

MODERNIZACIJSKI NIZOVI: NOVI SAD I VOJVODINA

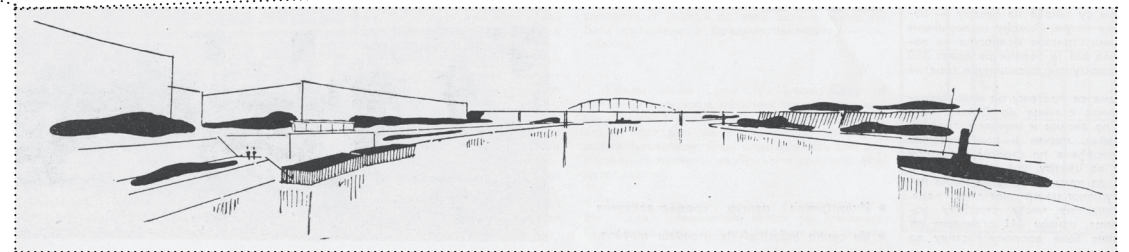
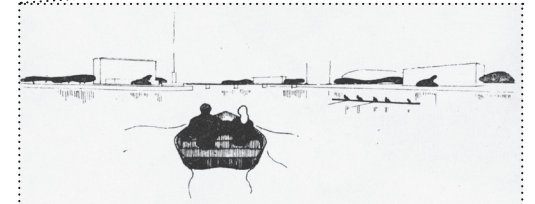
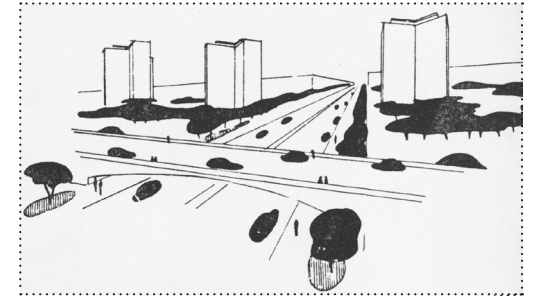
M8 ■ ALEKSANDAR BEDE

Ideja je ovog rada ponuditi jedan model mapiranja gradskog teritorija koji otvara nove prostore za čitanje i mišljenje građene sredine. Specifičnost predloženog mapiranja jest uspostavljanje konceptijske poveznice između objekata i projekata različitih priroda i razmjera, i to onih koji su imali ključnu ulogu u modernizaciji jednog grada i područja (u ovom slučaju Novog Sada i Vojvodine). Nizanjem različitih skala i arhitektonsko-urbanističkih tipologija otvaraju se mogućnosti za razvijanje novih geografskih imaginacija, kao i za nove vidove mapiranja prikazanih projekata i fenomena, koje će pomiriti njihovu raznorodnost i mnoštvenost njihovih razmjera. Tako postavljeno viđenje gradskog teritorija predstavlja podlogu za nove istraživačke inicijative koje se tiču sudbine projekata jugoslavenske urbanizacije. S jedne strane, čitanje će se povoditi za današnjim stanjem ovih projekata, ali čitač je ujedno i istraživač koji je upućen u povijest izgradnje prostora te čita i mapira. Iz toga proizlazi dvojni karakter čitanja/mapiranja – povijesni i empirijski – što se ogleda u strukturi rada i predloženog postupka mapiranja. …… Posjedujući saznanje o izvornim narativima na kojima počivaju odabrani urbanizacijski projekti, u ovom postupku mapiranja čitač-istraživač dolazi na teren kako bi uvidio današnje stanje i odstupanje zatečene situacije od originalnog koncepta tih projekata. Tako ćemo na odabranim primjerima iz Novog Sada ilustrirati kako su se pojedini projekti modernizacije gradskog prostora s pratećim narativima izmijenili u postsocijalističkom razdoblju, uključujući tu i društvene, tj. korisničke dinamike zatečene na lokaciji. Istraživačka teza jest da se inovativnost jugoslavenskoga socijalističkog projekta preslikala i na inovativnost arhitektonskih i urbanističkih tipologija, tj. rješenja kojima su se u doba jugoslavenskog socijalizma unapređivali gradski prostori i modernizirao teritorij. Po tom se ključu ti projekti danas mogu međusobno dovesti u direktnu vezu postupkom mapiranja, bez obzira na to što su različitih tipova i razmjera. Njihov redosljed u mapiranju rezultat je konceptijskih utjecaja koje su ovi projekti imali jedan na drugoga, ali ih je u ovom radu bilo moguće poredati i po razmjeru, od najmanjeg prema većima: odabrani početak čitanja jest današnja situacija pojedinih prostorija na Željezničkoj stanici Novi Sad, a nizanje ostaje otvoreno prema uključivanju širih urbanih i regionalnih infrastrukturnih sustava (kanali, nasipi, željeznica, spomenički kompleksi itd.). …… Danas su ove fizičke strukture u krizi i opasnosti od propadanja i uništenja, zbog zapuštanja, neadekvatnog korištenja, prenamjene ili privatizacije, što svjedoči o nepostojanju uloge za ove strukture u današnjem političko-ekonomskom poretku. Ovaj empirijski uvid u sudbinu prostornih javnih dobara u postsocijalističkom kontekstu predstavlja i motivaciju za promišljanje novih istraživačkih inicijativa i interpretacija gradskog prostora, tim prije što je riječ o projektima kojima se odabrana regija sa svojim glavnim gradom trebala emancipirati od perifernog stanja i pridružiti modernosti, ravnopravno s drugim krajevima jugoslavenskoga socijalističkog projekta. Izvorna ideja svakoga prikazanog projekta na neki je način danas osujećena te su u ovom radu prikazane posljedice odustajanja od početnih koncepata i programa na kojima su ti projekti počivali. Ove su posljedice različitih vrsta, od značajnog zapuštanja i privatizacijske prijetnje koje današnje vlasti stalno ponavljaju, kao što je to u slučaju Spensa, Luke Novi Sad, Željezničke stanice, pa do nedovršenosti ili čak i nezapočetosti projekata kojima je grad trebalo zaista postati regionalni centar, kao što je slučaj s Mišelukom ili javnim sadržajima Bulevara. …… U daljem je tekstu, prije započinjanja nizanja studija slučajeva u postupku mapiranja, dan povijesni uvid u lokalnu urbanističku specifičnost na kojoj počivaju svi prikazani projekti.

GUP NOVI SAD 1950., AUTOR: ARH. DIMITRIJE MARINKOVIĆ, URBANISTIČKI ZAVOD NR SRBIJE



GUP NOVI SAD 1950. – PERSPEKTIVNE ILUSTRACIJE PLANA, AUTOR: ARH. DIMITRIJE MARINKOVIĆ, URBANISTIČKI ZAVOD NR SRBIJE



Predznanje: GUP Novi Sad 1950.

Uspostavom Autonomne pokrajine Vojvodine kao jedne od federalnih (pod)jedinica nove socijalističke države Jugoslavije, grad Novi Sad određen je za njezin glavni grad. Iako je već bio banovinski centar prije rata, zahtjevi novog vremena nadilazili su urbanističke postavke grada iz toga razdoblja. Zadatak izrade novoga regulacijskog plana dodijeljen je Urbanističkom zavodu NR Srbije u Beogradu, a autor projekta bio je arhitekt Dimitrije Marinković iz ove institucije. Plan je završen 1950. godine i usvojen od strane gradske skupštine kao prvi Generalni urbanistički plan (GUP) u povijesti grada. Ovom terminološkom novinom učinjen je korak dalje od predratnih *regulacionih planova* koji su rađeni za grad i otpočet je stalni proces urbanističkog planiranja zasnovanog na redovitoj reviziji i donošenju novih GUP-ova otprilike svakih 10 godina.¹ …… Novine koje je za grad i njegovo prostorno ustrojstvo ovaj plan donio višestruko su radikalne, do te mjere da se može govoriti o revolucionarnom preokretu razvoja prostora grada. Ove promjene s jedne strane proizlaze iz principa Atenske povelje, ali se mogu čitati i kao prekomponiranje grada u devetnaestostoljetnoj „hausmannovskoj“ maniri putem probijanja novih uličnih pravaca kroz postojeće gradsko tkivo. Rezultat je prekomponiranje urbanističke matrice grada, od ranije radijalne prema novoj ortogonalnoj koja počiva na jakim bulevarskim pravcima. …… Novi GUP izdvaja prije svega jedna metodološka novina, a to je sagledavanje cjelokupnog prostora pokrajine Vojvodine u trenutku kada još nisu postojali prostorni planovi ni strategije za ovaj teritorij. Plan uzima u obzir, samoinicijativno, izgleda za razvoj kanalske, putne i željezničke mreže Vojvodine, kao i mreže naselja, s obrazloženjem ne samo da će ovi sustavi odrediti pravce razvoja Novog Sada nego i da će pravilno postavljeni urbanistički parametri u novosadskom GUP-u povratno utjecati na razvoj drugih naselja. Kao posljedica toga, najveće novine koje ovaj plan uvodi u prostor Novog Sada jesu preustrojavanje njegove željezničke, putne i kanalske mreže. …… Tako je prema ovom planu cjelokupna željeznica u gradu, naslijeđena iz 1883. godine, premještena na novu trasu u drugi dio grada, čime su se dobili uvjeti za izmještanje industrije na periferiju i slobodno razvijanje grada i njegovih stambenih zona prema rijeci Dunavu. Intervencija takvog tipa nije zabilježena u praksi jugoslavenskih gradova. Ovaj je zahvat otvorio novo poglavlje u prostornoj koncepciji grada i možemo ga smatrati ključnim momentom u socijalističkoj urbanizaciji Novog Sada jer se iz njega dalje razvijaju svi glavni projekti izgradnje grada, od kojih ćemo ovdje neke analizirati kao dijelove odabranoga modernizacijskog niza.²

Željeznička stanica Novi Sad

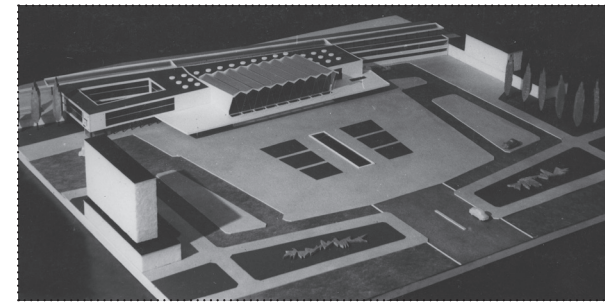
Premještanje gradske željeznice podrazumijevalo je i izgradnju nove glavne stanice. Ona je pozicionirana na dotada neizgrađenoj periferiji grada, udaljeno od centra. Izgrađena i otvorena 1964. godine prema rješenju novosadskog arhitekta Imre Farkasa, zgrada stanice predstavljala je novu žarišnu točku grada. Zamišljena je ne samo kao prolazni prometni prostor nego i kao novo mjesto javnih susreta i dokolice. Uz restoran i bife, najprominentniji novi program u zgradi bio je kino, namijenjeno putnicima koji dulje čekaju na presjedanje, ali i stanovnicima grada. Kinodvorana i danas postoji u svom izvornom obliku, s interijerom iz šezdesetih godina, iako bez javnog programa već nekoliko desetljeća. Danas skoro nitko od građana ni ne zna da se ona nalazi u zgradi stanice. Također, većina ostalih sadržaja u zgradi iz vremena otvaranja stanice danas ne postoji jer je željeznički promet višestruko manji od prvobitno zamišljenih kapaciteta stanice. Usprkos prvobitnoj ideji, ona je postala prolazna zgrada puna praznih prostora, kao što su čekaonice prvog i drugog razreda, *café*, restoran, kinodvorana i administrativno krilo. Kao takvi, oni su potencijalno atraktivni za privatizaciju i komercijalizaciju, što bi rezultiralo uništenjem izvornih interijera ovih prostora koji i dalje postoje. Ovaj scenarij nije nemoguć imamo li u vidu stalne najave privatizacije željeznice od strane države. U situaciji *status quo* u kojem se stanica danas nalazi, između nekadašnjeg korištenja kao javnog prostora i buduće komercijalizacije, jedina grupa korisnika koja brine o njima jesu radnici željeznice koji rade u zgradi stanice. Osim što čuvaju i održavaju prostore i unutrašnje zelenilo, ponekad organiziraju kulturne programe kojima npr. obilježavaju svoje jubileje ili rade na popularizaciji željeznice. Tako su u prostoru nekadašnje čekaonice drugog razreda postavili stalnu izložbu o razvoju željeznice i grada. Godine 2014. organizirali su međunarodni natječaj za haiku poeziju o vlakovima, a pristigle su radove izložili u nekadašnjoj čekaonici prvog razreda koja desetljećima nije u upotrebi. Upravo se iz ove male prostorije izvornog dizajna može sagledati niz ključnih javnih prostora koji su bili nosioci modernizacije gradske strukture u doba socijalizma: stanični hol, stanični trg, i stanični bulevar koji se s ovog mjesta proteže duž cijelog grada.

Bulevar

Ponekad označavane kao „zakašnjeli Haussmann“, u vojvođanskim je gradovima u doba socijalističke Jugoslavije izvršeno nekoliko probijanja većih gradskih ulica kroz postojeća gradska tkiva. Najopsežniji od ovih projekata svakako je Bulevar 23. oktobra³ u Novom Sadu, građen od šezdesetih godina 20. stoljeća, u ukupnoj dužini od 3 km. Prema GUP-u iz 1950. godine Bulevar je trebao biti glavna modernizacijska os grada i njegov novi centar. On se prostire od zgrade nove željezničke stanice sve do Dunava na drugom kraju grada i kao prava linija presijeca grad uvodeći potpuno novi poredak u njegovu urbanističku matricu. Poslužio je kao osnova iz koje su se dalje razvijale nove stambene četvrti, pozicionirane ortogonalno u skladu s njegovim pravcem. Središnjom dionicom Bulevara presječeno je staro gradsko tkivo. Zbog prostornih i vlasnički komplikacija oko usklađivanja starog tkiva i nove bulevarске strukture, ovaj je dio do kraja socijalističkog razdoblja ostao bez dovršenoga uličnog profila. Izgrađena je samo prometnica, bez novih zgrada i okolnih blokovskih struktura i javnih prostora, kao što je novi gradski trg i kulturni centar predviđeni GUP-om iz 1950. Umjesto njih, od devedesetih su taj prostor krenule popunjavati stambene i poslovne zgrade građene od strane privatnih investitora, za tržište. Tako danas, krećući se niz Bulevar iz pravca stanice, stambene i javne objekte iz socijalističkog razdoblja koje možemo označiti kao nosioce modernizacijskog koncepta i narativa zamjenjuju novije strukture iz kojih se ne može iščitati nikakav koncept. Ove novije zgrade samo parazitiraju na ranije uspostavljenoj bulevarskoj strukturi i njegovu narativu kao novoj osi modernog grada.

Spens

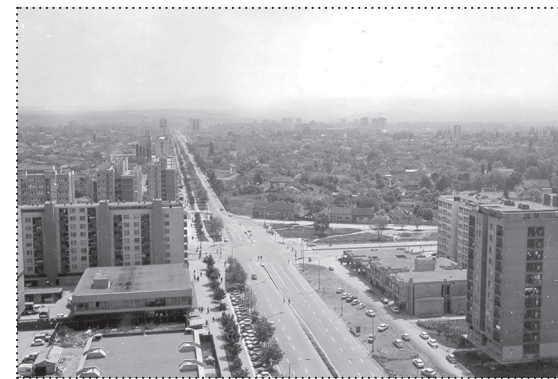
U povodu održavanja svjetskog prvenstva u stolnom tenisu u Novom Sadu 1981. godine izgrađen je Sportski i poslovni centar „Vojvodina“, kao najveći zatvoreni javni prostor u gradu pod jednim krovom. Ova megastruktura od ukupno 85 000 kvadratnih metara zamišljena je kao polifunkcionalni centar, „društveni kondenzator“ grada i novo čvorište njegove policentričnosti. U javnosti je ubrzo postao poznat pod mutiranim akronimom *Spens* koji se zadržao u upotrebi. Autori projekta su sarajevski arhitekti Živorad Janković i Branko Bulić, nagrađeni na pozivnom natječaju.⁴ Izgradnja ovog kompleksa slijedi logiku zacrtanu GUP-om iz 1950. koja je nalagala razvijanje alternativnih centara grada radi rasterećenja stare gradske jezgre. Iako se ova ideja odnosila prije svega na urbanističku ravan, Spensom je ona dobila i svoj arhitektonski izraz kao novi tip građevine. U okviru Spensa izgrađeni su sportski tereni za odbojku, košarku, stolni tenis, borilačke vještine, te kuglana, streljana, olimpijski bazen, klizalište, teretana. Glavna sportska dvorana može se prilagođavati različitim programima spektakla, pa se tako i danas koristi kao najveći koncertni prostor u gradu. Ovi su sadržaji povezani



MAKETA ŽELJEZNIČKE STANICE S TRGOM U NOVOM SADU, PREMA PROJEKTU ARH. IMRE FARKASA. AUTOR: NEPOZNAT



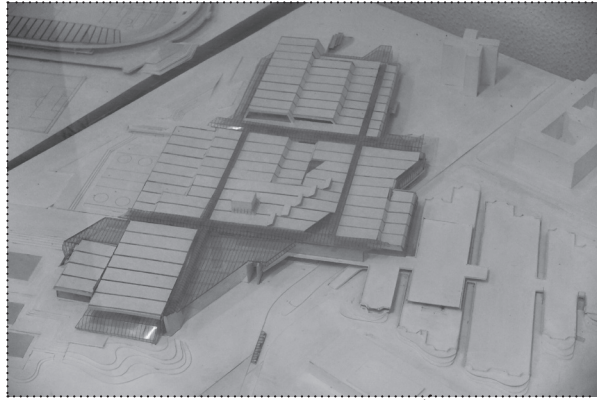
GALERIJA/ČEKAONICA S HAIKU-LIKOVNOM IZLOŽBOM VOZ (HRV. VLAK), SVIBANJ 2014. FOTO: IGOR VUKIČEVIĆ



JOŠ UVIJEK NEDOVRŠENI BULEVAR 23. OKTOBRA, OKO 1976. AUTOR: NEPOZNAT. IZVOR: STARE FOTOGRAFIJE NOVOG SADA, WWW.FACEBOOK.COM/STARE.NS/ (30. 1. 2015.)

DETALJ GUP-A NOVOG SADA IZ 1950. S PRIKAZOM NOVOG BULEVARA. AUTOR PLANA: ARH. DIMITRIJE MARINKOVIĆ, URBANISTIČKI ZAVOD NR SRBIJE

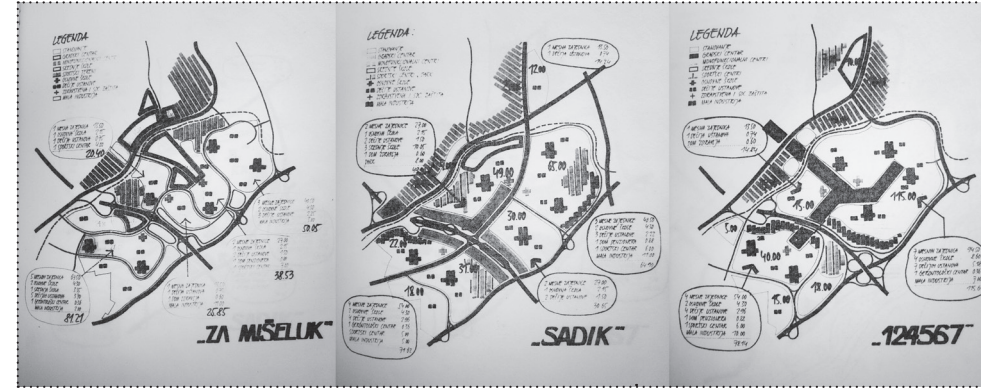




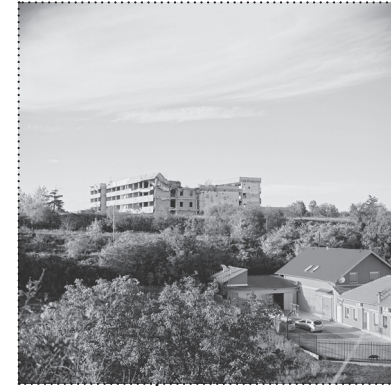
MAKETA SPENSA.
FOTO: ALEKSANDAR BEDE



JAVNI PROSTORI UNUTAR SPENSA.
FOTO: ZORAN MILENKOVIĆ.
IZVOR: TEČA SA DUNAVA @ PANORAMIO,
[HTTP://WWW.PANORAMIO.COM/PHOTO/53656836](http://www.panoramio.com/photo/53656836) (30. 1. 2015.)



TRI NAGRAĐENA RADA NA URBANISTIČKOM
NATJEČAJU ZA MIŠELUK, U DALJNJOJ RAZRADI.
AUTOR: ZAVOD ZA URBANIZAM NOVI SAD



PREDIO MIŠELUKA DANAS SA SRUŠENOM
ZGRADOM TVNS. FOTO: ANDREA PALAŠTI

hodnicima i holovima koji se na ukrštanjima razvijaju u zatvorene pjacete, trgove i terase, oko kojih su grupirani sitniji komercijalni sadržaji. Također, tu se nalazi i konferencijski centar s pratećim sadržajima za sastanke, prezentacije i izložbe, kao i manji amfiteatar koji se koristi i kao kino. U klimatskim uvjetima koji u zimskom razdoblju otežavaju koncentraciju javnog života na gradskim ulicama, Spens je zaživio kao alternativni interijerski gradski centar, kao mjesto susreta, odredište ili neobavezno okupljalište. Tu se donedavno nalazila i glavna gradska kavana, pozicionirana na unutrašnjem platou na kojem se održavaju sezonske izložbe i novogodišnji sajmovi. U arhitektonskom i urbanističkom smislu, Spens se, iako najveći pojedinačni objekt u gradu, veći i od okolnih blokova, ne doima kao monolitna struktura zbog svoje arhitektonske kompozicije koja se bazira na grupiranju i razvijanju modularnih elemenata strukture duž glavnih komunikacijskih pravaca. Iako je po otvaranju bio stjecište gradskog života, u postsocijalističkom razdoblju Spens je uvelike krenuo gubiti posjetioce i sadržaje. On je u očima gradske administracije postao prije svega velik trošak za gradsku kasu, zbog golemih izdataka koji se moraju izdvajati za održavanje i plaćanje komunalija. Stoga se stalno pribjegavalo parcijalnoj komercijalizaciji prostora Spensa, što je rezultiralo prenapučenošću nekada prostranih unutrašnjih koridora malim trgovinama. Tako je Spens dobio imidž ponajprije jeftinoga tržnog centra, iako većina trgovina nije uspjela ostati otvorena zbog povratnog gubitka atraktivnosti prostora Spensa za posjetioce. Novi trgovački centri građanima su bili privlačniji kao mjesto za *shopping* od ambivalentnog prostora Spensa. S druge strane, sportski sadržaji su i dalje vitalni i zbog njih se na Spens i dalje ide namjenski. Također, Spens služi i kao koridor tisućama ljudi koji svakodnevno kroz njega samo prolaze jer ga ne mogu zaobići. Bez obzira na ove potencijale, upravljačka politika već dugo vidi spas u pretvaranju Spensa u *shopping mall*, nemajući na umu neki drugi koncept koji bi omogućio preživljavanje ovog prostora kao ključnog mjesta novosadskog urbanizma. Ako se takva situacija nastavi, lako je zamisliti da će neisplativost održavanja ove megastrukture biti konačan povod za prodaju ili zatvaranje Spensa.

Mišeluk

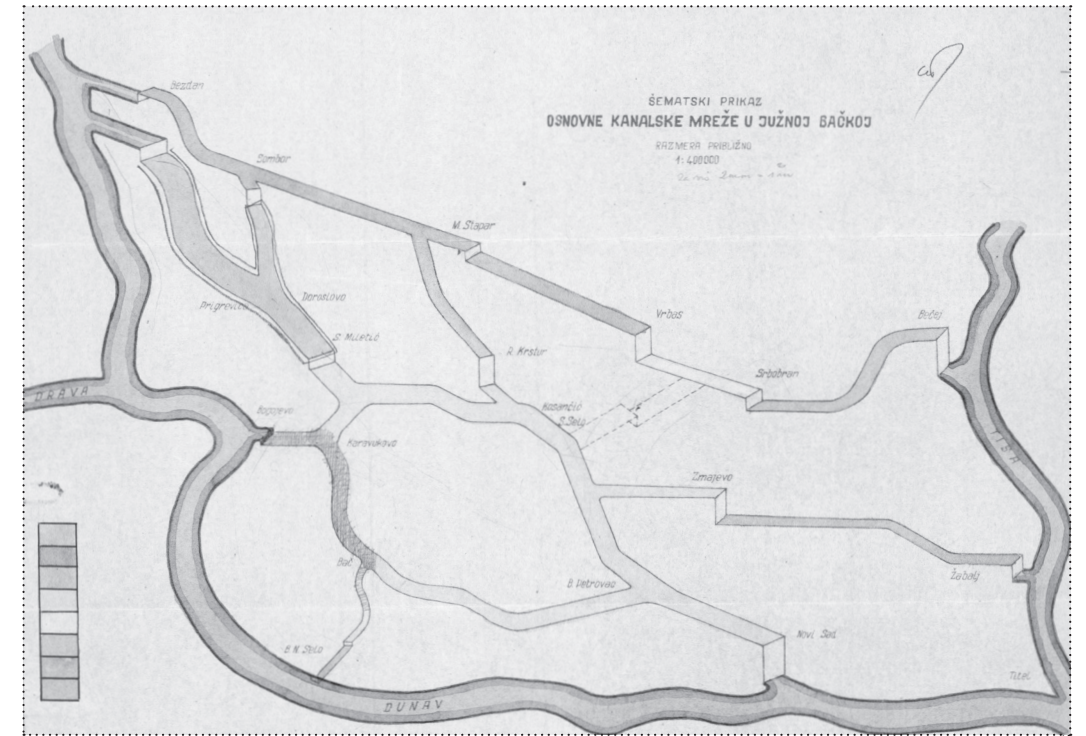
Mišeluk je lokalitet na srijemskoj strani Novog Sada. Nalazi se na platou uzdignutom iznad Dunava, s vidicima prema gradu i Fruškoj gori. Mišeluk je prepoznat kao strateška zona kada su ga gradski urbanisti šezdesetih godina 20. stoljeća odredili za glavno područje širenja grada u budućnosti, što je ideja koja je bila skromnije sugerirana GUP-om iz 1950. godine. Zbog svoje praznine i ključne pozicije na topografiji grada, izgradnjom Mišeluka konačno bi se zaokružio ravnomjerni razvoj grada na obje riječne obale, kako i dolikuje jednom gradu na rijeci. U tu je svrhu na Mišeluku GUP-om iz 1974. predviđena izgradnja ne samo novoga stambenog naselja nego i jednoga lokalnog centra koji bi imao ključnu ulogu u budućem policentričnom razvoju grada. Osim toga, kako je došao relativno kasno na red za izgradnju, urbanisti su raspolagali već određenim iskustvom u planiranju i izgradnji novih stambenih naselja u gradu, te su stoga na primjeru Mišeluka namjeravali isprobati nove pristupe planiranju u skladu s preispitivanjem dotadašnjeg urbanizma. Osim lokalnog značenja za „emancipaciju“ Novog Sada u pravcu velikoga policentričnog grada, Mišeluk je trebalo poslužiti i kao model novoga socijalističkog grada za 21. stoljeće. U svrhu planiranja Mišeluka primijenjena je složena procedura: provedene su detaljne studije stanovanja, organiziran je simpozij, objavljene su publikacije i raspisan je javni natječaj za idejno rješenje naselja.⁵ U studijama se došlo do broja od 50 000 novih stanovnika i 14 500 novih stanova koje bi trebalo izgraditi na

Mišeluku. Ravnopravno su nagrađena tri rješenja s natječaja i uzeta su u daljnje razmatranje i razradu od strane lokalnoga urbanističkog zavoda. Za realizaciju planova za Mišeluk bilo je prvo neophodno izgraditi novi most preko Dunava, što je i učinjeno 1981. godine u produžetku glavne gradske osi – Bulevara koji se proteže od Željezničke stanice. Na taj je način vizija grada zacrtana GUP-om iz 1950. dobila svoj nastavak za budućnost, preskočivši rijeku i omogućivši širenje grada na drugoj obali. Jedno je vrijeme ovaj pravac smatran i početkom autoputa prema Beogradu, te je u tu svrhu izgrađena prva dionica nakon mosta koja je trebala poslužiti i kao glavna prometnica Mišeluka. Izgradnjom mosta i ove dionice autoputa, Mišeluk je dobio prve segmente neophodne infrastrukture. Uz njih, prvi objekt izgrađen na Mišeluku bio je novi televizijski centar TVNS, započet još sedamdesetih godina. Područjem Mišeluka danas dominiraju obilježja Miloševićeve vladavine u Srbiji, a planovi za novo stambeno naselje nikada nisu realizirani. Naime, kako su osamdesete odmicala, detaljna razrada planova za Mišeluk dočekala je raspad Jugoslavije a da se s izgradnjom još nije ni krenulo. Devedesete godine, s Miloševićem i novim društveno-ekonomskim uređenjem, više nisu pružale neophodne preduvjete za ovakve ambiciozne projekte jer je država odustala od planirane stanogradnje, kao i od društvenih stanova u cjelini. Stanovanje je postalo privatna i individualna odgovornost te više nije bilo jasno na koji način treba otpočeti izgradnju novog naselja u takvim okolnostima. Umjesto izgradnje planiranog naselja, na jednom lokalitetu Mišeluka devedesetih je nastalo komunalno neopremljeno naselje obiteljskih kuća i luksuznih vila, u javnosti asociiranih uz kriminalne i ratno-profitske krugove. Iako je izgradnja Mišeluka i dalje predviđena u aktualnom Generalnom urbanističkom planu Novog Sada, u postojećim je okolnostima neizvjesno hoće li će se grad ikad odlučiti na realizaciju ovakvog projekta, čak i ako izgradnja stanova bude isključivo privatna. Osim toga, jedina dva objekta koja su izgrađena na Mišeluku, a to su most i zgrada televizije, srušeni su u NATO-ovu bombardiranju Srbije 1999. godine. Tako imamo situaciju da su, osim nacionalnih okolnosti koje su onemogućile provođenje ambicioznog plana Mišeluka kojim bi se grad još više razvio u pravcu regionalnog centra, internacionalne sile eliminirale jedine objekte koji su realizirani u okviru toga plana. Gradski planovi za izlaženje iz situacije provincijalnosti i perifernosti putem unapređenja svoje urbanističke morfologije time su pomaknuli desetljeća unatrag, a možda nikada ni ne budu realizirani.

Luka Novi Sad i Kanal DTD

Vojvodina je područje intenzivnih hidrotehničkih zahvata još od 18. stoljeća kada je otpočeta izgradnja sustava kanala radi povećavanja nastanjenosti i produktivnosti ovog do tada močvarnog i stepskog predjela. Kanali su imali i transportnu ulogu, pa su za sobom povukli i industrijski razvoj izgradnjom tvorničkih postrojenja i željezničkih pruga. Konačna i najkompleksnija faza izgradnje kanalske mreže započeta je 1947. godine i trajala je 30 godina. Ovaj sustav, nazvan Dunav–Tisa–Dunav (DTD), ima ukupno 960 kilometara kanala, od kojih je 600 izgrađeno za plovidbu. Na području Novog Sada lokalni ogranak kanala je prema GUP-u iz 1950. dobio korekciju trase i novo spojište s Dunavom, te je na njemu predviđena i izgradnja nove luke. Dovršetkom ovog projekta i rekonstrukcijom kanala grad je dobio suvremenu

lučku infrastrukturu. Ovi su radovi bili ugroženi velikom poplavom Dunava 1965. godine kada je mehanizacija preusmjerena na podizanje zaštitnih nasipa u okviru velike mobilizacije protiv poplave. Pokrajinske su vlasti željele na filmskoj traci zabilježiti ove pothvate koji bi mogli poslužiti kao ilustracija velikih kolektivnih akcija društva u borbi protiv stihijske prirode i za modernizaciju teritorija. Iako u mjestu nije postojalo filmsko poduzeće, kao u drugim republičkim centrima, od ranije je ulagano u amaterska filmska društva, u okviru programa *Narodna tehnika*. U Novom Sadu lokalno amatersko društvo preraslo je u nezavisnu produkcijsku grupu pod nazivom *Neoplanta*. Upravo je od ove grupe direkcija Kanala DTD naručila prvi dokumentarni film o izgradnji kanala 1962. pod nazivom *Nove reke*.⁶ Zbog dobrih rezultata, vlasti su 1965. godine transformirale ovu amatersku grupu u profesionalno javno filmsko poduzeće pod nazivom *Neoplanta film*. Stekavši profesionalno iskustvo na pravljenju naručenih dokumentarnih filmova o izgradnji i modernizaciji teritorija, radnici Neoplanta filma lako su se preorijentirali na produkciju svojih nezavisnih umjetničkih filmova, gdje su ubrzo stekli golemi međunarodni uspjeh.⁷ Tijekom narednih pet godina od osnivanja, proizveli su korpus filmova koji je imao ključnu ulogu u avangardnom pokretu koji je postao poznat pod nazivom *Novi jugoslovenski film* (ili *Crni talas*). Ovakva klima u Neoplanta filmu ugošena je početkom sedamdesetih kada je postavljena nova uprava koja je zatvorila prostor za takav tip stvaralaštva u okviru jednoga javnog poduzeća. U kontekstu ovog rada značajno je upozoriti na to da je jedan velik projekt modernizacije i infrastrukturne izgradnje teritorija, kao što je projekt DTD i obrana od poplava, neplanirano doveo do stvaranja jedne avangardne kulturne produkcije. Uspjeh Neoplanta filma tako se može analizirati u okviru projekta modernizacije teritorija, a filmove kao artefakte toga projekta.⁸ Danas je kanalska mreža DTD zapuštena na velikom dijelu teritorija Vojvodine i tek je djelomično iskorištenih kapaciteta u odnosu na prvobitno projektirane. Pojedine su dionice postale neplovne zbog zamuljivanja i zagađenja industrijskim otpadom. Luka Novi Sad, čiji se akvatorij nalazi na Malom kanalu, danas ima neizvjesnu sudbinu. Naime, vlasti u posljednjih nekoliko godina pripremaju privatizaciju luke u kontekstu zahtjeva EU-a za prepristupno prilagođavanje Srbije njezinoj regulativi, iako je svugdje u EU (osim u Velikoj Britaniji) uobičajeno da je lučka infrastruktura u državnom vlasništvu. Luka Novi Sad danas je jedina od 11 luka u Srbiji koja je još preostala u državnom vlasništvu, ali se na privatizaciji inzistira unatoč tomu što je luka posljednjih godina ostvarila najveći promet u svojoj povijesti.⁹ Slučajevi kanalske mreže i luke ilustriraju proces postupnog gubitka nekadašnjih velikih društvenih projekata izgradnje teritorija i njegove infrastrukture, kako iz javne sfere i društvenog narativa tako i iz fizičkog prostora.



SHEMATSKI PRIKAZ SEGMENTA SUSTAVA DTD, IZ PROJEKTA REŠENJE HIDROSISTEMA ZA JUŽNU BAČKU, 1964. AUTOR: HIDROZAVOD I DIREKCIJA KANALA DTD. IZVOR: ISTORIJSKI ARHIV VOJVODINE, F. 289, 1516/54.

¹ Pravnu osnovu za donošenje ovog plana predstavljala je *Osnovna uredba o Generalnom urbanističkom planu* koju je donijela Vlada FNRJ 1949. godine (Službeni list FNRJ, 78/49), a kojom se prvi put uvodi GUP kao instrument planiranja. Pa ipak, autori plana (arhitekt D. Marinković i Urbanistički zavod NRS), čini se, još uvijek nisu bili usvojili taj novi termin, te koriste termine *generalni, regulacioni i generalni regulacioni plan*, kako u samom tekstu plana tako i u drugim publikacijama gdje govore o planu (prije svega u publikaciji Urbanističkog zavoda NRS *Gradovi i naselja u Srbiji* iz 1953. godine), vjerojatno kao recidiv predratne terminologije. Bez obzira na to, Grad ga je usvojio kao Generalni urbanistički plan, i kao takav se spominje u svim daljnjim dokumentima, publikacijama i referencijama.

² Do danas najznačajniju studiju historijata poslijeratnoga urbanističkog planiranja i izgradnje u Novom Sadu predstavlja retrospektivna publikacija *Novi Sad – slika grada* koju je izdalo Javno preduzeće „Urbanizam“ – Zavod za urbanizam Novi Sad 1996. godine (autori studije nisu navedeni, ur. Dušan Pajović). Druge analize pojedinačnih projekata zadržavale su se u okvirima disciplina povijesti umjetnosti i arhitekture, dok su kritički tekstovi o urbanizmu uglavnom ostajali na nivou lokalne kronike u duhu antijugoslavenskog revizionizma, uključujući tu i neke akademske i profesorske radove koje nećemo navoditi.

³ Ime ulice se mijenjalo, od Bulevara 23. oktobra, do današnjeg Bulevara oslobođenja. Oba se naziva odnose na oslobođenje grada u Drugom svjetskom ratu. U ovom ćemo se radu držati radnog naziva Bulevar.

⁴ Zivorad Janković je inače i autor drugih sličnih polifunkcionalnih centara izgrađenih u to vrijeme po Jugoslaviji: *Skenderija* u Sarajevu (koautor H. Muhasilović), *Gripe s Koteksom* u Splitu (koautor S. Rožić), te *Boro i Ramiz* u Prištini (koautor H. Muhasilović).

⁵ Glavna publikacija koja je proizašla iz toga procesa jest *Mišeluk: programska osnova: prednacr*, URBIS, OOUR Urbanizam Zavod za urbanizam, Novi Sad, 1982. Podnaslovi na koricama su: *Mišeluk u funkciji razvoja Novog Sada*; Društveni koncept izgradnje Mišeluka; Elementi programa. Osim toga, projekt je ispraćen i po jugoslavenskim arhitektonskim časopisima, pa je tako jedan tematski segment posvećen Mišeluku objavljen u mjesečniku *Čovjek i prostor*, br. 364, Zagreb, 1983.

⁶ Drugi dokumentarni filmovi su: *Dunave, Dunave* (1966.), *106 dana* (1966., o obrani od poplave), *Calor, calor* (1969., o izgradnji sustava centralnog grijanja), *Sretno* (1969., o zatvaranju rudnika ugljena u Vrdniku), *Naftovod* (1969.), *Gasovod* (1969.) itd.

⁷ Najpoznatija redateljska imena Neoplanta filma su: Želimir Žilnik, Karpo Godina, Borislav Šajtinac, Dušan Makavejev i dr.

⁸ Društveni aspekti *Novoga jugoslovenskog filma* analizirani su u publikaciji: Gal Kirn, Dubravka Sekulić, Ziga Testen (ur.), *Surfing the Black*, Jan van Eyck Academie, Maastricht, 2012.

⁹ Najopsežnija studija historijata pokušaja privatizacije Luke Novi Sad jest ona autora Aleksandra Matkovića, objavljena na portalu *Bilten*, 3. 6. 2014., pod naslovom *Luka Novi Sad: posljednja neprivatizovana luka Srbije*; izvor: <http://www.bilten.org/?p=1134>.



PREVODNICA NA MALOM KANALU U NOVOM SADU. IZVOR: THE TREASURE BOOK/KNJIIGA BLAGA, JAVNO VODOPRIVREDNO PREDUZEĆE VODE VOJVODINE, NOVI SAD, 2008.