребу планирања и усмјеравања развоја градова, те се наука и струка све више укључују у проучавање града и његове просторне и социјалне структуре. Тржишни односи иницирају изучавање законитости тржишне ренте, локацијских фактора, успостављања просторно-функционалне структуре града и просторних модела.

Период након Другог свјетског рата је период најдинамичнијег развоја града у историји у којем настају вишемилионске агломерације. Бројни практични проблеми унутрашње организације, градских функција, односа град – околина, улоге града у простору и утицаја на трансформацију простора и укупни регионални развој аргументују потребу проучавања урбаногеографске проблематике. Пажња истраживања усмјерна је на однос град - околина, успостављање хијерархијског реда величине насеља и проучавање њихових гравитационих сфера. Радови наведене проблемтике углавном потичу из географских школа западне Европе и Англоамерике, гдје је процес урбанизације најинтензивнији. Значај града у укуном регионалном развоју све је већи и указује на подударност развијености простора и просторног размјештаја урбаних насеља и снаге њихових функција, те се град све више посматра као иницијатор и регулатор укупних развојних процеса.

Процесом урбанизације задаци урбане географије константно се усложњавају и она све више кореспондира с другим наукама и научним дисциплинама. Посматрана с аспекта савремених урбаногеографских истраживања и задатка који има, *урбана географија* се може дефинисати као географска научна дисциплина која, уважавајући природногеографске и историјскогеографске факторе, проучава и тумачи појаву, просторни размјештај, развој, функционалну, социјалну и физиономску структуру градова и утицај града на окружење. Развој урбаних насеља диференцирао је простор на регије већег и мањег степена урбаности, односно више и мање развијене системе у мрежи урбаних насеља који снагом својих функција привлаче становништво, те се у простору стварају гравитационе сфере појединих урбаних центара. Урбана насеља постају нодуси - чворишта у којима се

укрштају инфраструктура и функције, те се георостор диференцира на основу домета функција и гравитационих утицаја појединих нодуса, што постаје нови принцип у регионализацији простора. Дакле, градови у сфери свог утицаја формирају социоекономске регије. Изласком из аграрног друштва, утицај физичкогеографских погодности простора у савременом индустријском и терцијарном друштву, које се глобално повезује захваљујући саобраћајној и другој инфраструктури, потиснут је значајем и дометом функција појединих нодуса, које, у истим или сличним природним условима, степеном организације дају различите развојне ефекте. Градска насеља имају кључну улогу у просторној организацији. Дакле, развоју градова мора се приступати с два аспекта: просторног размјештаја градских насеља и урбаних функција, те унутрашње организације и развоја урбаних структура. Нове концепције у географској науци утицале су на појачан интерес за проучавање градског простора и значај града у организацији простора и регионалном развоју (Daniel, Hopkinson, 1979).

Рјешавање савремених проблема урбаног развоја захтјева мултидисциплинарани приступ. Укљученост географије у практично рјешавање проблема развоја „заснива се на њеној синтезности, што је утицало да се у многим земљама укључи у процес просторног планирања као креативна, прагматична и методолошки утемљена, те географи често руководе милтидисциплинарним планерским тимовима“ (Перишић, 1985:19).

Задатак географије насеља, произлази из њене комплексности, односно проучавања физичкогеографских и антропогеографских фактора, њиховог међуодноса, просторног размјештаја, настанка и развоја насеља, географског и топографског положаја, функционалног, демографског и морфофизиономског развоја. Слободно се може рећи да је задатак географије у планирању *синтеза укупности геопростора, поглед на простор из* птичије *перспективе.* Приступи географском изучавању насеља временом су се мијењали. Научно полазиште о међуовисности природне основе и друштвених фактора спада у традиционалне приступе географског изучавања насеља. Полазећи од чињенице да је географија, тиме и географија насеља, хоролошка (просторна) наука која проучава простор и социјалну организацију

друштва и њен утицај на просторну организацију и укупни развој, аутор детаљно не разматра све савремене приступе и концепције који одступају од традиционалног хоролошког приступа. Насеља су тачке укупне концентрације свих развојних фактора, погодности и ограничења, свих развојних процеса, те се у њима огледа достигнути степен укупног развоја и просторне организације. Градска насеља представљају најзначајнија чворишта у простору и концентришу укупне развојне могућности регија, односно она су резултат могућности који њихово шире окружење има. Дакле, *урбана насеља развојем урбаних функција регулишу укупне развојне процесе на просторно ширем нивоу, те је планирање просторног размјештаја мреже урбаних средишта и њиховог функционалног капацитета и успостављање одрживих урбаних система основни принцип у постизању уравнотеженог привредног развоја, кохезији и одрживости простора и представљају задатак изучавања урбане географије.*

Више наука и научних дисциплина има за предмет својих научних интересовања град, али су им задаци различити. Актуелизујући Доксијадисово питање која се наука и струка бави појединим елементима урбаног развоја (Doksijadis, 1982), подјела интересовања може се условно дефинисати. Поједине науке су у оквиру своје подјеле развиле научне дисциплине које се баве појединачним аспектима урбаног развоја: економија-урбану економију, чији је задатак развој привреде; социологија-урбану социологију, која проучава структуру урбаног друштва; заштита животне средине (геоекологија) - урбану екологију, која проучава урбане екосистеме и стање урбане животне средине. Архитектура и грађевинрство утврђују услове и успостављају стандарде изградње и идејна архитектонска рјешења. Пејсажна архитектура креира амбијент већих и мањих просторних цјелина. Урбана ботаника и урбано шумарство воде рачуна о структури дендрофонда, зеленим површинама, парковима, ботаничким баштама, спомен шумама, њиховој функцији и заштити. Саобраћајни инжењери, електоинжењери, хидроинжењери дио су техничких тимова за успостављање физичке инфраструктуре (саобраћајнице, електрификација, топлификација, водоснадбјевање, канализација, регулисање ријечних токова). Медицина рада се бави утицајем услова рада појединих професија на појаву специфичних обољења, а поједине

гране медицине утицајем услова урбаног живота на физичко и психичко здравље становништва у циљу превентиве.

Дакле, град и урбанизација предмет су научних истраживања и конкретне праксе више наука, научних дисциплина и струка које размјењују знања и искуства и заједно су укључене у процес урбаног планирања и рјешавања конкретних проблема произашлих из услова урбаног живота. У савременим истраживањима града четири аспекта заокупљају пажњу различитих наука и научних дисциплина:

- Просторно-функционална организација и планирање развоја физичких структура града
- Структура и диференцијација урбаног друштва, односно друштвена морфологија
- Концентрација економске моћи и глобални утицај града на различите аспекте развоја савременог друштва
- Границе раста и одрживост урбаних система

. У оквиру наведених аспеката и савремена географска наука и њене дисциплине (урбана географија, социјална географија, културна географија, демографија, урбана екологија, привредна географија, корпоративна географија, и просторно планирање) дефинишу задатке проучавања.

* * *

Анализа урбаногеографских истраживања и издвајање урбане географије као засебне научне дисциплине у систему географских наука показује њено релативно касно диференцирање у односу на друге географске дисциплине. Развој урбане географије прати динамику индустријске урбанизације, те је логично регионално диференцирано појављивање радова из урбане проблематике у складу с испољавањем урбанизације и проблемима произашлим из њене манифестације у простору и друштву, појединим државама и регионима. Логично је што су се географи на простору бивше Југославије касније укључили у изучавања појединих аспеката урбаногеографске проблематике, јер су и процеси индустријализације и урбанизације каснили у односу на западну и средњу Европу и Англоамерику. Прва изучавања насеља на

Балкану покренуо је српски географ Јован Цвијић комплексно изучавајући сеоска насеља. Његова истраживања вароши на Балкану обухватају географски положај, развој и морфофизиономију вароши, те прате проблематику урбаногеографских истраживања морфогенетске фазе урбане географије на прелазу 19. у 20. вијек. Цвијић врши и морфогенетску типологије вароши на Балканоском полуострву. До друге половине 20. вијека урбано-географска истраживања на простору бивше Југославије нису направила значајнији помак у проблематици истраживања јер је динамика урбаног развоја била слаба. Тек су се убрзаном индустријализацијом 60-их и 70-их година 20. вијека отворила бројна питања унутрашње просторне организације града, односа града и околине, просторно-функционалне организације мреже и система урбаних насеља, миграција становништва, развоја урбаног друштва и других питања урбаног развоја. У процес планирања градова укључиле су се и друге науке и струке: урбанизам, архитектура, урбана економија и урбана социологија дајући допринос теоријском сагледавању проблема развоја и нудећи практична рјешења.

У недостаку разрађене методологије географских истраживања урбане проблематике Савез географа Југославије на челу са Светозаром Илешићем покренуо је иницијативу за израду упутстава за проучавање градова. Упутства је написао словеначки географ Игор Вришер 1963. године у сврху израде монографија градова, те су била један од првих покушаја систематичног географског проучавања градова на југославенском простору. У Упутствима је стављен акцент на изучавање географског положаја града, природногеографских и историјскогеографских фактора развоја града, градских функција, становништва, физиономије, као и улоге града у регији (Vrišer, 1973). Значај проучавања урбаног развоја огледа се и у повезивању географа који се баве урбаногеографском проблематиком у размјени мишљења. Први југословенски конгрес урбане географије одржан је 1970. године у Љубљани. Присутни географи констатују недостатак стручне литературе, адекватне методологије и теоријских основа на којима би се радиле квалитетне студије о промјенама у градским структурама, привреди и физиономској трансформацији простора, просторном кретању и структуралним карактеристикама становништва под утицајем урбанизације (Pak, 1987:37-39). У наредним годинама почињу

систематична бројна истраживања урбаногеографске проблематике. Када је у приступу диференцијације простора заживјела нодално-функционална регионализација, била је то потврда разумијевању значаја града као фактора покретања развојних процеса и њиховог усмјеравања.

1.3. Методе урбано-географских истраживања

Урбана географија у својим истраживањима служи се опште прихваћеним научним и географским методама. Историјскогеографски метод се користи при утврђивању фактора оснивања, просторног размјештаја и развоја градских насеља, историјској периодизацији, анализи културногенетских типова насеља и представља значајан метод у бољем разумијевању развојних процеса, континуитета и дисконтинуитета развоја насеља. Анализа и синтеза опште су прихваћене научне методе које у систему географских наука имају значајно мјесто. У урбаној географији анализа се примјењује у изучавању фактора просторног размјештаја и географског положаја насеља, урбаних структура, утицаја функција на демографски и просторни развој, стања животне средине. Примјена метода анализе често се врши у комбинацији с географскоисторијским или генетским методом да би се посматрањем града у различитим временским периодима утврдиле промјене. Упоређивањем више анализираних показатеља, уз анализу уводи се компаративни методом који истраживања подиже на виши научни ниво, јер резултати компаративне анализе указују на узроке и посљедице анализираних појава и настале промјене. Генерализација је поступак искључивања мање битних елемената из анализом добијених резултата, да би фокус истраживања био задржан на доминантној појави или процесу. Статистичко-математичке методе се служе званичним статистикама и другим квантитативно мјерљивим показатељима да би се утврдила динамика и достигнути степен демографског, економског или просторног развоја, структура урбане привреде, демографске структуре, степен загађења, изграђеност инфраструктурних система, просторне удаљености, структура намјене градског земљишта и други показатељи.

Статистичко-математички показатељи приказују се разним графичко-илустративним техникама (графикони, дијаграми, картограми...), што олакшава увид у међусобни однос анализираних елемената. Компарацијом статистичко-математичких показатеља у различитим временским периодима одређује се карактер развојних процеса, а картирањем изучаваних елемента урбане структуре њихова просторна испољеност. Картирањем урбаних структура представљају се мрежа улица (план града), намјена урбаног земљишта, густине насељености и изграђености, односно укупна просторно-функционална организација. Авиоснимци и сателитски снимци дају „поглед одозго“, визелизују урбани простор и олакшавају изучавање урбаних структура и просторне организације, те рационализују вријеме истраживања (прилог 1). Различити ГИС алати омогућавају формирање и употребу база геопросторних података у функцији урбаног планирања. Анкета се угалавном користи у социогеографским истраживањима урбане средине као средство испитивања ставова и потреба становништва.

Прилог 1. Сателитски снимак кореспондентних насеља Брод

Извор: Google Earth

Институционализација и професионализација географске науке која се одвијала оснивањем географских друштава и катедри за географију при универзитетима и покретањем научних часописа од пресудног је значаја за развој географских истраживања (Vresk, 1997), дакле и урбане географије као научне дисцилпине и урбаногеографских истраживања.

За плански развој града, изучавање и усмјеравање развоја урбаних структура од изузетне важности је оснивање урбанистичких завода и израда урбанистичких планова. Сваком озбиљном приступу при дефинисању стратегија урбаног развоја и изради Урбанистичког плана предходе комплексна истраживања. Урбанистички план предствља плански докумет којим се анализрају разни геоаспекти урбаног простора и дефинишу правци економског, демографског и просторног развоја у перспективи, те утврђује просторни размјештај урбаних функција, намјене земљишта и других елемената урбане структуре. Дакле, „Урбанистички план бави се унутрашњим просторним уређењем насеља и градова“ (Marinović – Uzelac, 2001:11), те може бити генерални и детаљни. Генерални урбанистички планови раде се у размјери 1:10 000 за веће и 1:5 000 за мање градове, док се детаљни урбанистички планови раде за мање градске цјелине, најчешће у размјери 1:1000 и 1:2000. Углавном се раде за период од 20-25 година. Подразумијева се да је повремено потребна њихова ревизија јер се развојни процеси не одвијају увијек у планираном правцу и времену.

Савремене научне методе и технике, у истраживању физичкогеографских карактеристика простора и социјалног развоја, институције које се баве просторно-документационом основом (служба за геодетске и имовинско-правне односе, статистички завод, привредна комора, ...) олакшавају процес планирања својим базама геопросторних података, чије је иновирање предуслов дефинисања примјењивих оптималних рјешења. Географско-историјским методом анализира се урбани развој у минулим временима, често занемарујући укупне услове развоја простора у времену настајања посматраног насеља. Тим више процес урбаног планирања градова старог вијека заслужује пажњу савремене планерске струке и праксе.

2. ПРОЦЕС УРБАНИЗАЦИЈЕ

Почетком 21. вијека више од половине свјетског становништва живи у градским насељима. Развој градских насеља почео је прије пет хиљада година. Први градови су били мали, имали су неколико хиљада становника, док савремени градови чине вишемилионске агломерације (у Кини и Јапану – више десетина милиона становника). Њихов број се константно увећава, а највећи мегалополиси достижу и до 50 милиона становника. Град је увијек био центар размјене добара и услуга, функционално повезан с другим градовима и насељима и снажан фактор трансформације простора (Vresk, 2002).

Процес оснивања и развоја градова назива се урбанизација. Урбанизација је друштвени процес који се одвија од настанка првих градова различитом динамиком, условљен друштвено-економским развојем. У географскоисторијском развоју града могу се издвојити три фазе урбанизације: прединдустријска (аграрна) урбанизација, индустријска и постиндустријска. У постиндустријској урбанизацији поједини аутори издвајају терцијарну (већина становништва запослена у терцијарном сектору) и квартарну урбанизацију. Квартарна урбанизација се још назива тоталном урбанизацијом, јер више од двије трећине становништва живи у градовима, чија се привреда заснива на високим технологијама и развијеним услугама.

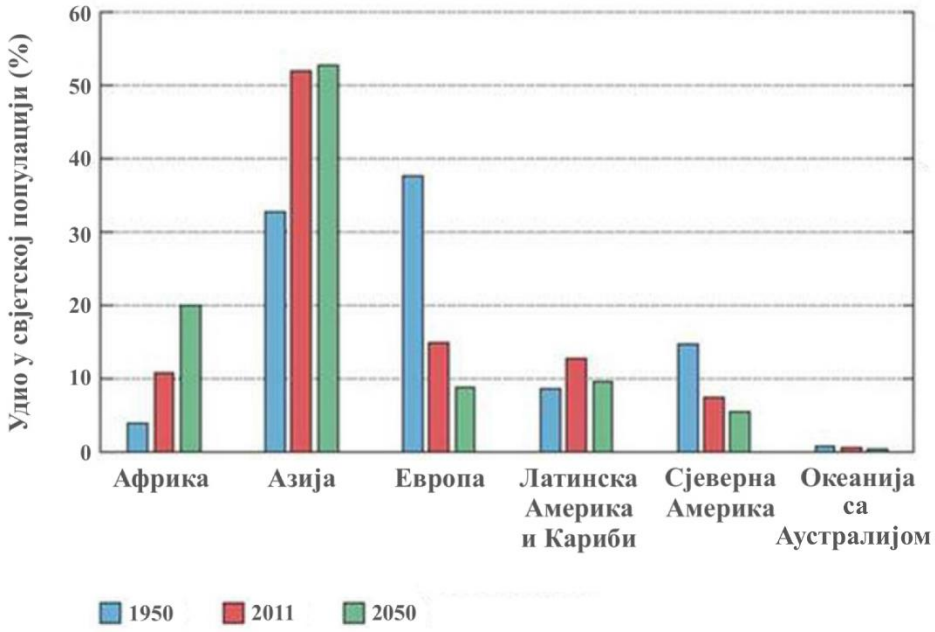
Најинтензивнији развој градова одвијао се појавом и развојем индустријализације од 19. вијека. Истовремено одвијао се и процес уједињења појединих народа и настанка великих држава, као претпоставке снажном привредном развоју, који се првенствено огледа у усложњавању структуре градске привреде и повећању броја градског становништва. Велики, плански уређени и развијени градови могу се развити само у условима политички стабилне и привредно развијене државе. Уколико је држава економски неразвијена, њени градови акумулирају сиромаштво. Пораст свјетске популације у 20. вијеку, савремени развојни процеси (научно-технолошки развој, технолошке револуције, индустријализација и терцијаризација привреде) утицали су на динамику урбанизације. Развој саобраћајних средстава, савременог начина комуницирања, интернет, корпоративне економије и различити

аспекти глобализације омогућили су брже повезивање градова на већим просторним удаљеностима, размјену информација, склапање послова, те се градови умрежавају успостављајући регионалне, националне и глобалне урбане системе. Поједини градови концентришу капитал већи од националних економија мањих држава, средишта су мултинационалних корпорација и међународних организација, те су мјеста доношења одлука које се рефлектују на политику, финансије, економију и културу на глобалном нивоу, као што су: Лондон, Њујорк, Токио, Сингапур, Хонгонг (Грчић, Слука, 2006). Савремени град одражава укупне економске, политичке и културне прилике националних држава, те се ниво достигнутог економског и научно-технолошког развоја исказује монументалном изградњом којом настају нова свјетска „чуда“ архитектуре. Урбана привреда црпи националне ресурсе и природна богатства националног територија и других земаља.

Поларизација свијета на основу достигнутог степен укупног развоја на развијене државе и државе у развоју све је већа. У контексту нових парадигми, то је подјела на развојни центар и периферију (Friedmann, 1966), чији се разлике манифестују у степену урбанизације, која у најразвијенијим земљама износи од 70% до преко 90% удјела урбаног становништва у укупном. Слабо развијене државе имају нижи степен урбанизације, испод 50%, у најнеразвијенијим дјеловима свијета (земље западне и централе Африке) до 30%. Степен урбанизације представља удио урбаног становништва у укупном становништву неког простора изражен у %, а динамика брзину којом се урбана популација повећава у неком временском периоду. Већина градова у Европи и свијету основана је до 19. вијека, дакле, прије индустријске револуције, када удио становништва у насељима већим од 20 000 становника броји око 22 милиона становника или 2,4% свјетске популације (Vresk, 2002:21). Свјетска популација се од тада увећала више пута и почетком 21. вијека броји 7 милијарди, од чега више од половине живи у градовима, дакле, преко 3,5 милијарде становника. Степен урбанизације указује на динамику развоја градске привреде, инфраструктуре, стамбеног фонда и других урбаних структура за потребе константно нарастајуће урбане популације. Наведени процеси не одвијају се истом динамиком у свим дијеловима свијета, напротив, урбанизацију карактеришу велике регионалне разлике (прилог 2). Поједине земље су у почетној фази

индустријске урбанизације (већи дио Африке), док су најразвијеније у постиндустријској урбанизацији (Западна Европа и САД), те се њихови градови разликују по више аспеката: брзини демографског раста, структури привреде, примјени технолошких достигнућа, динамици изградње, квалитету инфраструктуре, просторној организацији, социјалним показатељима квалитета живота.

Прилог 2. Динамика урбанизације свијета у периоду 1950- 2050.



Извор: http://rumuz.ru/.../percentage-of-urban-population-in-some-re

Развијене земље имају висок степен урбанизације, а малу динамику, јер је трансфер становништва из руралних у урбана насеља углавном завршен. Укупни пораст становништва је низак, јер је природни прираштај низак, у појединим земљама негативан. Висок природни прираштај у земљама у развоју одражава се на аграрну пренасељеност и миграције становништва из руралних подручја у правцу градова. Њихов степен урбанизације је низак, али је динамика развоја градова велика. За очекивати је да ће слабије развијени региони имати већу динамику урбаног раста у наредном периоду (прилог 2). Недовољно развијена урбана привреда не може апсорбовати велики прилив радне

снаге са села, стамбено и комунално снадбјети становништво, те се у градовима формирају сиротињске четврти, које представљају највеће концентрације сиромаштва савременог друштва. Сиротињске четврти настале у девастираним дијеловима градова и у непосредној близини депонија у појединим градовима су вишемилионске концентрације урбане сиротиње: Момбаји у Индији – преко 2 милиона, Рио де Јенеиро у Бразилу 2 милиона, Сиудад де Мехико 6 милиона, од чега 2 у фавелама без струје, воде и канализације (прилог 3).

Прилог 3. Социјална диференцијација урбаног простора Сиудад Мехика

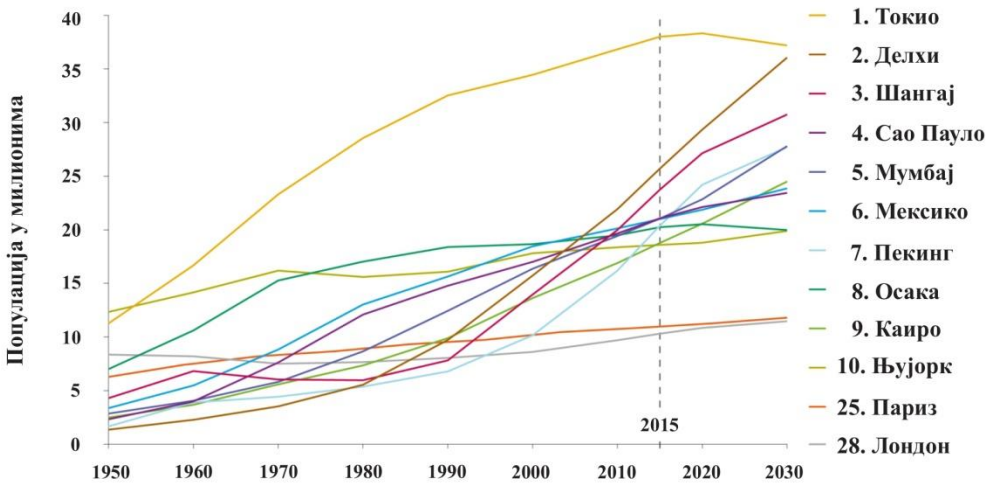
Извор: https://unequalscenes.com/mexico-city-df

Истовремено наведени градови представљају најразвијеније центре својих држава и дио су брзо нарастајућих економија свијета, али још увијек оптерећене бројним социјалним проблемима.

Највећи удио у урбанизацији свијета до краја 20. вијека имала је Европа, а почетком 21. вијека преко 60 % укупне урбане популације живи у градовима Азије. Дакле, најбрже демографски расту градови сиромашнијег дијела свијета, првенствено Афике и јужне Азије, јер је природни прираштај углавом још висок, а популација млада. Поставља се питање како преживљава становништво сиротињских четврти у

хаосу сламова, дивљих одлагалишта смећа, без водовода и канализације (Stiperski, 2008). Ово становништво је без сталних извора прихода и представља највеће сиромаштво савременог свијета. Процјена Уједињих нација је да око 2,5 милијарде становника настањује сиромашне урбане четврти тзв. сламове, односно 1/3 свјетске популације. Савремени град пружа „уточиште“ већем броју становника него што социоекономски развој може збринути. Што је град већи, могућности „урбаног преживљавања“ су веће, захваљујући повременим пословима, сивој економији, криминалу, депонијама као извору секундарних сировина и другим начинима повременог прибављања средстава за живот. У просторној организацији и условима живота у мањим градовима, формирање великих сламова није могуће. Дакле, величина града није мјерило развоја и економске моћи, као и укупног позиционирања у мрежи свјетских градова (прилог 4). Посматрано са социоекономског аспекта, поставља се питање, колико је прихватљиво и како се може усмјеравати нарастање мегаградова и њиховог урбаног сиромаштва.

Прилог 4. Преглед и пројекција раста становништва највећих мега градова (придружени Париз и Лондон)



Извор: United Nations Population Division: World Urbanization Prospects, the 2014 revision

За разлику од руралног простора чије су развојне могућности углавном условљене природногеографским факторима, развојне карактеристике урбаних насеља дефинишу бројни међусобно условљени друштвено-географски фактори: историјскогеографски, економски, демографски, насеобински, социјални и културни фактори. Њихову укупност дефинишу погодности географског положаја града и укупне развојне могућности: динамику развоја привреде и становништва, успостављање урбаних структура и социјалне морфологије, односно дају печат урбаном идентитету и улогу у ширем геопростору.

Просторна структура града одражава социјалну структуру друштва, те су градови полигони сучељавања и преплитања различитих интереса и утицаја, како друштвених група, тако различитих активности. У условима брзих промјена (научних, технолошких, политичких, економских, демографских) становништво, мотивисано вишим социоекономским развојем, укључује се у миграције између градова и региона, чиме се динамично мијења и просторна организација града. „Прилагођавање“ града новоуспостављеним друштвеним односима отвара бројна питања: оптималне величине града (демографске и просторне), одрживе урбане економије, инфраструктуре, социјалне стабилности, мултикултуралности, еколошке сигурности, информисаности грађана, урбаног идентитета и различитих аспеката безбједносних ризика. Наведени изазови укључују више наука и научних дисциплина у рјешавање проблема развоја савременог града: урбанизам, просторно планирање, архитектуру, географију, економију, екологију, социологију и друге.

Грчки урбаниста Константин Доксијадис (Konstantinos Doxijadis) констатује да је одговорност дјеловања у урбаном простору разједињена јер различите струке појединачно траже рјешења. „Планер је најчешће само пројектант, аутор дводимензионалних планова. Архитекта може једино да добије парцелу и да на њој зида, а не преузима одговорност за урбани простор који се формира, јер увијек може да пребаци кривицу на планера урбанисту, на нормативе грађења и понашање сусједа. Грађевински инжињер је предодређен да се брине о подземним дјеловима града и о конструкцији значајнијих објеката.

Урбани економиста бави се урбаним економским проблемима, социолог социјалним. Саобраћајни инжењер прати постојеће трендове, али често дјелује и као хирирг, пресјецајући град, али не и љечећи га. Умјетник се крије унутар зграда, пошто у отвореном простору све рјеђе налази посао“ (Doksijadis, 1982:23). Доксијадис се пита ко у оваквом приступању урбаном развоју ради са цјелином. Увиђајући потребу интегралног сагледавања проблема развоја градова и насеља уопште залагао се за итердисцилинарни приступ изучавању насеља. Из тог концепта 40-их година прошлог вијека развио је екистику, а њене принципе разрадио у дјелу *„Екистика – Увод у науку о људским насељима“* објављеном 1968. године. Назив потиче из грчког језика у значењу „почетак градње куће, заједница“. *Екистика* је наука о људским насељима која интегрише мултидисциплинарни приступ планирању насеља. Екистички приступ подразумјева развој јединственог система и методологије истраживања насеља, како појединачно, тако свих врста да би се установили закони развоја. Циљ је стварање насеља која становништву омогућавају бољи живот и „постизање најбоље могуће равнотеже између човјека и његовог хабитата“ (ibid:31). Сматрајући модерне градове претрпаним, бучним, загађеним и дехуманизованим простором, Доксијадис наводи примјере античких и ренесансних градова по мјери човјека. У циљу успостављања нарушене равнотеже између елемената људских насеља сматрао је да је планирање насеља суочавање са „природом која је уништена, човјеком, друштвом и мрежама које се мијењају и структурама које треба створити“ (ibid:32). Иако у почетку оспораван, нарастајућа криза просторне организације, неуспјелих реконструкција градова и динамичног урбаног раста с бројним сукобима интереса у градском простору актуелизирале су његове ставове и екистички мултидисциплинарни приступ.

Из угла географске науке поставља се питање шта су све њени задаци у изучавању процеса урбанизације, односно развоју града и његових структура, те утицају града на регионалне процесе.

3. ГЕОГРАФСКО-ИСТОРИЈСКИ РАЗВОЈ ГРАДА

3.1. Развој градова у Азији и сјеверној Африци

Град је стара историјско-географска појава и објекат у простору. На основу познатих историјских и археолошких истраживања сматра се да стална насељеност датира из времена неолита, односно 9 000 - 5 000 година прије наше ере. То је период у којем човјек почиње привређивати и из сакупљачке и ловачке привреде прелази на земљорадњу и сточарство, дуготрајно насељава исти простор, уређује га и подиже насеља. Дакле, стална насељеност и подизање насеља у вези су с развојем земљорадње. Првобитне форме људских насеља временом се развијају и прилагођавају поднебљу, начину привређивања и одражавају просторну организацију. Први градови јављају се с појавом вишка производа. На основу материјалних извора (остаци материјалне културе, археолошки локалитети) први градови тзв. предисторијског периода настали су на Средњем истоку у Мезопотамији око 3 500 година пр.н.е, у сјеверној Афици у долини Нила око 3 200 година, у јужној Азији у долини Инда око 2 400 година, у Кини у долини Жуте ријеке око 1 600 година прије наше ере (Brown, 1972). Наведене просторе карактеришу ријечни токови који изливањем замуљују и наводњавају земљиште, те чине простор погодним за земљорадњу и насељавање. Регулисање ријечних токова захтјевало је организован рад и просторну организацију насеобинске мреже. Дужина и пловност ријечних токова омогућила је саобраћану комуникацију и размјену роба на изузетно великом пространству. Валоризација простора и развој градова указују на висок степен уређености и развијену урбану културу, које су биле могуће само у условима добро организоване државе.

Сагледавње аспеката просторног развоја, организације, политичког, привредног и културног развоја, дакле и развоја урбаних цивилизација, заснива се на високом степену генерализације. Научно аргументована проучавања развоја првих градова ограничена су бројним факторима: први градови углавном нису сачувани, сви археолошки локалитети на којима су постојали градови нису откривени или су порушени, или су прекривени новом изградњом, те онемогућавају научно аргументована

археолошка истраживања, на основу чијих би резултата друге науке могле изграђивати историјски тачне спознаје о разним аспектима урбаног развоја првих цивилизација. Урбану историју дугу 5 000 година углавном обједињава четрдесетак градова (Ур, Нипур, Нинива, Вавилон,...), чији су материјални остаци сачувани и које дијели временски период око 3 000 година (Mamford, 2006). Наведене чињенице представљају проблем при интерпретирању материјалних остатака и писаних извора, те се објективно мора признати да се дио историјских тумачења заснива на претпоставкама изведеним аналогијом на основу повезивања фрагмената сачињених од познатих чињеница. Дакле, историја старих цивилизација и њихових урбаних култура представља реконструкцију мозаика којем недостаје много каменчића, умјесто којих су уграђени слични уз претпоставку да слика изгледа идентично умјетниковој, у конкретном случају, научној претпоствци о урбаном идентитету истраживаног града. Примјена савремених техника и технологија у археолошким истраживањима, које омогућују дубинско снимање терена, реконструкције и приказивање у 3D техникама, даје прецизнији увид у просторну организацију првих урбаних цивилизација.

Посматрано из угла савремене планерске теорије и праксе, која се развија од друге половине 20. вијека у условима савременог научно-технолошког развоја у институционално уређеним друштвима, правно и стручно дефинисаним планерским регулативама, баштинећи богата претходна искуства, потребно је нагласити примјере појединих првих градова који су били плански уређени, што потврђују материјалне чињенице археолошких локалитета и писани извори. Њихови градитељи нису могли копирати туђа искуства, те се урбанистичка рјешења заснивају на властитој перцепцији природногеографских услова простора, прилагођавања друштвеним потребама и потенцијалним ризицима. Положај неолитских насеља у односу на физичкогеографске елементе простора и унутрашња просторна структура насеља указују на завидан ниво техничких активности и просторне организације.

Различити су ставови о питању које се насеље може сматрати првим насељем које има функцију и карактер града. У најстарије градове могу

се убројити Ур, Урук, Исин, Нипур, Ларса, настали на простору југа данашњег Ирака у цивилизацијама Сумерана и Акађана (Vresk, 2002:8; Mamford, 2006:57). Развојем **Вавилона и Асирије** развијају се нови градови међу којима се истичу престолнице Нинива, Вавилон, Асур, Калах (Times Atlas, 1984, 1986: Povijest svijeta, 1971). На простору југозападне Азије развијају се и други градови. Најстарији сачувани план града је план Вавилона који одликује правилана мрежаста структура поплочаних улица које су распоређене дуж тока ријеке Еуфрат као композитне основе града повезних мостом (прилог 5). Топла клима модификована је засадима зеленила који имају вишеструку функцију: заштитну, естетску и здравствену. Сачувани археолошки остаци аргументују ефикасну просторно-функционалну структуру која омогућава одвијање градског начина привређивања, развој управних, вјерских и културних функција, безбједност и еколошке стандарде. У Вавилону су саграђена два од седам „свјетских чуда“ старовјековне архитектуре и умјетности: Вавилонска кула, којом је достигнута, за тадашње вријеме завидна висина изградње и висећи вртови са терасама, које су у више нивоа до 25 метара укупне висине, биле прекривене засадима цвијећа и раслиња. У инжењерском и агротехничком смислу представља оргиналан и компликован објект, који пружа пуни конфор становања и одмора високе естетске вриједности. У поређењу са вртним градом Е. Хауарда у 19. вијеку, вертикалног зеленог града Ла Корбизијеа и популаризацијом озелењавања фасада и кровова савремених градова 80-их година прошлог вијека, који у дехуманизованом модерном граду бетона траже дио оплемењене природе и угодности које она нуди, Вавилон, град суве степе, вјероватно је прво идејно рјешење озелењавања града примјењено у пракси. Захваљујући материјалним остацима, сачуваном Хамурабијевом законику, првом историји познатом писаном закону, и записима на глиненим плочицама, модерна историја има прилику да се упозна са просторном организацијом и високим стандардима санитарних услова урбаног живота. Различити комунални прописи били су гарант спречавања заразних болести, а њихово поштивање омогућавало је већу концентрацију становништва и густина насељености.

Висока урбана цивилизација Месопотамије фрагментално се може спознати захваљујући стиховима сачуваног епа о Гилгамешу у којем се описује град Урук на граници 4. и 3. миленијума пр. н. е. Непознати пјесник опјевава урбану структуру помињући наизмјеничну распрострањеност града и вртова које окружују чврсти зидови. И записи о граду Уру су слични. На основу историјских извора и археолошких артефакта намеће се закључак да су сви већи градови Месопотамије, културе Сумера и Акада, опасани широким зидовима, углавном правилне мреже улица са одбрамбеним, управним и вјерским објектима (Brown, 1972). Добро су снадбјевени водом, са канализацијом, поплочаних улица ортогоналне мреже. Настали на ниском терену изложеном сезонском плављењу, које је у условима регулисања располагања водом омогућавало велику пољопривредну активност локалног становништва, ови градови су морали бити успостављени у добро процјењеним и припремљеним техничким условима изградње. Грађени су углавном од опеке (черпића), што је утицало на њихово брже пропадање. Топла клима, вјетрови, историјски развој, у току којег су вођени бројни ратови, утицали су да кориштени материјал, углавном заснован на опеки, није имао дуговјечност камених вјерских градова Египта. Испод наслага пијеска и данас сакривени од очију науке и јавности „спавају“ остаци урбаних насеља и глинене библиотеке претворене у прашину, чије би познавање било драгоцјено, како за боље познавање историје и историју култура, тако урбанистичкој и планерској пракси.

Археолошки остаци указују на густу мрежу насеља простора југозападне Азије, првенствено **простора данашњег Израела, Палестине и Сирије, дакле на простору старе Јудеје и Палестине** с тежиштем на Средоземљу. Упоређивање градова из библијских текстова и археолошких локалитета из старог вијека показује висок степен преклапања (Библијски атлас насеља - Times Atlas), као и поимање локалитета у историјским у библијским списима (Кумрански списи). По неким ауторима Јерихон, чији остаци указују на старост око 6 000 година, могао би бити најстарије урбано насеље. У прва градска насеља убраја се и Дамаск (Times Atlas, 1984, 1986).

Питање које је насеље прво имало карактеристике урбаности је споредно и тешко би се у доступним историјским материјалним и писаним изворима пронашла аргументација за издвајање једног међу наведеним насељима првих цивилизација.

Прилог 5. Град Вавилон-реконструкција

Извор: htpps://nezavisne.com/nauka-tehnologija.../Vavilon.../546842

Из угла савремених поимања урбаности (функције, центарлитет, гравитационо подручје) карактеристике урбаних насеља су измјењене у односу на вријеме првих цивилизација, што је посљедица степена развоја друштва и друштвених потреба, привреде, начина комуницирања, просторно-функционалног повезивања и организовања. Поједина насеља разорена људском руком или нестала у природним катасрофама никада нису била предмет истраживања, нити су иза њих остали релевантни докази да би се утврдио њихов значај у времену њиховог постојања. Неке високе цивилизације, за које још увијек наука нема одговор да ли су мит или историјска чињеница (примјер Атлантиде), остале су забиљежене у легендама, путописима и историјским списима, без прецизирања географског локалитета, те се о њиховој убикацији, морфофизиономији и просторној организацији

сазнаје посредно преко античких писаца. Иако непотврђено научно признатим историјским аргументима, описи „митских“ градова су довољно детаљни да се могу урадити њихове реконструкције. Висок степен прилагођавања природним условима, максимална искориштеност простора и природних услова привређивању, удобном становању, одмору, безбједности, указује да таква организованост не може постојати само у машти, већ је морала имати стварно упориште. Из тог разлога високе урбане цивилизације старог вијека побуђују занимање различитих наука и струка (историја, археологија, географија, умјетност, аритектура, урбанизам, ...).

Посматрано из угла природних услова и могућности простора Блиског Истока и Југозападне Азије (мали удио обрадивог земљишта, топла сува клима, полупустињски и пустињски услови и пејсажи), поставља се објективно питање како се већа популација могла прехрањивати и како су градови снадбјевани намирницама и водом. Остаци старих водовода указују на ефикасно водоснадбјевање, у неким случајевима и водохранилиштима удаљеним више од 30 км од града. Описи услова живота у древним јудејским градовима описани су у Старом завјету који представља скуп историјских, религијских, правних, социјалних и других списа историје Јевреја из којих су и спознаје о организацији и уређењу урбаних насеља, намјени земљишта, хигијенским стандардима, као и казнама за прекршиоце прописа (Љешевић, 2002). Градови старе Јудеје, међу којима и Јерусалим, имали су правилну четвероугаону основу, окружени високим зидовима са култним торњевима на више нивоа (зигурати). Прописана је ширина пољопривредног појаса око града, која је на располагању становништу за производњу хране, те град није овисан искључиво о куповини намирница, које су дуго допремане у условима тадашњег транспорта роба, већ има основну пољопривредну производњу и размјењује вишак пољопривредних култура за производе из других поднебља (Times Atlas,1984, 1986). Чврстом ослоњености града на непосредно аграрно подручје, чија је величина дефинисана прописима, обезбјеђивана је економска и демографска одрживост успостављене мреже градских насеља.

Данас потенцирани концепт споне града и аграрног окружења и урбане пољопривреде има коријен у старом вијеку. У тадашњим условима путовања и транспорта роба, било је од иузузетног значаја одржавање аграрног окружења. Савремени развој саобраћајне инфраструктуре омогућава да у току дана на неко одредиште стигне роба из било ког краја свијета. Међутим, у условима природних катастрофа и ратова, потенцијали непосредног окружења добијају на значају. У овом случају не разматрају се цијена трошкова транспорта, која повећава цијену хране, него повећан број активног становништва и извора прихода, економски и еколошки значај наведеног концепта.

Градови старог Египта формирани су у уској долини ријеке Нил (око 20 км) коју су са источне и западне стране окруживали пустињски простори пружајући се од југа до обале Медитерана на сјеверу око 1000 км у дужину. Специфични климатски услови утицали су на концентрацију становништва уз ријечни ток, а хидролошки на изградњу иригационих система, без којих је немогуће сачувати простор од периодичних поплава, као ни наводњавати земљиште. Читав живот старог Египта одвијао се у уском појасу Нила, који је био извор живота (привређивања) и водени „ауто-пут“, обједињавајући фактор, осовина развоја старог Египта. Оскудни извори грађевинског материјала орјентисали су становништво на израду опеке, те су опеком грађени објекти у условима поплава, ратовима и пустињским олујама пропадали и нису сачувани до модерног доба. Археолошки остаци (примјер града Ахетатона из другог миленијума) указују на правилну структуру града с храмовима, управним зградама и трговачким, занатским и стамбеним четвртима. Записи о том времену говоре о урбаном уређењу, управљању водом, вртовима, санитарним прописима. Археолошка истраживања урбаних структура указују на постојање градова развијених управних функција (Теба, Менфис, Карнак, Ахетон, Луксор), вјерских (Хелиополис), трговачких и војно-стратешких. Ова функционална типологија је условна, а на њу указују остаци грађевина препознатљиве намјене (Times Atlas, 1984, 1986; Povijest svijeta, 1971, 1977). Становници староегипатских градова рјешавали су проблеме прилагођавања просторне организације хидролошким условима, болестима узрокованим близином устајале воде и високим температурама, одржавања зеленила у функцији хладовине и угоднијег

живота, одржавања урбане хигијене. Египат је земља пустиње у унутрашњости и мочваре уз Нил и у његовом делтастом ушћу. Мобилисање великог броја људи за рад на хидромелирационим и иригационим системима, у аграру и изградњи и ефикасно централизовано управљање великим простором било је могуће захваљујући обједињавајућој функцији Нила и градовима дуж његовог тока. За разлику од већине култура у којима су најбоље сачувани престони градови, у Египту у којем се много поштовао култ мртвих и вјеровало у загробни живот, од цјелокупне урбане културе остале су најбоље очуване гробнице (пирамиде) и за њих везани елементи културе. Грађене од великих камених блокова довлачених из удаљених каменолома, пирамиде су остале најупечатљивији споменици и персонификација египатске културе и градитељске вјештине, те се убрајају у седам свјетских чуда старог вијека.

Иако различите, по више аспеката развоја, египатска и цивилизације Мезопатамије имају бројне сличностости. Ове цивилизације су се развиле у равницама полупустиње и суве степе дуж ријека, које су окоснице окупљања и повезивања. Регулисање водених токова требало је дуготарајан, организован и синхронизован рад, што је потенцирало централизовану управу и развој урбаних цивилизација као покретача активности и мобилизације великог броја становника у разним активностима, дакле успостављање централизоване државе. Поједини градови, за тадашње услове, обухватали су изузетно велике површине: Нинива 720 ха, док је Вавилон прије разрања од стране Перзијанаца био толико просторно велик да га је окруживало преко 18 km обрамбених зидова (Mamford, 2006:63). Њихово пропадање почело је губљењем контроле над дијелом простора, јер је опстанак у постојећим природним условима нужно овисио од кординисаног управљања успостављеним просторним системима који су омогућавали аграгну функцију, трговину и живот бројне популације. За савремену историју и плански приступ развоју градова у сличним природним условима била би од велике драгоцјености искуства старих цивилизација.

Урбана цивилизација старе Индије потиче из долине ријеке Инд. Више о развоју индијских градова сазнаје се из ведских списа (8. вијек пр.н.е.) у којима се спомињу Мохењо Даро и Хараппа. **Градови**

Индокине слабо су познати модерној историји. Овдје су се градови развили у условима топле и влажне климе. Прашуме су обрасле зидине старих градова, који су остали непознати свјетској јавности, али је неспорно да је и на овом простору извјесно вријеме егзистирала урабана цивилизација на што указују остаци градова Кмера у прашумама. Њихова комуникација с осталим свијетом вјероватно је опстојала на простору Индокине и Индонезије, те је била непозната развијеним културама у простору Медитерана. Уопште урбана цивилизација југа и истока Азије слабо је позната европским народима, изузимајући контакте Александра Македонског са западном Индијом (4. вијек пр.не. е).

Велико пространство и физичкогеографски фактори (високе планине, пустиње, прашуме, климатски услови, велике ријеке) ограничавајуће су утицали на успостављање привредних и културних веза Европе и Азије. Из тог разлога и **Кина** је до времена путовања Марка Пола (крај 13. и почетак 14. вијека) остала углавном непозната европској цивилизацији. Градови у Кини развијали су се још у другом миленијуму пр. н. е. и постигли висок степен урбане, комуналне и естетске уређености. О правилима комуналне хигијене и стању животних намирница водили су бригу државни службеници (Љешевић, 2002). Брига о спречавању заразних болести, пожара и разним аспектима безбједности становника и града била је на завидном нивоу.

Јапанску урбану цивилизацију одликују уређена правила изградње и висок степен естетичности, посебно у пејсажној архитектури, за коју се сматра да је највиши израз достугла управо у Јапану. Као примјер наводи се архитектура дворца Кацура. Уређење паркова и вртова, зелених и водених површина у Јапану развило се до умјетности.

На простору југоисточне и источне Азије у изградњи се уз камен користило и дрво, што је утицало на морфофизиономију насеља, смањену трајност и повећане ризике од пожара.

Сумирајући карактеристике старовјековних урбаних цивилизација Азије и сјеверне Африке може се навести неколико заједничких именитеља:

- Сви већи градови развили су се на већим водама, у долинама ријека које су омогућавале водоснадбјевање, пловидбу, развој земљорадње и трговине
- Развили су се у условима тадашњег наглог технолошко-цивилизацијског напретка и формирања централизованих држава аграрног друштва
- Представљају центре привредне и политичке моћи
- У плану градова доминирао је правилни ортогонални концепт
- Висок степен изградње иригационих система и примјене других техничких рјешења уређења простора
- Велика посвећеност озелењавању градова и естетици простора и висок ниво комуналне хигијене
- Постојање прописа о уређењу градова, располагању градским простором и санитарним стандардима
- Непосредна повезаност градова са аграрним површинама за потребе снабдјевања становништва храном
- Просторно-функционална организација указује на одређени степен функционалне усмјерености градских четврти (управна, вјерска, занатска, трговачка, стамбена), као и функционално усмјерених градова (управни центри, вјерски, трговачки).

Значајне разлике у природним условима простора условиле су и разлике у кориштеним материјалима, а тиме и трајности урбаних структура. Религија и култура појединих народа манифестовале су се специфичним умјетничким изразом у вјерским објектима, те уз управне и војне, чине најупечатљивије објекте у простору града. Наведене констатације, засноване на доступним историјским изворима и материјалним остацима, потврђују да се градови нису развијали стихијски; напротив, постојао је висок степен планског усмјеравања развоја већих градова и одабира њихових локација. Успостављање прописаних стандарда изградње и урбане хигијене гарантовало је безбједност грађана од природних непогода и болести, те су поштовани. Изградња гардова, развој и уређеност претпостављају усвојене градитељске вјештине и привредну основу, као и бројну организовану радну снагу. Вјероватно су дуго задржавали

успостављене просторне структуре због зидовима ограниченог просторног развоја, тиме и демографског. Градови имају институције управе и социјално структуирано друштво. Развој државе и њених институција подстицајно утиче на успостављање мреже и система урбаних насеља, која се развијају у миру и слабе и пропадају у нестабилним геополитичким приликама, кад слабе њихове војне, управне и трговачке функције, основне функције градова старог вијека.

Слаба очуваност материјалне културе условљена је материјалом који у постојећим климатским условима није могао „преживјети“ вишевјековно трајање (опека), па су остале сачуване углавном камене грађевине (пирамиде и храмови у Египту). Из сачуваних материјалних и писаних извора може се закључити да је култ мртвих и загробног живота био испред овоземаљског живота, што има потврду у сачуваним фрагментима архитектуре и урбане морфофизиономије.

Генерализовањем карактеристика урбаног развоја у периоду старог вијека, не пориче се постојање неуређених сиромашних четврти. То је период робовласничког друштвеног система у којем је друштво социјално диференцирано по разним аспектима живота. За претпоставити је да сиромашне стамбене четврти тог времена нису биле испољеније у простору због мањег броја становника, него што су то сиротињска гета и сламови модерног урбаног друштва, те да се одређени степен хигијене морао одржавати због спречавања епидемија заразних болести, што потврђују санитарни прописи тог времена.

3.2. Градови античке Грчке

Урбана цивилизација Европе има коријен на њеном југоистоку, у античкој Грчкој, односно почиње на острвима и обалама Егејског и Средоземног мора, а затим унутрашњости данашње Грчке. Природни услови били су скромни. Планински рељеф и недостатак плодног земљишта нису омогућили обимнији развој земљорадње ни концентрацију већег броја становништва, па су се на том простору развила мања насеља, која су самостално егзистирала од 2. миленијума пр.н.е. до пада под римску власт у 2. вијеку пр.н.е. кад настављају

егзистирати у промијењеним условима. Историја грчких градова може се условно подијелити у три фазе: архајску, класичну и хеленистичку. Најстарија грчка урбана култура развила се на острву Криту у 19. вијеку пр.н.е на којем је настало више градова високог степена урбане изградње и комуналне уређености. Средином 15. вијека пр.н.е. почиње њено стагнирање, а развијају се културе на Пелопонезу (Микена) и обали Мале Азије (Троја). Повољност географског положаја, због поморске оријентације, утицала је на развој занатства и трговине која се проширила на простору Медитерана и Мале Азије и била важан фактор развоју у умрежавању градова између 8. и 6. вијека пр. н е.

Доласком народа са сјевера Дорани оснивају Спарту, а Јоњани Атину, Милет и Ефез. Начин привређивања утицао је на формирање градских насеља – полиса. Полис је специфична форма територијалног, политичког, просторног и економског организовања, те представља мини државу. Централни дио полиса чини град са утврдом. Истовремено овај термин представља и политички статус насеља. Већина полиса мала је површином (неколико km^2) и бројем становника (од неколико стотина до 20 000). Највећа је била Атина око 250 000 становника (Vresk, 1984; Bury, Meiggs, 1975), привредно и културно најразвијенији грчки полис. Представља матицу око које се окупљају други полиси. Античка култура, научна достигнућа и политичке идеје, најбоље су презентовани у Атини у 5. вијеку пр. н. е. и преношени су до савременог доба кроз друге културе. Атина је остала синоним античке урбане цивилизације и европске цивилизације уопште.

Грчки полис чини град с аграним окружењем. Величина полиса била је условљена величином аграрног окружења и његовим могућностима производње хране. Поједини полиси су се развили од села. Кад би популација прерасла могућности исхране, дио становништва је пресељаван на другу локацију с могућностима пољопривредне производње, те је оснивано ново насеље које је остајало у привредним и другим везама са матичним полисом. Дакле, Грци су „проблем нарастања града рјешавали колонизацијом, али нису знали да уједине градове“ (Mamford, 2006:197). Грчка колонизација и модел успоставе полиса раширио се цијелим Медитераном укључујући острвски и обални појас до обала Црног мора (прилог 6). На простору античке

Грчке никада није створена јединствена држава. Организација јавног живота и управљање полисом потенцирали су мању заједницу која се познаје, па и највећи антички филозоф Аристотел говори о полису који се може обухватити погледом. Његов предходник и учитељ Платон сматра да идеални град не треба прелазити величину од 5 000 становника, односно максимални број људи који би могао чути једног говорника (ibid). Полиси су настајали и нестајали, па им је тешко утврдити тачан број у одређеном периоду. Због трговине и одбране полиси су склапали савезе, од којих је најзначајнији био Атински савез, који је бројао 340 полиса у којем је Атина имала апсолутну доминацију У 5. вијеку пр. н.е. помиње се око 600 полиса, што потврђује значајну концентрацију насељености на обалама Медитерана и условљеност егзистирања на размјени добара (Bury, Meiggs, 1975). За ралику од старог Египта и Мезопотамије, у којима су улогу саобраћајне повезнице имале ријеке, у ширењу грчке урбане цивилизације то је Егејско, односно Средоземно море. Више савремених градова овог простора баштини античке коријене (Марсеј, Палмира, Херсонес,...).

Прилог 6 – Грчки градови на Медитерану 5. вијек пр.н.е.

Извор:https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/2b/Greek_Colonization_Archaic_Period.svg/1024pxGreek_Colonization_Archaic_Period.svg.png

Иако је грчка култура колијевка европске културе и темељ на којем се развиле многе науке, извор демократије и почетак јавног учествовања у доношењу одлука, те заокупљају филозофе, политологе и друге струке, нису предмет овог разматрања. Урбани концепт античких градова заокупља урбанисте и архитекте планом и организацијом. Представља успостављени ред у просторно-функционалној организацији града који има три цјелине: прва - углавном на топографски вишем терену акропола била је светилиште, храм, односно, имала је вјерски карактер; друга – агора била је у функцији јавног и културног живота грађана, окупљених око трга, док је трећа цјелина представљала зону становања. Дакле, у грчом граду класичног доба примјетна је одвојеност вјерског, политичког и приватног живота. Развој архитектуре манифестовао се изградњом храмова и позоришта. Смјештај објеката у простору одражава вјештину градитеља при коришћењу топографије терена у циљу изградње: амфитеатар, агора и други објекти (прилог 7). Временом се успоставља правилан план улица, врши се поплочавање. Учествовање слободних грађана у јавном животу и управљању градом било је различито испољено, овисно о друштвеном уређењу полиса са атинском демократијом као узором. Привредни и културни развој Атине у 5. вијеку пр.н.е. сматра се „златним добом“ Атине и успона грчког полиса и културе уопште.

Не улазећи у историјски развој јер није предмет елаборације, овом приликом ставља се тежиште на неке аспекте развоја античког града значајна из угла географске анализе:

- одабир географског и топографског положаја града
- уређење просторне структуре
- јавност управљања градом и антички идеал да јавни простор припада свим грађанима
- аграрно окружење потребно за прехрану и живот становника полиса
- рјешавање пренасељености колонизацијом и оснивањем нових полиса
- умрежавање градова.

Стари Грци су показали добро познавање природногеографских услова за одабир топографске локације града и појединих објеката у градском простору. Географски положај насеља у односу на шире окружење уважавао је одбрамбене, просторне, лучке и друге аспекте развоја. Урбана уређеност града произлази из скучености расположивог простора условљеном рељефном структуром. Оптимална валоризација простора могућа је само у хармонији и тежњи ка космичком реду, произашлим временом из античке филозофије. Складност духа и тијела, значила је и усклађеност човјека и простора, односно његовог хабитата. Изузетна пажња посвећивана је адаптацији на природне услове (климу, висину и нагиб рељефа, мочварне предјеле). Говорећи о људском здрављу Хипократ, отац грчке медицине у дјелу „О земљи, води и ваздуху“ напомиње значај природних услова и здравог начина живота, о чему се води рачуна у античким градовима. Бројни прописи регулисали су разне аспекте уређења простора, комуналне хигијене и зелених засада. Посебна пажња посвећивана је јавном простору. Логично је да су постојале разлике у просторној структури појединих градова условљене њиховим географским положајем, који је у вези са основном функцијом града, најчешће војном или трговачком.

Учествовање слободних грађана у јавном животу значило је преузимање одговорности за судбину полиса. Као што се тежило остваривању права грађанина појединца, тако ни појединац није могао угрожавати колективитет. Трг је био јавни простор на којем се одвијале скупштине – герузије и доносиле одлуке на основу већине, дакле, колективне воље. Успостављене тираније појединих владара, релативно су кратко трајале и замјењиване демократским системима управљања. Да би се градом ефикасно и правично управљало и били изабрани најбољи управљачи, у условима комуникације тадашњег времена, град није могао бити велик, те се посматрано из угла припадности функционалној и демократичној заједници, није могао демографски увећавати до великог броја становника, који би били отуђени у мноштву (Аристотел, 1988).

Величина града била је ограничена и расположивим простором и могућности производње хране, односно аграрним површинама. Дакле, отворено је питање величине града. Непосредна веза града и аграрног

окружења гарантовала је стабилност у снадбјевању храном и у мирнодопским и у ратним приликама. Посматрано из угла тадашње политичко-територијалне организације, мала насеља нису могла појединачно достићи високи привредни развој, али кроз трговачке, поморске и војне савезе грчки полиси су владали трговином у широком простору Медитерана и чинили прву трговачку „корпорацију“ у историји на челу с Атином. Дакле, колонизација Грка ширила се дуж обала Медитерана; од Мале Азије на истоку и Црноморске обале, до сјеверне Африке, југа Италије и Сицилије до обалног појаса Пиринејског полуострва на западу (Bury, Meiggs, 1975). Колонизацијом је рјешаван проблем пренасељености, производње хране и успостављана основа ширењу мреже трговачких пунктова.

Мрежа трговачко-поморских градова великог просторног обухвата послије грчког периода, развила се тек у касном средњем вијеку на сјеверу Европе, тзв. ханзеатски градови. Пренесен у савремене услове живота, модел мањих градова с ограниченим аграрним окружењем, функционално орјентисаних и интегрисаних у један насеобински и привредни систем доприносио би успостављању привредне и просторне кохезије. Идеју умножавања градова с аграним окружењем кроз модел вртног града разрадио је крајем 19. вијека Е. Хауард.

Период хеленизма представља наставак развоја античког града од политичког обједињавања грчких полиса до пада под римску власт у 2. вијеку пр.н.е. Покушај политичког обједињавања тада познатог свијета с Грчком у средишту, мијешање културних утицаја и народа у вријеме Александра Македонског, могао би се назвати првим покушајем глобализације свијета. У хеленистичком периоду подигнут је велики број нових градова, само у доба Александра 70 нових градова. Посебно се истиче Александрија у сјеверној Африци, културно средиште хеленистичког свијета. Хеленистичке градове карактерише правилан план, ортогонална шема улица које се сијеку под правим углом, односно правоугаоних блокова, назван милетски тип по граду Милету (прилог 7). Овај геометријски план града потиче. из Мале Азије и носи још и име Хиподамус, по грчком архитекти који је у 5. вијеку пр.н.е. преуредио Милет, и опште је примјењен у доба хеленизма. Указује на планski приступ организацији просторне структуре и омогућава

једноставну и рационалну расподјелу земљишта. Из тог разлога геометријски план града опште је прихваћен у свим наредним периодима: у Риму, европским градовима до модерног доба, европским колонизацијама у Латинској Америци и Англоамерици, дакле, 2500 година примјене. Улице су широке да би могле прихватити саобраћај људи и роба, кретање војске. Грађевине су монументалне (храмови, јавне зграде, колонаде), те град одражава привредну моћ, техничку вјештину, умјетност и естетику. Начин управљања градом се промијенио. Централизација управе се осјећа и на локалном нивоу, те градовима управља војска, администрација и професионални управљачи (Mamford, 2006).

Конфигурација терена максимално се користи за смјешај одређених функција чији објекти имају специфичне локацијске захтјеве (храм, позоришта), те су урбане структуре и морфофизиономске карактеристике простора усклађене (прилог 7).

Прилог 7. План града Милета

Извор: на основу. http://www.palace-malia.de/pics/grundriss_antike_stadt.jpg

3.3. Римски градови

Урбану цивилизацију Грчке средином 2.вијека пр.н.е. преузела је римска цивилизација. Њен успон почиње на Апенинском полуострву у 7. вијеку пр.н.е. До почетка нове ере успоставила је контролу на простору цијелог Медитерана и Европе до Британије, Рајне и Дунава (Машкин, 1947). Поједини градови наставили су континуитет развоја, док су други стагнирали овисно о положају и улози у Римској држави. За разлику од Александра Македонског, Римљани су успјели до средине 5. вијека одржавати контролу над срцем тада познатог свијета. Велику државу, која је обухватала дијелове три континета са средиштем у појасу Медитерана, организовали су у провинције. Ради успостављања ефикасне политичке и војне управе над освојеним подручјима успостављена је мрежа градова управних и војних функција. Мрежом копнених саобраћајница, чије се укупна дужина процјењује на преко 100 000 km (по неким ауторима највећи градитељски подухват у историји), успоставља се комуникација унутар мреже насеља и омогућава сливање ресурса у Рим (прилог 8). Изрека да „сви путеви воде у Рим“ произашла је из просторно-функционалне организације државе и њене ефикасне саобраћајне повезаности. Саобраћајнице су трасиране долинама ријека, слиједећи најповољније рељефне предиспозиције, па и данас истим правцима пролазе модерне саобраћајнице концентришући становништво и насеља, од којих нека потичу из римског периода. Поједини европски велики градови имају основу из старог Рима: (Лондон, Париз..), као и градови на простору бивше Југославије (Пула, Сплит, Љубљана, Сисак, Осијек, Бања Лука, Градишка, Сремска Митровица, Ниш, Скопље...). Мрежа урбаних насеља чини систем у којем је успостављена хијерахија управних средишта (municipius), војних каструма (castrum) подијељених на средишта морске и ријечне флоте и војне логоре. Цивилна насеља (civitas) имала су развијене производне и трговачке функције. Дакле, римски градови разликују се по основној функцији и укупном значају који имају у мрежи насеља римске империје, што утиче на укупну просторну организацију и урбане структуре. Мрежа градова римског периода представља прву у историји успостављњену мрежу насеља у широком простору, Медитерана на три континента и њиховој унутрашњости. На наведеном простору развио се хијерархијски и

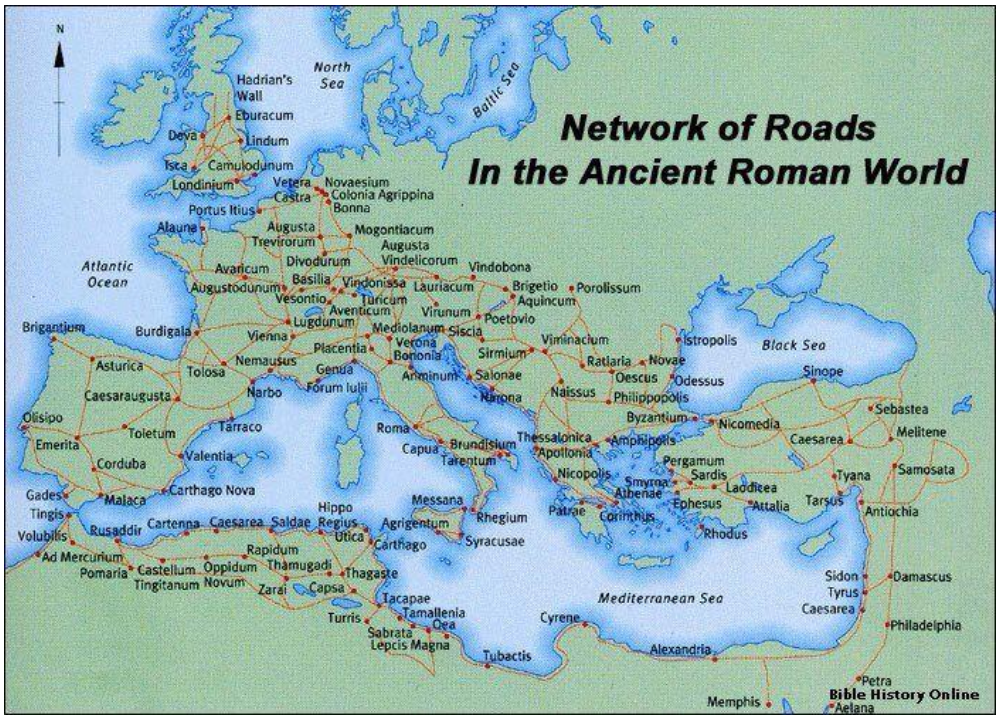
функционално диференциран систем у којем су поједина насеља имала јасно одређену улогу у функционисању до тада највеће државе свијета (прилог 8). Иако је римски град углавном пратио милетски план, дио градова има основу из ранијих периода, па су римски градови изван европског континтинента морфофизиономски и културолошки хетерогени. Процјењује се да је у гарницама римске државе у 5. вијеку наше ере било преко 5 600 градова (ibid).

У урбанистичком смислу римски градови су почињали зидом, правилне су ортогоналне мреже која се лако успоставља у простору. Градови имају облик четвероугла који под правим углом пресјецају двије основне улице (cardo: сјевер - југ и decumanus: исток - запад) и дијеле град на четири једнака дијела, те се у средишту града укрштају у пространи трг – форум. Трг је средиште одвијања јавног живота: вјерског, духовног, политичког и управног, те га окружују зграде јавних институција, међу којима храмови заузимају истакнуто мјесто. Дакле, форум је обједињена грчка акропола и агора (Vresk, 1984).

Улице су широке да се њима може кретати велики број људи, првенствено главном улицом којом се кретала и војска у вријеме тријумфа. Ослоњени на градитељско искуство Етрураца и Грка, Римљани су подигли монументалне грађевине. Они су најбољи инжењери европске историје и то потврђују рјешењима изградње римских водовода, аквадукта, терми, арена, палата, лука, војних фортификација. Посебну пажњу заслужује систем водоснадбјевања савладавањем разлика у надморској висини, као и кориштење топлих извора воде за потребе купатила и загријавања кућа. Функционални садржаји окупљени око римског купалишта показују висок степен организације у уређењу простора и пружања услуга становништву.

Римљани су посвећивали много пажње изградњи објеката јавне намјене. У доба и послије цара Августа изградња и уређење Рима и других градова улази у „златно доба“. Систем водоснабдјевања којим је свим грађанима обезбјеђена текућа вода и приступ јавним купатилима омогућио је одржавање хигијене градова и угоднији живот становништву. Јавна купатила, терме окруживало је више других услуга и простора за одмор: сале за гимнастику, библиотеке, вртови.

Прилог 8. Мрежа римских градова



Извор:https://i.pinimg.com/originals/d0/7f/68/d07f68ed4b0c02bdb5c357b7e64db176.jpg

Водоснабдјевање у граду Риму имало је три одвојена система за различите кориснике воде: за јавне установе и купатила, куће богатих патриција и трећи систем за јавне фонтане доступне свим становницима (Машкин, 1947). Не улазећи у разлоге толике посвећености обезбјеђивању становништва водом (заштита од пожара, очување мира међу сиромашним слојевима, спречавање болести), чињеница је да су постојали стандарди у водоснабдјевању који су обезбјеђивали квалитетнији живот свим социјалним слојевима (пр. Рим, Помпеји, Херкуланум,...).

Међу најмонументалније објекте римске архитектуре убрајају се и борилишта - арене. Најимпозантнија арена је Колосеум у Риму. Ови објекти јавне намјене, римски стадиони, израђени су и сачувани у више градова широм римске државе (пр. Арена у Пули). Њихова основа финкција је била спортско надметање и забављање становништва

(утрке борних кола, ...), најчешће сурова забава (борбе гладијатора) што одражава војнички дух Рима, који је далеко од сличности с грчком животном филозофијом. Док Атину симболизује Апропољ (светилиште), симбол Рима је Колосеум (борилиште). У просторној организацији градова простор за јавне потребе је заузимао око 20% површине града, стамбена функција до 50%, а остало слободни простор, зелене површине и друге намјене. Комуналне службе су имале важну улогу у одржавању града и спровођењу комуналних прописа. Вјештина уређења града видљивија је у богатијим четвримa и вилама богатог слоја становништва. Историја увијек памти најмонументалније објекте као израз богатства, достигнуте градитељске вјештине и умјетничког израза, али као и сви историјски периоди у развоју града и римски градови су имали богатије и сиромашније градске стамбене четврти. Обзиром на велики број становника Рима за стамбене потребе сиромашнијег становништва изграђивани су стамбене зграде и блокови тзв. инсуле висине 4-10 спратова. О вјештини архитектуре тог времена свједочи обимно дјело римског архитекте Виртувија (1. вијек пр.н.е.) „О архитектури“ из којег се, између осталог, види добро познавање фактора природне средине, избора локације, снадбјевања становништва и уопште планског приступа изградњи градова. Изградња и висина објеката омогућавале су концентрацију становништва, те се по неким изворима процјењује, да је на врхунцу развоја Рим достигао готово милион становника. Римске градове карактерише оштро одвајање од околног простора, односно нису имали своје производно подручје, па је добра повезаност морем и копненим правцима омогућавала константно снабдјевање урбаних насеља.

Рим је заузимао централно мјесто у систему насеља и развијао се на основама сталног прилива прихода из освојених провинција. Прошао је више фаза развоја од 7. вијека пр. н. е. до 5. вијека нове ере, кад провалом варварских народа у доба великих сеоба пропада Западно Римско царство. Док су се грчки градови издржавали на основу прихода из властите привреде, Рим је примјер тиранополиса који живи од привреде других покорених градова и области, па припада примјерима паразитског колонијалног начина постојања. Слабљењем политичке и војне моћи, опадао је прилив прихода, што је ослабило и град Рим и Римско царство, а тиме и мрежу урбаних насеља.

* * *

Антички период развоја градова обувата око 3 500 година урбане цивилизације, која је савременој историји парцијално позната. Несумњиво, просторна дисперзија урбаних средишта старог вијека и степен урбаног уређења говоре о високо достигнутом привредном, културном и политичком развоју простора чија су средишта представљали. Градови су били ноциоци цивилизације свог времена. Разарање појединих градова означава цивилизацијске прекретнице у развоју појединих народа и њихових култура, а често и укупну промјену идентитета простора, уколико је становништво расељено или простор за дужи период изложен страним утицајима под којима се успоставља нова мрежа урбаних насеља и други урбани идентитет. Такве историјске прекретнице представља перзијско разарање Вавилона, римско разарање Јерусалима, Сиракузе и Картаге, а у каснијом историјским раздобљима, монголско разарање Багдада и Турско освајање Константинополиса. Шпанским и португалским освајањима на тлу Средње и Јужне Америке срушени су градова Астека, Маја и Инка са којима су нестале високе аутотхоне цивилизације. Укупна просторна организација и културни идентитет освојених простора промијењени су у процесу европских колонизација.

3.4. Градови између античког периода и савременог доба

Пад Западног Римског Царства 476. г.н.е. био је истовремено завршетак једне велике историјске епохе: робовласничког друштва и римске цивилизације која ће се вјековима касније парцијално обнављати на простору западне Европе. Насљедник Римског царства, његов источни дио Византија, цијели миленијум је опстала пред продорима других народа и била носилац европске цивилизације (хришћанска православна Европа утемељена на грчкој култури, источном хришћанству и римском праву). Њен главни град Константинополис (Цариград) имао је улогу, не само политичког и привредног средишта, већ носиоца источноевропске цивилизације. Највећа, до тада историји позната сеоба народа, одвијала се етапно од 4. до краја 7. вијека: Хуни, Авари, Германи и Словени, мијењајући

политичку карту познатог свијета, насеобинске прилике, начин привређивања и културу. Провале народа с истока и сјевера одвијале су се углавном у физичкогеографском смислу најпогоднијим правцима, којима су водиле римске цесте с развијеном мрежом урбаних насеља, од којих је већина у сеобама порушена. Урбана цивилизација доживјела је слом у већем дијелу тада насељене Европе. Од краја 5. до краја 9. вијека у Европи, у простору бившег Римског царства, изузимајући простор данашње Грчке, настају нове, углавном политички нестабилне државе, што се негативно одражавало на привредни и културни, те посредно и на урбани развој. Политичка дезинтеграција простора утицала је на привредну дезинтеграцију, првенствено трговину, која је уз административну функцију основна функција тадашњих градова и основни покретач урбаног развоја. Градови раног средњег вијека су мали, на топографски повишеном терену због политички нестабилних прилика, имају административне и војне функције, те су одвојени одбрамбеним зидовима од свог окружења због чега је њихов демографски и просторни развој био ограничен. Сталешки организовано средњовјековно феудално друштво утицало је да се градови развијају као компромис политичке, војне и црквене олигархије. Због тога се поједини градови развијају као бургови – утврде. Једни су под заштитом владара, други феудалаца, а неки настају уз манастире. Средњовјековни град је углавном просторно и демографски мален и оквирен одбрамбеним зидом и тек највећи достижу до 40 000 становника (Povijest svijeta, 1971).

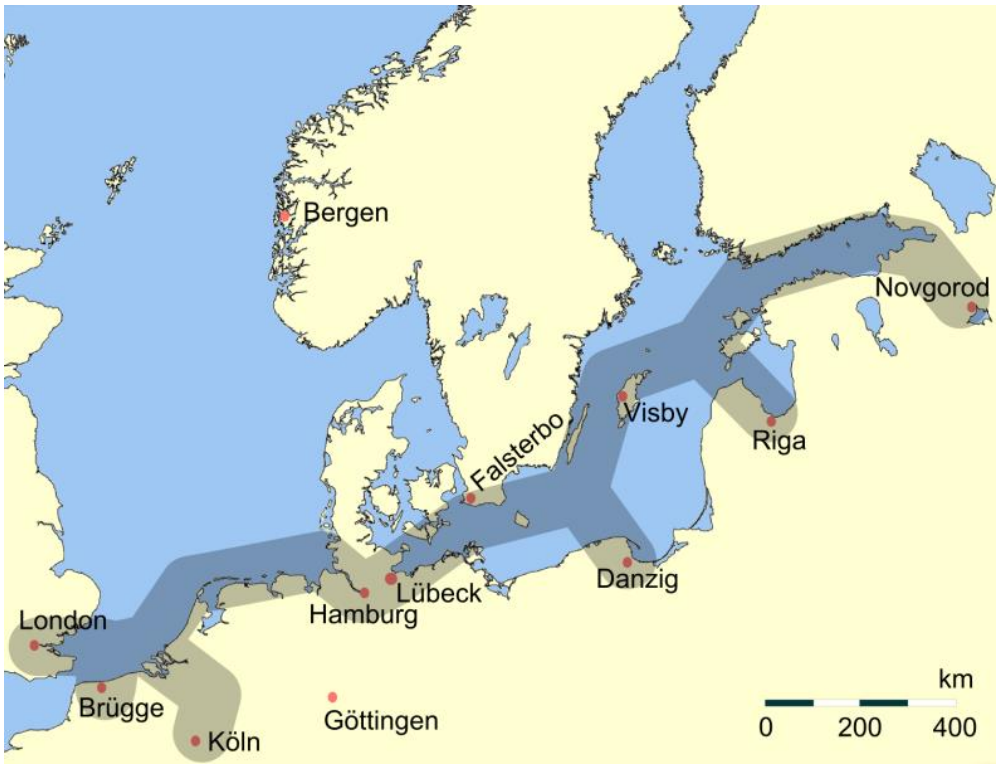
У периоду од краја 5. до краја 15. вијека урбана цивилизација се развија споро, у политички нестабилним приликама малих феудалних држава у традиционалним аграрним друштвима. Бржи развој градови ће доживјети у политички стабилнијим условима, јачањем појединих држава и успоставом трговачке и робоновчане привреде. Уједињење арапских племена и освајачки походи у процесу ширења исламизације и **формирање калифата** од 7. до 9. вијека имало је пресудну улогу на развој градова у простору југозападне Азије, сјеверне Африке и Пиринејског полуострва. Ширењем арапске културе у оквиру политички обједињеног исламског империја развили су се велики градови арапске културе: Багдад, Дамаск и Каиро, а падом Византије под Турску од 15. вијека Цариград, који се убрајају у највеће градове

тадашњег свијета (Vresk, 1984). Ови градови развијају се на основу занатства и трговине на простору грчке и римске колонизације. Исламски градови или градови Оријента имају централно мјесто у друштву, средишта су политичког, социјалног, вјерског и културног живота и за разлику од својих европских савременика, исламски градови нису се морали борити за политичку самосталност. Посебно су се урбаним утицајем, уређењем и архитектуром издвајала средишта калифата. Град Багдад био је средиште науке и културе раног средњег вијека све до разарања од стране Монгола и један од најзначајнијих средишта културе, умјетности и науке у историји. Процјењује се да је у вријеме јединствене арапске државе имао око 700 000 становника. Значајни градови арапске цивилизације тог доба били су Мека, Александрија, Каиро, Самара, Фез, Рабат, Кордоба. Постепено са обала Средоземља мрежа градова се шири у унутрашњост и прати каравански трговачке путеве и правце ширења државе у којима се оснивају нови градови управних функција (Hitti, 1964). Трагови у морфофизиономији појединих градова указују на раније историјске периоде и културе које су се у њима развијале. Утицај Арапа (Мавара) на урбану културу у Европи је видљив у шпанским градовима (Кордоба, Мерида, Севиља, Толедо, Барселона, Зрагоса), а посредно преко шпанске колонизације кроз архитектуру пренесен је на тло Латинске Америке.

Бржу динамику развоја имали су градови на обалама Медитерана. Из области Медитерана урбана цивилизација, на основама римске културе, ширила се према средњој и западној Европи, затим источној и према сјеверу континента. Развој занатства и трговине у периоду ренесансе омогућио је развој градова у Италији, Белгији и Холандији. Уситњена политичка карта тадашње Европе и честе промјене државних граница ограничавајући су фактор развоју већих центара политичке моћи, а истовремено и препрека развоју трговине, главне привредне покретачке снаге града. У западној и јужној Европи градови су се дуго аутономно развијали у односу на државе у којима су настали и водили властите економске политике. У таквим условима стварају се **трговачки савези градова у** Италији, Француској, Њемачкој и Фландрији који се развијају изван државне организације. У пероду од 13. до средине 17. вијека градови на простору обале Сјеверног мора и Балтика удружују се у трговачке ханзе да би заштитили своје интересе, тзв. Ханзеатски

градови (прилог 9). Овај одбрамбено-трговачки савез је окупљао око 130 градова, углавном њемачких, али и других градова међу којима су Лубек, Хамбург, Рига, Келн, Бриж, Лондон и други, од Фландрије до Талина, Новгорода и Ростока на истоку (The Times Atlas of The World History, 1984,1986). Ханза је утицала и на њемачку колонизацију преко Лабе према истоку и оснивање нових градова (Рига, Талин...).

Прилог 9. Мрежа градова трговачке ханзе – Ханзеатска лига



Извор: https://bs.wikipedia.org/wiki/Hanza

Дакле, трговина је била важан фактор развоја и спојница у просторно-функционалном повезивању градова. Путевима трговине ширили су се и културни утицаји. Утицај ханзе је почео опадати открићем Америке и јачањем прекоокеанске трговине, као и јачањем држава у окружењу. У развоју трговачких градова југа Европе најзначајнију улогу имали су Фиренца, Венеција и Ђенова. Град Фиренца у вријеме породице Медичи (13-18. вијек), контролише финансије и склапа трговачке савезе с градовима у широком региону Италије, дијела средње и западне

Европе. Појава слободних градова - независних република и кнежевина, углавном утемељених на трговини и оснажених у периоду ренесансе, означава прекретницу у развоју европских градова. Акумулација новца из поморства и трговине и враћање античким узорима, позитивно је утицала на урбани развој, просторно уређење и развој културе. У плану града јавља се концентрично-радијални план града, као и тежње и идеје о идеалном граду (Шећеров, 2012).

Два су историјска догађаја пресудно утицала на развој градова Европе: турска освајања и откриће Америке. ***Турским освајањима*** порушени су многи средњовјековни градови. У стогодишњој опсади Константинопоља број становника је опао са 450 000 на 60 000 становника у тренутку пада под Турску 1453. године. Промијењен је културни идентитет града и његова улога у ширем региону Средоземног и Егејског мора, односно југоистока Европе, Мале Азије и Египта. Средиште Византије и источног хришћанства (православља), први бедем одбране хришћанског свијета, постаје носилац продора турских освајања, ширења ислама и политичко средиште Турског царства. Политичке промјене на контакту Европе и Азије негативно су се одразиле на развој привреде: трговине и поморства, те градови на истоку Медитерана стагнирају. Турским продором на Балкан порушен је већи број градова у унутрашњости, углавном утврда са цивилним подграђима. Турска успоставља мања и већа урбана насеља, углавном у долинама ријека којима воде трговачки путеви од истока, односно Цариграда – тур.Истанбула (Константинопољ) према западу. Дакле, мрежа путева и насеља у простору Балкана, која је у римском периоду водила од југа према сјеверу, преорјенисана је на правац исток – запад.

Турски освајачки походи били су разлог оснивања већег броја утврђених насеља, чија је основна функција била заустављање турског продора дубље у европско копно. Ова насеља су уз војне развијала занатске и трговачке функције, посебно у периодима мира. Чине ланац насеља дуж ријека Уне, Саве и Дунава све до Црног мора, а затим уз Дон и Волгу на простору Царске Русије (данашње источне Украјине, југа Русије и уз обале Крима), у простору дужине више хиљада километара (Апанович, 2012). На простору Балкана у појасу разграничења Турског царства и Хабзбуршке монархије, настали су

тзв. двојни градови, односно војне утврде на супротним обалама ријека. Формирањем Војне Крајине у Хабзбуршкој монархији почеле су велике просторне интервенције којима је створен нови културни пејсаж са насеобинском сруктуром и привредним активностима у функцији одбране (Pavičić, 1953). Историјски перзистентна дупла насеља, често истог имена (Костајница. Дубица, Градишка, Брод, Зворник,...) настала су и развијана као супарници и конкуренти. У актуелним геополитичким и економским приликама представљају основу успостављања трансграничне сарадње.

Обзиром да је Турска до почетка 20. вијека задржала феудалне односе, њени градови су касно ушли у фазу индустријализације и модерне урбанизације, што је виљиво у функционалном развоју, просторној организацији и урбаној морфофизиономији. У систему насеља издвајала су се средишта управних области (пашалука и санџака). Градови на значајнијим геостратешким позицијама развијали су војне функције, те се у њиховој структури обавезно јављају утврде. Градови оријента су затвореног типа, одвојених зона јавног и породичног живота и вјерско-етничке просторне сегрегације. Градови који посредују у трговини, између Турске и хришћанске Европе, те између приморја и унутрашњости имају већи број становника за тадашње урбане прилике, а њихова привреда огледа се у развоју урбане морфофизиономије. Међу трговачко-поморским градовима Европе тог времена треба посебно издвојити Ђенову, Венецију и Дубровник.

Откриће, освајање и колонизација Америке представља прекретницу у развоју насеобинских прилика у Европи и земљама тзв. Новог свијета. Динамичне прекоокеанске миграције омогућиле су Европи рјешавање проблема руралне пренасељености, црпљење природних ресурса из новог свијета, динамичнији развој занатства и трговине, што је утицало на развој лучких градова на обалама Атлантског океана и Сјеверног мора, те слабљење привредне основе градова Медитерана. Разарање градова старосједилаца и других елемената културе на простору Латинске Америке, онемогућава увид у карактер урбаног развоја и укупна достигнућа цивилизације Астека (Мексичка висораван), Маја (Јукатан) и Инка (Анде). Описи и реконструкција града Теночтитлана, политичког и културног средишта

Астека, на чијим темељима се развио савремени Сидуад Мехико, представља „острво на води“ с великом сличности неким старим градовима Индокине и митској Атлантиди. Његов просторни концепт добар је примјер просторног уређењу градовима насталим на делтастим ушћима. Вјештачко „Острво палма“ у Уједињеним Арапским Емиратима има више сличности с астечким узором, уважавајући разлике у историјском контексту, технолошком развоју и функцијама. Град Куско, политичко и културно средиште цивилизације Инка сматра се најразвијенијом урбаном цивилизацијом предколонијалне Америке.

Политичким и економским јачањем појединих европских држава, као посљедицом националног обједињавања и колонијалних освајања, успостављањем централизованих монархија, посебно у вријеме просвјећеног апсолутизма, јачају престони градови (Беч, Санкт Петербург, Париз, Лондон). До почетка индустријализације, крајем 18. и поч. 19. вијека, кад почиње динамичан процес урбанизације, најзначајнији фактори урбаног развоја биле су управне, војне и трговачке функције. У успостављању мреже насеља пресудну улогу је имала трговина. Уз обале мора, на пловним ријекама, првенствено ушћима, настали су велики градови (Александрија, Марсеј, Хамбург, Амстердам, Лондон и други). На новооткривеним континентима бржи урбани развој имале су луке, улазна врата континента: Рио де Јенеиро у Јужној Америци, Њујорк, Бостон, Њу Орлеанс, Лос Анђелес и Сан Франциско, те градови уз обалу Великих језера у Англоамерици. Оснивање и развој градова одвијао се дуж обалне линије, а у унутрашњости пратио правце и динамику насељавања. Преко сјеверноамеричког континента мрежа насеља је имала линеарни карактер ширења повезујући освојено и колонизовано пространство у правцу исток-запад. Изградњом трансамеричке жељезнице, ничу нови градови пратећи њен правац. Слично Европи и у Англоамерици настајала су насеља војних функција дуж тзв. фронтијера. Њихова функција била је одбрана освојеног и насељеног простора и полазних станица у даљњем потискивању старосједилачких племена према западу. Ова насеља се нису развила у значајније урбане центре. Хетерогеност урбаних идентитета америчких градова настала је у процесу досељавања и мијешања различитих народа и култура.

4. ГРАДОВИ ИНДУСТРИЈСКОГ ДОБА У ТЕОРИЈИ И ПРАКСИ УРБАНОГ РАЗВОЈА

4. 1. Почетак индустријске урбанизације

Развој индустрије промијенио је не само лице града, тзв. **индустријска урбанизација**, већ и лице цијеле планете. Потребе за изворима енергије и раличитим сировинама мијењају перцепцију простора и вредновање појединих географских средина. Теорија географског детерминизама, по којој природа одређује развојне могућности, одступа пред прагматизмом новог технолошког доба које изналази нове облике вредновања и експолатације георосторних ресурса и организације простора у којима пресудну улогу има технолошки развој и иновативност људског рада. Развој саобраћаја учинио је доступним својевремено изоловане просторне цјелине и интегрисао их у савремене развојне токове, а промјена друштвених односа омогућила слободно кретање радне снаге. Аграрно друштво губи традиционална обиљежја пред динамичним научно-технолошким, социоекономским и културним развојем. Град постаје ноцилац напредних технолошких, привредних, културних и политичких идеја. Истовремено град је покретач и конзумет велике потрошње, механизам у сталном нарастању чија се економија „храни“ ресурсима региона који га окружује, простора националних држава или туђих територија које се различитим политичким и економским начинима подчињавају развијеним државама.

Развој урбане привреде, првенствено индустрије, иницирао је и демографски развој града. До 18. вијека углавном демографски мали, градови су представљали локална и регионална средишта. Трговачки градови који су учестовали у међународној размјени роба имају шири регионални значај. Само је мањи број држава, моћних политичких, војних и економских империја развио велике градове као центре глобалне моћи тог времена (пр. Беч, Лондон). Претпоставља се да је први милионски град у историји био Пекинг крајем 18. вијека. Градови у Европи развијали су се споро. Њихова економска моћ заснива се на трговини и приходима из освојених земаља. Велики градови Шпаније и Португала црпе ресурсе Латинске Америке. Градови западне и средње

Европе развијају се у нестабилним политичким приликама честих ратова и политичке разједињености. Њиховом политичком и економском јачању потребно је уједињење, којим се стварају предуслови за освајања колонија, као извора ресурса за националне економије, успостављање већег тржишта, одбрану интереса и успостављање политичког, економског и војног монопола. Крајем 19. вијека Велика Британија посједује већину колонија и на врхунцу је развоја своје колонијалне империје, тзв. „викторијанско доба," које је уједно и „златно доба" развоја Лондона. Слично Риму у старом вијеку и Лондон је продукт паразитске привреде. Иако има развијену индустрију, поморство и трговину, ове дјелатности се заснивају на експлоатацији њених колонија. Дакле, процеси националног уједињења, технолошког развоја, колонијалних освајања, привредног и урбаног развоја су синхронизовани и међусобно условљени.

Друштвени односи претстављају један од фактора динамике урбаног развоја. Брз развој градова у 19. вијеку често се назива „урбаном експлозијом" (Vresk, 2002). Развој градова подстакнут је друштвено-економским промјенама које су покренуле буржоаске револуције. Буржоаске револуције претстављају друштвену, а индустријализација економску основу урбане експлозије (ibid). Повећање индустријске производње условљено је технолошким развојем и расположивом радном снагом која је долазила са села. Укидање феудалних односа омогућило је кретање радне снаге и формирање слободног тржишта. Дефеудализација европског друштва углавном је завршена реформама након револуције 1848. године. Успостављене су различите праксе у власништву над земљом, праву куповине земљишта и праву насљеђивања. Уз природни прираштај, закони о насљеђивању пресудно су утицали на величину посједа, аграрну пренасељеност и миграције становништва из руралних подручја према градовима, као и покретање прекоокеанских миграција. У 19. вијеку Европа је исељенички континент што „успорава" демографску динамику њеног урбаног развоја, али интензивира развој градова у Сјеверној и Јужној Америци, који су политички, економски и културно повезани са земљама европске емиграције. На степену економског развоја тог времена исељавање становништва из Европе је утицало на смањивање социоекономских проблема аграрне пренасељености и градова у

почетној фази урбанизације, чији је демографски раст бржи од функционалног развоја. Либерализација тржишта, инвестирања и различитих трансакција некретнинама, те развој различитих врста пословања даје појединцу могућности увећавања капитала, што подстиче производњу, стварање тржишта и развој урбане привреде. Формира се слободно тржиште радне снаге која је бројнија од радних мјеста, што је слабило положај новог друштвеног слоја - радништва, доводило до незапослености, те утицало на формирање радничких сиротињских четврти и покретало миграције на ширем простору, како Европе, тако и Англоамерике.

4.2. Први концепти урбаног развоја

Почетком 19. вијека Лондон је први европски милионски град, а затим Париз средином 19. вијека. Иако су наведени градови политичке и културне престолнице својих земаља, истовремено су и снажни индустријски центри. Брз демографски развој првих индустријских средишта покренуо је бројне проблеме. Демографски раст је надилазио привредни развој. Мале наднице и тешки услови рада на ниском степену технолошког развоја доприносили су сиромаштву, а недостатак стамбеног фонда неусловним условима живота. Уз фабрике настају радничка насеља барака и малих збијених кућа јер се рационализује простором. У појединим градовима станови радника представљају неусловне радничке касарне (примјер њемачких градова и тзв. берлинских соба). Посматрано из угла садашњег времена, ова насеља представљају зачетак радничких сламова. Непланski спонтани развој, неразвијеност инфраструктуре и велика загађеност животне средине у условима кориштења угља, као основног енергента, чинили су град из периода прве индустријске револуције, социјално сиромашним, урбанистички неуређеним и еколошки ризичним. Бројни просторни конфликти неусклађеног просторног размјештаја различитих функција настали су као посљедица либерализације у располагању градским земљиштем и слободног инвестирања у покретање нових производних погона капиталистичког друштва у развоју. Непосредна близина мјеста рада (производње) и становања условљена је слабом развијености

саобраћаја. Истовремено јавили су се проблеми снабдјевања града храном и другим потребама у условим сталног демографског раста и слабо развијеног копненог саобраћаја. Из наведених разлога највећу динамику индустријског, тиме и урбаног развоја, имају лучки градови, због могућности транспорта сировина и роба.

Константно нарастајући град у условима недовољно изграђене саобраћајне инфраструктуре, како унутаргрaдске тако и саобраћајне повезаности с окружењем, узроковао је појаву првих теоријских модела односа град – околина, односно град - аграрно окружење.

Први модел просторног развоја који третира однос град – околина је **Тиненов модел** тзв. изоловане државе (Thünen) настао 30-их година 19. вијека у Њемачкој. Представља замишљени модел просторне организације града и његовог окружења довољног за самостално функционисање и снабдјевање становништва храном. Водећи се процјенама о потребним површинама за поједине активности, времену и цијени транспорта, те структури пољопривредних производа, Тинен је аграрно окружење града подијелио у неколико прстенова различите намјене (Степић, Јаћимовић, 2006). Његов модел временом је доживио различите модификације и примјену у просторној и урбаној економији. Ово је први научни рад који је актуелизирао проблем односа града и окружења који добија на актуелности, те постаје предмет бројних научних расправа из географије, економије, урбанизма, као и дргих наука с апеката посторно-функционалне организације, локационих фактора и економских трошкова, односно висине ренте и цијене транспортних трошкова.

Убрзан демографски развој градова у 19. вијеку нису пратили и други аспекти урбаног развоја. До краја 19. вијека половина становника Енглеске живи у градовима, а Лондон се у периоду од сто година повећао пет пута. Криза радних мјеста, стамбеног простора, неразвијеност инфраструктуре и стање животне средине града отворили су бројна питања његовог уређења и будућих праваца развоја. У условима динамичног непланског и урбаног развоја јавила се **идеја Е. Хауарда о вртном граду**, као потенцијалном одговору на проблеме нарастајућих урбаних агломерација и урбаног сиромаштва. (Ebenezer Howard, 1898). Обзиром да је живио у вијеку утопистичких идеја о

идеалном друштву и Хауард је, полазећи од идеја социјалиста утописта и Кропоткина, заступао став да се на приватном земљишту не може развити град удобан за живот свих становника. Земљиште мора бити државно или општинско да би се њим рационално управљало и локална заједница сносила одговорност (Mirkov, 2007). Предложио је вртни модел града у чијем је средишту велики парк који окружују функције јавне намјене: (управа, позориште, библиотека, болница,...), појас зелених површина одваја стамбени појас, а слиједећи појас зеленила производне погоне. Око вањског прстена града налази се простор индивидуалног становања с површинама које представљају пољопривредни простор. Настањује га становништво које не може платити цијену урбаног становања. Производни погони лоцирани су у близини, те омогућују радна мјеста становништву окружења (прилог 10).

Прилог 10 – Хауардов модел вртног града

Извор: http://bif.rs/2016/12/vrtni-grad-ni-selo-ni-grad-selo-grad/

Идеална величина града пројектована је за 30 000 становника на површини промјера 22 km која је подијељена у 6 намјенских зона (Howard, 1965). Овакав модел омогућаво је становништву све

предности живота у граду (радна мјеста, услуге), али и погодности села (храну, чист ваздух, природно окужење). Дефинисаним пољопривредним површинама за потребе становништва, модел вртног града подсјећа на градове старе Јудеје који су имали прописану величину аграрног појаса, као и на грчке полисе с аграрним окружењем, а коначно и на Тиненов модел изоловане државе. У наведеним примјерима полазне идеје и циљ су исти – снабдјети становништво града храном и створити самодовољну јединствену урбано - руралну функционалну средину, док се поједини сегменти развоја разликују, што је и логично обзиром на развојне процесе и степен укупног друштвеног развоја у датом времену.

Хауардов вртни град (Garden City) је регионални град. Пречник једног вртног града је 1km^2 компактног простора који обухваћа становање, рад и услуге, односно град је самодовољан свом становништву за све основне животне потребе и није овисан о саобраћају, већ представља град пјешака. По Хауарду, кад град достигне максималну величину, становници формирају нови град (слично као и у грчком полису). Дакле градови се не проширују, већ умножавају (Јовановић, 2005). Становници користе предности нижих цијена земљишта и мањих трошкова живота изван града и услуга у граду. Модел представља уравнотежену организацију села и града с контролом њиховог раста. Више вртних градова организовало би се око централног вртног града творећи агломерацију централног града од око 250 000 становника међусобно повезаних жељезницом. У њиховом сусједству на одређеној удаљености настајала би слична агломерација новог централног (друштвеног, регионалног) града. Зелени појасеви око градова не дозвољавају њихово просторно спајање, те у случају Хауардовог модела вртног града није могуће стварање мегалополиса. У вријеме почетне фазе индустријализације и урбанизације, кад је Хауардов модел могао унаприједити просторну организацију и утицати на правце урбаног развоја, био је мало познат. У каснијем периоду доживио је више различитих интерпретација или је послужио за развој нових идеја у промијењеним урбаним условима, међу којима су сателитски градови, концепт нових градова послије Другог свјетског рата у Великој Британији и други. Занимљиво је да је био прихваћен и у концепцији урбаниста у Русији и у САД-у у вријеме велике економске кризе, иако

су друштвени системи различити. Вртни град је требао бити самосталан економски, културно и политички, а у пракси кроз сателитска насеља, због неразвијања других функција, постао је спаваоница (Mirkov, 2007). Концепт вртног града је једна варијанта одрживог града (Pušić, 2001).

Хауардов модел врног града је вјероватно највише кориштени и модификовани модел који дуже од једног вијека инспирише теоретичаре и практичаре урбаног планирања, те његовог аутора многи сматрају зачетником модерног урбанизма. Посебно се истиче значај јединства равнотеже и цјеловитости у репродукцији регионалног града (Šimunović, 1996). Дислокација прерађивачких индустрија у рурално окружење постала је актуелна 80-их година 20. вијека, дакле око 80 година послије Хауарда у концепцијама руралног развоја Европске уније, као покушај смањивања социоекономских развојних диспаритета села и града и подстицања просторне кохезије (Територијална агенда, 2007). Хауардов модел настао је као одговор развојним проблемима града краја 19. вијека и потребе за хуманијим условима урбаног живота, а савремени концепт диверзификације привреде у рурални простор стимулише се у циљу унапређења социоекономских прилика на селу и смањења миграционих кретања ка граду.

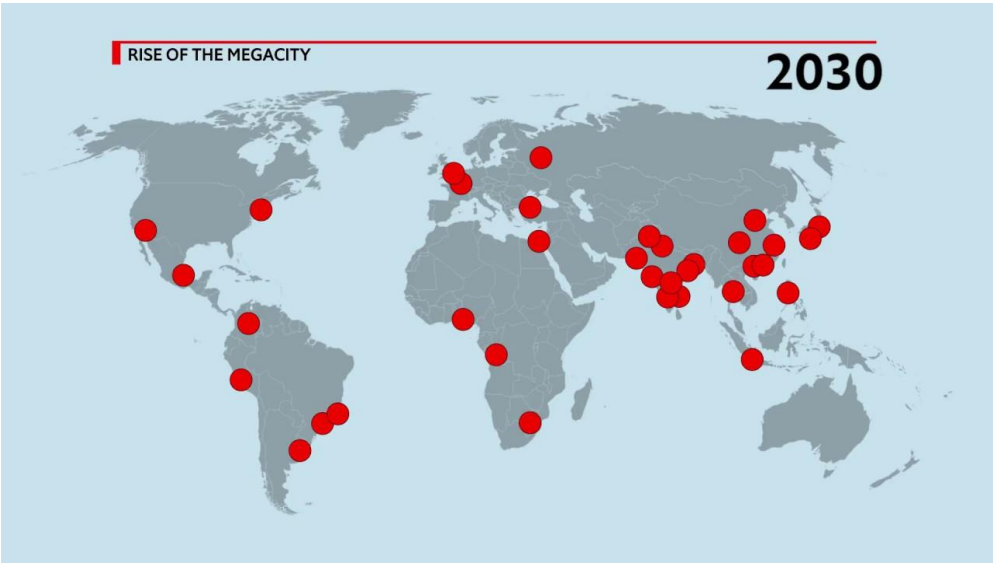
У првој половини 20. вијека у Великој Британији заживјели су у пракси трансформисани модели Хауардовог вртног града. Прво је реализован измијењени концепт у околини Лондона почетком 20. вијека на примјеру два насеља. У периоду између два свјетска рата дошло је до удаљавања од првобитног модела. Под утицајем Рејмонда Урвина почео се развијати **концепт градова - сателита**. Ова насеља имала су искључиво стамбену функцију и били удаљени од градова и радних мјеста, те нису могли ријешити кључне проблеме тадашњег града: обезбједити запосленост и смањити кретање становништва. У циљу рјешавања проблема буке, загађења, фреквенције саобраћаја усвојен је 1944. године **Аберкомбријев план децентрализације Лондона**. План је за то вријеме дефинисао неке радикалне мјере: пресељење милион становника из централног дијела Лондона у шире окружење (30-50 km удаљености) формирањем неколико насеља величине око 60 000 становника, која би укупно имала око 400 000 становника. У другом прстену, на удаљености 50-80 km, формирају се

насеља за укупно 600 000 становника (Јовановић, 2005:91). Осим Лондона, нови градови настају око других великих средишта (Глазгов, Ливерпул, Манчестер, Единбург, Биримген) на одређеним удаљеностима. Спровођењу мјера предходиле су измјене законских прописа и планских норматива. Друге мјере односиле су се на успостављање вишекилометарског шумског појаса за заустављање просторног раста Лондона. Ове мјере наредних деценија биле су примјењиване у сврху заустављања просторног и демографског раста градова у разним крајевима свијета. У Великој Британији мањи новоосновани градови краткорочно су умањили демографски притисак на велики град, али га нису зауставили. Урбане агломерације након извјесног периода поново су почеле расти досељавањем становништва из других удаљенијих подручја и прерастати у конурбације. Наведени покушај контроле урбаног раста указује на кључни узрок у нарастању урбаних конурбација: недостатак радних мјеста и услуга у унутрашњости и националним периферијама. Развој сателита успорава досељавање и дневне миграције становништва непосредног окружења, али не и из других подручја, нижег степена развијености.

Замишљени концепт сателитских самодовољних насеља се углавном није реализовао ни у другим крајевима свијета. Привремено слабећи демографски притисак на матични град, сателити само дјелимично остварују планирану функцију. Због веће привлачне снаге град и даље апсорбује функције и становништво. У константном обостраном расту града према сателитима и сателита према граду временом долази до њиховог срастања. Бројни су примјери овог процеса формирања урбаних агломерација. Дакле, сателитска насеља, како је била почетна замисао, нису пружила хуманије услове живота својој средини, нити зауставила раст матичног града. Широки засади зелених појаса око града нису зауставили његов развој, али су омогућили простор за одмор и рекреацију становништва. Кретање капитала у либералним тржишним економијама утиче на смањене ефекте сличних мјера у урбаном планирању. Ове мјере и у социјалистичким друштвима централизованог планирања, нису увијек давале очекивани резултат, што потврђује покушај развоја сателитских насеља око Београда и Загреба који су временом срасли у урбане регије ових градова.

Развој саобраћаја омогућио је просторни развој града, као и јачање урбаних функција. Градови углавном пречника 5-10 km, односно сат до два сата пјешачења, просторна су мјера већине градова до краја 19. вијека. Развој жељезнице у другој половини 19. вијека и моторног саобраћаја од почетка 20. вијека промијенили су просторне димензије града које се повећавају његовом модернизацијом. Потребе за сировинама, енергентима, храном, размјеном добара и кретањем људи расту. Урбанизација „изнутра“ прерасла је у урбанизацију „извана“ јер је од тренутка рушења градских зидова почело константно ширење града у рурално окружење и деценијама се одвија у етапама: прво кроз процес субурбанизације и периурбанизације, стварање агломерација или градских регија и њиховим спајањем у конурбације. Коначно, највеће урбане конурбације у другој половини 20. вијека формирале су мега градове - мегалополисе, односно урбане конурбације с више од 10 милиона становника. Њихов број је у сталном нарастању, као и тренд пораста становништва.

Прилог 11. Пројекција развоја највећих конурбација и мегалополиса



Извор: https://www.youtube.com/watch?v=JDS_BqDeZ4k

Просторна структура и просторно-функционална организација мега градова, стање животне средине, социјална патологија, гетоизација, саобраћајна преоптерећеност, просторна и временска удаљеност

појединих дијелова истог урбаног организма, снабдјевање становништва, различити аспекти безбједности, дио су проблема у свакодневном фунционисању мегалополиса. Велики градови сложеном структуром представљају више мањих градова различитих густина насељености обједињених у једном граду. Мегалополис је трансформисани примјер Хауардовог модела увећан 50 -100 пута, чији је централни град спонтаним растом „прождерао“ зелени појас. Наведени проблеми просторне и функционалне организације савременог мега града актуелизују питање оптималне величине града и ефикасне просторне организације. Проблем економског, инфраструктурног и еколошког функционисања великог града, нарастајући ризици, просторна сегрегација и социјална и културна диференцијација становништва покрећу бројна питања и ангажују различите науке у сагледању савремене кризе града. Развојни проблеми града условљени су друштвеним процесима и односима, те су у различитим друштвеним уређењима развијани различити модели града, а његова идеална визија често је идеолошки обојена, те се у пракси просторног планирања граду различито приступа.

4.3. Градови 20. вијека у различитим концепцијама урбаног развоја

У циљу бољег разумјевања сложености проблематике развоја града, теоријских и практичних приступа урбаном развоју у рјешавању проблема нарастајућих градова, неопходно је представити различите урбане концепције. Бројни проблеми социјалне и животне средине и просторне организације градова 19. вијека подстицали су развој идеја о хуманијем граду и његовом функционалнијем уређењу. У том контексту треба посматрати већ поменути Хауардов модел вртног града који припада идеји децентрализоване урбане агломерације с новим градовима сателитима и друге идеје које су произашле из његовог концепта са циљем побољшања урбаних услова живота и унапређења околине. Убрзан технолошки развој, електрификација и модернизација саобраћаја и транспорта утицали су на стварање услова привредног и културног унапређења сеоских подручја. Совјетски и амерички

архитекти и урбанисти 20-их и 30-их година прошлог вијека носиоци су дезурбанистичких идеја (Јовановић, 2004) и теорија о депопулацији и децентрализацији средишњих дијелова града и ширења урбаног начина живота у рурални простор у којем би у симбиози, међусобно се помажући, опстојале урбане функције и пољопривредна производња.

Руски урбанисти, економисти и социолози, творци урбанистичког концепта, у првим годинама постојања Совјетског Савеза, развијају **антиурбанистички концепт**. Њихова размишљања обојена су идејама социјализма, а као узор користе радове Ф. Енгелса (Анти –Диринг и Списи о стамбеном питању) и идеје анархисте кнеза Кропоткина (Пољопривреда, индустрија, занатство). У духу новог друштва заснованог на марксистичком ставу да „највећу диобу материјалног и духовног рада представља раздвајање града од села“ (К. Маркс), сматрају да се морају смањити разлике између града и села, те између интелектуалног и физичког рада. Вјерујући у могућности саобраћајног повезивања и моћ електрификације, који ће промијенити услове живота далеко од града, мислили су да ће технолошки напредак омогућити дисперзну насељеност широм земље и децентрализовати индустријске погоне и велике метрополе капиталистичког типа. У начину провођења ове идеје у праксу развила су се два правца: урбанистички и дезурбанистички. Основне идеје и циљ су слични; како трансформисати капиталистички град. Поборници оба правца предлажу децентрализацију индустрије, а преразмјештени погони радили би обједињено са пољопривредном производњом. Предложени модел насеља по урбанистима имао би 50-60 000 становника и индустријско-пољопривредну функцију. Ова насеља не би имала велике густине насељености, а поједини елементи друштвеног живота имали би колективни карактер: становање брига о дјеци, исхрана...). Иако није у потпуности примјерено поређење, у елементима друштвене својине и колективног живота овај модел подсјећа на античку Спарту, као и на кибуц насеља у Израелу. Идеални социјалистички град има функционални зонинг и у домету је пјешака, па није оптерећен саобраћајем. Дисперзно размјештена у простору на мањим дистанцама „ова насеља не би имала ни центар ни периферију у класичном смислу“ (Вујовић, 1977). Дезурбанисти су се залагали против било које форме урбаних насеља, вјерујући да ће технолошки развој омогућити

дисперзну насељеност. Овај екстремни приступ дезурбанизацији, маргинализовао је неколико важних чињеница: немогућност прекривања великог простора мрежом саобраћајница и електромрежом, чак ни у 21. вијеку, велике финансијске трошкове и неопходност концентрисања неких функција потребних већем броју корисника на једном мјесту (високо образовање, здравство, култура), те покретачку развојну снагу града која се заснива на већој концентрацији активности, капитала и становништва.

Френк Лојд Рајт творац је **концепта „разуђеног града**“. Овај амерички архитекта, у другачијим историјским и друштвено-економским приликама и супротстављеном друштвеном уређењу у односу на руске дезурбанисте, слиједио је сличан концепт урбаног планирања градова. Посматарајући брзу моторизацију Англоамерике и њених фармера, Рајт је сматрао да ће моторизација омогућити дисперзију радних мјеста и породичних станова широм Америке, па је предлагао да се подстакне дисерзија урбаног развоја ниских густина насељености, рзв. „разуђени град“. Свака кућа требала је бити окружена обрадивим земљиштем, а дуж саобраћајних коридора концентрисати се услуге. Мања насеља у Агломерици и периферије градова карактерише породични тип изградње с окућницом, која додуше нема аграрну функцији. Дуж саобраћајних коридора, не само у Америци, већ уопште у свијету, развијају се различите услуге (продајни центри, услужни сервиси, ресторани, бензинске пумпе). Тако се без намјере да слиједе Рајтов модел, сасвим спонтано по логици саобраћајне доступности и нешто измијењени, поједини елементи овог модела срећу у пракси.

Посматарно из угла садашњег времена, идеје руских дезурбаниста, као и америчког „разуђеног града“ о уједначеној просторној дисперзији урбаних садржаја имају извјесне предности и недостаке. Уједначена насељеност и просторна дисперзија функција доприносила би уравнотеженом просторном развоју и успоравала формирање великих урбаних конурбација. Кретање капитала у савременим тржишним односима треба веће тржиште и агломерације становништва (радника и потрошача), чиме се супротстављају логика просторне дисперзије и акумулација капитала, те се наведени идеје нису реализовале у пракси.

Напротив, градови су ескалирали још динамичнијим развојем и концентришу све већи капитал, производњу и услуге, те тиме привлаче становништво.

Вртни модел представљао је идеју складног односа града и аграрног окружења, уједначену просторну дисперзију мањих насеља већих густина насељености, за разлику од руских и америчких антиурбанистичких концепата, који су преферирали мање густине насељености и већу посторну дисперзију. Оба наведена концепта у суштини су дисперзна, залажу се за хуману животну средину с вишим социјалним и еколошким стандардима. Концепт тзв. вертикалног града преставља њихову супротност у погледу урбане матрице. ***Творац идеје* вертикалног града *је Ле Корибизије*** (Le Corbusier), најутицајнији архитекта 20. вијека и највећи критичар антиурбаниста. У времену кад су настали принципи урбанистичког планирања Ле Корибизијеа били су врло популарни и прихваћени 1933. године, те објављени као Атинска повеља 1942. године. Вертикални град предствља концепт града облакодера висине до 200 метара међусобно одвојених пространим зеленим површинама (Јовановић, 2005). Залажући се за одвојеност функција становања, рада, услуга и саобраћаја у којем потенцира аутомобил, аутор је разрадио концепт великих густина радних мјеста у једном центру, као и великог броја становника на јединици стамбене површине. За потребе будућег развоја града предлаже се рушење историјских језгара и реконструкција града у првцу наведеног концепта. Насупрот концепта планирања изнесеног Атинском повељом, која наглашава функционални зонинг, временом принципи планирања се мијењају, те се у Мачу Пичу повељи 1977. године дефинише управо супротно, вишефункционална просторна итеграција.

Идејна рјешења Ле Корибизијеа реализована су у два пројекта: у индијском граду Чандигару и посредно преко његових сљедбеника у новој престолници Бразила, Бразилији, али нису наишла на позитивну оцјену. Поборник геометријског реда, функционализма, високе изградње, великих густина насељености и зелених површина био је велики критичар урбаних предграђа. Савремена предграђа немају ни једну карактеристику вертикалног града које је Корибизије подржавао.

Кад би данас могао видјети распрострањеност и сиромаштво вишемилионских сиротињских четврти, густину објеката, недостатак зелених површина и саобраћајни хаос модерних градова, поставља се питање какво би рјешење предложио овај архитекта који је својим идејама својевремено будио толику пажњу јавности.

Роберт Моузес се бавио изградњом аутопутева повезујући градове и окружење у САД. Слично Корибизијеу био је поборник идеје високе изградње, па је на простору Њујорка провео у дјело изградњу више објеката предходно рушећи постојеће урбане сруктуре. Као саобраћајни инжењер оштро је пресјецао простор отварајући га протоку саобраћаја, не водећи рачуна о другим урбаним елементима и тиме потврђивао Доксијадисову тврдњу о парцијалном сагледавању града и улози појединих струка у урбаном простору (Doksijadis, 1982). Иако је био велики градитељ путева, због обимног рушења старих урбаних структура његову архитектуру често називају „архитектуром булдожера“. Моузесова пракса остала је и данас присутна у САД- у, посебно при урбаној реконструкцији, односно реурбанизацији предграђа и гета.

Идеја јединице сусједства јавила се у САД и била је основ плана развоја Њујорка крајем друге деценије прошлог вијека, иако је њен коријен у Хауардовом моделу који град дијели на шест цјелина (јединица сусједства). На развој ове идеје сусједства утицала је урбана социологија чикашке школе фокусиране на друштвене појаве и њихов просторни размјештај. Основну јединицу планирања чини стамбена четврт од 5 000 становника која садржи потребне услуге за кавлитетан живот становништва (дјечији вртић, школу, пошту, амбулату, трговину) и од друге четврти одвојена је транзитном саобраћајницом. Овакав концепт планирања прихваћен је у многим земљама свијета, прво на западу у Великој Британији и Њемачкој, а затим у Совјетском Савезу из којег се пренио у друге социјалистичке државе, па тако и у Југославију. Концепт јединице сусједства, остао је мјера и основни приступ у планирању града и потреба становништва. Иако су поједини урбанисти стављали примједбе на овај концепт, да истовремено није ријешио проблем отуђења града нити повезао јединице сусједства, „да су град хоризонтално разјединиле, и амбијентално и функционално

дезинтегрисале“ (Marinović-Uzelac, 1978:226), концепт је показао више практичности у организацији свакодневног живота, односно задовољавања основних животних потреба свог становништва.

Бројни у пракси испробани концепти потврђују да не постоји идеални приступ планирању урбаног развоја. Град је врло динамичан и сложен просторни систем у сталним промјенама, са бројним структурама и подструктурама којима не управљају исте законитости, те је дугорочно успостављање њиховог склада у свим елементима урбаног система немогуће, посебно у милионским агломерацијама.

Упоређивање појединих концепата просторног развоја града је условно јер поједине концепте дијели временски период од неколико деценија, што представља велику разлику у технолошком развоју, првенствено развоју саобраћаја који координише у повезивању урбаних просторних структура, повезивању града и околине и омогућава динамику кретања становништва. Структура привреде се такође мијења, као и укупне социоекономске и културне прилике са одразом на потребе становништва и организацију града.

Док су претходно наведени концепти углавном имали за полазну основу матични град и на њега оријентисане мање урбане цјелине које га окружују, **концепт линеарног града** шпанског инжињера **Сорија и Мата** крајем 19. вијека представља град траку чија је окосница линеарна собраћајница (жељезничка пруга) око које се у појасу око 500 метара развија град. По његовој замисли, временом градови траке би се могли спојити у јединствену урбану цјелину, превладавајући велике просторне удаљености и тако интегрисати транспортне системе у урбанистички концепт линеарног развоја града (Јовановић, 2005). По ауторовој замисли наведени модел би омогућавао становништву близину услуга, али и непосредни контакт са природним окружењем. Поједини совјетски урбанисти (Гинсбург, Окитович, Миљутин и други), покушали су примјенити линеарни концепт у развоју градова, али није био прихваћен у пракси.

Концепт линеарног града одудара од у пракси уобичајеног кружног ширења урбаних агломерација. У примјеру Москве која има кружно - радијални план, град се уједначено шири у више праваца. У 20. вијеку

трансформисане форме линеарног града фрагментално су заживјеле у неким градовима (више паралелних линеарних праваца, пресјецање кружних форми радијалним правцима и слично). Линеарни концепт примјењиван је у Паризу, Копенхагену, Штокхолму, Токију, Вашингтону. У мањим градовима и градовима средње величине среће се дуж саобраћајних праваца и ријечних токова (Сарајево, Тузла, Скопље), условљен конфигурацијом терена и саобраћајницама. Иако се у савременим условима терцијаризације привреде бројне услуге лоцирају дуж саобраћајних коридора (брзих жељезница и аутопутева), дајући линарну форму појединим насељима, а неке и спајајући, није дошло до тракасте концентрације становништва и просторно компактне линеарне урбане насељености регионалних размјера, како је то оргинални модел пројектовао. Концентрација дјелатности и друге инфраструктуре уз саобраћајне коридоре и бржи развој насеља дуж њихових траса чини их развојним осовинама, а насеља чвориштима на осовинама развоја, насталим на тачкама укрштања с другим саобраћајницама (Hall, 1980:71). Дакле, мање или осовине развоја другог реда прикључују се на главну осовину развоја, те у савременим условима трансформишу линеарни модел у „рибљу кост.“

Док већина концепата сагледава град као цјелину, сугерише просторни размјештај функција, начин саобраћајног повезивања и густине насељености, **идеја Лијепог града** чији је творац Бурнхам (Daniel Hudson Burnham), настала крајем 19. вијека у ранијим узорима реконструкција и изградње Париза, Беча и других метропола, третира само поједине изабране реперезентативне дијелове урбаног простора. Ова идеја названа *City beatiful movement* примјењивана је у 20. вијеку у англоамеричким градовима: Сан Франциску, Сент Луису, Филаделфији и Кливленду, у Индији у Њу Делхију, те другим градовима гдје су колонијалне силе монументалном архитектуром стављале свој печат на простор који је постајао доминантан у односу на друге урбане структуре. Ову урбану архитектуру карактеришу пространи тргови и авеније које пресјецају град и орјентишу у свим правцима без намјене да га функционално обједине. Најупечатљивији примјери примјене ове идеје су Рим у вријеме фашизма чија је архитектура, у складу с политичким идејама времена требала да подсјети на најславији период историје старог Рима и утиче на идеолошку мобилизацију становника

Италије (Генерални план Рима 1931). Слично свом идолу Мусолинију и Хитлер је имао велике планове у урбаном преуређењу Берлина. Архитектура настала у периоду нацизма била је монуметална, војнички оштра и требала да прати упечатљивост Бранденбуршке капије, изграђене у 18. вијеку, која би се могла условно придодати истом стилу и мотивима. Од обимне урбане реконструкције, изградње и планова за Берлин и Нинберг првог архитекте Трећег рајха Алберта Шпера (Albert Speer) остала су до данас фрагменти и нацрти (нпр. стадион Cepellin за 340 000 посјетилаца).

Архитектура Лијепог града послије Другог свјетског рата била је карактеристична за совјетске велике градове, првенствено Москву, примјер комплекса зграда Седам сестара (прилог12), са циљем да одражава економску и технолошку моћ и културна достигнућа социјалистичког друштва.

Прилог 12. City beatiful movement - Седам сестара у Москви

Извор:https://en.guidesearcher.com/uploaded/offers/c/0/c064321cf7fbd4af182c3ee4a2bd4b38-1920.jpg

Њена монументалност у супротности је са униформном стамбеном изградњом која је имала задатак да стамбено обезбједи становништво у процесу индустријализације и урбанизације. Скромна стамбена архитектура била је у складу са социјалном структуром друштва (Chmelnizki, 2012). У условима располагања великим пространством

топографски равног терена и релативно малој густини мреже насеља, градиозност руских градова и комотност у располагању простором чини их упечатљивим, али ствара ограничења у пјешачком кретању, те је јавни саобраћај нужан и добро развијен.

Примјери архитектуре Лијепог града срећу се и у другим социјалистичким државама: Кини у доба Мао Цедунга и Сјеверној Кореји. Монументала архитектура карактерисала је велике, првенствено престоне градове од најранијих фаза урбаног развоја, још од Вавилона. Главне градове апсолутистичких монархија су красила монументалана здања (дворац Шенбрун у Бечу, Ермитаж у Санкт Петербургу, Версај у Паризу...). У почетној индустријализацији урбани развој карактерише изградња индустријских погона, лука, сиромашних радничких четврти, па је „повратак“ на репрезентативну изградњу био „освјежење“ лица индустријског града.

У другој половини 20. вијека почело је „такмичење“ која ће земља и град имати највишу зграду у свијету, јер је то подразумијевало да је усвојила најсавременија научна достигнућа у технологији материјала и изградњи, довољно средстава и стручан кадар да то реализује (Мандић, 2002). У свијету либералне глобалне економије такмиче се моћне транснационалне корпорације. Реперезентативне зграде испољавају моћ и углед корпорације у свјетској економији. Такав примјер је зграда Рокфелеров центар у Њујорку. Рекорд *Empire State bouldinga* (443 метра), највиша зграда у свијету од 1931. до 1972. године, одавно је превазиђена, те поједине зграде досижу преко 800 метара висине (небодер Бурџ Калифа у Дубаију, 829 метара - прилог 13). Оваква урбана изградња примјер је дехуманизованог и неприродног простора.

Ова архитектура могла би се посматрати као форма вертикалног града, који је умјесто зеленила „изникао“ из бетона. Оргинална архитектонска рјешења, која често пркосе законима статике, савремени материјали и различити попратни ефекти и садржаји у функцији су скретања пажње на моћ инвеститора и издвојена су из контекста града. Сличан примјер представља и нова тријумфална капија у Паризу спрам Наполеонове тријумфалне капије и Пијажеова пирамида испред Лувра, хотел у Дубаију, небодер краставац у Лондону и други примјери.

Стиче се дојам да су „архитекти своје знање и умијеће уложили у напор, не да уреде и организују све комплекснији градски организам, већ да изграде највећу зграду у свијету“ (ibid, 2002:115).

Прилог 13. Кула Бурџ Калифа у Дубаију

Извор:https://www.emirates247.com/polopoly_fs/1.522969.1452551705!/image/image.JPG

Модерна архитектура представља дио савремених пословиx ситија и средишњих пословних ценатара (Central Bisnis District). Често настају на мјестима старих урбаних језгра селективним приступом очувању културноисторијског насљеђа или у процесу реурбанизације девастираних дијелова града и надоградње историјских језгра. *Корпорација City of London* представља модерано пословно средиште настало у историјском језгру на основама историјских грађанских права. Има само 10 000 становника, а запошљава око 330 000 људи из пословног свијета, првенствено финансија. Савремена пословна средишта највећих градова свијета, грађена су у стилу модернистичке

архитектуре с намјером упечатљивости у простору. Верикалном изградњом омогућена је велика концентрација функција и радних мјеста (прилог 14).

Примјер урбане реконструкције девастираног простора у духу лијепе архитектуре на простору Балкана је актуелна изградња *Београда на води* који има релативно „заокружену“ стамбено-пословно-рекреативну функцију. Слободно се може закључити да је сваки облик примјене идеје *Лијепог града* израз финансијске, политичке и друге моћи. Наведена изградња претставља парцијална, али упечатљива рјешења у простору града.

Прилог 14. Токио-највећа градска привреда свијета

Извор:https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/Skyscrapers_of_Shinjuku_2009_January.jpg

Анализирајући различите приступе урбаном развоју, теоријске и практичне моделе и концепте настале у посљедњих 120 година, уочава се њихова бројност, варијанте, хетеогеност и супротстављеност. Поједини приступи су били прво оспоравани, а затим примјењивани у првобитној или прилагођеној форми, плански или спонтано (нпр.

Хауардов и линарни концепт). Различитост приступа у малом временском периоду посљедица је брзине урбаног развоја и специфичности урбанизације у појединим крајевима свијета који су требали различите моделе просторног развоја. Генерализујући, основна подјела концепата просторног развоја града, поједностављено могла би се дефинисати као подјела на кружни и линеарни концепт, компактни и дисперзни град.

Луис Мамфорд, присталица концепта децентрализованог града, близак је Хауардовом концепту Друштвеног вртног града. Иако Манфорд није дао неки оргинални концепт многи га називају „најзначајнијим филозофом планирања“ (Јовановић, 2005). Проучавајући историју града и различите моделе дао је занимљиве осврте на структуру и начине управљања градом, јавни простор, „природу“ града, уређеност и урбано друштво. Из угла свог времена (60-их година 20. вијека) дао је добре процјене штетног утицаја аутомобилског саобраћаја, те и саме идеје Моузеса и Рајта као пристлица аутомобилизације. Његовим идејама није био близак ни концепт вертикалног града. Већина концепата урбаног развоја настала је у Великој Британији и САД, гдје су поједини концепти примјењени у пракси. Као прве земље индустријализације, урбанизације и аутомобилизације, прве су се суочиле и са проблемима стихијског раста, формирања суб-урбија, велике узурпације руралног простора, саобраћајне преоптерећености и урожености стања животне средине.

Концепти развијани у социјалистичким земљама, иако неки слични идејама на западу (дезурбанизације и покушаја успостављања линеарног града, организације града у јединице сусједства), развијали су се у потпуно различитим друштвеним условима, у централизованом планирању. Висока динамика индустријализације и развоја урбаних функција продуковала је демографску експанзију града, социјалну изградњу стамбеног фонда и велика улагања у инфраструктуру. Вриједности социјалистичког друштва биле су усмјерене на социјалну једнакост, а у условима ниског стандрада држава је преузимала терет стамбеног збрињавања, организације јавног превоза и пружања различитих услуга. Дакле, организација друштва и захтјеви друштвеног уређења утицали су да се у периферним дјеловима социјалистичких

градова не формирају сиротињски сламови и фавеле као у америчким, азијским и афричким градовима. Социјална, вјерска, етничка и расна једнакост елеминисали су гетоизацију која карактерише функцију становања у већини свијета и манифестује се формирањем социјалних, етничких, вјерских и расних стамбених четврти, чији се припадници друштвено и просторно диференцирају. Циљ усклађеног просторног и социоекономског развоја био је обезбјеђивање потреба становања и основних животних потреба становништва (образовање, здравство, култура, снабдјевање, јавни превоз), те се стамбене четврти организују као блокови величине око 5000 становника с потребном друштвеном и физичком инфрастраструктуром. Унутар ових стамбених блокова – комуна, мјесних заједница, који представљају заокружене функционалне цјелине, становници су имали висок степен одлучивања и покретања иницијатива. У социјалистичким градовима, као посљедица надметања са западом у разним сферама живота, настају монументалне грађевине, велики тргови и булевари по узору на идеје *City beatiful movement* концепта.

Неки концепти су изложени критикама. Критичар Хауардовог и других концепата, **Џејн Џекобс** (Jane Jacobs) књигом The Death and Life of Great American Cities 1977. године (Смрт и живот великих америчких градова) оставила је снажан утицај на планирање града. Слично Мамфорду, ни Џекобс није подржавала индивидуални аутомобилски саобраћај због деструктивних посљедица, већ се залаже за пјешачки и јавни превоз. Њена критика америчких предграђа упућена је њиховој монофункционалности, јер због искључиво стамбене функције, овисе о саобраћају, а у условима недостатка јавног превоза, о аутомобилу. Без садржаја услуга потребних свакодневном животу становника, дисперзна насеља не могу дугорочно опстати. Велики градови свијета успостављени на просторној организацији монофункционалних зона изграђују четврти стамбене функције, тзв. „велике спаваонице“ које због своје униформности и лишене конкретног живота, који би хуманизовао и социјализовао њихово становништво, представљају отуђене дијелове града. Управо ова карактеристика „великих спаваоница“ чини их сличним критикованим стамбеним зонама велике густине насељености Хауарда и Корибизијеа. Џејн Џекобс била је заговорник тзв. органског града, односно града у

којем би паралелно егзистирали стари и нови дијелови града, различити стилови изградње и густине насељености и намјене земљишта.

Поново акуелне идеје Џејн Џекобс појавиле су се у теорији и пракси тзв. „Новог урбанизма“ крајем 20. вијека. **Новоурбанисти** покушавају измјенити приступ америчком савременом субурбију и вратити се традиционалном приступу планирања стамбене заједнице (Јовановић, 2005). Оштри противници децентрализованог предграђа овисног о аутомобилу, дехуманизације и еколошке загађености града, предлажу ослонац на јавни превоз. Присталице овог концепта, иако стављају тежиште на различите елементе урбаног развоја, од изгледа зграда до организације саобраћаја, слажу се да је америчко предграђе у сталном пресељавању у потрази за новим простором пошто је стари „истрошен“. У развоју англоамеричких градова дуго је владала пракса да се поједини простори населе, користе до њиховог девастирања, па напусте, слично принципу насељавања Америке и успостављања прве насељености. Већи број америчких градова константно се просторно шири, све док се стамбене зоне не удаље предалеко од мјеста рада и снабдјевања. Просторни развој градова више је условљен социјалном диференцијацијом друштва него порастом броја становника.

Оријентисан на ријешавање кризе урбаног простора „нови урбанизам“ је фокусиран на стамбену заједницу као заокружену цјелину која има стамбену функцију и дефинисан центар, близину јавног превоза и довољно простора за слободно кретање. Њиховим обједињавањем може настати већи град. Нови приступ подсјећа на идеју Хауардовог града, чиме се идеал града вратио на размеђу 19. и 20. вијека у фазу почетне аутомобилизације.

Земље тзв. Трећег свијета имају нижи степен урбанизације, па ће њени градови у наредном периоду расти већом динамиком, због притиска становништва са села, које ствара урбано сиромаштво. У простору града и окружења настају тзв. илегална или дивља, непланско настала насеља, чија популација чини значајан удио у укупном становништву (прилог 15).

Прилог 15. Удио становништва „дивљих“ насеља у великим градовима Трећег свијета

Град	Број становника у мил.	% удио становника у дивљим насељима	Град	Број становника у мил.	% удио становника у дивљим насељима
Адис Абеба	1.6	85	Лусака	0.8	50
Џакарта	8.0	62	Сиудад Мехико	16	50
Дар ес Салам	1.0	60	Манила	5.6	40
Богота	5.5	59	Делхи	7.5	40
Каиро	5.7	54	Каракас	3.0	34
Анкара	2.0	51	Лима	4.6	33
Карачи	8.0	50	Сао Пауло	13	32

Извор: Baker, van der Linden (1992)

У појединим земљама оваква насеља имају различита имена: фавеле, сквотер насеља, сламови и друга. Изузимајући градове традиционалног Орјента и социјализма, у већини свијета градски простор је диференциран по више основа успостављених друштвених разлика. Просторна сегрегација становништва по вјерској, расној, етничкој или социјалној основи назива се гетоизација. Процјењује се да почетком 21. вијека у сламовима и гетима живи преко 400 милиона становника (Encyclopedia of the City, 2005:410), углавном у неразвијеним државама прилог (3). Густо насељена и инфраструктурно неопремљена, високе стопе незапослености и криминала представљају најсиромашнија „урбана острва биједе“. У неким градовима окружују централне дијелове града. У процесу урбане реконструкције подиже се ниво квалитета стамбеног фонда, инфраструктуре, услуга и укупне уређености (џентрификација), због чега више нису доступна социјално сиромашном слоју становништва које се сели у друге девастиране дијелове града, док реурбанизоване насељава имућније становништво. Процесом реурбанизације рационализује се градским простором и подиже квалитет урбаног уређења, али се не рјешава положај сиромашног становништва.

Приступ реурбанизацији и реорганизацији града на почетку 21. вијека углавном се заснива на преиспитивању локационих погодности, чиме се рационализира временом путовања, смањује саобраћајна преоптерећеност и потискују сламови из средишњих дијелова града. Ова својеврсна „рециклажа“ простора, првенствено дисперзних и функционално зонираних градова, успоставља економски атрактивне функције у средиште града, при чему се одвија социјално преразмјештање становништва у процесу џентрификације. Најважнији проблеми газвоја града: увећавање популације, нова радна мјеста, социјална диференцијација, саобраћајна оптерећеност, еколошки ризици и други проблеми, остају углавном неријешени. Реурбанизација градова условљена је уложеним капиталом, односно њен носилац је друштвена група или функција која покаже интерес за одређени дио урбаног простора. Дакле, урбане теорије и концепти дефинишу смјернице које се у пракси реализују сходно нивоу инвестирања заинтересованих страна. Процес џентрификације, односно нове урбане обнове најинтензивније се одвија у средишњим дјеловима англоамеричких градова (нпр. Харлем и Бруклин у Њујорку) и субурбијима стамбене функције, јер процеси деиндустријализације (посљедица роботизације и преразмјештања старих технологија у земље Трећег свијета) и терцијаризације привреде успостављају нове локацијске услове. У субурбијима урбаних агломерација настају нова средишта мултифункционалних карактеристика (Vresk, 2002). Процес урбаног просторног раста поново креће у два правца: пренамјене стамбених четврти у средишњим зонама у пословне и развоја нових функција у субурбију чиме се врши децентрализација града, те се његов просторни развој у рурално окружење не ограничава. Истовремено отварање радних мјеста џентрификацијом омогућава становништву релативно ослобађање зависности од аутомобила.

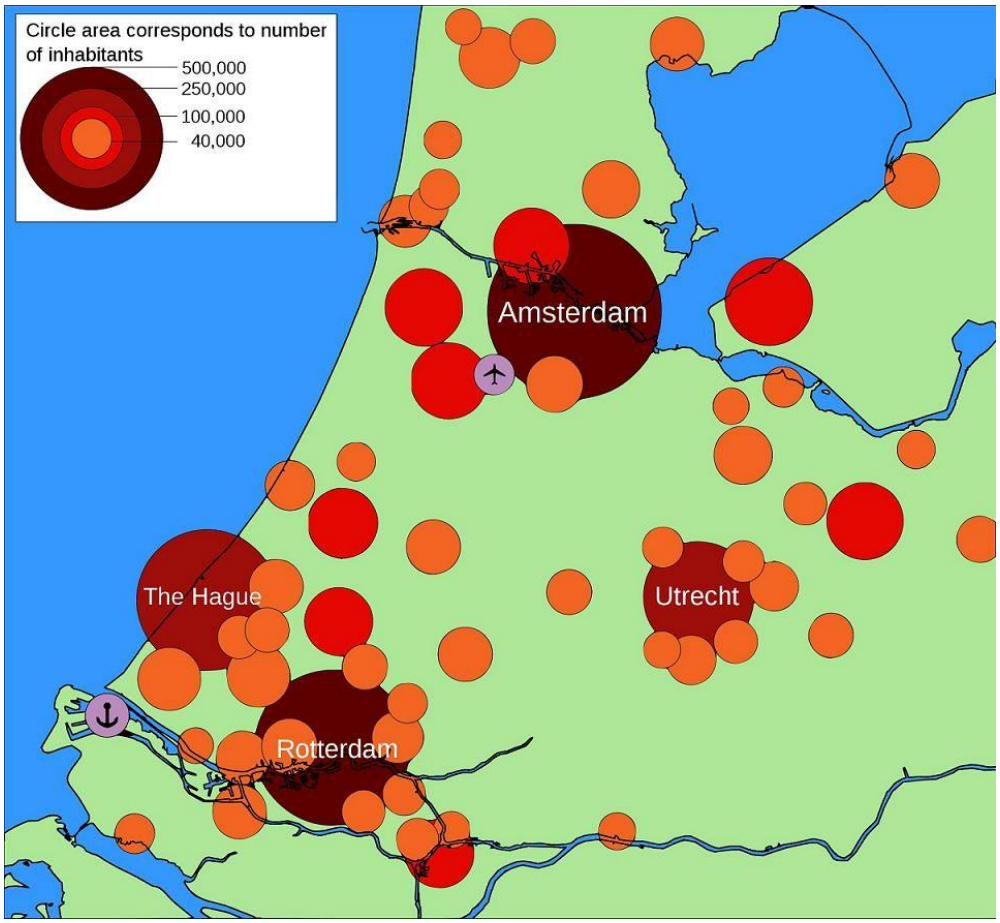
Наведени примјери англоамеричког предграђа и илегалних стамбених четврти земаља Трећег свијета указују на различите развојне проблеме, а тиме и потребна рјешења.

Земље западне Европе прве су ушле у фазу индустријске урбанизације и имају велике урбане густине. Оне су прве развиле планski приступ управљању урбаним земљиштем и изградиле правни и

институционални оквир урбаног развоја. Занимљив приступ планирању развија Холандија, најгушће насељена земља Европе, која нове површине ствара исушивањем мора. Специфичности просторне стварности и бројна ограничења (топографија, велика густина, константна имиграција...) орјентишу Холанђане на нужност централизованог приступа планирању и рационализацији располагања земљиштем. Област Ранштад је најгушће насељен и индустријски развијен простор који обједињава градове: Амстердам, Харлем, Утрехт, Ротердам, Хаг и Лајден, интегрисане у јединствену функционалну цјелину, иако сваки за себе самостално фунционише. Ранштад је привредно средиште земље који настањује око 40% становништва Холандије (Јовановић, 2005). Градови распоређени дуж саобраћајница чине елипсу у чијем средишту је зелена оаза. Слични Хауардовом моделу, сваки од наведених градова има потребне функције и велики удио пјешачког и бициклистичког саобраћаја. Примјер Ранштада је показатељ да и у великим концентрацијама становништва (око 7 милиона становника у 6 градова), њихова просторна дисперзија и просторно-функционална организација може резултирати квалитетним урбаним начином живота (прилог 15). Рационално планирање сваког квадратног километра територије посљедица је развијене свијести о ограничености природних ресурса и расположивог простора. Из тог разлога Холандија је међу првим земљама које су развиле просторно планирање „које се данас сматра међу најбољим и најразвијенијим у свијету“ (Кицошев, 1998: 21).

Пораст животног стандарда је унапредио квалитет инфраструктуре, изградње и становања, али и степен аутомобилизације, чиме је повећана угроженост животне средине градова. У најразвијенијим земљама свијета у просјеку један аутомобил долази на два становника. Ради смањења загађености све више се форсира јавни превоз, па се у том правцу врши реорганизација саобраћаја у централним дјеловима великих градова, а поједине функције услуга дисперзно размјештају по стамбеним четвртима.

Прилог 15. Урбане агломерације Раштада



Извор:https://i.pinimg.com/originals/a7/8d/77/a78d77eeafdb5c32e694f5608557e97b.jpg

Велики градови (преко 1 милион становника) обавезно у јавни превоз укучују подземну жељезницу да би саобраћај ефикасно функционисао. Развојем концепта одрживог развоја отворено је и питање о пожељном моделу града: компактном или дисперзном. Компактни град зона хетерогене намјене добија све више присталица међу планерима и у јавности, јер утиче на подизање свијести о одговорном понашању, рационализује намјену земљишта и смањује комодитет у пољу еколошких ризика који имају намјенски чисте зоне дисперзног града (Vresk, 2002).

Постоји реална могућност, без разлике на предходна искуства, да слабије развијени дијелови свијета порастом животног стандарада, по законима психологије, „пожеле да проживе своју фазу благостања“. То подразумијева постепено повећање аутомобилизације која омогућава просторно кретање и умјесто да оплемене своје сиротињске стамбене четврти, да се „имућнији“ слој унутар њих почне просторно дистанцирати, односно „премјештати“ у други социјални простор. Наведени процес социјалне миграције се потврђује у пракси. Показатељи животног стандарда, између осталог, манифестују се и аутомобилизацијом, подржаном од старне аутомобилске индустрије. Аутомобилизација се развија паралелно с капиталистичким друштвом које карактерише фордизам - масовна производња и потрошња (Vresk, 1996). Индикативно је да Свјетска банка не финанцира развој јавног превоза у земаљама у развоју и транзицији, док га подржава широм западне и сјеверне Европе, што потврђије наведену констатацију.

Централизовано планирање хомогених зона у социјалистичким земљама замјењује се новим концептима. Транзиција друштвеног система у социјалистичким државама започета на крају 20. вијека, динамично мијења урбане структуре биших социјалистичких градова. Процес приватизације, деиндустријализација привреде, либерализација тржишта некретнина и инвестиција остављају бројне негативне социоекономске посљедице и мијењају урбане структуре. Социјална диференцијација друштва све је видљивија у просторној диференцијацији града и урбаној морфофизиономији. Умножавање функција терцијарног сектора мијења просторно-функционалну организацију пост-социјалистичког града и подстиче непроизводну потрошњу. „Масовно се ствара нови пословни простор у свим постсоцијалистичким градовима“ (Goler, Zehmeir. 2012:48). Базне функција града слабе, док бивше индустријске зоне и комплекси постају браунфилди. Парцијални приступи планирању града и слободно инвесирање утичу на неконтролисан развој и „посљедица су институционалне и правне неизграђености и политичке инструментализације у области планирања“ (Мандић, 2012:177).

* * *

Преглед наведених концепата и концепција одражава велике разлике у планирању урбаног развоја, као и немогућност успостављања јединственог концепта због сложености урбаних структура, разлика у достигнутом степену урбаног развоја и фактора који га дефинишу. Ипак, опште законитонсти могу се извести из ранијих искустава урбаног развоја те успоставити прилагођен и прихватљив модел у конкретним друштвеним приликама за одржив урбани развој појединих регија свијета. Потребно је нагласити да јединствен и статичан модел урбаног развоја није реалан. Развојни процеси, од којих многи имају глобални карактер, степен достигнутог развоја те, локалне специфичности дефинишу и мијељају развојне политике. Неспорна је чињеница да је свијет ушао у еру урбане цивилизације, али урбана култура, која се манифестује прострним развојем града, његовом организацијом и нивом планске уређености, исказује различите праксе. Успостављање институционалних и правних основа палнирања урбаног развоја постаје нужност, посебно у брзо нарастајућим урбаним агломерацијама. Град с бројним проблемима неусклађености урбаних структура теже ће одговорити задатку покретача позитивних развојних процеса у ширем окружењу.

5. ГРАД У САВРЕМЕНОЈ ПРОСТОРНО-ФУНКЦИОНАЛНОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И РЕГИОНАЛНОМ РАЗВОЈУ

5.1. Нодално-функционални концепт и формирање функционално-урбаних регија

Од почетка урбане цивилизације до савременог доба град је имао значајну улогу у функционисању друштва и организацији простора, те је његова улога чворишта (нодуса) у простору константа. Град је одраз времена и укупности друштвених прилика у којима се развија. Градови раних цивилизација комуницирали су на ограниченом простору, а размјена искустава одвијала се споро. Захваљујући савременим средствима комуникације повећавају се могућности умрежавања градова и поље њиховог гравитационог утицаја на насеља нижег хијерахијског реда, те су савремени градови глобално повезани.

Урбанизација градова се одвија у фазама:

- Примарна (рурална или прединдустријска) урбанизација
- Секундарна (индустријска) урбанизација
- Терцијарна (регионална) урбанизација
- Квартарна (тотална) урбанизација

Прва фаза урбанизације је трајала до краја 18. вијека, друга фаза је у развијеном дијелу свијета завршена и карактерише слабије развијене регионе, терцијална фаза је у току у развијеним дијеловима свијета, а четврта тек претходи.

Урбанизација се испољава кроз три компоненте:

- Функционалну
- Демографску
- Просторну

Урбанизација је сложен процес развоја; повећања броја градског становништва усљед развоја урбаних функција, због чега долази до просторног развоја града и трансформације руралног простора.

Урбанизација се шири у окружење с којим се инфраструктурно повезује, успоставља сложене функционалне односе, подстиче миграције становништва и вреднује и организује простор. Компоненте урбанизације су промјењиве и имају различиту динамику развоја и карактеристике у свакој развојној фази. Дакле, урбанизација има еволутивни карактер, те се и улога града у простору мијења.

У примарној (руралној) урбанизацији градска насеља су малобројна, мјерено величином савременог града демографски су релативно мала, што је и логично обзиром на укупну популацију и мање густине насељености. Градови примарне урбанизације су најчешће управна, вјерска и трговачко-занатска средишта и немају већи утицај на аграрно окружење, те у тој фази мигарације становништва нису испољене. Градови се споро развијају и јасно су одвојени од окружења, физички, функционално и културно. До почетка индустријске (секундарне) урбанизације крајем 18. вијека укупни удио градског становништва у насељима мањим од 20 000 становника је мали и износи само 2,4%, а око 1900. године 9,2% (Vresk, 2002:21), док је у наредних 70 година порастао више од три пута.

Научно-технолошки развој омогућио је развој индустрије којом је почела ***секундарна (индустријска) фаза урбанизације***. Потребе за сировинама и енергентима измијениле су однос према геопростору, његову валоризацију, вредновање, покретање активности и укупну просторну организацију. То је фаза капиталистичке привреде и колонијалних освајања кад су настали нови градови: центри индустријске производње и колонијални градови - европске испоставе у прекоморским земљама. Лучки градови добијају нови привредни импулс. Више нису само средишта трговине, већ склапања послова, складиштења различите робе и сировина, индустријске производње, мјеста динамичног кретања становништва у прекоморском повезивању Европе с колонијама. Почиње интензивна литорализација обале која се испољава концентрацијом различитих функција и констатним порастом броја становника у приобалним градовима. У динамичном неусклађеном развоју урбаних компонети градови индустријске урбанизације су испољили бројне слабости унутрашње просторне организације, стања социјалне и животне средине, због чега су у

покушају рјешавања урбане кризе, настали већ поменити теоријски и практични концепти развоја града.

У фази индустријске урбанизације почиње интензивније повезивање града и окружења условљено потребама за радном снагом, храном и сировинама. Поребе за усавршавањем начина транспорта и изградњом саобраћајне инфраструктуре расту. То је вријеме изума: прво парне, затим дизел и на крају електричне локомотиве. Развој жељезничког саобраћаја омогућио је транспорт сировина из континеталних региона и бржу динамику развоја градова дуж пруга које постају окоснице привредног развоја и концентрације становништва. У овој фази урбанизације настали су и нови градови у рударским басенима, те се у простору формирају рударско-индустријске регије чије морфофизиономске и социогеографске карактеристике одражавају развојне функције. Дакле, у просторно-функционалној организацији водећу улогу имају снажно развијени индустријски центри, а не резиденцијални градови, као у ранијим фазама урбаног развоја.

У фази секундарне урбанизације град је бројним везама (инфраструктурним, производним, услужним и другим повезан са окружењем, те у складу са развојем функција и функционалним капацитетом других насеља у мрежи насеља, формира већа или мања подручја свог утицаја, с којима је у свакодневној интеракцији. Простор који гравитира неком урбаном средишту у задовољавању свакодневних животних потреба у домету дневних миграција, формира се захваљујући саобраћајној доступности и твори специфичну социоекономску регију. Простор дневне интеракције с градом Доксијадис назива ***дневни урбани систем*** (Doksijadis, 1982), којем је на основу праћења дневних миграција, могуће израчунати површину и демографски капацитет, те се разликују већи и мањи дневни урбани системи. Више дневних урбаних система међусобно функционално повезаних чини ***нодално - функционалну регију*** у чијем је средишту најразвијенији нодус. Бањалучку нодално-функционалну регију чине дневни урбани системи Градишке, Лакташа, Мркоњић Града, Котор Вароша и других градских насеља у чијем средишту је највећи нодус Бања Лука. Нодално-функционалне регије могу бити биполарне, односно приближно једнак функционални утицај имају два средишта која формирају своја гравитациона подручја (Добој и Бијељина чине

Добојско-бијељинску нодално-функционалну регију). Градови с окружењем творе комплементарни функционални однос у којем град има жаришну функцију. Град је носилац социо-економске трансформације и функционалних односа, те има иницијативну улогу у функционалној организацији простора (Vresk, 2002). Под утицајем структуре, домета и утицаја функција у простору формира се гравитационо подучје и функционално утицајно поље нодуса – нодално-функционална регија. Дакле, „нодус је збир интеракција у простору (ibid:199). „Градска насеља својим функцијским дјеловањем утичу на регионалну итеграцију, диференцирање и организацију природно-еколошких, социјално-економских, морфофизиономских и функционално хетреогених простора, стварајући специфичне територијалне системе“ (Тошић, 2018:84). Недовољно развијени нодуси немају снагу да интегришу простор у јединствен функционални систем, покрену развој својих регија, те оне постају емигациона подручја.

Због великог демографског притиска, изазваног константним досељавањем и интензивним дневним миграцијама, јављају се проблеми у просторној компоненти развоја града, инфраструктуре и стању животне средине. Релокацијом дијела индустријске производње и услуга у насеља на одређеној удаљености од града, врши се децентрализација урбане регије и подстиче развој руралног и мање урбанизованог окружења. Тако настају сателитска насеља. Развојем градских функција градови се демографски увећавају и просторно шире, те њихове агломерације временом срастају у конурбације. Природни ресурси и саобраћајна доступност утицали су на формирање оваквог морфолошког типа градских регија у Енглеској, Порајњу у Њемачкој, око Великих језера и дуж сјевероисточне обале САД-а.

Динамика развоја производних и услужних функција не одвија се истим интензитетом у свим регијама. Развојне разлике савременог свијета нису засноване на богатству природним ресурсима већ углавном на технолошком развоју. Подјела свијета на развијене земље и земље у развоју. тзв. Трећи свијет, одражава се кроз структуру урбане привреде. Прве рударско-инустријске регије улазе у кризу развоја, јер су ресурси исцрпљени. Просперитетне регије постепено постају

проблемске. Развој технологије одажава се на развој нових индустрија које требају другу врсту ресурса. Промјене у структури индустријске производње одражавају се на динамику развоја градова. Градови тешке индустрије - црне металургије, први „еколошки болесници“ у процесу урбанизације стагнирају. Њихова „прљава“ технологија сели у мање развијене просторе свијета у којима подстиче урбанизацију. Тиме земље које касне у процесу урбанизације улазе у већ „проживљену“ фазу урбанизације најразвијенијих земаља. Дакле, развојне карактеристике и актуелни проблеми урбаног развоја савременог свијета регионално су диференцирани. Усавршавање технологије утиче на ослобађање дијела радне снаге из производње и развој терцијарног сектора, чиме почињу промјене у структурама града.

Терцијарна или регионална фаза урбанизације почиње у другој половини 20. вијека и одвија се у процесу терцијаризације привреде. Развој технологија и роботизације у процесу индустријске производње те пораст животног стандарда главни су фактори развоја терцијарно-квартарног сектора дјелатности. Порастом урбане популације расту и различити захтјеви у области личних услуга и задовољавања животних потреба. Најразвијенији градови свијета већину активног становништва ангажују у терцијарном сектору, који развојем друштва ствара нова занимања и радна мјеста. За потребе услужних дјелатности терцијарно-квартарног сектора, креира се нови урбани простор. Гранско и територијално преструктуирање привреде одвија се на глобалном нивоу и непосредно утиче на промјене у урбаним структурама, демографска кретања и укупне развојне могућности града. Деиндустријализацијом индустријске зоне постају урбани браунфилди који чекају реурбанизацију и нову функцију. Динамично се развијају пословна зоне у духу модерне архитектуре, концентришући финансијске, маркентишке, трговачке и сличне функције. Моћне корпорације граде репрезентативне објекте и изграђују пословна средишта (прилог 13 и 14) из којих координишу пословним активностима, често доносећи одлуке које се рефлектују на другим континентима (Stiperski, 2008). Из тог разлога о терцијарном граду се говори као о „координатору, управљачу на даљину“, који покреће процесе у удаљеним регијама (инвестиције, миграције, развој градова, кризе...).

Развијене земље у терцијарној фази урбанизације имају развијене економије. Развијена је мрежа урбаних насеља и интегрисана у регионалне, националне и глобалне мреже градова. Формирају се вишемилионске конурбације – мега градови (прилог 11) Дакле, регионална фаза урбанизације одвија се у најразвијенијим земљама свијета, које превазилазе насљеђене кризе града и стихијског раста из секундарне фазе развоја. Демографски расту мањи и градови средње величине, чиме је процес урбанизације захватио већину насеља и територија. Развој мањих насеља у складу је с прокламованим просторном кохезијом и уравнотеженим просторним развојем (Teritorijalna agenda 2007, 2011).

Терцијарна (регионална) фаза урбанизације развија се у процесу терцијаризације привреде. Град и даље развија и новим функцијама „учвршћује“ нодалну регију. Процеси глобализације привреде, и других сегмената живота утичу на развој тржишних односа, инфраструктурно повезивање и функционално прожимање, те се у сложеним друштвеним односима одвија помјерање условних граница нодално-функционалних регија. Град има улогу средишта, покретач је и носилац развојних процеса и њихов координатор. Град формира гравитационо подручје кретања људи, роба и информација унутар којих се разликују зоне различитог интензитета функционалне међузависности града и његовог окружења.

Нодална регија, односно просторно-функционална цјелина града и његовог окружења, представља хетероген простор с мрежом насеља различитог централитета. У овој фази урбанизације нодално-функционалне регије су завршиле процес свог формирања, а развој терцијармно-квартарног сектора јача капацитете њихових функција. Утицај града протеже се у простор до граница на којима престаје домет једног, а почиње утицај функција другог града. Уколико између гравитационих поља нодуса постоји простор у који не допиру утицаји градова који га окружују, у „празном пољу“ формирају се депресивна емиграциона подручја. Уравнотежен просторни развој подразумијева територијалну кохезију, заснива се на развномјерном размјештају нодуса – урбаних средишта која својим функцијама могу обезбједити радна мјеста и услуге потребне за квалитетан живот становништва.

Дакле, градови формирају своје регије међу којима би требала постојати релативна равнотежа функција. Уколико је равнотежа нарушена, што је у пракси често, већи нодус „исисава“ демографски капацитет слабијег, те долази до наглашене демографске и функционалне поларизације у простору. Примјер економске и демографске депресије западне Славоније 80-их година прошлог вијека посљедица је недостатка развојног нодуса и удаљености регионалних средишта Загреба и Осијека (Живковић, 2000). Привредно заостајање и константна емиграција из југозападне Босне и југиоисточне Србије посљедица је недостатка већег развојног средишта у наведеном простору.

Дакле, уравнотежен просторни развој подразумијева изграђен хијерахијски систем насеља дисперзно размјештен у простору неке државе. Управо вртни модел града подразумјева умножавање, а не увећавање нодуса, чиме се постиже просторна уравнотеженост разних аспеката развоја, али је пракса 20. вијека овај модел углавном учинила утопијским.

Ефикасно-функционисање унутар нодално-функционалне регије условљено је саобраћајном инфраструктуром. У пракси често се поједина подручја орјентишу према удаљенијим нодусима управо због квалитетније инфраструктуре која омогућава скраћивање времена путовања. Први покушаји издвајања нодалне регије јављају се с развојем тржишне капиталистичке економије, јачањем веза града и широког окружења, па и Тиненов модел изоловане државе условно представља нодалну регију. Теоријом о централним насељима средином 30-их година прошлог вијека, Кристалер (Cristaller) је дао теоријску основу изучававњу формирања и функционисања централних насеља и њихових регија. Мањкавост његовог модела је у претпоставци физички хомогеног простора у којем се може успоставити правилна хексогална мрежа насеља, што је у стварности, због топографских услова, ријеткост. Кристалерова идеја равномјерног размјештаја насеља одређеног централитета и капацитета услуга за потребе становништва дала је претпоставку уравнотеженом просторном развоју. Поједини аутори констатују да је Кристалер занемарио чињеницу да простор није статичан и да развојни процеси и бројни фактори који на њих утичу, диференцирају динамику и правце развоја у насеобинскм систему.

Поједине државе сложене рељефне морфоструктуре и неправилног облика државне територије не могу развити мрежу насеља у хијерархијски систем, који ће „прекрити“ услугама територију, јер њен облик сужава поље гравитационог утицаја и успорава развој функција (примјери Републике Хрватске и ентитета Републике Српске). Ситна политичка подјела утиче на формирање мањих урбаних система, који су функционално овисни о урбаним насељима у сусједству због чега је концепт успостављања трансграничне сарадње од примарног интереса (Živković и други, 2016).

Развојни импулси и ефекти преносе се и шире у регионално окружење одређеним каналима који углавном имају линеарни форме (Тошић, 2018). У савременим условима у процесу индустријализације то су саобраћајнице дуж којих се концентрише становништво и насеља, што се у простору интензивно манифестовало концентрасањем становништва и услуга и трансформацијом насеља ка урбаним формама. Сличан процес се одвијао и у ранијим историјским периодима дуж траса караванских путева на којима су настајала насеља учествујући у размјени добара. У условима савременог развоја развојни процеси одвијају се у правцу формирања осовина развоја дуж регионалних саобраћајних праваца. Овај концепт има основу у моделу деконцентрације Ле Корибизијеа 1945. године, по којем су градови средишта економских активности, а дуж саобраћајница које их повезују, развијају се индустрија и пољопривреда (Marinović-Uzelac, 2002). Утицај саобраћајница у интегрисању урбаних центара и простора уопште у својим концептима хомогенизације урбаног и руралног простора наглашавали су руски географи и урбанисти (Анучин, 1972).

Развојем функција градови се функционално интегришу, надопуњавају, успостављају сложене функцијске и инфраструктурне односе формирајући урбане системе. Урбани систем чини функционалну цјелину више градова међусобно повезаних различитим интеракцијама. То је отворен систем изложен промјенама током времена. Урбане системе можемо посматрати с више аспеката: њихове хијерахије (вертикално), просторног размјештаја (хоризонтално) и временског аспекта (историјски развој). Уравнотежен просторни развој претпоставља равномјеран размјештај урбаних центара у неком простору. Бројни су фактори који детерминишу настанак и развој

насеља. Посматрано с наведених аспеката уочљиво је да поједине регије у свијету, као и континенти, немају исту динамику развоја урбаних система. Простор Медитерана је рано развио урбану цивилизацију, мрежу и систем насеља. Први хијерахијски успостављен систем мреже насеља великог просторног обухвата успоставио је стари Рим. Англоамерика и Аустралија су релативно касно успоставиле урбане системе (након великих географских открића). Као простор имиграције, техничких иновација, зачетка и динамичног развоја капиталистичке привреде, Англоамерика је прва изградила хијерахијски успостављене системе идустријске урбанизације. Природни фактори условили су просторни развој урбаних система Аустралије који се развијају дуж јужне и источне обале, те пустињску унутрашњост континента карактерише неразвијеност мреже насеља и недостатак већег урбаног средишта (Тодић, Живковић, 2012). Земље Африке и Азије послије укидања колонијалног система морале су реорганизовати своје урбане системе који су у односу на државну територију били асиметрични, односно рубно смјештени у обалном појасу јер су се развили као улазно-излазне тачке у току колонизације и експолатације њихових ресурса. (Vresk 1984, Crkvenčić, 1990).

* * *

Кроз поједине фазе урбанизације град пролази више еволутивних фаза како унутрашњег развоја и уређености просторних структура, тако улоге у ширем простору и одговорности за регионални развој. У почетној фази индустријализације, односно индустријске урбанизације град је јасно физички и морфофизиономски одвојен од руралног окружења. Његови импулси према окружењу су слаби и одвијају се дуж саобраћајних коридора који повезују веће просторне цјелине, а не премрежавају цијелу регију којој представља средиште. Из тог разлога град је простор константног досељавања становништва, те се у процесу субурбанизације постепено шири у простор. У сљедећој фази своје еволуције, развојем саобраћајних система и терцијарних дјелатности, град успоставља бројне везе са широким окружењем, формира дневни урбани систем, подстиче развој других насеља те формира нодално-функционалну регију. У фази индустријске урбанизације регије су углавноим моноцентричне, док се развојем сектора услужних

дјелатности привреда струкруира, те се у мрежи насеља успоставља сложенији систем и формирају полицентричне регије.

Посматрано с аспекта функционалног регионализма односно парадигми функционалне регионализације као основе развоја и уређења простора, урбана регија или функционално-урбани регион је инструмент регионалног развоја (Тошић, 2018). С тога нодално-функционални концепт, у свјетлу савремених парадигми потврђује оправданост. Савремена урбана привреда и глобални процеси иницирају динамику урбаног развоја и промјене у урбаним структурама. Функционално-нодални концепт представља одржив модел организовања урбаних регија у циљу уравнотеженог просторног равоја, покретања развоја проблемских подручја и јачања територијалне кохезије.

5.2. Интернационализација градских функција

У савремено доба постају све испољеније интеракције између градова у односу на интеракције унутар граница града и агломерације. (Castells, 1996). Градови су ноционци развоја националних економија и њихова „посљедица“. Глобализацијом свјетске привреде градови постају средства њеног умрежавања, чиме се поједине функције великих градова интернационализују. Велики лучки градови свој развој заснивају значајним дијелом, а често и пресудно на експортној економији сусједних земаља, које немају директан излаз на море, већ користе копнене и ријечне саобраћајне правце за увоз и извоз сировина и роба посредством најближе луке у сусједству. Рубно положена у односу на национални простор лука Трст нема већи значај у економском развоју Италије, и трансферу њених роба, већ Аустрије, чија је главна извозна лука. До дезинтеграције Југославије 1991. године развијена трговачка функција привлачила је вишемилионску популацију која је од Трста начинила главни центар снабдјевања. Дакле, Трст је остваривао више функционалних веза с Југославијом и Аустријом него с националним простором. Град Ђенова има дуги историјско-географски развој у којем се независно развијала, али и снажно утицала на развој Апенинског полуострва. У савременим приликама њена лучка функција ослоњена је у великој мјери на

Швајцарску, те представља њену главну луку. Везе преко луке Солун од стратешког су националног интереса за Македонију и Србију. Анализирајући положај Србије, Цвијић је посебно наглашавао значај и потребу њеног изласка на море. Континенталност њеног положаја „ублажавана“ је споразумима с Грчком којима су дефинисана права кориштења ове луке. У стратегији ширења кинеске привреде са југа Европе у унутрашњост лука Солун представља улазну тачку.

Иако има излаз на море и једну од највећих европских лука, Хамбург, за Њемачку од примарног је значаја излаз на Сјеверно море и Атлантски океан који се реализује преко лука Амстердам и Ротердам, које улазе у ред највећих лука свијета. Њихов промет није продукт националне економије Холандије, већ Њемачке и Швајцарске. Дуж ријеке Рајне, која омогућава континуитет воденог саобраћаја до Амстердама и Ротердама, развиле су се урбане агломерације линеарног типа, те представљају развојну осовину Њемачке.

Наведени примјери илуструју економску симбиозу залеђа и обала за чије је функционисање неопходан висок степен међудржавне сарадње. Развојне карактеристике лучких градова израз су великих економија и успостављеног система ланчаних веза у производњи и трговини, при чему значајну улогу имају велике корпорације.

Бројни су примјери градова који развијају функције чији је утицај прешао националне границе (банкарске функције: Цирих, Женева, Франкфурт, Лондон, Њујорк, Токио.) и други примјери (средишта међународних организација, мултинационалних компанија и других функција). Јачање и извоз функција потврђује „све већу улогу града у рјешавању међународних политичких, економских и друштвених питања, те се стварају обриси транснационалних урбаних система“ (Тошић, 2018:94).

Нарастајућа кинеска економија националним програмом развоја „Појас и пут“ интензивира промјене у геопростору кинеских инвестиција које се одражавају у изградњи саобраћајне инфраструктуре, енергетском сектору, рударству и металургији, те посредно на социоекономске прилике и промјене у мрежи и систему насеља, правце и динамику кретања радне снаге. Док је историјски

трговачки пут свиле из Кине водио копненом унутрашњости, савремени планирани економски коридори имају више праваца (прилог 17). Наведене коридоре чине сљедећи правци:

- Кина - Монголија – Русија
- Кина - Казахстан – Русија
- Кина - Казахстан – Узбекистан - Туркменистан – Иран – Турска - Европа
- Кина – централна Аија- западна Азија
- Кина - Пакистан
- Бангладеш – Кина – Индија – Мијанмар

Прилог 17. Пројекти Кине на коридору „Појас и пут“

Наведени коридори требају обезбједити кинеској привреди приступ енергентима и сировинама, као и отворити пут на нова тржишта. У ту сврху улажу се средстава за успостављање потребне инфраструктуре: лука, аутопутева и брзих жељезница. Инвестиције економског програма Кине динамично покрећу градску привреду дуж наведених коридора, и укључују у међународну подјелу рада.

6. МРЕЖА ГЛОБАЛНИХ ГРАДОВА

6.1. Детерминанте процеса глобализације

Узречица „свијет је постао глобално село“ поникла је из глобалне комуникације и брзине информација захваљујући модерним технологијама и интернету. Саобраћајна инфраструктура премрежила је планету Земљу у условима савремене технологије и превозних средстава. Брзе жељезнице повезују удаљене регионе брзином преко 300 km/h превозећи робу и путнике. Авио саобраћај је учинио доступним најудаљеније дијелове свијета. Кретање информација, људи капитала и роба има велику динамику, па је почетком 21. вијека тешко пронаћи аутентичне традиционалне средине искључене из глобалних кретања.

Савремена глобализација има више аспеката. Први који се испољио и ушао у масовну употребу, те постао предмет научних разматрања је еколошки аспект глобализације 70-их година прошлог вијека, чиме су покренута бројна питања савременог развоја (Cotner, 2009). Покренути активностима Римског клуба актуелизирани су проблеми демографског и социоекономског развоја у границама капацитета Земље (The limes to Groth -.Границе раста). Покренуте расправе у научним и политичким круговина на глобалном нивоу довеле су до дефинисања нових научних дисциплина и њиховог категоријалног апарата, те дефинисања више концепата просторног развоја. Тада су настали концепт и засебна наука о одрживом развоју *Sustainable Development Science*. Концепт одрживости подразумијева „побољшање квалитета живота у оквиру носивости капацитета Земљиних екосистема (Jacobs, 2007), подразумјевајући и одрживост урбаних система. Велики урбани системи своје економије „хране“ ресурсима из разних крајева свијета, од којих се до неких долази геополитичким средствима. Тиме, је глобализација добила социоекономску и геополитичку компоненту. Размјена савремених научних и културних достигнућа, тренд моде наспрам традиције, глобализовао је културу, као спецификум историјскогеографске укупности неког простора. Процес глобализације сублимирао је све аспекте модерног развоја у чијем се средишту налази

град као центар и репрезент економске и политичке моћи националних држава.

Процес глобализације се научно третира из угла више наука, које као ни јавност немају исти поглед на суштину и посљедице глобализације. Могло би се рећи да је овај процес, као и његове поједине димензије, идеолошки обојен, те дијели теорију и праксу у оцјени њених посљедица. Дакле, глобализација има више димензија које су међусобно условљене. Тејлор и Флинт издвајају осам димензија глобализације (Taylor P., Flint C., 2000):

- Финансијска глобализација
- Технолошка глобализација
- Економска глобализација
- Политичка глобализација
- Културна глобализација
- Еколошка глобализација
- Географска глобализација
- Сосиоекономска глобализација

Наведене димензије глобализације имају географски карактер и сублимирају у урбаном простору и компонентама његовог развоја. Истовремено процесима глобализације управља се из великих градова који су акумулирали финансијску, економску и политичку моћ. Градови су центри финансијске моћи на којој почивају остали аспекти глобализације Највеће тржиште хартија од вредности и берзе су у Лондону, Њујорку и Токију који представљају градове глобалне моћи и најразвијенијих свјетских економија. Технолошка достигнућа комбинацијом компјутерских и комуникацијских технологија стварају „просторно-временску компресију“, тренутачну трансмисију информација широм свијета (Грчић, Слука, 2006:7). Из технополиса, градова који су продукт модерних технологија и у којима се одвијају процеси иновирања, на којима се унапређује свјетска економија и други аспекти живота, шири се технолошка глобализација. Технополиси (пр. Силиконска долина покрај Сан Фрациска) специфична су форма урбаних насеља с висококвалификованом радном снагом и високософистицираном инфраструктуром (научни институти,

лабораторије, ...) чији научни резултати унапређују разне аспекте модерног града (привреда, информисање, телекомуникације, безбједност), те доприносе развоју тзв. „паметних“ градова. Економска глобализација омогућава формирање интегрисаних економских система који користе ресурсе и радну снагу широм свијета, те уз помоћ глобалне неолибералне политике формирају глобално тржише и акумулирају капитал, при чему су градови средишта мултинационалних корпорација, носилаца глобалне економије. Наведене детерминанте глобализације, међусобно условљене, кумулативно манифестују велику моћ, означену у глобалном граду, што глобалне градове чини независним ентитетима.

6.2. Велики градови у мрежи глобалних градова

Динамичном урбанизацијом у другој полови 20. вијека развила се мрежа вишемилионских градова. У развијеним земљама развој градова иницира је снажном привредом, док у неразвијеним земљама демографском експанзијом и квази урбанизацијом. Слабог привредног раста градови Трећег свијета демографски бујају у условима недостатка радних мјеста и неразвијене инфраструктуре, еколошким и социјалним проблемима и испољеном социјалном патологијом, представљају мега градове сиромаштва. Дакле, насупрот пословних средишта свијета у експанзивном развоју стоје милионски градови урбане „хипертрофије“, како процес урбаног „развоја“ Трећег свијета називају Грчић и Слука (Грчић, Слука, 2006:19).

Мега град, по дефиницији ОУН-а, је град са 10 и више милиона становника. Почетком 21. вијека у свијету је око 600 милионских градова од чега је 20 мега градова с тенденцијом даљег раста. Средином прошлог вијека већина милионских агломерација развила се у развијеним земљама, а почетком 21. вијека, 2/3 је у земљама тзв. Трећег свијета (World Urbanization Prospects, 2002). Мега градови развијеног свијета су: Њујорк, Лос Анђелес, Токио и Осака. Нарастајућа руска економија са средиштем у Москви, која посљедњих година представља највеће европско градилиште, у измјењеним геополитичким приликама, поново враћа Русију на свјетску сцену, чиме нарастајућа

агломерација Москве постаје нови глобални град (прилог 18). Динамични развој Кине заснован на усвојеним високим технологијама и јефтиној радној снази, политиком константог привредног раста и „извоза“ националне економије у свијет, у односу на друге земље спроводи специфичну политику устоличења моћи засновану на освајању тржишта и инвестицијама. Привредни развој се манифестује у изузетно нагалашеној динамици урбанизације, те почетком 21. вијека најбрже демографски расту градови индустријских региона Кине. Демографски највећи и привредно најразвијенији, репрезент кинеске економије, Шангај, нови је свјетски мегаполис и глобални град.

Творац концепта „центар – периферија“ Џон Фридман (John Friedmann), чија је основна подјела свијета на развијени (центар) и неразвијени (периферију), успостављена 1966. године, сљедећи исту подјелу 20 година касније, унутар ње издаја примарне и секундарне центре развоја. Међу издвојеним градовима не налазе се Москва и Пекинг (Friedmann, 1986). Утицај геополитичких прилика на укупне прилике друштва, највидљивије је на примјеру дезинтеграције Варшавског пакта и Совјетског Савеза крајем 80-их и почетком 90-их година, те се Москва не помиње међу глобалним градовима ни 1995. године у новој Фидмановој хијерархији свјетских градова (Friedmann, 1995). Транзиција друштвеног система и националних економија савремене Русије и Кине, евроазијске интеграције покрећу регионалне процесе, тиме и нову регионализацију свијета, те у актуелним приликама позиционирају Москву, Шангај и Пекинг по више основа у глобалне градове савременог свијета.

Мегаградове и глобалне градове не треба поистовјећивати, Мега градови су велики градови што увијек не подразумијева и велики економски систем који се рефлектује на друге земље. Градови Трећег свијета имају највећу динамику демографског раста, те улазе у ред мега градова, али не представљју развојне центре, средишта економског развоја, међународних корпорација и политичке моћи. Ови градови су концентрације урбаног сиромаштва и њиховим економијама ће требати више година да ускладе поједине компонете свог урбаног развоја и преузму одговорност за покретање националног развоја.

Први велики градови савремених економија били су Лондон и Њујорк. Просторни и демографски развој Лондона разним мјерама је успораван и децентрализован (Аберкомбријев план) с циљем успостављања уравнотеженог развоја југа Енглеске и заустављања неконтролисаног неквалитетног урбаног раста. Наведени фактори утицали су да Лондон не достигне број становника мега града, али то га није спречило да постане глобални град. Као управно и привредно средиште некад највеће колонијалне империје свијета Лондон је и данас „престолница капитала“. Градови на простору Англоамерике развили су се у условима либералног капитализма, великих просторних ресурса, константно долазеће радне снаге и „увоза мозгова“. У простору источне обале, као улазна врата Америке, развили су се лучко-индустријски градови, чије су урбане агломерације у сталном нарастању у другој половини 20. вијека формирале први мегалополис у свијету Босваш (Бостон-Њујорк-Филаделфија-Балтимор –Вашингтон).

Прилог 18. Москва, нови глобални град

Извор: http://searchbiznes.ru/stroitelstvo/10380-fasad-vysotki-resheniya.html

Термин мегалополис (грчки – велики град) увео је у терминологију Готман изучавајући агломерацију дуж обала сјевероистока САД. „Мегалополис је укрупњавање градских агломерација полицентричног карактера, надагломерацијског нивоа“ (Грчић, Слука, 2006:36). Доксијадис, творац екистике разматра мегалополис као најкрупнију форму урбаних насеља на путу ка највишој степеници урбаног развоја екуменополису, који по Доксијадису представља тоталну урбанизацију (Doksijadis, 1982).

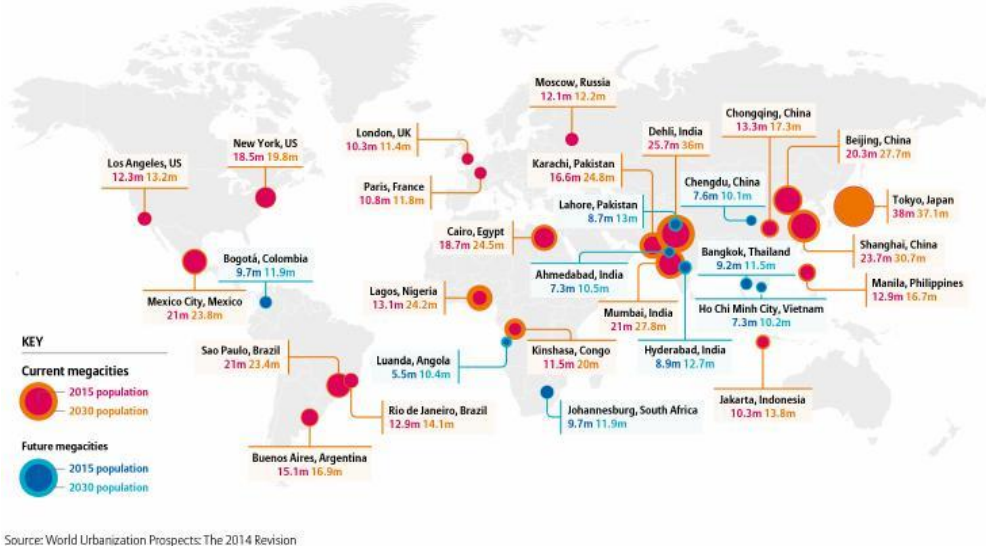
По питању одређења и броја мегалоролиса не постоји јединствено мишљење. Већина истраживача издваја шест мегалополиса који по разним елементима одговарају суштинском поимању мегалополиса. Три мегалополиса су у САД (Босваш - сјевероисточни, Сан-Сан – западноамерички и Чипитс - Великих језера). Уз обале Тихог океана између Токија и Осаке развио се мегалополис Токаидо. Два мегалополиса налазе се у Европи (у Енглеској и дуж ријеке Рајне. Поједини аутори сматрају да се у простору западне Европе ова два мегалополиса спајају и проширују у тзв. „делтаполис“ (Грчић, Слука, 2006). Наведени мегалополиси налазе се у привредно најразвијенијим земљама свијета и њихови центри представљају глобалне градове.

Највећи мегалополис свијета Токаидо чини 20 агломерација (Јокохама, Токио, Осака, Кобе, Нагоја и други градови) са преко 50 милиона становника. Токио представља прву градску привреду свијета. На листи свјетски познатог економског часописа Глобал, од 500 најзначајнијих свјетских компанија, 51 налази се у Токију. Токио је пословни и финансијски центар Источне Азије. Велика концентрација становништва и активности орјентише град на јавни превоз који је најкомплекснији систем на свијету.

Њујорк има другу по обиму градску привреду у свијету (иза Токија). Представља највећу регионалну економију САД-а и контролише 40% финансија. Лондон је највећи финансијски центар свијета. О значају Токија, Њујорка и Лондона у свјетској економији довољно говори узречица у пословном свијету да наведени градови представљају „три командна центра свјетске економије“.

Нарастајућа економија Кине подстиче урбани развој, па се у њеном простору почетком 21. вијека формирају три мегалополиса: Пектјен са средиштем у Пекингу, Шанчен у Шангају и Сјанган у Хонконгу. Њихови центри су нови глобални градови свијета који убрзано развијају модерне технологије, концентришу капитал и производњу. Други мегалополиси „у рађању“ на простору Индонезије (Џакарта) , Индије (делта Ганга с Калкутом), и сјеверне Африке (Каиро-Александрија) и западне Африке (Лагос) развијају се у неповољнијим и сложенијим друштвеним условима. На простору Латинске Америке издваја се мегалополис између Рио де Жанеира и Сао Паула. Успостављање БРИК-а (Бразил, Русија, Индија и Кина), као нове форме економско-политичког интегрисања, мијења односе у светској економији и свакако ће се рефлектовати на интернационално повезивања економија наведених земаља, при чему ће њихови урбани центри имати водећу улогу, те се може очекивати њихово јачање у мрежи глобалних градова (прилог 19).

Прилог 19. Пројекција развоја мега градова 2015-2030.



Извор: https://www.allianz.com/en/press/news/studies/151130-the-megacity-of-the-future-is-smart.html

7. БУДУЋНОСТ ГРАДА

7.1. Тенденције у развоју града

Најуочљивија манифестација развоја града су демографски и просторни развој. Ове компонете урбаног развоја одражавају само његов физички раст. Најзначајнија компонета развоја града је функционална јер иницира демографски и просторни развој. Неусклађеност појединих компоненти урбаног развоја посљедица је разлика у привредном и демографском расту и продукује социоекономске, инфраструктурне, еколошке и друге проблеме. Развијене земље имају велику динамику развоја урбаних привреда. Ове земље су прошле фазе демографске транзиције из високих у ниске и негативне стопе природног прираштаја. Њихова популација је у просјеку све старија, па недостаје радне снаге за одржавање привредног система. У земљама у развоју урбана привреда је на нижем степену развоја и не прати динамику демографског развоја која је висока. Предвиђа се да ће градови сиромашних региона свијета имати велику демографски раст, па ће се већина нових мега градова формирати управо на простору Африке и југа Азије (прилог 2, 11 и 19). Због ниског природног прираштаја и старења популације у развијеним земљама градови ће стабилизовати демографски раст, а неки ући у фазу демографске стагнације. Претпоставка је да ће развијене земље наставити започети тренд одржавања привредног система територијалним преструктуирањем привреде у организацији великих корпорација, односно „пресељења“ радних мјеста из развијених у сиромашне земље, гдје је јефтинија радна снага, а кући (средишту корпорације) ће се враћати уложени и увећани капитал. Тиме ће развијени свијет очувати ниво животног стандарда и социјалну и културну морфологију урбаног друштва. У неразвијеним земљама у сламовима безнађа, отварање радних мјеста претставља неопходу социјалну „инфузију“ која одржава урбану популацију, којој је потребно вријеме од неколико деценија да стабилизује демографски раст и усклади с привредним развојем. Дакле, може се очекивати даљи развој мега градова у социоекономски нестабилном простору, као и уопште наставак тенденције литорализације обалног појаса.

Наведени „сценарио“ у складу је са принципима новолибералне економије. Британски социолог, антрополог и марксиста Дејвид Харвеј (David Harvey) највећи је критичар неолибералног концепта у економији, који је од 70 - их година прошлог вијека покренут од стране корпоративне капиталистичке класе која тежи ослободити добит плаћања рада, што се постиже осавремењавањем технологије производње и преношењем застарјелих технологија у земље јефтине радне снаге (Harvey, 2005; 2015). Оно што карактерише корпоративну либералну економију јесте начин располагања вишком вриједности који се не враћа у производњу да отвара нова радна мјеста, већ се улаже у некретнине, изградњу стамбено-пословних зграда, хотела и различите начине акумулације капитала кроз физичке структуре у урбаном простору, без рефлексије на квалитет живота и развој града. Дакле, у урбаном простору настају нове структуре чији локацијски захтјеви потискују друге потребе становника града. С тога Харвеу назива град највећом жртвом капитализма (Harvey, 2015).

Транснационалне компаније одређују перспективу свјетског привредног развоја: наставак глобалне интернационализације, или развој у супротном правцу, скретање ка регионалним и локалним територијалним процесима“ (Колосов и други, 2016:9). За претпоставити је да ће се урбани развој наставити развијати у истом правцу: акумулације моћи мултинационалних корпорација и глобалних градова и расту урбаног сиромаштва у Трећем свијету, све до промјене концепта економског развоја, односно приступа либералној економији и првих резултата демографске транзиције у неразвијеним земљама. Очување културног идентитета, економске и социјалне стабилности и демографског раста градова развијеног свијета спроводи се мјерама контролисане ванъске имиграције. Крајем 20. и почетком 21. вијека европски континент доживљава динамичну геополитичку, социоекономску и социокултурну прекомпозицију с регионалним разликама у карактеру урбанизације. Транзицијом друштвеног система у социјалистичким земаљама отворени су сложени економски, демографски, социјални и културни процеси у којима се мијењају структуре урбане привреде у правцу деиндуструјализације и терцијаризације, социјалног раслојавања и испољене емиграције која слаби демографску основу. Стабилизација привреде пост-

социјалистичких земаља дефинисаће карактер будућег урбаног развоја њихових ослабљених урбаних система. Геополитички процеси у простору Југозападне Азије и сјеверне, западне и централе Африке интензивирају процесе емиграције, која усложњава културни идентитет Европе с рефлексијом на све сфере душтвеног живота. Нарастајуће економије Русије и земаља истока Азије („мали тигрови)“, Кине и Индије имаће утицај на динамику и карактер утрбанизације својих земаља, као и у простору њихових инвестиција. Процеси урбанизације одвијају се у неразвијеним земљама у правцу поларизације и централизације урбаног развоја (Vresk, 2002), што неминовно доводи до формирања проблемских регија. У развијеним земљама урбани процеси се одвијају ка дезурбанизацији коју прати реурбанизација девастираних урбаних и периурбаних зона са циљем функционалног и социјалног реструктуирања, чиме се подиже квалитет урбаног живота.

7.2. Одрживи град и границе раста

Питање оптималне величине града и граница урбаног раста треба посматрати с више аспеката:

- Максималне величине града у задовољавању потреба становништва града и очувању квалитета урбаног живота
- Потребне величине града (функционалне и демографске) да би био носилац регионалног и националног развоја
- Односа у величини градова (ред величине) од највећег ка мањим градовима да би цијела територија била прекривена мрежом градских насеља и доприносила уравнотеженом просторном развоју.

Савремени градови развијају се између двију крајности: недовољне величине и капацитета да покрену развој и предимензионираности која отежава свакодневно функционисање, угрожава стање животне средине, продукује различите ризике, те умањује квалитет живота. Наведени проблеми отварају питање граница урбаног раста и различитих аспеката одрживости града:

- Социоекономска одрживост која обезбјеђује функционисање града, одржавање инфраструктурних система и социјални минимум
- Одрживост урбаних структура
- Стање животне средине града и еколошка одрживост
- Изложеност града природним ризицима и катастрофама и другим врстама безбједносних ризика

Од најранијих фаза урбаног развоја поставља се питање колика је оптимална величина града за квалитетан живот становника и ефикасно управљање градом. Платон је идеалном величином града сматрао град са око 5 000 становника, односно могућности личног контакта говорника и грађана у том времену, дакле величином просјечног полиса, мада је Атина тог времена била неколико пута већа. Аристотел је град одређивао мјером „погледа“ којим се могу контролисати сва дешавања и ефикасно управљати градом, а два миленијума касније Леонардо да Винчи, филозоф и умјетник ренесансног града, одређује исту мјеру као и његови славни претходници. И антички и ренесансни град живе од сличне економије и у истим могућностима комуницирања и кретања.

Процес индустријализације, дакле од краја 18. вијека, моторизација и масовна аутомобилизација у 20. вијеку помјерили су границе града. Пјешачки град, достиже до 10 km пречника (два сата хода). У почетној фази индустријске урбанизације Хауард је дефинисао вртни модел града, Друштвени или регионални град са сателитима, до 250 000 становника. У Совјетском Савезу, у којем је превладавао дезурбанистички концепт, поједини урбанисти и економисти сматрали су град од 200 000 становника мјером града који није испразнио околни простор, а концентрише довољно функција да може покретати развој.

Питање оптималне величине града за сваку државу је индивидуално, јер величина највећег града овиси о укупном демографском капацитету земље. Полазећи од наведене чињенице у теорији и пракси настали су различити модели законитости развоја града. Кристалеров идеални модел централних насеља представља централно насеље у шестероуглу,

односно насеље које функционално опслужује шест насеља мањег централитета, што подразумјева правилну мрежу шестероуглова у простору (Vresk, 2002). Уравнотежени развој неког простора овиси о просторном размјештају и величини насеља већег централитета, што у пракси подразумијева постојање правилног редосљеда у величини насеља неке територије. Највећи град је максимално двоструко већи од сљедећа два града, а затим слиједи правилан редосљед реда величине, што се графички може приказати правилним падајућим графом. Ову овисност величине броја градова први је уочио почетком 20. вијека њемачки географ Оjербах (Auerbach), а касније разрадили Стјуарт, Сингер, Бери (Stewart, Singer, Berry) и други као правило реда величине: Rank–Size–Rule (Vresk, 2002:224). Уколико је ред величине правилан успостављена је правилна хијерархија у мрежи насеља која доприноси уравнотеженом развоју, а ако постоје значајна одступања, у пракси се испољавају недостаком развојних средишта или предоминантним значајем једног насеља. На примјеру Србије примјена реда величине градова показује нагалашену примарност града Београда који је шест пута већи од сљедећа два града: Ниша и Новог Сада, што се у простору манифестује формирањем урбане регије Београда у којој живи сваки четврти становник Србије. На великом простору Србије у недостатку хијерархијски успостављеног система насеља формира се проблемско подручје у ширењу.

Земље у развоју немају успостављен правилан ред величине у мрежи и систему урбаних насеља, због чега поједина подручја касне у развоју. „Мањи градови стварају контрабаланс великим градовима“ (Адамовић, 2001:160), јер одређеним погодностима смањују демографски притисак на велике градове. Само системски приступ планирању урбаних система, с дугорочно провођеним мјерама и интервенцијама, могу резултирати успостављањем повољнијег просторног размјештаја и хијерахије урбаних насеља. Теоретичари указују на бројне факторе који детрминишу разлике у динамици развоја града: географски положај, природни ресурси, локација индустрије и услужних дјелатности, саобраћајна повезаност и транспортни трошкови, цијена становања, правне регулативе и подстицајне мјере локалне заједнице, радна снага и друго. Наведени фактори, осим што диференцирају могућности динамике развоја града, утичу на разне аспекте његове одрживости.

Повећање несклада између развијених и земаља у развоју; увећања свјетске популације и нарастајуће потрошње и црпљења природних ресурса покренуло је научну, политичку и економску јавност да одговорно разматрају разне аспекте одрживости геосистема. Као резултат покренутих активности развио се *коцепт одрживог развоја*, те обухватањем различитих аспеката живота постао парадигма 21. вијека (Тошић, Крунић, 2011). Кључни проблеми развоја савременог друштва произлазе из предмета и задатака географске науке, односно имају географски карактер (Мандић, Живковић, 2018), укључујући и изучавање урбаних система, носиоца развојних процеса и глобализације. Управљање одрживим развојем подразумијева и усмјеравање развоја урбаних система у процесу глобализације. Одрживи развој је усмјерен на социоекономску, демографску и еколошку одрживост планете. „Одрживи развој је пројект будућности, чије остваривање претпоставља и тражи глобалне друштвене промјене“ (Lay, 2007:1031), те иако опште потенциран, не даје веће резултате. Пут ка успостављњу одрживог урбаног концепта полази од усмјеравања развоја урбане економије, контроле производње и потрошње, одговорнијег понашања у простору и подизања свијести и солидарности, што подразумијева одступање од концепта неолиберале корпоративне економије. Дакле, успостављање концепта одрживог развоја у директном је конфликту с интересима мултинационалних корпорација, „владара свјетске економије“ и носиоца развоја глобалних градова. Неопходно је да концепт одрживог развоја (укључујући одрживи град) буде свјесно и контролисано вођен и усмјераван, у чему велику улогу имају владајуће друштвене елите и њихова просвјећеност.

7.3. Човјек и град

Питање односа човјека и града питање је његовог хабитата, те заокупља чојвека од античких филозофа (Аристотел) до савременог доба (Harvey, Lefebvre). Дуго се историјскогеографски развој града одвијао по мјери човјека и његових становника. Лоше праксе у развоју града, излагане су критици и нису биле понављане (Doksijadis, 1982). Будућност града је поистовјећивана с будућности њених становника, те

је пажљиво бирана градска управа. У пракси појединих градова и најбољу управу су мијењали након извјесног периода да не би прерасла у апсолутизам и самовољу (примјер Венеције и Дубровника). Дакле, простор града је био јавни, као и послови града. Права и обавезе грађана, располагање градским простором, пословање, положај странаца и дуги аспекти живота, регулисани су правним одредбама.

Највећи филозоф града, Луис Мамфорд написао је најобимнију историју града, сагледавајући између осталог, и управљање градом (Mumford, 2004). Константин Доксијадис, отац екистике, покренуо је бројна питања односа човјека и града (Doksijadis, 1982). Класик социологије Макс Вебер, наглашава да град мора имати аутономне организације политичких и управних установа, што представља једно од одређења града. Истовремено истиче да је град у функцији рационализације свих видова друштвеног живота и настанка капитализма на Западу (Weber, 1976). Теоретичари различитих научних орјентација: социологије, филозофије, географије, економије, урбанизма, архитектуре и други, анализирају однос града и човјека, права човјека на град и јавност доношења одлука, односа града и бројних аспеката друштвеног живота. Став Парка (Park, оснивач урбане социјалне екологије) „да је град творац новог моралног поретка“ и Лефевра (Lefebvre, француски филозоф и социолог), „да је град пројекција глобалног друштва“, полазе од исте основе, глобалне улоге града који успоставља нови вриједноносни систем. Припадници чикашке социјалне екологије истичу јединство еколошког, природног и моралног поретка у простору града.

Критички посматрајући односе у јавном простору града, поједини критичари новог урбаног поретка сматрају да је град организован и присвојен од стране одређених група, те прилагођен њиховим потребама, естетици и идеологији (Lefebvre, 2009). Савремено поимање „права на град“ третира становника града као потрошача, али не и као доносиоца одлука о расподјели градских ресурса (ibid: 192). Исто мишљење дијели и Харвеј. Док се успостављају просторне структуре града, њихови творци углавном сматрају да је довољно што становништво има право да их користи, али се искључује активно право становника да учествују у преобликовању града (Harvey, 2015).

Социјалистички град био је најближи идеји да град служи својим становницима у задовољавању животних потреба, што је релаизовано социјалним становањем и доступности образовних, културних и здравствених услуга у надлежности државе.

Либерални капитализам се тржишно односи према граду. Значај физичких структура се прерачунава локационим факторима, цијеном уложеног новца, бројем корисника и очекиваном добити, а не улогом у задовољавању потреба становништва града. Јавни простор и неолиберална економија у односу су робе и купца, те онај ко нема новац не приступа куповини. Утицај финансијских и пословних лобија на формирање града познат је и у ранијим фазама развоја, али су богате породице, које су генерацијама живјеле у граду, биле највеће мецене помажући своје грађане и изградњу града. У томе и јесте основна разлика у односу на ново доба у којем је поручилац посла, и идејни креатор урбаног концепта и урбане структуре, од које очекује да ће оправдати инвестицију, те је град у служби добити појединца, што је урушавање традиционалног града као колективног добра.

Спрега политичке олигархије и пословних лобија управља и градовима пост-социјализма. У процесу друштвеног раслојавања интересне групе различитио перципирају простор и истичу потребе, па често наступају супротстављеним аргументима.

Сложени друштвени односи утичу на успостављање институционалног и нормативно-правног оквира планирања у којем је задатак планирања контрола и усмјеравање промјена у пожељном и могућем правцу. Планирање развоја се схваћа као циклички процес, јер „у интеракцији човјека са средином стално се дешавају промјене, па је највећи проблем да се идентификује реални свијет, као систем у оквиру кога дјелује и планирање“ (Тошковић, 1998:15). Урбане теорије радикално преиспитују кључне урбане концепте који морају бити поново осмишљени у односу на неумољиво конципиране мутирајуће свјетове урбанизације (Brener, 2019). Будућност града посматрана као колективно добро, које се манифестује кроз дефинисане правце функционалног, социоекономског, демографског и еколошког аспекта развоја и одрживости од којих овиси живот нових нараштаја, мора се вратити у оквире струке, прва и јавности.

7.4.Урбани ризици савременог доба

Од савремене науке очекује се да буде креативна, функционална и корисна, да анализира процесе, утврди стање, процјени и предвиди ризике, дефинише правце дјеловања, понуди прихватљива и реална рјешења. Дакле, и од урбане географије и њој сродних наука и науних дисциплина, очекује се да у перспективи урбаног развоја прогнозирају могућа сценарија, упозоре на потенцијалне препреке и ризике у урбаном развоју и дефинишу прихватљиве концепте.

„Глобализација и урбанизација су процеси који на град дјелују и креативно и деструктивно“ (Vujović, Petrović, 2005:9). С тога је усмјеравање развоја града у различитим аспектима његовог развоја нужност. Неопходно је указати на реална и потенцијална ограничења и негативне посљедице непланског, неусмјереног и неконтролисаног развоја града, а то су:

- Пораст урбане популације изнад функционалних и просторних капацитета града
- Недостатак радних мјеста и проблеми социјалног развоја
- Инфраструктурна неизграђеност
- Саобраћајна преоптерећеност
- Снадбјевање града
- Социјална и културна диференцијација до урбане подјеле и конфликата
- Неконтролисано усељавање становништва
- Урбана атрофија малих градова до некрополиса
- Појачани безбједносни ризици
- Угроженост урбане животне средине и урбане еколошке катастрофе
- Природне катастрофе и временске непогоде
- Апсолутна контрола- надзирање града

Наведен аспекти потенцијалних ризика условљени су глобалним геополитичким и економским приликама, али и природним узроцима. Град као сложен систем у циљу ефикасне организације изграђује институционалне и техничке структуре свог функционисања. У

контексту савремениих информатичких технологија, то подразумијева правовремену информисаност и ефикасност, функционисање тзв. *паметног града*, али и висок степен разних облика контроле, чија се сврха оправдава угроженом безбједности становништва, а лако преноси у сферу тоталног надзирања, чиме је граница слободе и контроле врло крхка, те град постаје простор „надзиране слободе“. Посматрано с аспекта климатских колебања и чињенице да је највећа концентрација урбаног становништава у литоралном појасу у просторима највећих природних ризика (вулканске и сеизмичке појаве и временске непогоде), повећава се одговорност свих управих структура од локалног националног до глобалног нивоа у доношењу стратегија развоја урбаних система и развоја уопште. Анализа локалних погодности и ограничења, те прилагођавање организације урбаних система геопросторним, тиме и климатским условима је нужност (Мандић, 2011).

Социјални аспект развоја града предствља осјетљиво питање развоја, посебно у земљама Трећег свијета, слабо развијене привреде и сложених међуетничких, религијских и културних прилика, с могућностима покретања политичких криза.

З А К Љ У Ч А К

Од почетка свог постојања град је био мјесто сусрета, средиште дешавања и доношења одлука. Прве културе и духовни живот креирали су се унутар зидова првих градова. Развој институција показао је ефикасност управљања градом и његовог функционисања. Прва научна и техничка достиугнућа примјењена су у функцији унапређења урбане средине и живота становника града. Дакле, град је цивилизацијска тековина.

Највећи дио историје људског рода, изузимајући епизоде епидемија болести и ратова у којима су опсједани и рушени, била је привилегија живјети у граду. У пет хиљада година урбане историје град је био носилац друштвених промјена, чак и кад су захтјеви за промјенама покретани из сеоског друштвеног слоја.

Град је с околином увијек имао специфичан однос, заснован на неопходности снабдјевања из свог окружења и могућности мобилисања демографске масе за различите потребе. Овисан о ресурсима из руралног простора развијао је урбану економију црпећи богатства ближег окружења и далеких региона. Дакле, град је увијек био у позицији господара наспрам сеоског подручја, па и у вријеме аграрних друштава.

Процес индустријализације вишеструко је убрзао развој града усложавајући просторне и друштвене структуре. Савремени технолошки развој омогућио је глобално повезивање у разним аспектима живота у чијем средишту је град и урбана економија. Глобални градови нису достигли демографске капаците екуменополиса, али њихова укупна моћ даје им такав карактер.

Нека питања уређена града и његовог развоја остају константа у свим периодима географскоисторијског развоја. Питања, колика је пожељна оптимална величина града и који је идеални концепт просторног уређења остају отворена. Однос града и окружења пролази различите фазе у складу с технолошким развојем и промјенама у структури привреде. Иако је планета премрежена разним врстама саобраћајница, град није засебан ентитет у простору јер његова одрживост није могућа

без других геосистема, те је проналажење баланса у односу град – окружење важно питање просторног развоја и концепта одрживости.

Концепт уравнотеженог просторног развоја и територијалне кохезије орјентисан је у правцу децентрализације града, његове дезурбанизације, односно растећења урбаних средишта. Истовремено, поједине урбане функције размјештају се у руралном простору у циљу подизања социоекономске одрживости руралних подручја и успостављања контроле над миграцијама становништва и демографским растом града. Прокламоване предности живота у мањим насеобинским заједницама неће зауставити раст градова, али ће зауставити демографско и социоекономско пропадање руралних подручја. Разлике у квалитету живота града и села развијених земаља су у константном смањивању, те се у пракси срећу различите форме прелазних насеља, што мијења перцепцију урбаности. Исти урбани процеси не карактеришу развијене и земље у развоју, те се на њих не могу примјенити исте развојне политике. Законитости кретања капитала и утицаја политичке моћи и даље ће бити главни креатори урбаног развоја.

Изрека „*Ко зна уредити парк, уредиће и град*“, могла би се преформулисати у: „*Ко зна да уредити један велики град, може уредити цијели свијет“.* Перспектива града лежи у колективној одговорности и свијести да процеси који се покрећу из урбаних центара управљају свијетом.

Литература и извори

Адамовић, Ј. (2001). *Урбана економија*. Географски факултет. Универзитет у Београду. Београд.

Анучин, В. А. (1972). Теоријске основе географије. Универзитет Ломоносов. Москва.

Апанович, А. (2012). *Историја Запорошких козака*. Логос. Београд.

Aristotel (1988). Aristotelova praktična filozofija i etika. Globus. Zagreb.

Baker, R. van der Liden, J. (1992). Land Delivery for Low – in come groups in Third World Cities. Avebery: Aldrshot.

Brown, L.R. (1972).Svijet bez granica. Globus. Zagreb.

Brener, N. (2019). New Urban Spaces: Urban Theory and Scale Question. OUP. New Urban Spaces htpps://global.oup.com/academic/produst/new_urban_spaces_978010906271952?cc=us8lang=en8amp

Bury, J.B., Meiggs,R. (1975). A History of Greece. Palgreve Macmillan Publicher Limited. Превод: Историја Грчке. Завод за уџбенике. Београд.

Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society.* Oxford: Blackwell.

Cotner, D. (2009). Livable Human Communities. A Sustainability Narative. *Spacium*. N_o 19. Beograd (1-7).

Crkvenčić, I. (1990). *Afrika- Regionalna geografija*. Školska knjiga. Zagreb.

Chmelnizki, D. (2012). Stalinist Architecture and Stalinist Ideology. De re Aedificatoria, Journal for History and Theory of Architecture, N^o 3/2012. Belgrade (59-66).

Daniel, R. Hopkinson, M. (1979). *The Geography of Settlement*. Oliver and Boyd.

Doksijadis, K. (1982). *Čovjek i grad.* Nolit. Beograd.

Encyclopedia of the City, 2005. Encyclopedia Britanica.

Friedmann, J. (1966). Regional Development Policy – A Case Study of Venezuela. Cambridge: Mand T. Presse.

Friedmann, J. (1986). The world city hypothesis//Development and Change. N_o 4.(12-50).

Friedmann, J. (1995).Where we stand: a decadeof world city reseaarch//World Cities in the a World System. Cambridge (21-47).

Goler, D., Lehmeier, H. (2012). From Post-socijalis Tranzition to Globalisation and Europeinstation Metropolitan Development in Belgrade, Busharest and Sofia. *Zbornik radova* sv.XL. Geografski fakultet. Univerzitet u Beogradu. Beograd.

Грчић, М. Слука. Н. А. (2006). *Глобални градови.* Географски факултет Београдског универзитета. Географски факултет МГУ „М.В. Ломоносов“. Београд.

Hall, P. (1980). Urban and Regional Planning. Harmondsworth: Penguin

Harwey, D. (2005). A Brief of Neoliberalism.

Harwey, D. (2015) Rebel Cities: From the Rights to the City to the urban Revolution. Verso. London.

Hitti, F. (1964). *History of the Arbs*. MacMillann and com Ltd. London. Nju York St. Martin's press. (Prevod Veselin Masleša. Sarajevo).

Howard, E. (1965). Garden Cities of To-Morrow. Cambridge: The M.I.T.Press.

Jacobs, J. (1977). The Death and Life of Great American Cities. Harmondsworth. Penguin.

Jacob, M. (2007). Introduction: The Politics of the Environment . In M. Jacobs Greening Millennium? Malden (USA) Oxford (UK): Blackwell Publichers (1-17).

Jovanović, M. Urbanistički koncepti razvoja gradova: Komparativna analiza. Industrija 3. Ekonomski fakultet. Beograd. str. 37-73.

Jovanović (2005). *Међузависност концепта урбаног развоја и саобраћајне стратегије великог града*. Географски факултет. Универзитет у Београду. Београд.

Кицошев, С. (1998). Географске основе просторног планирања. Универзитет у Новом Саду. Природно-математички факултет. Институт за географију. Нови Сад.

Колосов, В.А., Гречко, Е.А., Мироненко, К.В., Самбурова, Е.Н., Слука, Н.А., Тикунов, И.Н., Тканченко, Т.Х., Федорченко, А.В., Фомичев, П.Ј. (2016). Хоризонти истраживања у области географије свјетске привреде. Гласник. Географско друштво Републике Српске. Бања Лука (3-23).

Lay, V. (2007). Održivi razvoj i vođenje. Institut društvenih znanosti Ivo Pilar. Zagreb.

Lefebvre, H. (2009). State. Space. World: Selected Essay. University Minesota Press. Minapolis.

Љешевић М. А. (2002). *Урбана екологија*. Универзитет у Београду. Географски факултет. Институт за животну средину и ГИС. Београд.

Macura, M. (1954). Критеријуми за разграничавање градског и сеоског становништва. *Статистичка ревија* бр. 3-4. Београд.

Mayer, H.M. (1971). Definitions of „City“: in L.S. Bourne: Internel Structure of the City.

Mamford , L. (2006). *Grad u istoriji*. Beograd.

Мандић, М. (2002). Градови – питање идентитета. Глобус бр. 27. Српско географско друштво. Београд. (111-116).

Мандић, М. (2011). Утицај савремених климатских колебања на просторну организацију урбаног система у Републици Српској. Глобус Вол. 36. Српско географско друштво. Београд. (53-68).

Мандић, М. (2013). *Карактеристике урбаног развоја Бање Луке*. Географско друштво Републике Српске. Посебна издања књ. 31. Бања Лука.

Мандић, М., Живковић, М. (2018). Географска наука и савремена друштвена стварност. Гласник св. 22. Географско друштво Републике Српске. Бања Лука.

Машкин, Н.А. (1947). *Историја старог Рима*. Лењинград. (Превод Мирослав Марковић) 1997. Универзитет у Београду. Београд.

Mirkov, A. (2007). Vrtni gradovi Ezembera Hauarda. Sociologija, Vol.XLIX Nº 4. Beograd.

Marinović-Uzelac, A. (1978). *Socijalni prostor grada*. Sveučilište u Zagrebu. Zagreb.

Marinović – Uzelac, A. (2001). *Osnove prostornog planiranja*. Zagreb.

Pak, M. (1987). Neke misli o stanju urbane geografije u Jugoslaviji. Geografski glasnik br. 49. Zagreb.

Pavićić, S. (1953). *Podrijetlo naselja i govora u Slavoniji*. JAZU. Zagreb.

Perišić, D.. (1985). *O prostornom planiranju*. Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije. Posebna izdanja. Beograd.

Povijest svijeta (1971). Herder, V. Die Weltgeschichte iz zbirke Wissen in Uberlick KG, Freiburg im Breisgau. Prevod (1977). Cankarjeva založba , Naprijed. Zagreb.

Пројект на коридору „Појас и пут“. Институт за кинеске студије „Меркатор“.

Pušić, Lj. (2001). *Održivi grad – ka jednoj sociologiji okruženja*. Biblioteka Nova. Beograd.

Roth, Lj. (2001). *Razvoj urbanih sistema u svijetu*. Srpsko geografsko društvo. Beograd.

Стаменковић, С: Бачевић, М. (1992). *Географија насеља*. Универзитет у Београду. Београд.

Степић, М. Јаћимовић, М. (2006). *Основе аграрне географије*.

Stiperski, Z. (2003). *Megagradovi svijeta*. Mala geografska biblioteka. Zagreb.

Šećerov, V. (2012). *Strateško planiranje grada*. Univerzitet u Beogradu. Geografski fakultet. Beograd.

Šimunović (1996). *Grad u regiji ili regionalni grad*. Logos. Split.

Taylor, Flint (2000). *Political Geogarphy. World Economy, nation State & locality.* Prentice Hall. Harlow. London.

Territorial agenda of European Union (2007, 2011). Teritorijalna agenda Evopske unije do 2020. godine (2007). Stanje i perspektive prostora Evropske unije. Inženjerska komora Srbije. Matična sekcija planera. Prevodi knjiga 8. Beograd (ažurirano 2011).

The Times Atlas of World History (1984). Times Books Limited. London. (Atlas svjetske povijesti (1986). Dopunjeno izdanje za Jugoslaviji. Cankarjeva založba. Ljubljana.

Тодић, Д., Живковић, М. (2012). *Регионална географија – Аустралија, Океанија, Антарктик*. Универзитет у Бањој Луци. Природно-математички факултет. Бања Лука.

Тошић. Д., Крунић, Н. (2011). Geografske determinante održivog razvoja. Treći kongres srpskih geografa. *Zbornik kongresa*. Geografsko društvo republike Srpske. Bawa Luka. (757 -768).

Тошић, Д. (2018). Принципи регионализације. Универзитет у Београду. Географски факултет. Београд.

Tošković, D. (1998). *Uvod u prostorno i urbanističko planiranje*. Beograd.

United Nations Population: World Urbanization Prospects the 2002.

United Nations Population: World Urbanization Prospects the 2014. revision.

Veber, M. (1976). Privreda i društvo. Prosvjeta. Beograd.

Vresk, M. (1984). *Razvoj urbanih sistema u svijetu*. Školska knjiga. Zagreb.

Vresk, M. (1997). *Uvod u geografiju*. Školska knjiga . Zagreb.

Vresk, M. (2002). *Grad i urbanizacija*. Školska knjiga. Zagreb.

Vrišer, I. (1963). Uputstva za proučavanje gradova. Savez geografskih društva SFRJ. Ljubljana.

Vujović, S. (1977). Problemi socijalističkog grada. Kultura. Beograd.

Vujović, S., Petrović, M. (2005). *Urbana sociologija*. Zavod za udžbenike i nastavna sredstva. Beograd.

Živanović, Z (2018). Prilog diskusiji o tipologiji naselja Srbije . Demografija. Godina Vol. XV. Geografski fakultet. Univerzitet u Beogradu. Beograd. (33-49).

Живковић, М. (2000). *Западна Славонија – Окучанско-пакрачки крај-Регионално-географска студија*. Географско друштво Републике Српске . Бања Лука.

Živković, M., Mandić, M., Papić,.D., Stanojević, M. (2016). Cross-boundary cooperation as a factor of development of Bosnia and Herzegovina within the EU integration processes. International Journal of Economics and Managment Systems. Vol. 1. pp. 208-201

ПОПИС ПРИЛОГА

1. Сателитски снимак коресподентних насеља Брод
2. Графикон - Динамика урбанизације свијета у периоду 1950-2050.
3. Фото – Социјална диференцијација урбаног простора Сиудад де Мехика
4. Графикон – Преглед и пројекција раста највећих мега градова
5. Скица – Град Вавилон – реконструкција
6. Карта – Грчки градови на Медитерану
7. План града Милета
8. Карта - Мрежа римских градова
9. Карта – Мрежа градова трговачке ханзе – Ханзеатска лига
10. Скица – Хауардов модел вртног града
11. Карта - Пројекција развоја највећих конурбација и мегалополиса
12. Фото - City beatiful movement – Седам сестара у Москви
13. Фото – Кула Бурџ Калифа у Дубаију
14. Фото – Токио – највећа градска привреда свијета
15. Табела –Удио становништва „дивљих насеља“ у великим градовима Трећег свијета
16. Картограм – Урбане агломерације Ранштада – Холандија
17. Карта – Пројекти Кине на коридору „Пут и појас“
18. Фото – Москва – нови глобални град
19. Карта – Пројекција развоја мега градова

РЕЦЕНЗИЈЕ

Проф. др ДРАГО ТОДИЋ

Професор у пензији

Универзитет у Бањој Луци

ГЕОГРАФСКО ДРУШТВО РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Р Е Ц Е Н З И Ј А

Књиге „ГРАД У ПРОСТОРУ И ВРЕМЕНУ“ аутора проф. др Мире Мандић

Развоју градских центара у научној и стручној литератури приступано је с разних аспеката. Нарастајуће урбане агломерације и концентарација становништва у велике урбане центре отварају бројна питања: граница раста града, његове унутрашње просторне организације, морфологије урбаног друштва, али и утицаја града на укупну организацију простора и његову улогу у процесима глобализације свијета. Професорица Мандић се одважила да да свој прилог сагледавању овог проблема и оцјену перспективе савремене урбане цивилизације.

Књига се састоји од неколико поглавња у којима се град третира с теоријског и практичног аспекта. У првом дијелу књиге аутор даје теоријски оствrт на проблематику изучавања града, развој урбане географије и преглед првих научних истраживања савременог приступа граду, задатке и методологију урбано-географских истраживања.

Аутор затим анализира историјско-географски развој града од најстаријих цивилизација до савременог доба. Основу тог дијела књиге чине историјско-географски фактори развоја града, географски положај, природни услови, просторна организација, друштво и привреда. Анализира се просторно-функционална организација града,

однос града и околине, односно аграрног окружења, стање уређења и животне средине и управљање градом. Повлаче се паралеле са сличним примјерима у другим историјским периодима до савременог периода развоја града у намјери проналажења прихватљивог и одрживог урбаног модела.

Скреће се пажња на добра искуства историјске праксе. Аутор с правом наводи све добре аспекте изградње градских центара у државама првих цивилизација до савременог доба: одабир топографског положаја, успостављање просторних структура, јавност управљања градом, везе с аграрним окружењем, рјешавање природних ризика и еколошки стандарди, рјешавање проблема пренасељености, умножавање градова....

Значајан дио књиге заузима проблематика индустријске фазе развоја града. Анализирају се бројни теоријски модели просторне структуре града и практични модели с критичким освтром на њихове предности и ограничења, развој града „изнутра“ и „извана“. Кроз аналитички и компаративни приступ сагледава се развој урбаних структура и посљедице на просторно-функционалну организацију и друштвену морфологију града с одразом на успостављање нових просторних структура. Анализира се нодално-функционални концепт и утицај града као нодуса на укупну организацију простора, формирање нодално-функционалних регија и регионални развој.

У посљедња два поглавља анализини су мега и глобални градови и утицај града на свјетску економију и уопште процес глобализације. Упоређују се тенденције урбаног раста развијених земаља и земаља Трећег свијета. На крају је представљен критички осврт на тенденције развоја града и кључне проблеме урбаног развоја у будућности.

Овако систематизована материја о градским насељима захваљујући ауторовом познавању проблематике даје генезу и перспективу развоја града. Књига ће добро доћи, осим географима и просторним планерима и другим наукама и струкама које се баве разним аспектима развоја града из области урбане економије, урбане социологије, урбанистима и другима.

Наведена књига даје нови поглед на град и има све елементе научне монографије. Познавајући ову проблематику и значај њеног научног третирања препоручијем њено штампање и коришћење.

Доц. др МЛАЂЕН ТРИФУНОВИЋ

Универзитет у Бањој Луци

Природно –математички факултет

Географском друштву Републике Српске

Пажљиво сам прочитао рукопис ауторке проф. др Мире Мандић насловљен „ГРАД У ПРОСТОРУ И ВРЕМЕНУ' те достављам сљедећу

Р Е Ц Е Н З И Ј У

У *Предговору* ауторка јасно наводи циљеве рукописа који, сасвим оправдано, имају двоструки карактер. С једне стране ради се о чисто истраживачком подухвату анализе различитих примјера просторно-функционалне анализе развоја урбаних цјелина и њихове интеракције са регионалним окружењем. С друге стране, ради се о рукопису који је саобразан наставним курикулима изучавања Урбане географије и Географије насеља, те тако приступачно обликован и доступан и студентима.

Рукопис сачињава седам логично постројених поглавља – почев од прегледа најважнијих концепција које заузима *Град у географским истраживањима*, преко анализе *Процеса урбанизације* и његових

савремених контроверзи до поглавља број 3 насловљеног *Географско-историјски развој града* које, укључујући ту и наредно поглавље - *Градови индустријског доба у теорији и пракси урбаног развоја*, садржајно посматрано чине и најважнији дио рукописа. Наведена поглавља 3. и 4. представљају органску цјелину при чему историјски преглед развоја градова Азије, Африке, античке Грчке, римског периода и периода до савременог доба служи као основа за сагледавање појаве развоја и посљедица процеса урбанизације изазвних индустријализацијом. Као посебан допринос овог дијела рукописа потребно је истаћи приказ различитих теорија и модела које настоје објаснити њихов просторни развој, као што су између осталих модели фон Тинена, Хауарда, Аберкомбријев модел, концепт линеарног града, модел лијепог града, модел Џејн Џејкобс итд.

Поглавље пето насловљено *Град у савременој просторно-функционалној организацији и регионалном развоју* анализира улогу града у развојним фазама урбанизације почев од примарне, преко секундарне до терцијарне урбанизације, односно формирања урбаних система.

Мрежа глобалних градова представља назив шестог поглавља рукописа, унутар којег се ауторка бави анализом односа процеса глобализације и појавом феномена тзв. глобалних градова. За разлику од Фридмана, проф. Мандић у категорију глобалниох градова свсртава и Москву и Шангај за шта даје и убједљиве аргументе .

У задњем поглављу – *Будућност града*, ауторка се бави основним проблемима који су изњедрили савремени процеси урбанизације. проблем одрживог развоја и управљања градски системима, проблеми у вези са кориштењем јавних поростора у релацији са неолиберланим концептом економије.

ЗАКЉУЧАК И ПРИЈЕДЛОГ

Савермени је свијет, већ више од једне деценије, мјесто у којем већина популације живи у урбаним просторима. Трендови указују да ће до 2050. године тај број достићи двије трећине укупног стновништва. Наведени бројеви сами су по себи доказ актуелности и акутности истраживања комплексних феномена који управљају развојем и трансформацијом како градова самих, тако и, данас то можемо слободно рећи, глобалног простора који се добрим својим дијелом формира као посљедица глобалних градова и њихових функција.

Управо те и такве процесе настоји тематизовати рукопис који се налази пред нама. Питања попут одређења суштине града и процеса његове генезе, тражења разлога огромне "гравитационе" моћи, али и способности непрестане трансформације урбаних насеља, начина и могућности проучавања тог феномена, изналажења поука и смјерница које се евентуално могу извући компарацијом различитих концепција урбаног развоја... представљају, дакле, основне теме овог рукописа. Без сумње, према томе, можемо рећи да је, посматрано и тематски и садржајно објављивање једне овакве књиге у поптуности оправдано.

Текст проф. др Мире Мандић под насловом „ГРАД У ПРОСТОРУ И ВРЕМЕНУ" засигурно представља значајан допринос комплексном проучавању феномена града и незаобилазну референцу за будућа истраживања ове области на нашим просторима. Због тога га са задовољством препоручујем за публиковање.

БИОГРАФИЈА АУТОРА

Мира Мандић је рођена 14. 03. 1961. године у Новој Градишки, Република Хрватска. Педагошку академију, смјер Историја – географија завршила је у Бањој Луци, а затим студиј географије на Природословно-математичком факултету Свеучилишта у Загребу. Радила је 15 година у основној и средњој школи. Од 1998. године ради на Природно-математичком факултету Универзитета у Бањој Луци. Више година бавила се новинарством.

Магистрирала је, а затим докторирала 2007. године на Одјеку за географију ПМФ-а Универзитета у Бањој Луци на тему „Савремена просторно-функционална трансформација Бање Луке.“ Универзитетску каријеру почела је као асистент, затим је бирана за вишег асистента, доцента и ванредног професора у научној области друштвена географија. Држала је вјежбе из више предмета области друштвене географије и методике наставе. Била је уредник географског научно-популарног часописа „Српске земље и свијет“ и члан је уређивачког одбора научног часописа СКУП. Учествовала је у изради наставних планова и програма, научним пројекатима, аутор је више научних радова објављених у земљи и иностранству, неколико уџбеника и двије научне монографије (Карактеристике урбаног развоја Бање Луке и Географски аспекти руралног развоја). Неколико година била је руководилац Студијског програма просторно планирање и предсједник Етичког комитета Универзитета у Бањој Луци.

На Студијским програмима географија и просторно планирање ПМФ-а држи предавања на предметима: Географија насеља, Урбана географија, Социјална географија, Рурална географија, Рурални развој и Географски аспекти руралног развоја. На Пољопривредном факултету Универзитета у Бањој Луци на другом циклуцу студија Аграрна економија и рурални развој држи предавања на предмету Социогеографска истраживања у руралним подручјима.

Удана је и мајка два сина.

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна и универзитетска библиотека
Републике Српске, Бања Лука

911.375
711.4/.8

МАНДИЋ, Мира, 1961-
Град у простору и времену [Електронски извор] / Мира Мандић ; [рецензенти Драго Тодић, Млађен Трифуновић]. - Бања Лука : Географско друштво Републике Српске, 2019. - 130 стр. : илустр. ; 26 cm. - (Посебна издања ; књ. 45)

Начин приступа (URL):
http://www.gdrsbl.org/3/izdanja/knjige.htm. - Попис прилога: стр. 124. - Биографија аутора: стр. 130. - Библиографија: стр. 119-123.

ISBN 978-99976-711-5-8

COBISS.RS-ID 8228632