

ИНЖЕЊЕР И КНЕЗ: МОДЕРНИЗАЦИЈА И ЕВРОПЕИЗАЦИЈА БЕОГРАДА

ENGINEER AND PRINCE: MODERNIZATION AND EUROPEANIZATION OF BELGRADE

УДК: 71.071.1 Јосимовић Е.
321.61:929 Обреновић М.
711.4(497.11)“18“

Оригинални научни рад

Др Злата ВУКСАНОВИЋ-МАЦУРА, дипл.инж.арх.,научни сарадник

РЕЗИМЕ

Инжењер Емилијан Јосимовића израдио је 1867. године план за регулацију и реконструкцију београдске Вароши у Шанцу, који је током наредног периода готово у целости реализован. У литератури је углавном разматран значај Јосимовићевог рада за успех плана, док је утицај и допринос других актера из тадашњег друштвено-политичког миљеа остао занемарен. У овом чланку је анализирана повезаност намера које је износио кнез Михаило Обреновић као наручилац и решења које је давао Емилија Јосимовић као планер, али и обратно, Јосимовићевих идеја које је усвојио кнез. Кључне теме које је Јосимовић обрадио у плану и Објаснењу предлога за регулисање оног дела вароши Београда што лежи у шанцу, као што су: интеграција ткива, кеј и пристаниште, тунел, железница, Калемегдан, уређење Горњег града и ботаничка башта, разматране су у контексту тадашњих потреба и тежњи власти да Београд преобрати у модеран европски град. План који је Јосимовић понудио српској елити, а који је она прихватила, имао је две одлике. Прво, припадао је типу грид-плана који је коришћен у планирању многих градова Европе, чиме је представљао својеврстан симбол европског града. Друго, теме које је Јосимовић обрадио биле су модерне, те је и сам план одражавао модеран поглед на град. Користећи Јосимовићево Објаснење, мемоарску грађу и друге изворе, у раду је приказано како је политичка агенда врха државне власти била у интеракцији са професионалним одлукама о изгледу и садржини плана, што је допринело његовом спровођењу.

Кључне речи: *гринд-план, симбол, интеграција, модерност, кнез Михаило Обреновић, Емилијан Јосимовић, Београд*

ABSTRACT

In 1867, the engineer Emilijan Josimović developed a plan for the regulation and reconstruction of Belgrade's Varoš u Šancu, which was almost completely implemented in the following period. In the literature, the importance of Josimović's work for the success of the plan has been discussed in considerable detail, while the influence and contribution of other actors from the then socio-political milieu have remained neglected. This article analyses the connection between the intentions of Prince Mihailo Obrenović, as the commissioner, and the solutions proposed by Emilijan Josimović as the planner, and vice versa – it highlights Josimović's ideas embraced by the Prince. The key topics elaborated by Josimović in the plan and the accompanying expository document (Objasnenje predloga za regulisanje onog dela varoši Beograda što leži u šancu), such as: the integration of the urban fabric, quay and dock, tunnel, railroad, Kalemegdan, the reconstruction of the Upper Town and the botanical garden, have been analyzed in the context of the needs and aspirations of the authorities to transform Belgrade into a modern European city. The plan offered by Josimović to the Serbian elite, and embraced by it, had two hallmarks. First, it belonged to the type of grid plan used in the planning of many cities in Europe and assumed to be a symbol of European city. Secondly, the topics covered by Josimović were modern, and the plan reflected a modern idea of the city. Relying on Josimović's Objasnenje, memoirs and other sources, the paper shows how the political agenda of the supreme state authorities interacted with professional decisions concerning the layout and the content of the plan, thereby contributing to its implementation.

Key words: *grid plan, symbol, integration, modernity, Prince Mihailo Obrenović, Emilijan Josimović, Belgrade*

Адреса аутора: Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ,
Ђуре Јакшића 9, 11000 Београд
E-mail: z.macura@gi.sanu.ac.rs

1. ДВА АКТЕРА: ИНЖЕЊЕР И КНЕЗ

Читајући старије текстове, махом написане у другој половини 20. века, о предлогу Емилијана Јосимовића за регулацију и реконструкцију београдске Вароши у Шанцу, стиче се утисак да је успех тог пројекта првенствено дошао захваљујући самом аутору, његовом таленту и разумевању „потреба, околности и средстава“. Тај мит је проширио Бранко Максимовић, писац многих референци посвећених Јосимовићу, који га је означио као „први српски урбаниста“. Максимовић је имао неколико научних јединица о тој теми,¹⁾ док је остало била нека врста „пропагандног материјала“ којим је ширио знање о Јосимовићу, а делом и заблуде. С друге стране, постојали су радови, неретко и критички, који су ишли испред уобичајеног схватања Јосимовићевог дела, те пружали нове истраживачке продоре и тумачења.²⁾

Јосимовић је, ван сумње, личност изузетног формата и један од стожера развоја модерног урбанистичког планирања у Србији. Такође, успех његове замисли за Београд не би био могућ да није било заговарања и залагања многих протагониста оновремене друштвене и политичке сцене – министара, варошке управе, као и грађана Београда – да се план реализује. Међу овим актерима, две личности су предњачиле у тежњи да се формира европски и модеран лик престонице, која се простирала од пристаништа на Сави, преко гребена, до Дорћола и обале Дунава и, управно на овај потес, од Теразија до Калемегдана. Били су то кнез Михаило М. Обреновић III и професор Емилијан Јосимовић, први као апсолутни иницијатор и безпоговорни наручилац, други као рационални инжењер и разумни аутор предлога за реконструкцију београдске Вароши у Шанцу.

1.1. Михаило М. Обреновић III

Кнез Михаило, као и његов отац кнез Милош, из личног искуства је познавао дух европских и османских градова. Разумео је да је регулација средство цивилизованости и да вароши треба да буду регулисане, а што је његов отац у претходним деценијама и чинио. Рани контакти кнеза Михаила са проблематиком регулације Београда потицали су из времена његовог

¹⁾ Бранко Максимовић, *Урбанизам у Србији*, друго допуњено издање (Београд: Грађевинска књига, 1962). Прво издање књиге је из 1938; Бранко Максимовић, *Емилијан Јосимовић – Први српски урбаниста* (Београд: Институт за архитектуру и урбанизам Србије, 1967); Бранко Максимовић, „Реконструкција и проширења града до 1867. до 1914. године“, у *Историја Београда*. Књига 2, ур. Васа Чубриловић (Београд: Просвета, 1974), 307–311.

²⁾ Драган Трифуновић, „Математичке науке у Друштву српске словесности“, *Годишњак града Београда XXIV* (1977): 127, 129. У даљем тексту (Трифуновић, „Математичке науке“); Бранко Бојовић, „Емилијан Јосимовић у свом времену и данас“ у *О Емилијану Јосимовићу*, избор текстова Бранко Бојовић (Београд: Друштво урбаниста Београда, 1997), 87–99. У даљем тексту (Бојовић, „Емилијан Јосимовић“); Драгана Ћоровић, *Београд као европски град у деветнаестом веку: трансформација урбаног пејзажа* (докторска теза, Универзитета у Београду, Архитектонски факултет, 2015), 172–180.

првог владања. Бранко Максимовић наводи случај из 1842, када је кнез, на основу предлога Совјета и Попечатељатва унутрашњих дела, потписао указ о „уређењу палилулски и теразијски криви сокака“.³⁾ Исте године родила се и идеја о регулисању савске обале, због чега је Клеменс Венцел фон Метерних, аустријски министар спољних послова, послао у Београд свог генерала Стефана Хауера,⁴⁾ а чији је основни задатак уистину био обавештајни рад.

Годину дана раније, 1841, кнез је подигао, за то време огроман хотел „Код Јелена“ (касније назван „Старо здање“), који је својом појавом одударао од тадашњег Београда и наговештавао нови стил градње. Зграда хотела је била прецизно постављена на регулациону линију улице, данас Краља Петра, за разлику, рецимо, од солидних зграда у Васиной улици, због којих је она била „изломљена“ у односу на правац уз Велику пијацу. У случају „Код Јелена“, није било реч само о новом урбанистичком или архитектонском, већ и политичком изразу. Кнежев хотел на „три боја“, био је подигнут на домету османских топова са Тврђаве, о чему је Сретен Ј. Поповић написао: „Старији који су све зулуме турске запамтили, говорили би: ‘Још смо турске кираџије, а зидају се куле‘.“⁵⁾ Пркос младог кнеза, који је тада имао 18 година, остао је упамћен као његова трајна особина.

Након одласка са престола, 1842. године, Михаило се преселио у Беч, град који ће веома добро упознати, а одатле је путовао по Европи. Архитекта Константин Јовановић пише да се кнез по повратку из Париза 1847. настанио у кући на углу Пратерштрассе (Praterstrasse) и Унтер Донауштрассе (Untere Donaustrasse). Реч је о предграђу Леополдштату (Leopoldstadt) на обали Дунавца (Donaukanal), ван бечких зидина. Потицало је из 14. века, а нагло се развило када је у другој половини 18. века Јозеф II поклатио Пратер и Аугартен за јавну употребу. У првој половини 19. века, када је кнез Михаило тамо боравио, Пратерштрассе је била улица настањен буржоазијом и јеврејском заједницом и важила за „једну од најлепших улица Беча током периода бидермајера“.⁶⁾ У истој улици, у броју 21, кнез Милош је такође имао кућу, а нешто даље су становали и Хуњади, чијом се ћерком Јулијом кнез Михаило оженио. Те, 1847. године, у овом крају града живео је и Његош, завршавајући *Горски вијенац*.

Михаилов живот био је проткан сталним путовањима, што је била прилика за упознавање европских

³⁾ Бранко Максимовић, „Прилози за проучавање архитектуре и урбанизма старог Београда“, *Годишњак града Београда IV* (1957): 237.

⁴⁾ Константин Јовановић, *Разне успомене*, приредила Данијела Ванушић (Београд: Музеј града Београда, 2012), 78. У даљем тексту (Јовановић, *Разне успомене*).

⁵⁾ Сретен Ј. Поповић, *Путовање по новој Србији* (Београд: Српска књижевна задруга, 1950), 72. У даљем тексту (Поповић, *Путовања*).

⁶⁾ Thomas Hall, *Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth-Century Urban Development* (London: Routledge, 1997), 195. У даљем тексту (Hall, *Planning Europe's Capital Cities*).

градова. То се у многоме односило и на кнеза Милоша. Константин Јовановић описује како је његов отац, Анастас, као државни питомац, пратио кнеза Милоша на путу по Германији 1842. где „ће имати прилике видети толико лепих и интересантних вароши“. Пошли су „из Беча преко Чешке – Пођебрег, Праг – у Саксонију (Königstein, Pillnitz), Дрежђин, Лајпциг, Вајмар, Eisenach (Wartburg), Франкфурт, Аугсбург, Минхен и одатле [се вратили] назад у Беч.“⁷⁾ Занимљиво је да је и кнежев слуга, кад су стигли у Дрежђин, измолио да га пусте да „мало оде да види оближне части лепе вароши.“⁸⁾ Као и Милош, тако је и Михаило, стицајем околности, имао дуге европске туре. Између две владавине Србијом, од почетка осамстотетридесетих до краја осамстопедесетих, провео је 17 дугих година у Европи. Константин Јовановић бележи места и земље у којима је у том периоду кнез боравио: Земун (1842), Нови Сад (1843), Беч (1843), путовања по Германији, Холандији, Белгији, Хелветији, Италији, Малти и Грчкој (1844–45), Берлин (1843–49), Влашка, чешке илице, Саксонија, Тирингске кнежевине, Баварија, Салцбуршки предели (1846–47), Париз (1846?), Варшава, Петербург и Москва (1847–48). Бурну 1848. провео је у Бадену и „походио је аустријске југослов[енске] области и помагао је саветом и делом добру и праведну ствар“.⁹⁾ У Енглеској и Француској био је у годинама 1849–50. „Остало време проводио је у тишини у Бечу, које у Влашкој, које у Иванки (његовом спајилуку) близу Пожуну“.¹⁰⁾ Историчари Јакшић и Вучковић пишу да је кнез Михаило „пропутовао скоро целу Европу, упознао државнике, политичаре, дипломате, и стекао прилично познавање проблема велике политике. [...] и док је путовао по Европи попунио је многе празнине у образовању општем и политичком.“¹¹⁾

Контакти са Европом су трајно утиснули разумевање и прихватање европског аутократског начина владања, као и њеног друштва и животног стила у целини и вредности града. Тако се, у једном моменту своје друге владавине, кнез Михаило исповедио Анастасу Јовановићу, рекавши му да, кад би било могуће да се поново роди, да би желео да се роди као Енглец. Ван сумње је да је кнез био опчињен Европом, што је и разумљиво јер је обилазио сјајне престонице и градове као што су били Лондон са 2.350.000 становника, Беч са 550.000, Франкфурт са 350.000 или Будимпешта са 300.000 итд., чија се лепота, бар њихових средишњих делова, није могла порицати. Београд је 1867. године имао 24.612 особа,¹²⁾ при чему је поло-

вина града била физички скоро потпуно пропала,¹³⁾ са обимним „урвинама“ некадашње оријенталне вароши.¹⁴⁾ Тај девастирани мали град кнез Михаило је требало да води ка европском моделу, како год он био схватан.¹⁵⁾

Вративши се на престо септембра 1860, кнез Михаило је наставио да води рачуна о пословима регулисања вароши у Србији, а што је започео његов отац, онолико колико кнезу и припада: да иницира или наложи извршење неког плана, те да донесе неки правни акт. На обе Народне скупштине, Великогоспођинској из 1864. и Михољданској из 1867, кнез је саопштио да ће његов министар грађевина Миливоје Петровић Барловац упознати народне представнике са активностима свог министарства, што је он и учинио.¹⁶⁾ На Скупштини одржаној 1864, Барловац је говорио о садржајном аспекту изградње по окрузима и варошима Србије: о подизању државних зграда, о среским кућама, школама, војним објектима, поштама, болницама, трошковима за одржавање грађевинског фонда, изградњи цркава, изградњи нових и одржавању постојећих путева, о ћупријама, скелама, каналима, регулисању река и исушивању бара. Барловац је известио и о регулисању седам вароши, затим о регулисању појединих делова у другим варошима, те о подизању водовода и калдрме у неким местима.¹⁷⁾ Сличан извештај дао је и на Михољданској скупштини из 1867, када је велику пажњу посветио изградњи железнице кроз Србију.¹⁸⁾

Милан Ђ. Милићевић, секретар кнеза Михаила, говорио је о његовом интересовању за разне врсте послова, што је вероватно обухватало и урбану проблематику: „Кнез се је о свачем извештавао до ситница; питао је: има ли о реферисаном предмету каквих закона, како гласе дотичне одредбе у закону, и како је пре рађено у сличним приликама. [...] Извештавајући се тако о пословима, и о поступању у њима, питао је за многе и најситније формалности, и ценио је знање свих тих ситница“.¹⁹⁾ Све што је министар Барловац

¹³⁾ Емилијан Јосимовић, *Објаснење предлога за регулисање оног дела вароши Београда што лежи у шанцу*. Београд, 1867, 1–4. У даљем тексту (Јосимовић, *Објаснење*); Видосава Николић, „Турска добра и становништво у Београду у време бомбардовања 1862. године“, *Годишњак града Београда IX–X (1962–1963)*: 286–287. У даљем тексту (Николић, „Турска добра и становништво“).

¹⁴⁾ Поповић, *Путовања*, 72.

¹⁵⁾ Србија је радила на регулисању својих вароши још од средине 19. века, угледајући се на аустроугарска насеља, при чему су у Београд, услед присуства османског гарнизона и муслиманског живља, рађене само парцијалне регулације делова зван Шанца.

¹⁶⁾ Миливоје Петровић Блазнавац био је од 2. 4. 1865. до 22. 11. 1867, а затим до 21. 6. 1868. министар војни и заступник министра грађевина.

¹⁷⁾ Протокол редовне Народне скупштине, Састанак V, 22. август 1864. год. у Београду. *Србске новине* бр. 101 (1864): 389.

¹⁸⁾ Протокол редовне Народне скупштине, Састанак V, 3. октобар 1867. год. у Крагујевцу. *Србске новине* бр. 131 (1867): 573–574.

¹⁹⁾ М. Ђ. Милићевић, *Кнез Михаило у споменима некадашњег свог секретара* (Београд: Државна штампарија, 1896), 14–15. У даљем тексту (Милићевић, *Кнез Михаило*).

⁷⁾ Јовановић, *Разне успомене*, 78–80.

⁸⁾ Јовановић, *Разне успомене*, 80.

⁹⁾ Јовановић, *Разне успомене*, 85.

¹⁰⁾ Јовановић, *Разне успомене*, 85.

¹¹⁾ Гргур Јакшић и Војислав Вучковић, *Спољна политика Србије за владе кнеза Михаила: први балкански савез* (Београд: Историјски институт, 1963), 49. У даљем тексту (Јакшић и Вучковић, *Спољна политика Србије*).

¹²⁾ Видосава Николић-Стојанчевић, „Етничка, демографска и социо-економска структура Београда 1867. године“, *Годишњак града Београда XIV (1967)*: 23.

навео у обраћањима Скупштини имало је везе са урбаним вредносним системом који је кнез Михаило упознао у Европи. Тако се активности које је Србија предузимала у тим деценијама, могу означити као тежња ка модерном, што је одговарало кнежевим погледима просвећеног апсолутисте.

Аустријски конзул Боровичка писао је да је кнез Михаило „један модеран салонски човек са свим особинама европског аутократе данашњег времена.“²⁰⁾ Кнежева четири обраћања народним представницима на Скупштинама из 1864. и 1867. одишу тим европским вредносним системом, прилагођеним и ослоњеним на домаћи миље, а што ће се срести и код Јосимовића. На то упућују и неки маркантни делови кнежевих реченица: „споразумевање са народом о стању и потребама земље“, „с новом снагом продужити рад за срећу наше миле отаџбине“, „испуњење неиспуњених права наша“,²¹⁾ „мере правитељства и помоћ да се не осети тешка беда“, „народ је више него икад прионуо својим пословима“, „народ се, Богу хвала, извукао из превеликог задужења у које је се био увалио“,²²⁾ „да престане неправда, по којој се богат и сиромаш врло мало разликују у ношењу државних терета“, „да се и у нас уведе разумна и праведна пореска система“,²³⁾ „не треба да заборавимо да се без труда ништа не постиже“, „надам се да ће скоро ступити срећно време за Србију“, „да видим Србију да у миру и благостању корача поузданим кораком својој будућности“. Најснажнија, звучна реченица, коју је изрекао 1864, свакако она је следећа: „Потомство ће нас клети, ако се не побринемо да и њему сачувамо богатство, које нисмо стекли већ наследили.“²⁴⁾ Били су то сегменти кнежеве генералне политичке оријентације, који се могу повезати и са питањима регулација и уређења вароши и других насеља.

Представа бољег живота креирана је и одржавана у врху земље и Београда, одакле се дифузно ширила ка другим срединама и мањим местима. Бранислав Крстић сматра да је: „модернизација државе Србије [...] текла у процесу реформи ‘одозго’.“²⁵⁾ Кнез Михаило је својим начином владања, у неким елементима налик кнез Милошевом, али избрушеном дугим боравком у Европи, био личност која је одређивала правац и смер модернизације Србије, па и уређивања Београда. Знања која је кнез стекао у Европи била су драгоцене за Србију, Београд у целини и београдску Варош у

Шанцу. Као пресудно, кнез Михаило је на миран начин 1867. из Београда иселио османске трупе и муслимански живаљ. Јакшић и Вучковић, интерпретирајући неке кнежеве савременике, пишу да су му „велико родољубље“ и „његова стална тежња да ослободи Србију од турског господства и да је уздигне на степен осталих цивилизованих држава, придобили искрено поштовање његових сарадника.“²⁶⁾ У тој оријентацији био је непоколебљив. Кнез Михаило је био владар, који је, купивши десет Јосимовићевих *Објаснења*, јасно показао да стоји на страни плана реконструкције и да се Јосимовићеви и његови погледи слажу.

1.2. Емилијан Јосимовић

Инжењер Емилијан Јосимовић и кнез Михаило М. Обреновић III никада нису разговарали о томе како би Варош у Шанцу требало да изгледа, какве одлике план треба да носи, како да се имплементира, који су његови технички, а какви финансијски услови и реперкусије. Да је до тога дошло, Јосимовић би свакако известио у свом *Објаснењу*, јер кнеза помиње и уобичајено назива Његовом Светлошћу. Сва кнежева очекивања и усмерења, највероватније су до Јосимовића стизала преко министра грађевина Миљивоја Петровића Барловца. Посматрано кроз призму опште кнежеве политике и посебно напоре министарства грађевина, јасно је да је Емилијан Јосимовић, инжењер, професор Лицеја, Артиљеријске школе и Велике школе, ректор неких од ових, члан Друштва српске словесности, Српског ученог друштва, природно припадао делу елите која је тежила да земљу изведе ка проевропском и модерном хоризонту.²⁷⁾ Кнез Михаило је одабрао Јосимовића за израду предлога плана реконструкције Вароши у Шанцу,²⁸⁾ не само што је он био у врху земљомерске професије и задатак схватао на хуманистички и модеран начин, што се из *Објаснења* види, већ и стога што је „чврсто решен био правим путем ићи и свој живот посветити срећи и развиту народа“.²⁹⁾

Рад на плану за Варош у Шанцу, подстакнут националним тежњама и међународним дипломатским ефектима са конференције у Канлици из 1862, извођен је у време када су многи европски градови и метрополе уклањали старе фортификације како би унутрашња варошка ткива повезали са предграђима у јединствене урбане организме. Део тих напора

²⁰⁾ Јакшић и Вучковић, *Спољна политика*, 49.

²¹⁾ То се односило на чињеницу да 1864. године још увек нису биле спроведене све одредбе Протокола из Канлици из друге половине 1862, а о чему је кнез Михаило говорио на отварању Великогоспојинске скупштине. Миљивић, *Кнез Михаило*, 103.

²²⁾ Реч је о новооснованој Управи фондова која је помогла у санацији дугова. Миљивић, *Кнез Михаило*, 104.

²³⁾ Кнез се овде залаже за увођење новог, праведнијег пореског система. Миљивић, *Кнез Михаило*, 107.

²⁴⁾ То се највише односило на неразумну сечу шума која је средином 19. века захватила Србију, а која је, према кнежевим речима, морала да се заустави. Миљивић, *Кнез Михаило*, 107.

²⁵⁾ Бранислав Крстић, *Модернизација Србије градитељским законима од 1837 до 1903*. (Београд: САНУ, 2016), 12.

²⁶⁾ Јакшић и Вучковић, *Спољна политика Србије*, 50.

²⁷⁾ Милан Ђ. Миљивић у својим *Успоменама* помиње припаднике тадашње елите често наводећи број посетилаца у кнежевим јавним примањима, баловима, лововима, посетама итд. На основу тога се може извести процена да је елиту чинило између 300 и 500 особа. То се односи само на мушкарце будући да Миљивић не именује и жене.

²⁸⁾ Постојали су и други стручњаци који су, вероватно, могли да израде план регулације Вароши у Шанцу, попут Атанасија Николић, Фрање Винтера, Антонија Алексића, Драгутина Милутиновића, Емануела Шефела, али они нису били одабрани за тај посао.

²⁹⁾ Константин Јовановић пише да је то био једна од великих идеала кнеза Михаила, а истовремено и једна од кадровских критеријума. Јовановић, *Разне успомене*, 34.

био је познат српској и београдској управи, елити и грађанству, као и Јосимовићу. Међутим, нејасно је одакле је потицало Јосимовићево професионално урбанистичко и регулационо знање. На основу онога што је познато о њему,³⁰⁾ не наслуђује се да се служио књигама, часописима и текстовима, који су говорили о уређивању градова. Јосимовић се једино позива на сопствену књигу *Грађанска архитектура и грађење путова*.³¹⁾ Друштво србске словесности у коме је Јосимовић био дугогодишњи члан, а кнез Михаило оснивач, примало је неколико страних часописа, али међу њима се нису налазили они који су садржали проблематику уређења градова.³²⁾ Такође, не постоје докази да је Јосимовић путовао по Европи како би неке од актуелних урбаних трансформација видео на терену.³³⁾ Но, упркос овим непознаницама, које су можда последица недовољне истражености овог питања, из *Објаснења* се види да је Јосимовић био упознат са ситуацијом у Енглеској и Северној Америци, а из његових старијих докумената и писама, Румунију и Мађарску. Познавао је плански оснивана насеља у Панонији, која је у периоду 1740–1780. подизала царица Марија Терезија, њихову ортогоналну регулацију и широке мере, јер је тамо рођен, одрастао, школовао се и живео до своје 24 године. Свакако је добро познавао и Будимпешту и Беч, мада у *Објаснењу* аустријску метрополу уопште не помиње.

Пројекат за реконструкцију Вароши у Шанцу био је Јосимовићев једини комплексан рад, који је превазилазио уобичајене земљомерске послове и регулације паланки. Ни пре ни касније, он није имао искуство са таквим задатком, јер је био оријентисан ка педагошко-наставном раду,³⁴⁾ док је, у оквиру школског програма³⁵⁾ или на посебан захтев,³⁶⁾ повремено радио мање

³⁰⁾ Дивна Ђурић-Замоло је дала веома детаљан преглед различитих аспеката Јосимовићевог живота и раду. Дивна Ђурић-Замоло, „Прилог биографији Емилијана Јосимовића“, *Годишњак града Београда XXIII* (1976): 143–161. У даљем тексту (Ђурић-Замоло, „Прилог биографији“).

³¹⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 22.

³²⁾ Постоје озбиљне критике да је београдска академска заједница средином 19. века била интелектуално запуштена, да није користила могућности научних контаката са иностранством, те да научни рад у оквиру Друштва србске словесности практично није постојао. Међу онима који се у том контексту помињао био је и Емилијан Јосимовић, „професор Лицеја и Артиљеријске школе, угледни члан Друштва од 1847. године, [који] једноставно присуствује седницама Друштва, слуша расправе о књижевном језику и националној историји без и једног покушаја да било шта учини на пољу своје науке“. Трифуновић, „Математичке науке“, 127.

³³⁾ Cf: Светлана Димитријевић-Марковић, „Форма града и урбанистичка регулација – Османов Париз и Јосимовићев Београд“, *Наслеђе XVIII* (2017): 129–147.

³⁴⁾ Ђурић-Замоло, „Прилог биографији“, 147.

³⁵⁾ Ђурић-Замоло, „Прилог биографији“, 150.

³⁶⁾ Тако су, на пример, Емилијан Јосимовић и Стеван Зарић 1872. године снимали, у размери 1:2.000, подручје од некадашњег Монопола, преко Славије до Палилуле. Жељко Шкаламера, „Прилог проучавању картографских извора за историју Београда XIX века“, *Годишњак града Београда XIV* (1967): 188. У даљем тексту (Шкаламера, „Прилог проучавању картографских извора“)

послове премера. Дошавши 1845. године из Мађарске у Београд, он се са 24 године упослио као професор на Лицеју, посветивши се „опште народној ползи“. Био је припадник генерације која је средином 19. века водила просвету и образовање у Србији ка европским стандардима. Дејан Медаковић сматра да је Јосимовић био растрзан „између дневних потреба друштва које му је натурало велике обавезе тек устројеног школства и научног рада“. Медаковић сматра да је Јосимовић своју дилему „ненаметљиво наговестио употребивши у својој *Практичној геометрији* (Београд, 1862) као мото мисао Гуцкова (Gutzkow): „Не треба увек судити о правој вредности неког писца на основу оног његовог дела које човек управо има пред собом. Већина аутора ретко даје од себе оно што хоће, а још ређе оно што уопште може. Најчешће аутори дају од себе само оно што, из овог или оног разлога, верују да морају дати од себе. Ништа није тако ограничавајуће као, на пример, одабрана материја.“³⁷⁾ Да ли је за Јосимовића задатак, који је усмено добио од министра,³⁸⁾ о регулацији Вароши у Шанцу, била та „одабрана материја“ која га је ограничавала? На последњој страници *Објаснења* Јосимовић пише о свом предлогу да је „далеко [...] пак заостао, на жалост, за оним, што би од Београда по његовом срећном и важном положају могло и требало да буде, и што бих ја знао од њега да направим. Али за то не бих смео бити ограничен ничим другим, него једино месношћу [...]. Са јако поткресаним крил’ма пак може се најдаље само лепршати, али никако високо полетети.“³⁹⁾ Међутим, утисак је да је Јосимовић превише самокритичан, а могуће и да замера државном врху на недостатку амбиција.

Разлог подударња ставова кнеза Михаила и Емилијана Јосимовића треба тражити у средишту апсолутистичког систему, који је постојао у тадашњој Србији. Особе које су током година биле умешане у премеравање и планирање Вароши у Шанцу и касније, у фебруару 1867, у испитивање подобности плана и рад на надокнадама, припадале су групи службеника које је кнез видео као себи верне људе и „у небројаним приликама посведочене неограниченом оданошћу“.⁴⁰⁾ Тај однос кнеза Михаила према

³⁷⁾ Дејан Медаковић, „О Емилијану Јосимовићу“, у *О Емилијану Јосимовићу*, избор текстова Бранко Бојовић (Београд: Друштво урбаниста Београда, 1997), 8. Медаковић доноси цитат на немачком језику: „*Man beurtheile den wahren Werth eines Schriftstellers nicht immer nach den gerade von ihm vorliegenden Leistungen! Die meisten Autoren geben selten Das, was Sie eigentlich wollten, noch seltener Das, was Sie überhaupt können; sie geben meist nur immer Das, was Sie um dieses oder jenes Grundes willen glaubten geben zu müssen. Nichts ist Z. B. zwingender als ein einmal gewählter Stoff.*“ Превод на српски је урадио архитекта Александар Ђорђевић. Ђорђевић о Гуцкову каже да је био писац, рани реалист, и журналист из средине 19. века, који је неко време је живео и радио у Франкфурту.

³⁸⁾ Министар грађевина, односно Заступник министра грађевина у кабинету Илије Гарашанина, од 27. 4. 1862. до 2. 4. 1865, био је Иполит Флорентен Монден.

³⁹⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 47.

⁴⁰⁾ Јовановић, *Разне успомене*, 30. Константин Јовановић на многим странама у свом тексту говори о овој врсти оданости владару.

уском кругу особа које су имале његово поверење и учествовале у пословима важним за земљу, може се добро видети из ситуације коју описује Константин Јовановић, када кнез брани свог пријатеља и двороправитеља Анастаса, Константиновог оца, од недобронамерних оговарања. Кнез Михаило каже: „Чујете! Као што ми је овај мој мили пас овде неоспорно привржен и веран – то сам се у небројаним приликама осведочио о неоспорној оданости, привржености и верности господина [Анастаса] Јовановића, тако да никако не допуштам да се на њега баца и најмања сумња!“⁴¹⁾ Таква верност и приврженост нису биле посебност Србије, већ је читава епоха европског апсолутизма била заснована на сличним социјалним и људским односима.

2. ДАЉЕ ОД ОРИЈЕНТАЛНОГ НАСЛЕЂА

Јосимовић, у другом делу *Објаснења*, насловљеним „Шта је предложено“, образлаже чиме се служио при супротстављању „старој вароши Београда“, која је за њега, као и за већину Београђана, била синоним за лош град. Као одговор на руинирану Варош у Шанцу, Јосимовић предвиђа да се: а) целокупни простор Вароши у Шанцу рашчисти и формира нова улична мрежа, уз чување чврстих грађевина; б) раздвојени делови вароши интегришу у једну целину; в) пробије тунел кроз београдски гребен; г) изгради кеј око доњег града и пристаниште на Дунаву; д) изгради железница; њ) Калемегдан, еспланада између Вароши и Тврђаве, претвори у парк; е) поруше касарне и изгради цивилни Горњи град, или кнежева палата; ж) формира ботаничка башта; з) формира неколико нових пијаца; и) подигне неколико нових цркава; ј) варош опреми калдрмом, водоводом, канализацијом и јавним осветљењем.

Део тих тема потицао је из говора министра Барловца током две Скупштине, из 1864. и 1867, неке су биле засноване на генералној развојној оријентацији Србије коју је објашњавао кнез, а део се наслањао на претходне послове на грађевинско-комуналном уређењу Београда. Поједине идеје су биле инспирисане радовима у Будимпешти, што Јосимовић посебно наглашава, док су друге припадале општим европским уверењима о уређењу граду. Међу више тама које Јосимовић помиње у *Објаснењу*, а које су биле одговор на актуелне или процењене потребе и тежњи власти, налазе се и: *интеграција ткива, кеј и пристаниште, тунел, железница, Калемегдан, уређење Горњег града и ботаничка башта*, које су водиле Београд ка преображају у модеран град, а његовог аутора сврставале међу модернисте.

2.1. Модернизација вароши

Интеграција раздвојених делова Београда у јединствен градски организам је премиса која се налази на неколико места у *Објаснењу*. Београд је у првој по-

⁴¹⁾ Јовановић, *Разне успомене*, 32.

ловини 19. века био социјално-етнички, административно-судски, надзорно-полицијски и функционално-физички, издељен на три сегмента. Један је био београдски град, односно Тврђава у којој се налазила османска војна посада. Варош у Шанцу је био други, претежно настањен муслиманским живаљем. Као трећи, ницао је „нови“ Београд, који је кнез Милош почео да формира ван Шанца насељавајући га углавном српском становништвом. Јосимовић је имао јасну визију да Београд треба да буде јединствен, односно, да једног дана, када цео „буде наш“, не може остати распарчан. О потреби повезивања београдске Тврђаве и Вароши Јосимовић каже „падне ли град [...] у наше руке, али не остане тврдиња [...] него се и он претвори, онако као што место допушта, у једна присан део вароши: онда би се ова за само једну десетину година тако корисно преобразила и подигла, да се према сада више ни познати [не би] могла.“⁴²⁾ Такође говори да „спољна и унутрашња варош [...] не смеду бити две особене вароши, већ само једна присна: без сумње не потребује доказа.“⁴³⁾ Повезивање раздвојених делова, било је изведено у Будимпешти и Бечу, у два места која је Јосимовић веома добро познавао. Будимпешта је изградњом Ланчаног моста спојила Пешту и Буду у јединствен град, док је Беч то учинио потпуним преобликовањем еспланаде у Ринг. Јосимовићу је такав приступ је био близак и интеграцију узима као аксиом, а не као могућност коју треба алтернирати. Идеја и почеци спајања унутрашње и спољне вароши, започети су пре него што се кренуло у израду плана, а што је Јосимовић прихватио и наставио. Године 1863. кнез Михаило је заповедио „да се руши турска Варошкапија и равна са земљом шанац који је опасивао београдску варош од Саве до Дунава.“⁴⁴⁾ У време док је Јосимовићевог вршио премеравања, можда почетком 1866, овај посао је настављен и „по кнежевој заповести, руши се тврда Стамболкапија, тврђавица која је била страх и ужас за Србе кроз толико времена.“⁴⁵⁾ Идеја да се Шанац уклони, потицала је из врха државе, а Јосимовићев задатак је био да ову замисао технички обради. Предложио је да по линији Шанца буде изграђена улица сложеног профила, сродна булевару, назвавши је варошким венцем, са шест малих паркова, „садова“, које је требало подићи у бастиионима шанца, „веругама“. Тачно је, као што закључује Бранко Бојовић, да та идеја концептуално, програмски и пројектантски, нема везе са бечким Рингом,⁴⁶⁾ који је заједно са јавним објектима подигнут је на еспланади. Увођење зеленила у урбано ткиво и лакша веза савског и дунавског краја били су Јосимовићеви основни мотиви.

⁴²⁾ Јосимовић је то написао пре него што је 6. априла 1867. године кнез Михаило примио на чување београдску тврђаву и друге градове. Јосимовић, *Објаснење*, 42–43.

⁴³⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 8–9.

⁴⁴⁾ Милићевић, *Кнез Михаило*, 86.

⁴⁵⁾ Милићевић, *Кнез Михаило*, 139.

⁴⁶⁾ Бојовић, „Емилијан Јосимовић“, 93.

Тема *изградње тунела* испод београдског гребена ради повезивања савске и дунавске обале, такође је била елемент интеграције градских делова. Јосимовић пише: „Савски крај [...] са дунавским [...] могао би се још и на пречац саставити посредом једнога тунела кроз градско брдо, који би био најдаље онолики, као што је будимски.“⁴⁷⁾ Тунел испод будимског града (Várhegy alagút), дужине 350 метара, успостављао је везу Пеште и Ланчаног моста преко Дунава (Széchenyi lánchíd), са Будимом и Кристинавароши. Његова изградња је почета 1853, за пешачки саобраћај је отворен 1856, а за колски 1857. године. Прокопавање тунела испод гребена Београда носило је идеју уједињавања савских и дунавских страна и обала у јединственом граду.

Наредна велика тема, која је имала и интеграциони значај, али пре свега привредни, било је формирање *кеја дуж Саве и Дунава* око Доњег града и *пристаниште на Дунаву*. Када је реч о кеју, Јосимовић није имао у виду променаду, већ уређену обалу уз коју би „могле пристајати многе лађе и направити се мнозина стоваришта [...] а у свези с кеом могло би се на плављеном пољу [на Јалији уз Дунав] направити прилично једно пристаниште.“⁴⁸⁾ Та идеја је извирила из „месности“ Београда, али је и привредно била веома оправдана. Можда је била подупрта оним што је Јосимовић видео у Будиму, као и стањем у другим европским, речним градовима, који су имали кејеве као трговачке, лучке и саобраћајне водопривредне објекте. Будимски кеј, дуж десне обале Дунава, формиран је постепено, као и сам град, а значајан импулс је добио 1849. године пуштањем у саобраћај Ланчаног моста који је заменио скеле и стари дрвени мост на шикљама. Кеј је био опслужен саобраћајницом, уз њега је могло да се пристаје на неколико места, најпре у предграђу Табан (Taban) испод будимског дворца, али није било места за формирање базенског пристаништа или лимана. Замисао изградње кеја забележио је и Константин Јовановић који каже да је намера кнеза Михаила била да покрене „пројекат да поруши град Београдски да спроведе поред Саве и Дунава широку улицу са трговачким слагалиштима (Енгербок) и да би дуж кеја поред тих великих река свуда могли пристајати трговачке лађе са робом. Да се дакле споји бивша Богојављенска улица – са широком улицом дуж Дорћолске обале.“⁴⁹⁾ Јосимовићева идеја о кеју дуж десних обала Саве и Дунава и базенског пристаништа на Дунаву поново ће бити коришћена у Генералном плану Београда из 1923–1924. године.⁵⁰⁾

Тему *изградње железнице* Јосимовић, као додаток осталим својим предлозима за уређење Београда,

⁴⁷⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 43.

⁴⁸⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 43.

⁴⁹⁾ Јовановић, *Разне успомене*, 89.

⁵⁰⁾ Злата Вуксановић-Маџура, *Генерални план Београда из 1923: компарација планираног и оствареног*. (докторска дисертација, Универзитет у Београду, Архитектонски факултет, 2014), 313–314.

заступа речима: „Од колике би користи све то било, не само за Београд, него за целу Србију, особито ако би још добили гвоздени пут, држим да не требајуте разјашњење.“⁵¹⁾ Питање железнице треба посматрати у контексту аспирација српске државе из средине 19. века. Најранија размишљања о изградњи, али не „гвозденог“ већ „дрвеног пута“, потичу из 1837, када је Сигмунд Август Волфганг барон од Хердера, водећи саксонски и европски рударски стручњак, на позив кнеза Милоша, разматрао могућности отварања рудника гвожђа, олова и угља у Србији и за те потребе изградње железнице на дрвеним шинама.⁵²⁾ Идеја изградње „гвозденог пута“ је активирана 1851–1852, за време уставобранитеља, у склопу османско-британског трансбалканског пројекта повезивања Истанбула и Будимпеште, али и тада без успеха.⁵³⁾ На Великогоспођинској скупштини 1864. кнез Михаило је у уводној беседи говорио о изградњи железнице као једном од девет важних предмета: „и питање о гвозденим путовима, од који ја себи обричем најбоље користи за нашу земљу, занима нас од неког времена. Неке су нам понуде већ учињене од стране друштава, и када се довољно буде проучила ова важна ствар, неће се пропустити да се учини оно што интереси земаљски изискују.“⁵⁴⁾ Јосимовићево *Објаснење* изашло је из штампе на Усекновање, 11. септембра 1867, а кнез Михаило је на Михољданској Скупштини, одржаној 29. септембра 1867. известио о напретку радова на пројекту железнице који су већ улазили у „преговоре с дотичним предузимачким друштвима“.⁵⁵⁾ Министар Барловац је такође поднео извештај народним представницима, обавештавајући их о тренутном статусу пројекта железнице. Врло детаљно је представио проблематику трасе Београд – Алексинац и њених варијантних решења, говорећи о техничко-економским параметрима, организацији изградње, евентуалним судским споровима, ригорозној контроли квалитета изградње и друге појединости.⁵⁶⁾ Тај посао је студирао од 1865, са страним консултантом, француским инжењером Кисом. Осим тога, кнез се саветовао и са познатим трговцем и чланом Бечке берзе Константином Курепом о пројекту железнице, а резултат је била негативна оцена замисли. Курепа је у свом меморандуму за кнеза написао да пруга Београд – Алексинац има економског оправдања само ако постоји и пруга од Алексинца и надаље ка Истанбулу. Иначе, неће бити испалатива.⁵⁷⁾ Ово важно државно питање и многе активности око њега, морале

⁵¹⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 44.

⁵²⁾ Момир Самарџић, „Посета барона Хердера Србији и први план за изградњу железнице“, *Истраживања* 18 (2007): 135–144.

⁵³⁾ Момир Самарџић, „Суочавање са модернизацијским изазовом: британски инфраструктурни пројекти на Балкану 1851–1852. и у Србији“, *Истраживања* 22 (2011) 255–278.

⁵⁴⁾ Милићевић, *Кнез Михаило*, 105.

⁵⁵⁾ Милићевић, *Кнез Михаило*, 178.

⁵⁶⁾ Протокол редовне Народне скупштине, Састанак V, 3 октобар 1867. год. у Крагујевцу. *Српске новине* бр. 131 (1867): 573–574.

⁵⁷⁾ Јовановић, *Разне успомене*, 89

су бити познате и Јосимовићу, зато чуди зашто није посветио више пажње железници у свом предлогу за уређење Београда.

Наредна, тема коју Јосимовић истиче, било је уређење *Калемегдана*. На Скупштини из 1864, кнез Михаило је говорио да још увек нису извршене све обавезе Царства у вези османског напуштања градова према Протоколу из Канлице и да „питање о градском пољу у Београду стоји неуређено, а ни мешовита комисија, која има да расправи питање о накнади, за заоставша турска добра, није свршила свој посао.“⁵⁸⁾ Кнез је говорио о еспланади (Калемегдану) и надокнади за њено проширење на „турску махалу“ (западни део Дорћола до Калемегдана) коју је требало да плати Порта. Питање Калемегдана било је у фокусу врховне власи првенствено због његове повезаности са одласком гарнизона и муслиманског становништва, а много мање ради уређење тог отвореног простора. Предлажући да се на терену Калемегдана засади парк, Јосимовић је пратио навику и потребу Београђана. „До бомбардовања вароши [1862] беше Калемегдан једино место у унутрашњој вароши, где се наш свет састајаше, провођаше и од прекодањега труда опорављаше. После нам се и то украси.“⁵⁹⁾ И даље: „Штета због оскудице у таквим јавним местима није мала за душевно расположење и здравље врло великог дела житељства, али је већа за здравље целе вароши.“⁶⁰⁾ Више зеленила, већи ваздушни резервоари, здравије становништво, „а што се тиче лепоте вароши [...] зацело не би било вароши у Европи, равне Београду.“⁶¹⁾ Формирање великог парка на простору еспланаде између Тврђаве и цивилне вароши није се често сретало у европским градовима.⁶²⁾ По Јосимовићевом предлогу, Парк је требало да заузима простор еспланаде који се данас назван Велики Калемегдан.⁶³⁾ Заједно са садовима дуж варошких венаца, шумом на плавном делу дунавске обале и парком на Великој пијаци, парк Калемегдан је био део ширег оквира који је Јосимовић у *Објаснењу* означио са „ваздушни резервоари“, што јесте било једно од генералних европских уверења.⁶⁴⁾

⁵⁸⁾ Милићевић, *Кнез Михаило*, 103.

⁵⁹⁾ Ту Јосимовић говори о забрани боравка на еспланади (Калемегдану) што је произашло из Протокола из Канлице и важило је 1862–1867. године. Јосимовић, *Објаснење*, 3.

⁶⁰⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 3.

⁶¹⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 44.

⁶²⁾ Тако је, на пример, некадашња бечка еспланада заузета престижним јавним објектима дуж Ринга (Ringstrasse), новим градским ткивом и припадајућим отвореним теренима, али не и парком као јединственим зеленим простором. Hall, *Planning Europe's Capital Cities*, 200, 202.

⁶³⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 44.

⁶⁴⁾ Злата Вуксановић-Мацура и Драгана Ћоровић, „Зелени простори старог језгра Београда: историјски развој и савремена трансформација“, у *Стара градска језгра и историјске урбане целине – проблеми и могућности очувања и управљања*, IV Конференција, ур. Светлана Димитријевић-Марковић (Београд: Завод за заштиту споменика културе града Београда, 2013), 227–229.

Уређење Горњег града била је још једна тема, а Јосимовић пише да тај простор може да се интегрише са вароши и допринесе њеној „лепоти [...], особито ако би се на поравњеном горњем граду подигли лепо фронтви кућа на све стране, за цело не би било вароши у Европи, равне Београду.“⁶⁵⁾ Он чак сматра да „Београд никако неће онако напредовати, као што би по свим околностима могао, и на ону се висину благостања подићи, коју сви желимо, докле год се град не поруши и његово се место са осталом вароши не састави.“⁶⁶⁾ У том маниру је и идеја да се кнежев двор премести на Горњи град, коју је Јосимовић није написао, већ ју је рекао Феликсу Каницу.⁶⁷⁾ Кнез Михаило и његов секретар Милићевић, разговарали су о изградњи новог двора још 1860. године. Док кнез није био сигуран да ли је то потребно, Милићевић је изнео аргумент: „Ово је Господару градио пок. Симић тек за потребе једног грађанина. А Ви треба да начините Двор [...] кад путник из Турске дође [...] треба да га заболи врат докле Двору сагледа висину, и да му се засене очи од чуда и лепоте!“⁶⁸⁾ Јосимовићева замисао изградње двора на „поравнатом“ Горњем граду могла је да буде потакнута и краљевским дворцем (Budavári Palota) у Будиму, који такође, као и Горњи град, заузима импозантну локацију над Дунавом и подигнут је на месту некадашње тврђаве. Таква конструкција није била страна кнезу Михаилу. Константин Јовановић пишући о неоствареним намерама кнеза Михаила јер га је „мученичка смрт претекла“, помиње и изградњу на горњем платоу Тврђаве: „Горњи град да се претвори у парк, споји са Калемегданским парком; у парку или палата за владоаца, или пак велика зграда за концерте, балове – уопште за забаву и ужиће публике са ресторацијом и кафаном у тој згради и у башти пред самој згради.“⁶⁹⁾

Такође европска, била је тема *ботаничке баште*. Јосиф Панчић, тада професор природних наука на Лицеју, одмах по иселењу муслимана из „турске махале“ 1862. године, тражио је од заступника министра просвете Константина Цукића да се за потребе наставе ботанике на Дорћолу изгради ботаничка башта „и да би добро било, да се при регулисању речене махале, што ће кад тад морати да се предузме, које веће место од неколико дана орања одабере, и Великој Школи на споменутој цели уступи.“⁷⁰⁾ Министар Цукић је позитивно одговорио на овај захтев, „овластио управу Велике Школе да потражи на Дорћолу удесан плаци за ботаничку башту, а пошто то би урађено, нареди да се тај плац у плану Београда кога премеравање би мало касније под управом г. Јосимовића предузето, под именом ботаничка башта

⁶⁵⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 44.

⁶⁶⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 43.

⁶⁷⁾ Ђурић-Замоло, „Прилог биографији“, 154.

⁶⁸⁾ Милићевић, *Кнез Михаило*, 18–19.

⁶⁹⁾ Јовановић, *Разне успомене*, 89.

⁷⁰⁾ Јосиф Панчић, „Ботаничка Башта у Београду“, *Просветни гласник VIII* (1881): 249.

обележи, што и г. Јосимовић изврши“.⁷¹⁾ У *Објаснењу* Јосимовић понавља овај исказ.⁷²⁾

2.2. План као симбол Европе

План који је израдио Јосимовић за регулацију Вароши у Шанцу, а који је извирао из општер друштвеног и државног опредељења, могао је да буде, сасвим уопштено говорећи, решаван на различите планерско-пројектантске начине. Међутим, средином 19. века, преовлађујући манир урбаног пројектовања била је примена *грид-плана*, означавани и као „шаховска табла“ (checkerboard) или „роштиљ“ (gridiron).⁷³⁾ Европски градови су још од античког доба практиковали примену ортогоналне мреже за оснивање нових места, екстензије уз постојећа урбана ткива или за темељне реконструкције оних који су пропали из разних разлога. Насеља заснована на ортогоналној мрежи и њену предност у односу на европске средњовековне или османске урбане структуре, Срби су могли да виде по пространствима Срема, Баната, Бачке, Славоније, или Мађарске.

Шта пружа грид-план у односу на друге планерске схеме? Цил Грант види мрежу, на којој почива грид-план, као најједноставнију форму планирања насеља, која „често представља и иницијални образац, преко кога, пројектант може, ту почетну форму, да улепша другим геометријским елементима, као што су кругови, дијагонале, [...] ради функционалног или симболичког ефекта“.⁷⁴⁾ Грант такође, констатује да се предности ортогоналне мреже налазе у њеној једноставности и прегледности. Јосимовић у свом плану за регулацију београдске Вароши у Шанцу, црта управо основну матрицу ортогоналне мреже, без додатних компоненти и украса. Може се претпоставити какав би био плански резултат да се Јосимовић, првенствено технички оријентисан, невичан естетици и урбанистичком компоновању, евентуално ослонио на примере које је познавао, попут америчких градова и увео елементе попут дијагонале у Вашингтон.⁷⁵⁾ На сву срећу, то се није догодило. Оно што се данас јасно може видети као снага и колосалност Јосимовићевог предлога јесте једноставност његовог решења.

Милош Р. Перовић пише да „Јосимовићев европски модел омогућава ефикасну трансформацију и рационализацију ужег градског језгра турског Београда.“ Постављајући грид-регулацију вароши, Јосимовић, је осим програмско-функционалног аспекта,

понудио још једно изузетно значајно становиште, то је план који се чита као *симбол европског града*. Његов грид-план је била својеврстна хералдика европског урбанитета. Колико су право и права улица, били битни показује и предлог за систем њиховог именовања тако што, како пише Јосимовић, „улица мења своје име како промени правац.“⁷⁶⁾ То није имало никакво ни функционално ни грађевинско оправдање, осим симболичког. Јер ако би једна изломљена линија читавом дужином имала исто име, тада би то била крива, шеврдава, османска улица, а не европска права. Када је та „искривудана“ линија састављена из низа правих, тада она задовољава услов да буде схваћена као европска.

Питање симболике може се сагледати и у начину постављања грид-плана на терен, у односу на затечену османску матрицу улица. Јосимовић се у *Објаснењу* бавио проблемом нагиба улица на дунавској падини, које су имале правац управан на изохипсе терена. Он закључује да је свега једна улица, реч је о делу данашње Улице кнегиње Љубице од улица Господар Јована до Цара Душана, врло стрма са нагибом од 10%, док су остале „удесне за колски пролаз“.⁷⁷⁾ Питање је да ли је ова његова констатација била тачна, или је одступала од стварног стања. Када се погледају нагиби улица на плану града који приказује оригиналне изохипсе, као и коте одобрених нивелета,⁷⁸⁾ уочава се да све улице на дунавској падини, од Француске до Риге од Фере улице, имају приближно исте падове од око 7%. При томе, свака од њих има блаже и стрмије деонице, тако да нагиб варира између 6% и 9%. То је превише за ефикасан запрежни саобраћај.

Сада се природно поставља питање: зашто Јосимовић целу ортогоналну мрежу дунавске падине, од Велике пијаце до Улице цара Душана, није ротирао приближно правцу север – југ, на начин како је она постављена у османској матрици, чиме би се падина лакше савладала? Та стара мрежа јасно се види не само на Јосимовићевом снимку постојећег стања, већ и на старијем фон Брушовом плану из 1789,⁷⁹⁾ а делом и на каснијем плану Стевана Зарићева из 1878. године.⁸⁰⁾ Матрица османске вароши се није много променила током тог једног века. У османској мрежи, главни сокаци – Kloster Gassen, Berg Gassen, Brun Gassen, Kupferschmied Gassen, и Barjak Gassen⁸¹⁾ – били су

⁷⁶⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 32.

⁷⁷⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 15.

⁷⁸⁾ *План вароши Београда*, размера 1: 4000, израђен у Канализационом одсеку 1903. год. (Музеј града Београда, Ур. 3869).

⁷⁹⁾ Оригинал се налази у: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv – OStA, KA, Gib 49. Шкаламера, „Прилог проучавању картографских извора“, 177–178.

⁸⁰⁾ *План Београда удешен за потребе београдских основних школа. Саставио Стеван Зарић инжењир. 1: 4000.* OStA, KA Gib 056

⁸¹⁾ Овде су дати називи улица према фон Брушовом плану, јер према именима датим у нама доступном османском извору, тешко је одредити њихов положај у граду. То су, на пример, „Друга страна сокака до шанца“, или „Пета страна у трећем сокаку“ итд. Николић, „Турска добра и становништво“, 270–281.

⁷¹⁾ Јос[иф] Панчић, „Ботаничка Башта у Београду“, *Просветни гласник* VIII (1881): 250.

⁷²⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 23.

⁷³⁾ Spiro Kostof, *The City Shaped – Urban Pattern and Meanings Through History* (London Thames & Hudson, 1991), 95. У даљем тексту (Kostof, *The City Shaped*).

⁷⁴⁾ Jill Grant, „The dark side of the grid: Power and urban design“, *Planning Perspectives* 16 (2011): 219.

⁷⁵⁾ Јосимовић, *Објаснење*, 4. Kostof, *The City Shaped*, 210. Увођење велике дијагонале у матрицу дунавске падине увео је Генералног плана 1923–1924. године. Вуксановић-Маџура, *Генерални план Београда 1923, 294.*

постављени тако да се лакше савлада пад трена. Једино је Stein gassen (данас Улица краља Петра) била управна на падину и стрма.

Одговор на претходно постављено питање Јосимовић не нуди у *Објаснењу*, али се намеће претпоставка да он није ни разматрао алтернативу да се због бољег нагиба улица прати османска матрица.⁸²⁾ Јер, то би значило да то није нова европска мрежа, већ регулисање старих османских сокака којих је Београд хтео на сваки начин да се ослободи. Он је хтео да поништи криве, неправилне, цомбасте, негде уске негде широке сокаке, не ретко ћорсокаке, а не да их поправља и побољшава. То брисање читавог историјског слоја, који је био пропао, како то Сретен Ј. Поповић каже, који је био „урвина“, али који је још увек био и на терену и у сећању, јесте био симболичан акт. Тај акт је спроведен Јосимовићевим грид-планом у коме се улице стрмо спуштају низ падину, без намере да јој се прилагоде.

3. ДИСКУСИЈА И ЗАКЉУЧНО РАЗМАТРАЊЕ

Разлике у култури професије, Емилијана Јосимовића и, култури рецепције, кнеза Михаила Обреновића, биле су вероватно веома мале. Оно што је власт и политичка елита видела као добро, то је и Јосимовић видео као такво, и обратно. Кнез Михаило је 1864, на Великогоспођинској скупштини рекао: „Моралном и материјалном развићу, свим гранатама управе и свим странама народног живота, обраћала се озбиљна пажња. Нови закони и нова уређења ступила су у живот, при чему смо свагда имали на уму, да напретку обезбедимо сталност, а земљи ред и законитост.“⁸³⁾ Из многих страница *Објаснења* извиру вредности којима се Јосимовић руководио при изради свог предлога за реконструкцију и регулацију београдске Вароши у Шанцу. При томе, није реч о појединачним атрибутима, већ о њиховом повезивању у склопове са синергетским дејством. Ти склопови се граде од „кључних речи“, које су овде углавном поређане према њиховом појављивању у тексту *Објаснења*: здрав, нужан, удобан, красан, чист, пријатан, користан, лак, моралан, удовољан, опорављен, прав, безбедан, естетичан, душеван, пријатан. Неретко, Јосимовић користи облике лепши, најлаши, удобнији, најудобнији, кориснији, најкориснији и сл.

Синергетски низови се односе на поједина регулациона решења. Тако се јављају конструкције да је *пут* пријатан, да пружа удовољство житељима и да доприноси лепоти вароши. Или *садови, паркови и Калемегдан* помажу бољем здрављу, красе варош и пружају удовољење. *Варош*, као целина коју чине улична мрежа, блокови, зеленило и зграде, треба да буде корисна, удобна, безбедна, лака за помоћ у случају нужде, прегледна и осветљена. Комбинација вредности

која се најчешће јавља у тексту јесте *здравље, лепота и удобност*. Просторни одговори на ове захтеве су *озелењене површине, низови двоспратних кућа и широке и праве улице*. Међу вредностима су такође и *правичност, поштење, осећајност, рационалност*, али се за њих не налазе физички парови, већ се оне везују за процес имплементације плана. План треба спровести тако да свако ко је оштећен буде *правично надокнађен*, треба *спречити шпекулацију* правителственом земљом, треба дати шансу *бескућницима да купе плац*, регулацију извести *уз највећу корист и најмање штета*. Био је то систем вредности на коме је мисаоно саздан Јосимовићев предлог регулације Вароши у Шанцу.

Ако се модернизација урбаног ткива, или града као целине, схвати као увођење инфраструктуре, водовода, канализације, одвођења атмосферских вода, као обезбеђење комуналне чистоће, уређење јавних и зелених простора, сређивање путева, улица и система саобраћаја, одржавања грађевинског фонда и сл., онда је Јосимовићев план свакако био модеран.⁸⁴⁾ Када се овом нивоу дода наредни слој повезан са модернизацијом садржаја и структуре града, као последице осавремењавања друштва и његових институција, као резултат се добија нова матрица урбаних функција и форми. Постојање јасног система и хијерархије централних места, богатство њихових програмских оријентација, формирање ансамбала са престижним и државним зградама, појава ансамбала намењених култури и уметности, композиције високошколских објеката, унапређивање програма становања укључујући и ниже слојеве, а што се све налазило у неким од европских градова, чини тај степен модернизације. У Јосимовићевом плану Београда то није постојало. Ако би се прихватило такво степеновање појма модерности, могли би да се каже да је Јосимовићев план био на основном модернизационом нивоу.

С друге стране, Јосимовићев предлог може се посматрати у контексту разматрања Томаса Хола да природа грид-плана првенствено лежи „у његовој практичности јер има за циљ да урбани простор подели у одговарајућем маниру на блокове и улице, док су естетске амбиције од веома малог значаја.“⁸⁵⁾ Уосталом, Јосимовић и сам каже да би тај план био другачији да је имао више слободе у раду, да није био ограничен. Средином 19. века радило се о усаглашеним вредностима између припадника власти, који су представљали *наручиоца* и, на другој страни, *планера*. Јосимовићеве улице су мање-више под правим угловима који затварају мање-више квадратне блокове и оне су морале да изазову дивљење код оних који су пратили рад на предлогу регулације. То је било оно о чему се сањало још од завршетка Српске револуције,

⁸²⁾ Јосимовић у *Објаснењу* каже да је предложио регулисање неких од постојећих улица, али је обим тога био мали и већи део њих се налазио у српском делу Вароши.

⁸³⁾ Милићевић, *Кнез Михаило*, 104–105.

⁸⁴⁾ Дубравка Стојановић, *Калдрма и асфалт: урбанизација и европеизација Београда 1890–1914*. (Београд: Удружење за друштвену историју, 2012).

⁸⁵⁾ Hall, *Planning Europe's Capital Cities*, 8–9.

а што је током прве половине 19. века реализовано у многим мањим местима по Србији, понекад и силом, али што раније није могло да се учину у Београду. Људи који су о будућности београдске Вароши у Шанцу одлучивали, ту је пре свих био кнез Михаило, као и министра грађевина пуковник Миливоје Петровић Блазнавац, такође и Државни савет, могли су да буду задовољни не само тачношћу извршених прорачуна, трудом који је Јосимовић уложио да би се смањили трошкови реконструкције, разним идејама за унапређење града, већ и чињеницом да им је понуђен предлог какав су и очекивали. Овде поново долазимо на Холову напомену о повлачењу естетског пред практичним у грид-планирању. Наиме, иако би се за Јосимовићев цртеж регулација могло рећи да због деформација носи извесну наивност, он је захваљујући тим малим „дефектима“ деловао реалистично, никако ригидно и тврдо, а што је могло да се каже за неке грид-планове тог времена.⁸⁶⁾ Символ европског града који је Јосимовић понудио био жив и то је био један од снажних фактора који је у фокусу професије и јавности пет деценија држао реализацију тог плана, то је био један од чинилаца његовог успеха.

4. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Бојовић, Бранко. „Емилијан Јосимовић у свом времену и данас“. У *О Емилијану Јосимовићу, избор текстова*, Бојовић Бранко (87–99). Београд: Друштво урбаниста Београда, 1997.
- [2] Вуксановић-Мацура, Злата, *Генерални план Београда из 1923: компарација планираног и оствареног*. Докторска дисертација. Универзитет у Београду, Архитектонски факултет, 2014.
- [3] Вуксановић-Мацура, Злата и Драгана Ћоровић. „Зелени простори старог језгра Београда: историјски развој и савремена трансформација“. У *Стара градска језгра и историјске урбане целине – проблеми и могућности очувања и управљања*. IV Конференција, ур. Димитријевић-Марковић Светлана (218–234). Београд: Завод за заштиту споменика културе града Београда, 2013.
- [4] Grant, Jill. „The dark side of the grid: Power and urban design“. *Planning perspective* 16 (2011): 219–241.
- [5] Димитријевић-Марковић, Светлана. „Форма града и урбанистичка регулација – Османов Париз и Јосимовићев Београд“. *Наслеђе XVIII* (2017): 129–147.
- [6] Ђурић-Замоло, Дивна. „Прилог биографији Емилијана Јосимовића“. *Годишњак града Београда XXIII* (1976): 143–161.
- [7] Јакшић, Гргур и Војислав Вучковић. *Спољна политика Србије за владе кнеза Михаила: први балкански савез*. Београд: Историјски институт, 1963.
- [8] Јосимовић, Емилијан. *Објаснење предлога за регулацију оног дела вароши Београда, што лежи у шанцу*. Београд, 1867.
- [9] Kostof, Spiro. *The City Shaped – Urban Pattern and Meanings Through History*. London: Thames & Hudson, 1991.
- [10] Крстић, Бранислав. *Модернизација Србије грађевинским законима од 1837 до 1903*. Београд: САНУ, 2016.
- [11] Максимовић, Бранко. *Урбанизам у Србији*. Друго допуњено издање. Београд: Грађевинска књига, 1962.
- [12] Максимовић, Бранко. *Емилијан Јосимовић – Први српски урбаниста*. Београд: Институт за архитектуру и урбанизам Србије, 1967.
- [13] Максимовић Бранко. „Реконструкција и проширења града до 1867. до 1914. године“. У *Историја Београда*. Књига 2, ур. Чубриловић Васа (307–315). Београд, Просвета, 1974.
- [14] Максимовић, Бранко. „Прилози за проучавање архитектуре и урбанизма старог Београда“. *Годишњак Музеја града Београда IV* (1957): 207–235.
- [15] Медаковић, Дејан. „О Емилијану Јосимовићу“. У *О Емилијану Јосимовићу*, избор текстова, Бојовић Бранко (5–8). Београд: Друштво урбаниста Београда, 1997.
- [16] Милићевић, М. Ђ. Кнез Михаило у споменима некадашњег свог секретара. Београд: Државна штампарија, 1896.
- [17] Николић, Видосава. „Турска добра и становништво у Београду у време бомбардовања 1862. године“. *Годишњак града Београда IX–X* (1962–1963): 269–289.
- [18] Николић-Стојанчевић, Видосава. „Етничка, демографска и социо-економска структура Београда 1867. године“. *Годишњак града Београда XIV* (1967): 23–44.
- [19] Панчић, Јос[иф]. „Ботаничка Башта у Београду“. *Просветни гласник VIII* (1881): 249–256.
- [20] Перовић, Милош Р. *Искусва прошлости*. Београд: Завод за планирање развоја града Београда, 1985.
- [21] Самарџић, Момир. „Посета барона Хердера Србији и први план за изградњу железнице“. *Истраживања* 18 (2007): 135–144.
- [22] Самарџић, Момир. „Суочавање са модернизацијским изазовом: британски инфраструктурни пројекти на Балкану 1851–1852. и у Србији“. *Истраживања* 22 (2011): 255–278.
- [23] Стојановић, Дубравка. *Калдрма и асфалт: урбанизација и европеизација Београда 1890–1914*. Београд: Удружење за друштвену историју, 2012.
- [24] Трифуновић, Драган. „Математичке науке у Друштву србске словесности“. *Годишњак града Београда XXIV* (1977): 127–140.
- [25] Ћоровић, Драгана. *Београд као европски град у деветнаестом веку: Трансформација урбаног пејзажа*. Докторска теза. Универзитета у Београду, Архитектонски факултет, 2015.
- [26] Hall, Thomas. *Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*. London: Routledge, 1997.
- [27] Шкаламера, Жељко. „Прилог проучавању картографских извора за историју Београда XIX века“. *Годишњак града Београда XIV* (1967): 169–201.

⁸⁶⁾ Kostof, *The City Shaped*, 96–197, поглавље 2. The Grid.