

СА ПУТА ПО ИТАЛИЈИ

МИЛАНО И ВЕНЕЦИЈА

Две урбанистичке супротности у погледу градског саобраћаја

Када сам се недавно, после непуних шеснаест година, поново затекао у Милану — у том живом милионском граду — оно што ме је највише импресионало односило се на изразити синтетизирани улични саобраћај. Познато је да је Милано стара варош, са језгром још из римског доба; да има значајан број историјских, културних и уметничких споменика и да се специјално данас, као главни привредни центар Италије, истиче својом савременом архитектуром. Многа остварења на том пољу су вредна сваке пажње и стекла су заслужено признање ван граница земље; у опреми појединих објеката огледају се високи стандарди домаће грађевине нидустрије и традиције одличног, вековима негованог занатства. Насупрот томе, урбанистички подухвати имају претежно палијативни карактер и сведе се, услед све веће закрчености улица и тргова моторним возилима, трамвајима и тролејбусима, на решавање актуелних проблема уличног саобраћаја.

Калејдоскопско шаренило, разнобојност колера, различитог типа и подмукло зујање мотора привлаче у почетку, постепено замарају и коначно отупљују нервну осетљивост гомиле пролазника. Велика и контролисана брзина кретања аутомобилских колона, њихово нагло кочење и дисциплиновано заустављање пред првним сигналом аутоматских семафора на скоро свакој, међу возачима раскрсници, намећу возачима, чија су осетљивост и опрезност, крајњу будност и опрезност. А и пешаци, који желе да пређу с једне стране улице на другу, пиљећи с напетом пажњом на краткотрајни зелени светлосни кружић, морају се подврћи, као мање важне саобраћајне јединице, у журбано, скоро полутрчећи, категоријским саобраћајним прописима.

Кретање пешака по тротоарима, који нарочито у центру Милана нису довољно широки, на местима чак и преуски, представља тежак, за тако рећи нерешљив проблем. Застајкивање пред раскошно опремљеним излезима — међу најлепшим у Европи — осетно кочи проточност згуснутог пешачког саобраћаја. О неком спреченом кретању у пешачењу по живим улицама нема ни говора. Истина је међутим да у тој блиставој велиградској вреви има нечега што неоспорно привлачи, што фасцинира, нарочито странца или малограђанина којима сигнализирање на том саобраћајном врлолу не личи понекад на прави јуначки подвиг. Све то наравно не поправља тежкоће оних који у граду живе, послују и привређују и којих се мало тиче шта могу да мисле докони туристи о сликовитости и бучности Милана.

Време је новац и ретко где је то толико очевидно као у Милану. Свачија је жеља да без много чекања на појединим станицама градске саобраћајне мреже стигне, било трамвајем, аутобусом или тролејбусом, брзо и јевтино до одређеног места, без обзира на дужину пређене релације. У том погледу мора се признати да је уредност јавног градског саобраћаја у Милану заиста примерна и достојна квалитета.

Урбанистичка структура Милана има стереотипни карактер нагло израстелих индустријских градова модерног доба. Прстенасто ширење града око некадашњег историјског центра није нарочито допринело његовој лепоти иако, истине ради, има партија, поготово оних проткањих промишљеним зеленилом,

Пише:
арх. МИЛАН ЗЛОКОВИЋ
ред. проф. универзитета

које су привлачне и које долазе до изражаја у време познатих међународних привредних и уметничких приредби.

Провео сам у Милану осам пријатних дана, доста сам видео и научио и успео сам, при крају свог боравка, да своју снажљивост прилагодим без много напора импретиву вртоглавог уличног саобраћаја.

Са гломазне и претенциозно обрађене, иначе удобне и добро организоване железничке станице у Милану, кренуо сам једног лепог иако магловитог јутра, крајем јануара ове године, за Венецију. У подне, по најлепшем сунчаном времену, стигао сам на лице места. Нова железничка станица, са њеним пространим, ведрим и блиставим холлом, супротно сваком еклектицизму који би се баш овде могао очекивати, спада, иако донекле прожета извесним формалистичким примесима, међу успелија дела савремене италијанске архитектуре.

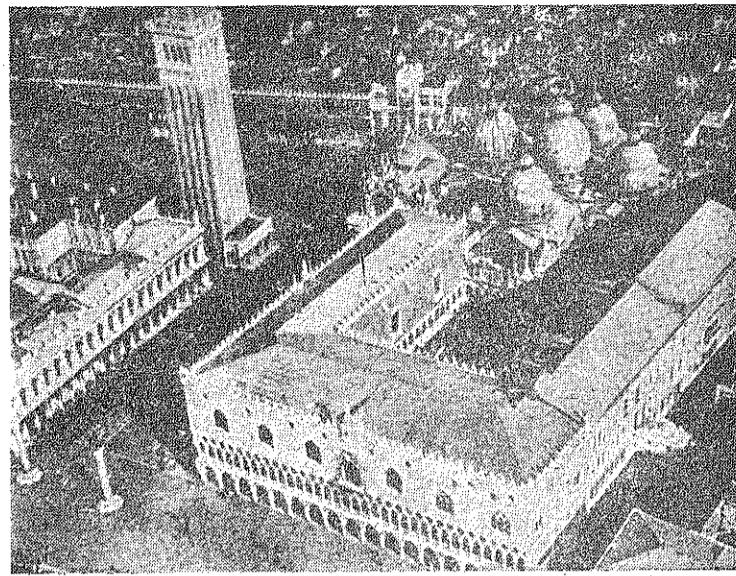
О Венецији, том чаробном и јединственом граду на води, мапштају стари и млади. У лепоти овог града има нечега што у потпуности излази из конвенционалних урбанистичких оквира. Некад моћна и неизмерно богата Венеција није ни за тренутак помислила да се заштити од осетљивости, јер тој је вода мора које је окружује, удаљеност од око четири километра од копна и два од острва која је предавају од отвореног мора, била неосвојива брана.

Топографски положај Венеције је изузетан. Град је подигнут на архипелагу од 118 острва, предвојених од 160 мостова, омогућавају континуитет пешачког саобраћаја. У поређењу са приликама на копну, све је овде друкчије: коловозе и плочнике замењују пловни канали и уске пешачке улице које се сликовито ломе и шире, а спојене су мостовима — неком врстом надвожњака — преко појединих канала. Можда ниједан град на свету није толико богат трговима као Венеција; они представљају разумљиву одушку становништву чији број одавно прелази четврт милиона.

Једини урбанистички подухвати већег стила су периферни спојеви града преко железничке пруге и аутостраде са копном

и они као такви ни најмање не мењају наслеђену физиономију Венеције; термину ових копнених веза вршине прелаза на Канал Гранде, главну водену саобраћајницу изразито вијугавог облика, праћену најраскошним архитектонским сценаријумом који се само замислити може. Вожња Канал Грандем до Пијаце св. Марка представља доживљај који се не заборавља. А врхунац доживљавања настаје у тренутку ступања на саму Пијацу која, на савршен начин, обједињује низ временски раздвојених архитектонских компонента различите намене у беспрекорну урбанистичку целину.

Евоцирао сам, у неколико брзих и свакако непотпуних потеза, примамљиву слику Венеције, изразито града прошлости у коме и данас људи раде и зарађују, спременији су, ведрији и тежуренији од осталих својих сународника јер живе у средини која није свакидашња. Живети у данашњем доприкосновени господар и у коме на копну уопште нема возила сем рет-



Дужева палата — центар Венеције

ких ручних колиџа, заиста звучи као прича из бајке. Локални пренос робе и намирница врши се повећим чамцима (баркасима) и гондолама. Путнички саобраћај обављају моторни бродови правцем главних водених артерија и у потпуности задовољавају потребе грађанства. Доћи можете Милану у Венецију претставља у најмању руку душевни одмор и право откривење у погледу извесних оправданих жеља замореног и испрљеног човека данашњице. Њему су, више него икада, потребни мир и ведрина. А тога у Венецији има свакако више

него у Милану где је иначе стандард живота знатно развијенији. Аутомобил у Милану сматра се насупротном потребом; у Венецији аутомобил набављају само они које посао упућује на обилазак провинције. Проблем гаражирања поставља се, у оба града, доста оштро.

Није била само проблем градског саобраћаја који ме је привлачио на овом занимљивом путовању. Тачно је међутим да је он будио моје најживље интересовање па се надам да поуке у том правцу, примењене на наше прилике, неће изостати.

Кућа од пластичне материје

Jedna od najvećih atrakcija ovogodišnjeg »Salon des Arts Ménagers« у Parizu bila је je, како се, окупљајућа са плавичама, белом, плавом и жутом фасадом, и великим прозрачним површинама од плеksi glasa.

Кућа од угља

Интересантност ове куће још је и у томе, што њени конструктори нису употребили ни једну дрвену греду ниједан комад метала, а врло малу количину цемента за своју изградњу. Она је настала све, укључујући ту и читав унутрашњи уређај, од материја добијених дестилацијом угља. Излазећи из коксних пећи, угљалј се после низа извршених дестилација претвара у полиестер, плеksi glasa, најлон, винил и још масу других пластичних материја.

Пластична кућа је стопроцентно накинјена од материјала добијеног прерадом угља.

Дневна светлост улази у кућу кроз кров и зидове од пластичне материје. Већтачка светлост је смештена у »осинјим гнездима« од пластичне материје, топлота се по кући шири кроз цеви од пластичне материје, а вода, која је сprovedена и вода,

Da bi кућа била што solidnija, као основни материјал за изградњу употребљени је poliestер, једна од најчистијих материја moderne карбо-хемике. У питању је течна смола добијена из benzola, који је добијен из gasa коксних пећи. Ова смола се може по волји стврнути до željenog stepena, а излива се на toplo или hladno, под jaчим или slabijim pritiskом, уз употребу одређеног katalizatora.

Чврста и лака

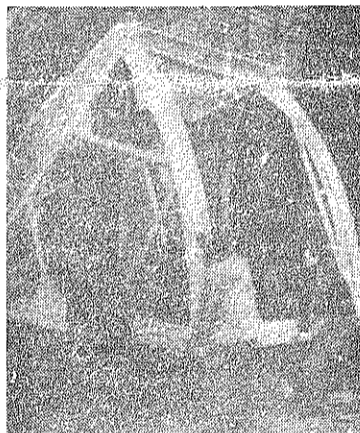
Iako је ova смола добијана још početkom ovog veka, tek је pre dvanaest godina primećeno da се od nje може dobiti materijal izuzetno otpornosti ako се preмаže preko tkanina od staklene vune. Dobijena materija не samo што је veoma чvrста, već је i neobično laka Zahvaljujući ovom otkriću proizvedeni су mnogobrojni artikli, koji се употребljavaju u modernoj industrijskoj proizvodnji.

Кућа будућности

Gledajući oву кућу kod koje су zidovi kuhinje, trpezarije, kupatila i ostalih prostorija izliveni u pojedine velike blokove, čovek је više nego iznenađen. U zidove, debele svega 5 sm, ubačena је poliesterova strugotina kao odličan izolator, kako od ulične buke, tako i od preterano visoke ili niske spoljne temperature.

U poređenju sa konvencionalnim građevinskim materijalom, kod oве plasticne mase zapažaju се interesantna svojstva kao, naprimer, da zidovi načinjeni od nje не propuštaju vlagu, а i samo održavanje jedne ovakve kuće olakšano је do maksimuma. Zidovi, tavanice i podovi, sve to u boji, može се pratiti u svakom doba, brzo i lako, običnom vodom. A zar to nije idealno za domaćinstvo?

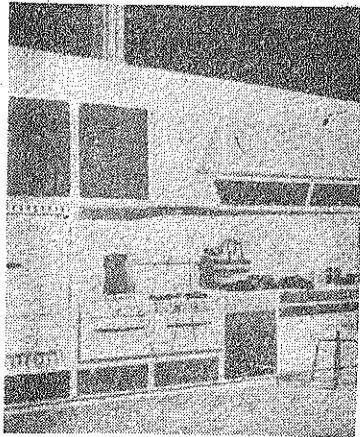
Izgradnja ovakve kuće oslobađa arhitektu i konstruktora mnogih poslova, koji im kod izgradnje od konvencionalnog materijala zadaju mnogo glavobolja, otvarajući im u isto vreme perspektive za nove oblike, koji će zadovoljiti tako potrebne, tako i ukusni komfor i zahtevе praktičnosti čoveka današnjice.



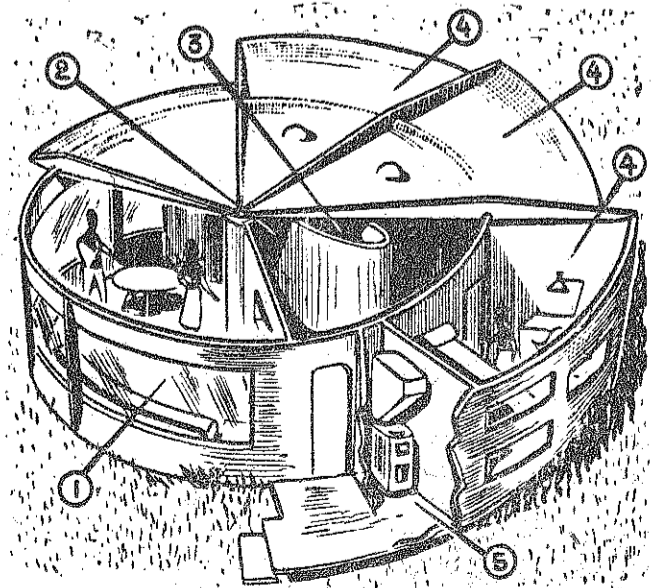
Jedan deo skeleta kuće



Угао собе. Сто и столице од poliestera



Kuhinja (4 m duga)



1 — Соба за дневни boravak; 2 — Кућинја; 3 — Санитарни блок; 4 — собе; 5 — automatski блок за zagrevanje, на тоčковима.