

ОЛГА САВИЋ

## ТЕРИТОРИЈАЛНИ РАЗВОЈ ГРАДСКИХ НАСЕЉА ЗАПАДНЕ СРБИЈЕ

Западна Србија, као и Србија у целини, била је претежно пољопривредна дуги низ година те је у њој постојао и мањи број градских насеља. Стари градови, иако по димензијама релативно мали, били су Шабац, Ваљево, Чачак, Ужице и Лозница. Пошто су постала средишта округа ова су насеља вршила одређене градске функције и названа су „варошима” још у доба кнеза Милоша (1) и то су остала све до првог светског рата. Сва остала насеља су била варошице, већих или мањих димензија, али углавном испод 4000 становника.

Појава првих индустријских постројења, пред крај 19. века а посебно после првог светског рата, утицала је споро али стално на бројни пораст и урбанизацију вароши и варошица у Србији, њихов општи привредни напредак и, истовремено, на њихово територијално ширење и развој. На тај начин су мале варошице постојале средње, ове су прелазиле у велике варошице и вароши, а вароши су постајале градови.

Нагли развој индустрије, саобраћаја, комуналног система, праћени ширењем и развојем и других привредних и непривредних делатности, утицали су веома много на урбанизацију целе западне Србије а посебно на урбанизацију њених вароши и варошица после другог светског рата. Тако се данас уместо вароши и варошица на овој територији јављају градови. Они су по димензијама већи или мањи, али их је по броју далеко више него што је то био случај пре другог, а нарочито пре првог светског рата.

Правни статус градова имају данас све некадашње окружне вароши Шабац, Ваљево, Лозница, Чачак и Ужице, али су га добиле и неке варошице па и села. Осим промене статуса за иста насеља је карактеристична и нагла и снажна промена њихове градске територије, која је ишла упоредо са променама њиховог привредног и општег значаја, са променом броја становника, променом начина саобраћаја, изградњом мреже саобраћајница и другим општим или појединачним условима (2 и 2а).

*Бројни пораст градова западне Србије.* — Двадесет насеља западне Србије су, данас, правно градови и то: Ариље, Бајина Башта, Ваљево, Гу-

Таб. 1. — *Пораст броја становника од 1900. до 1981. године (41)*

Насеље	1900.	1910.	1921.	1931.	1948.	1953.	1961.	1971.	1981.	Разлика 1981-1948.	Индекс 81/48.
Ариље	355	497	478 (в)	640	785	1006	1328	3164	4982	4197	6,4
Бајина Башта	674	1355	3114 (в)	4148	1222	1638	1394	3961	6284	5062	5,14
Ваљево	5432		9757	11050	13100	17977	22132	26293	50114	37014	3,06
Гуча	228	360	3160 (в)	3874	601	754	932	1378	1852	1251	3,081
Ивањица	1206	1110	948 (в)	1133	1532	1829	2082	5507	8765	7233	5,7
Косјерић	268	219	2588 (в)	335 (в)	558	698	630	1860	2988	2430	5,35
Краљево	3316	3674	3570 (в)	7022	11170	15152	20490	27839	52485	41315	4,6
Крупањ	(858) 814	756	650 (в)	672	853	1085	1389	2479	3779	2926	4,3
Лајковац	519		1054 (оба)	1990	1500	1683	2677	3044	3188	1688	2,12
Лозница	(2231) 2663	4030	4554 (в)	6272	3226	5031	10411	13871	17790	14564	5,51
Лучани	615				787	2171	2602	3095	3521	2734	4,4
Мали Зворник	540		594	933	768	2783	1888	2560	3786	3018	4,8
Мачванска Мигровица	257	324	220 (в)	567	705	869	1408	3357	3661	2956	5,19
Обреновац	2733	3010	2991	4152	4677	5478	6991	13141	16821	12144	3,5
Пожега	2550	1778	1577 (в)	1938	2249	2710	4094	8503	10410	8161	4,6
Севојно	553		1792	2054	1847	3143	3873	3853	4655	2808	2,5
Титово Ужице	5975		4894 (в)	7482	10151	13255	20060	34555	46733	36582	4,6
Уб	1301	1175	940	1286	1770	2176	2592	3650	4819	3049	2,7
Чачак	4186		5093 (в)	9115	12987	18049	27642	38244	47855	34868	3,5
Шабац	10816		9231 (в)	12566	16243	19894	30352	42075	52177	35934	3,2
Укупно:			57205	77229	86731	117471	164967	242429	346665	259934	3,9

Напомена: В — означава да су та насеља била варошице у то време.  
оба — означава да се подаци односе на село и варошицу заједно.

ча, Ивањица, Косјерић, Краљево, Крупањ, Лајковац, Лозница, Лучани, Мали Зворник, Мачванска Митровица, Обреновац, Пожега, Севојно, Титово Ужице, Уб, Чачак и Шабац.<sup>1</sup> Сва ова насеља су од 1948. до 1981. године добила *знатно већи* број становника. Највећи број становника има Краљево (52485) па Шабац (52177), а после њих следе Ваљево (50114), Чачак (47855) и Титово Ужице (46733). Најмање становника има Гуча (1852). Три града имају више од 10 000 становника: Лозница (17790), Обреновац (16821) и Пожега (10410). У групи од 5—9000 становника су Ивањица (8765) и Бајина Башта (6284). Од 4—5000 становника имају Ариље (4982), Уб (4819) и Севојно (4655) — свега три насеља. Пет насеља су са 3 — 4000 становника и то: Мали Зворник (3786), Крупањ (3779), Мачванска Митровица (3661), Лучани (3521) и Лајковац (3188), а два насеља су 1—3000 становника: Гуча (1852) и Косјерић (2988).

Ако се данашњи број становника упореди са бројем који су иста насеља имала 1948. године види се да је сразмерно највише порасло Ариље које има 6,4 пута више становника него 1948. године. Преко пет пута више становника него 1948. године имају Ивањица (5,7), Лозница (5,5) Косјерић (5,3), Бајина Башта (5,1) и Мачванска Митровица (5,19). Велики број насеља је 1981. године имао четири пута више становника него 1948. године: Мали Зворник (4,8), Краљево (4,6). Титово Ужице (4,6). Пожега (4,6), Лучани (4,4) и Крупањ (4,3). Преко 3 пута више него 1948. године имају Чачак (3,5), Обреновац (3,5), Шабац (3,2), Ваљево (3,06) и Гуча (3,08). И, најзад, преко два пута више становника данас је у Убу (2,7), Севојну (2,5) и Лајковцу (2,12).

У Таб. 1., у којој је приказано кретање становништва у периоду 1900—1981., види се да је у свим насељима број становника далеко већи него почетком овог века. Исто тако један број насеља има стално повећање становника током тог целог периода, што је случај у Ваљеву, Ариљу, Краљеву, Лучанима, Обреновцу, Титовом Ужицу, Чачку и Шапцу. Ова појава је, према томе, изражена у свим старим варошима, седиштима округа изузев Лознице, али и у Ариљу, Краљеву, Лучанима и Обреновцу, вероватно, из неких посебних разлога. У осталим насељима се јавља повремено опадање становништва. Ивањица, Крупањ, Пожега и Уб имају 1921. године мање становника него 1900., што је, свакако, последица ратова почетком 20. века и страдања током борби и окупације ових крајева од Аустроугарске. У Мачванској Митровици опадање је уочљиво већ 1910. а посебно изражено 1921. када ово насеље има минималан број становника.

У другим насељима слично опадање изражено 1948. године последица је другог светског рата. Ово се уочава у Бајиној Башти, Лајковцу, Лозници и Севојну. Најзад, мање опадање или стагнирање, овај пут из других разлога, бележи се у Малом Зворнику 1961. године и у

---

<sup>1</sup> Правно су данас градови и бања Ковиљача, Дивчибаре и Партизанске воде са Палисадом. Пошто су ово насеља бањско-туристичког типа овде се неће разматрати.

Севојну 1971. У првом случају опадање је везано за завршетак изградње хидроелектране које је било привремено привукло велики број радника, а у другом случају из неких посебних разлога које је тешко одмах уочити.

Важно је напоменути да се према попису 1981. године пет насеља у овом делу Србије налази међу 20 најбројнијих насеља у Србији. Највећи број становника има Краљево, које у овој групи заузима седмо место а за њим следе Шабац на осмом и Ваљево на деветом месту. Краљево Шабац и Ваљево спадају у девет највећих насеља Србије која имају изнад 50.000 становника а долазе после Београда, Ниша, Крагујевца, Лесковца, Смедерева и Крушевца. У овој групи од 20 насеља десето и једанаесто место имају Чачак и Титово Ужице којима недостаје од 1000—4000 становника до броја од 50.000 становника.

Чињеница да се од 20 највећих градова у Србији пет налази у границама западне Србије, затим да су у истој области три града у групи од 10—20000 становника и да су од 1900. године повећали своје становништво за 4—6 пута, као и чињеница да су остала мања насеља повећала број становника у односу на 1900. годину од 3,5 (Уб) до 12 пута (Ариље), указује на знатно територијално ширење свих насеља градског типа у западној Србији.

*Територијално ширење насеља.* — Ширење и мењање градске територије је видљиво у свих 20 градских насеља западне Србије и манифестује се, најчешће, у више видова. Два најчешћа облика промене градске територије ових насеља су ширење, односно, повећање с једне и унутрашње измене с друге стране, мада има и других видова и облика раста.

Да би се утврдило у којој су се мери ови градови проширили територијално и како се то одразило на њихов спољни изглед анализирано је неколико карата из разних временских периода.

Најстарија карта је Прва генералштабна карта Краљевине Србије из 1896. године у размери 1:75 000, а друга је аустроугарска карта истог размера. Поједини делови аустроугарске карте су различите старости, од 1894—1916. године, па су, у неким случајевима, урађени и до 20 година касније од српске генералштабне карте.

Карте новијег периода су карте 1:50 000, најчешће премера из 1925. године, а допуњаване током педесетих година. 20. века, као и пољопривредна карта из 1947/48. године размера 1:25000. Најновије стање утврђено је на картама 1:25000 из 1969. и 1970. године као и на карти 1:200000 са стањем из 1973. године. На свим поменутих картама се може пратити раст и територијално ширење градских насеља, њихово померање на нове положаје, као и унутрашња структурна измена.

## ПРОМЕНЕ ТЕРИТОРИЈЕ ГРАДОВА

## Раст градова преко 40.000 становника

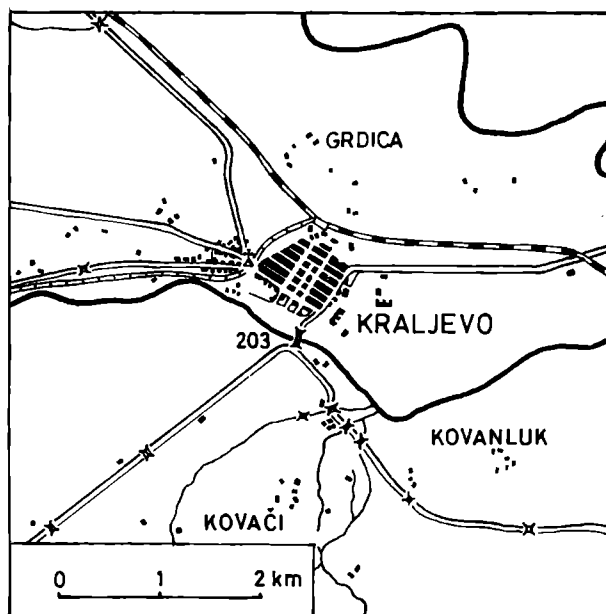
Краљево. — Седмо насеље по величини у ужој Србији и прво по броју становника у западној Србији спада у градове који су се највише проширили и изменили. Краљево лежи на три реке. Од Западне Мораве је удаљено 2125 m (најкраће одстојање између реке и центра насеља) мада су поједини привредни објекти изграђени на самим обалама ове реке (Магнохром). Ибар протиче јужним ободом старог насеља. Старо Краљево, као и највећи део данашњег насеља, је на левој страни Ибра, а на десној, јужно од Ибра, развија се новији део Краљева, Рибница. Кроз овај јужни део града протиче Рибница. Она се ту улива у Ибар па заједно с њим у Западну Мораву, 4,5 километара источно од старог градског језгра.

„Била је то општа појава у Србији после устанка да су многа насеља мењала своје раније место. Под турском влашћу сеоском становништву више је одговарало да има куће што забаченије и удаљеније од Турака. После 1915. многа су премештана на приступачнија и погоднија места, не ретко на интервенцију кнеза Милоша. Али сељене су и неке вароши”. Даље исти аутор наводи да се Карановац под Турцима налазио јужније уз Ибар. Прву сеобу доживео је после страдања за време ослобођења на север, према Западној Морави, где се и данас налази” (3, 261 и 5).

Садашње градско језгро Краљева, као што се види на најстаријим картама из 1896. године (српска) и 1904 — 1915. г. (немачка), обе у размери 1:75000, било је све до првог светског рата на месту северно-североисточно од Ибра, између Ибра и пруге Сталаћ—Пожега—Титово Ужице, која води долином Западне Мораве. Правилно изграђено језгро града у виду шаховског поља, са тргом у центру, имало је само на свом западном делу продужења дуж путева који су се ту стицали. То су пут према Косову, долином Ибра, а два пута према Чачку, долином Западне Мораве. Први, старији пут према Чачку иде паралелно са железничком пругом десном страном Западне Мораве, а други, новији, прелази реку и иде левом страном, северно од ове реке. Највеће продужење је било дуж ибарског пута, ка западу, дужине до 800 метара, затим, око јужнијег пута за Чачак, према селу Јарчујку, и износило је око 400 метара. Најзад, дуж другог, северног пута ка Чачку, који прелази на леву страну Мораве, у правцу села Адраши, продужење је износило свега 200 метара. На источном делу насеља, око пута за Крагујевац, било је такође мање продужење од 200 метара. На српској карти нема насеља јужно од Ибра, управо оно тек почиње да се развија дуж пута за Жичу. Узана пруга Сталаћ—Пожега, северно од Краљева, на карти је већ назначена, иако је грађена у етапама од 1909—1912. г.

И нешто доцније настала немачка карта истог размера показује да су ова продужења нешто измењена, управо већа. Нешто је веће продужење уз пут према Косову, ибарским путем, око 850 метара, затим

према Јарчужку око 450 метара, док је други, севернији пут према Чачку исте дужине, око 200 метара. На овој карти се већ види зачетак насеља јужно од Ибра, дуж пута за Крушевац.

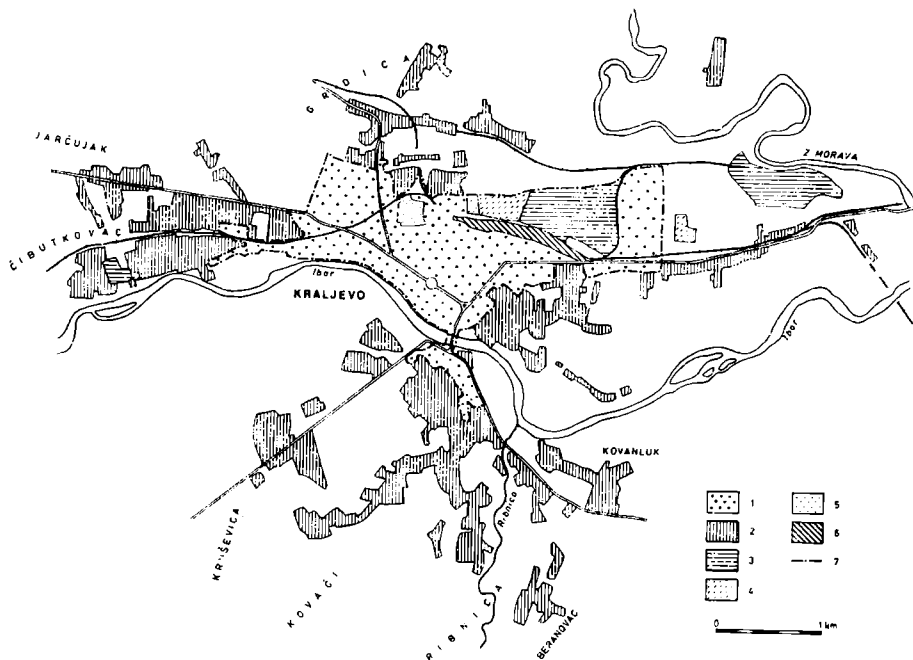


Ск. 1. — Краљево почетком 20. века

На карти 1:50 000 из 1925. године види се да је већ изграђена и пруга Крагујевац—Косово поље која је грађена у етапама од 1929—1931. г. (4, 615—616). На овој је карти Краљево знатно проширено, јер је тадашње насеље и по броју становника двапут веће него почетком 20. века (види Таб. 1.). Насеље се и даље шири дуж поменутих праваца. На истоку нараста дуж пута за Крагујевац и ту је насеље проширено на 1550 m. На западу дуж ибарског пута, пута за Косово, дужина је сада 1450 m. Према Јарчужку, стари пут ка Чачку, продужење је 950 метара и насеље прелази нову пругу за Косово која пресеца овај пут. Дуж новог пута за Чачак насеље се продужило један километар и такође прешло пругу за Косово која обилази Краљево са севера. У овом северном делу насеље је испунило цео простор између пута и пруге. Северно од старог планског језгра изграђен је комплекс станице и ложионице, а на месту источно од града, где се разилазе пруга за Крушевац и Крагујевац (нова Крагујевац — Косово поље) изграђен је нови индустријски комплекс.

На десној обали Ибра, у Рибници, насеље се развија више на простору између Ибра и пута, него јужно од пута, и ту испуњава целу окужу пута за Крушевац. Овде се насеље почиње да ушорава и дужина му је 1000 а ширина 800 метара.

Карта из 1948. године размера 1:25000 показује и даље ширење насеља дуж назначених праваца. Продужење ка истоку, дуж пута за Крагујевац, је већ 3150 метара, а северно од пруге су махом индустријски објекти. Јужно од овог пута и пруге је железничка колонија и друге стамбене зграде, али и испрекидане површинама под баштама. Дуж пута долином Ибра насеље се продужило на 2650 метара, а продужења према Јарчујку на 1280 и према Грдици на 900 метара. Исто тако већ је јасно оформљено насеље јужно од Ибра, у Рибници, које се тако и зове. Његова ширина преко моста је 750 m, а дужина 220 m дуж пута за Жичу и 1400 m дуж крушевачког пута, дуж кога се насеље више ширило.



Ск. 2. — Краљево 1969. године

- 1 — Насеље 1948. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда;  
4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — железничка станица;  
7 — граница насеља 1948. године

На карти 1:25000 чији је садржај допуњен 1969. године, види се нагли раст Краљева у односу на 1947/48, годину и спајање града са неким околним сеоским насељима: Чибуковцем, Јарчујком, Ковачима, Кованлуком, Крушевицом и Грдицом. Диференцирање насеља започето пре другог светског рата формирањем прве индустријске зоне и почетком високе градње, на овој карти је још изразитије Индустријски комплекс северно од пута и пруге Краљево — Крагујевац, прекинут је у новије време стварањем институционалног комплекса између њих

— факултет, историјски архив и др. Изградња високих стамбених зграда институција у централном делу насеља, градском језгру, као и у појединим градским зонама изменила је и старо градско језгро, као и нова настала градска продужења дуж поменутих путева, што је на овој карти сасвим очигледно.

Најновије стање на картама 1:200000, са подацима из 1973. године показује следеће: Краљево се спојило са Рибницом и продужило до Јарчужка, Чибуковца, Ковача, Крушевице и Грдице, а испуњен је и међупростор између пута за Јарчужак и ибарског пута; приградска насеља су коначно припојена градском језгру.

Ширење насеља од старог градског језгра на најстаријој карти ишло је, пре првог светског рата, са мањим продужењима дуж 3 пута западно и једног пута источно од главног градског језгра. Између два светска рата, осим ових продужења, која се и даље издужују, ствара се саобраћајно-индустријски део северно од пута и пруге за Крагујевац и Крушевац, а почиње да се развија и насеље јужно од Ибра у Рибници које, осим стамбеног има и привредни карактер (баште, млин и сл.). Најзад, у трећој фази после другог светског рата, када је Краљево више од 15 пута бројније него почетком 20. века (попис 1981. г.) и постало највеће насеље западне Србије, долази до орастања сеоских насеља са градом. Тако су сеоска насеља Грдица, Јарчужак, Чибуковац, Ковачи, Кованлук и Рибница срасла са Краљевом. Због тога су се изгубила имена неких од ових насеља (Ковачи, Кованлук) и трају само у смислу назначења дела града. У другим насељима припојеним граду одржало се старо сеоско језгро. Истовремено са ширењем врши се и реконструкција како старог градског језгра тако и продужених делова града градњом вишеспратница, изградњом саобраћајница и стварањем мањих трговинско-занатских језгара широм градске територије. Овакво ширење Краљева запазио је и *Д. Милановић* (5, 75—76).

**Ш а б а ц.** — Ово је дуго времена био најбројнији град овог дела Србије. Данас је други по броју становника, одмах после Краљева. Како је већ почетком 20. века Шабац био град са преко 10000 становника (в. Таб. 1.) он је 1981. године нешто преко 4 пута (4,77) већи у односу на 1900. годину али је територија на којој живи данашњих 52177 становника овог града, знатно порасла у односу на почетак овог века.

Шабац лежи на десној обали Саве и то између две реке које јој притичу са запада: Камичак и Думача. Основа насеља је пут савском долином, пут Београд — Шабац, који се у центру насеља укршта са правцем СИ—ЈЗ, који следи главна улица у граду. Тај правац је истовремено пут према Јевремовцу, односно према Церу. На западу се савски пут рачва у два правца: за Мачву и за Подриње, а на истоку, на улазу у насеље из правца Београда, одваја се ка југу пут за Поцерину, а нешто источније, у Думачи, пут за Ваљево.

И овде је долазило до померања и ширења насеља после његовог оснивања. Шабац, главно и окружно место истоименог округа, кроз историју се помиње под различитим именима. Најстарије Заслон је



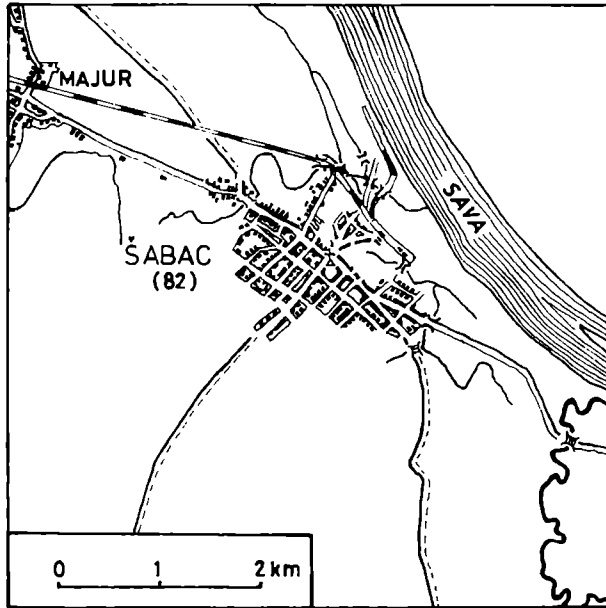
име града који је био „негде у куту који гради Камичак са Савом” пре него што су Турци заузели деспотовину. У турско доба помиње се и под именом Сава, а име Шабац се први пут јавља код Бонфинија, Италијана, који је дошао у Будим после 1846. г. да пише историју хунског и маџарског народа. Тврђаву у Шапцу подигоше Турци 1470. или 1471. године, а касније се она помиње и под другим именима (6, 1—21, 7, 491—495 и 9, 9—10).

Први помен о територијалном развоју ове окружне вароши је да она напредује „можда боље него икоја окружна варош у Србији” (7, 503). Ово ширење насеља везује се за прва досељавања у Шабац која су уследила по ослобођењу града од Турака. Тада је град насељаван из околине, из Мачве, околине Уба, али и из даљих предела Херцеговине, Македоније и др. предела наше земље. Тако се од 367 кућа пописаних 1807. г., број кућа и дућана у Шапцу већ 1809. г. попео на 1234 (8, 57, 59 и 60).

Касније промене у расту овог насеља су нешто другачије него у Краљеву. На српској карти из 1896. г. поред поменуће основне раскрснице (савски пут-главна улица), на којој се налази и градска црква, има још три улице паралелне са савским правцем, тј. правцем СЗ—ЈИ, а пет са главном чаршијом. Дужина главне улице у Шапцу, савског правца, била је 2400 м, а главне улице, правца СИ—ЈЗ, која се са њом укршта, 1700 м. Осим овог основног градског језгра, правилног као у Краљеву, већ се уочавају и зракаста продужења дуж путева. На путевима према Мачви и Подрињу виде се продужења. Између ових путева је Ратарска школа а између западног, подрињског пута и Камичка ергела. На путу према Јевремовцу продужење чине касарне и војна болница, а између пута за Думачу и пута за Поцерски Причиновић је вашариште. Осим ових продужења, која су намењена специјалним функцијама овог насеља, у Думачи је и мање насеље одвојено од Шапца. Дужина ових продужења износи: на путу за Јевремовац 700 м, на путу за Мачву и Подриње 1300 м (Ергела и Ратарска школа). Мање насеобинско продужење је и дуж пута на северу, непосредно уз Саву, који такође води у Мачву и износи 400 м, и то северно од пруге. Највеће и најкомплетније продужење је између Саве и савског пута, северно од насеља, где се налазе железничка станица, пристаниште, стара тврђава и градско гробље нарочито значајан део због тадашње развијене пловидбе реком Савом. Пруга Шабац—Ковиљача изграђена је 1909. г. а са Кленком је повезана тек 1934. г. а до Зворника је продужена тек 1949. г. (4, 615—616).

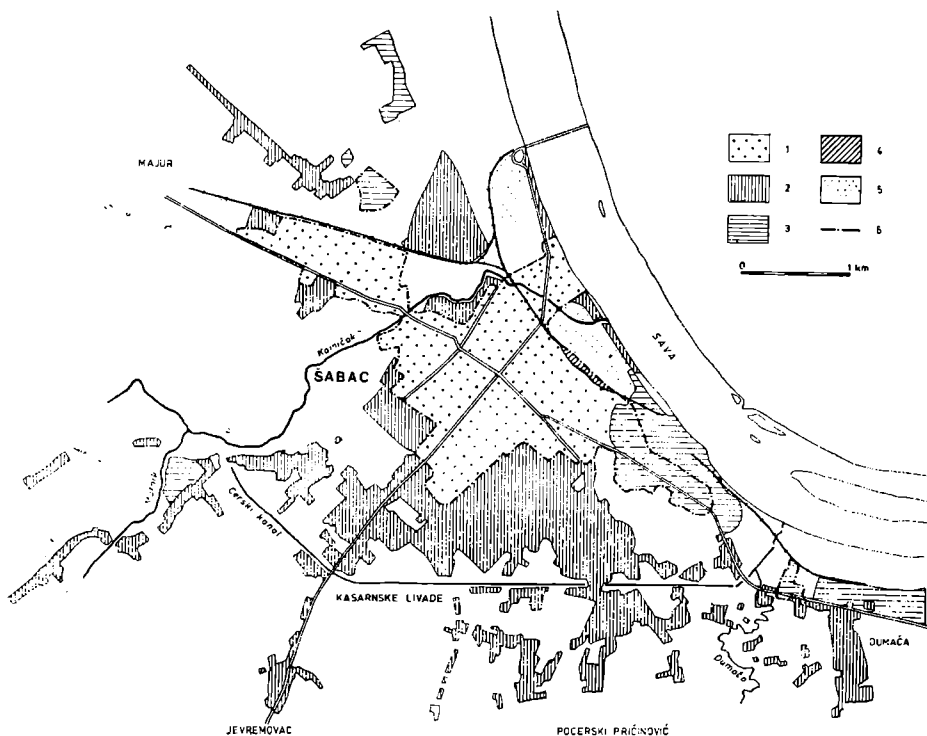
На немачкој карти истог размера, на којој су српске области представљене са стањем из 1910—1916. г., непромењена је дужина главне улице, пута према Јевремовцу, 1700 м, као и дужина њеног продужења. Дужина савског правца до раскрснице за ергелу и расадник је нешто већа 2500 м, али је број улица паралелних овим двама правцима остао исти. На простору између Саве и главног савског путног правца назначена је на Думачи црква и циглана. Између циглане и града је Беглук бара.

Карта 1:50000, репродукована са карте 1:100000 са подацима из 1937. године, показује следеће промене. Дужина савског правца је 2650 метара, продужење према Мајуру 1150 метара а главна улица од Саве до касарне 2350 метара, На Думачи се ствара индустријски простор и већ су забележене две циглане. Виде се и нека индустријска постројења у североисточном делу града ближе прузи. Дуж пута за Поцерски Причиновић се дижу појединачне зграде.



Ск. 3. — Шабац почетком 20. века

На пољопривредној карти 1:25000 из 1947. године су следеће промене: Главна улица према касарни, односно Јевремовцу, сад је дуга 3000 метара. Продужење ка Мајуру, на запад, је 1370 метара. Старо градско језгро је дуго 2200 метара, а продужење на истоку, где се већ види индустријски комплекс „Зорке”, је 1250 метара. Тако је цела дужина овог основног, савског правца, већ 4820 метара. На карти су још назначени тркалиште, касарне, пољопривредна школа и пристаниште на обали Саве. Думача још није спојена са градом. Види се и циглана на путу за Табановић северно од железничке пруге. Најзад, јасно је издвојен део намењен саобраћају у североисточном делу насеља где су железничка станица, пристаниште и стара тврђава. Осим нарастања за овај период је већ карактеристично и диференцирање градског организма у коме се уочавају привредни, саобраћајни и стамбени делови.



Ск. 4. — Шабач 1968. године

- 1 — Насеље 1947. године; 2 — новонизграђени делови; 3 — привреда;  
4 — железничка станица; 5 — неизграђени делови; 6 — граница  
насеља 1947. године

Ово је још уочљивије на карти 1:25000 са садржајем допуњеним 1968. године, где се осим нових стамбених делова, различитог карактера, јасно издвајају делови намењени привреди, било пољопривреди или индустрији. Пре свега, на овој карти је изражено велико проширење саме градске територије. Највеће проширење насеље има у јужном и југозападном делу према Јевремовцу и Причиновићу. Ту је насеље испунило, у виду стамбених блокова, цео простор између ова два пута на југ све до новоизграђеног церског канала. То је читав простор тзв. касарнских ливада. Дуж ових путева насеље је прешло и јужно од канала. Тако се дуж пута за Јевремовац продужило до расадника и готово срасло са овим селом. Исто тако до церског канала је изграђен и цео простор између пута за Јевремовац и пута за село Богосавац који води дуж потока Мутњик. Овде се насеље издужило дуж овог пута на простору између церског канала и Мутњика, где је смештено и Пољопривредно добро „Мачва“, као и западно од Мутњика.

У источном делу насеља јужно од церског канала насеље се шири око пута за Поцерски Причиновић и то готово до самог села. Истовремено, источно од овог пута развио се њему паралелан пут и неколико попречних праваца који их повезују. И на западу од пута за Причиновић насеље је добило неколико попречних кракова, улица; први северни, дуж церског канала, средњи дуж пута на потесу Боциног брда и трећи дуж пута за Бирите.

Осим овог, насеље се ширило и у другим правцима. Јако је изражено ширење ка западу дуж пута према Мајуру, мада је овде, због ранијег ширења, за то било мање простора. На овом делу, јужно до пруге, изграђен је сав слободни простор око Ергеле и Пољопривредне школе. И овде је насеље готово срасло са селом Мајур.

Северно од пруге ширење је у два правца. Дуж пута за Мачвански Причиновић испуњен је цео простор у окуци пруге, а нешто северније је изграђен и комплекс товилишта ПК „Мачва“. Даље, дуж пута за Табановић око некадашње циглане Циганска Мала се продужила готово све до Мајура, али за разлику од претходног ширење има више друмски карактер.

На источном делу насеље се продужило све до раскрснице савског и ваљевског пута на Думачи. Северно од савског пута су овде изграђени привредни објекти (хладњача и др.) а дуж ваљевског пута, према југу, углавном стамбене зграде.

Као што се види насеље није расло само дуж два најважнија пута, мачванског и савског, јер је ту простор био релативно ограничен, него и дуж два пута за Мачву, северно од пруге, као и дуж свих путева за Поцерину на јужном ободу насеља. Овде се регулацијом речних токова и изградњом канала, добило простора и за изградњу читавих градских блокова. Најзад, изградња новог пута за Ваљево и његово модернизовање, утицало је да се осим стварања насеља на раскрсници, Думача почиње продужавати ка југу. Треба нагласити да се ширење Шапца у виду стамбених блокова ка југу и западу, и мање на истоку није наставило јужно од церског канала, него само у виду уздужних кракова.

Стање из 1973. г., приказано на карти 1:200000, је најновије. Шабац је, како се на њој види, нарастао јужно и југозападно од пута Шабац — Обреновац — Богатић тако да је изграђен цео комплекс Камичак, између пута за Цер и пута за Добрић, као и део између пута за Цер и пута за Поцерски Причиновић. Насеље се проширило све до новог пута који од Кленка, преко новог моста, обилази град са источне стране и излази јужно од Мајура на пут за Лозницу, односно Зворник што представља нову саобраћајницу. Међутим ширење се наставља и дуж старих саобраћајница према Поцерском Причиновићу, према Табановићу, где је Пољопривредни комбинат и др.

Описујући послератни територијални развој Шапца М. Ковачевић је записао да је „импозантан“. Исто тако забележио је да је у почетку то била ниска „дисперзивна градња“, што је знатно повећало територију града, а тек 70-тих година почиње град да расте и у висину.

Поред интензивне стамбене градње подигнути су и многи објекти друштвеног значаја, опште друштвеног, а знатно је и порастао број улица. Године 1956. у граду је било 50 улица дугих 23 километра а 1974. их има преко 200 а дужина им је 104 km (9, 28—32).

Значи Шабац је растао, углавном дуж путева, али се овде види и изградња међупростора као наставак градског организма нарочито у јужном и југоисточном делу. Овде нема урастања старих сеоских насеља као у Краљеву, мада је дошло до спајања са неким оближњим селима, посебно Мајуром на западу. Ово насеље се услед тога трансформисало у насеље мешовитог карактера, односно варошицу. Изградња новог моста за друмски саобраћај са Сремом није засад јаче утицала на ширење насеља северно од Саве. Ранија изградња железничког моста утицала је само на појаву мање чаршије у сремском селу Кленак, североисточно од Шапца, где се насеље проширило дуж пута за Руму од сеоске раскрснице на овом путу па до железничког моста. Реконструкција старог градског језгра је у Шапцу нешто новијег датума.

Ваљево. — Ово је трећи по величини град западне Србије а по броју становника је више од девет пута бројнији него почетком 20. века. Ваљево лежи на пет река: Јабланица и Обница се на улазу у град спајају у Колубару, која тече кроз средину, а у средишту града у Колубару са југа утиче Градац. Највећи део града је на левој, северној страни Колубаре. Дужа оса насеља има правац З—И као и пут Ваљево—Београд. Краћа оса има правац С—Ј и њен највећи део лежи дуж пута Ваљево—Шабац. Мањи део насеља, Градац, је јужно од Колубаре уз истоимену реку. Северни део насеља има правилан облик шаховске табле, док је јужни део углавном друмског карактера, дуж река Граца, Јабланице и Обнице. Пета река која се са севера улива у Колубару на источном ободу града је Љубостиња, на чијим падинама се дижу најновији градски делови.

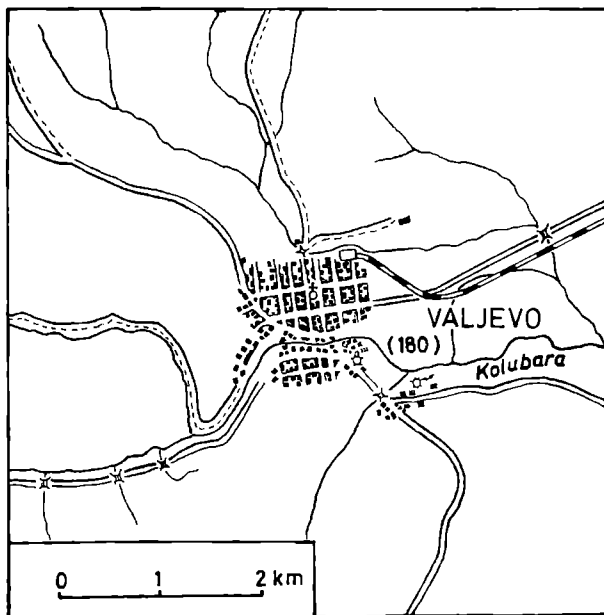
Ваљево се први пут помиње у писмима Дубровчана књегини Милицы и деспоту Стефану (7, 404 и 11, 446). Било је средиште епархије, под Турцима средиште читавог краја, под Аустријанцима средиште дистрикта. Ова „окружна варош, на оба брега реке Колубаре, малко више утока Граца у ту реку“ дизала се и расла по ослобођењу од Турака, иако ју је до 1862. у томе ометао Соко (7, 404—405).

На српској генералштабној карти 1:75000 део Ваљева, северно од Колубаре, има две улице упоредничког правца од којих је једна пут Ваљево—Београд, а друга је нешто севернија улица паралелна овом путу. Упоредо са тим правцем је и пруга Ваљево—Лајковац<sup>2</sup>) са железничком станицом на северној ивици овог дела насеља. Дужина насеља од места где се укрштају пут и пруга на истоку до раскрснице у Брбанима на западу износи 2100 m.

---

<sup>2</sup> Пруга Забрeжје — Ваљево настала је 1908., а Аранђеловац — Лајковац 1909. кад је и повезана са главном пругом Београд — Ниш у Младеновцу (4, 615).

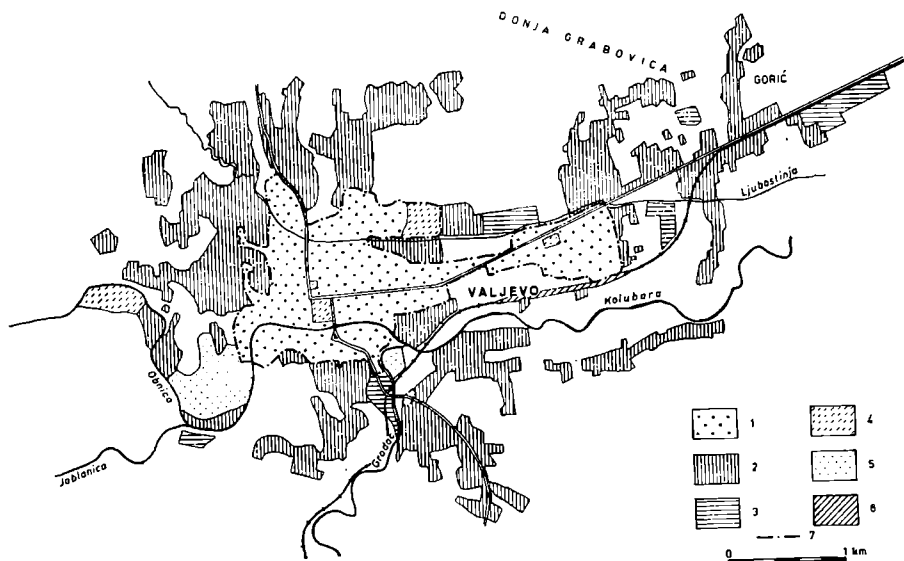
Јужни део Ваљева који се по истоименој реци зове Градац има такође две паралелне улице правца И—З, од којих је једна Тешњар, стара ваљевска чаршија. Он се наставља дуж пута долином Јабланице, што је данас нови пут за Бајину Башту. Дужина овог насеља јужно од Колубаре је 1200 m, ако се узме у обзир и продужење долином реке Градац. Осим градског језгра и продужења долином реке Градац насеље се на карти шири и у северном делу у Брбанима, у дужини од 900 метара, а назначено је и продужење дуж пута за Лозницу долином Обнице око 600 метара. У селу Кличевцу се види Ненадовића кула, а села Попаре, Градац, Брбани, Кличевац су сасвим одвојена насеља од града.



Ск. 5. — Ваљево почетком 20. века

На немачкој карти истог размера сниманој од 1894. до 1914. г. слика Ваљева је готово иста. Дужина главне улице од раскршћа пута и пруге до раскрснице у Брбанима је 2000 метара, дужина улице у Грацу 1400 метара. Дужина крака према Лозници 600 m, а у долини Јабланице назначена је пивара, док су на претходној карти на том месту знаци за млин и индустријске објекте (укупно 3). Северно продужење града дуж пута за Шабац чине касарне и магацини, а касарни има и у продужењу насеља дуж Јабланице, нешто испред пиваре. На простору јужно од Колубаре, у Грацу, види се нова електрична централа, а исто тако и пет индустријских постројења, вероватно млинови и још нешто, али то је на простору између Граца и Колубаре .

Веће су промене на карти 1:50000 из 1925. године, када је вршен премејер, али допуна је од 1953—1959. године. На овој карти је дужина главне улице, између раније поменутих раскршћа, 2000 метара. У северном делу града има већ четири паралелне улице, од којих је једна између главне улице и реке Колубаре, односно колубарске обале. Насеље се шири према Крушику, према Брђанима и дуж пута за Шабац у северном делу и излази ван ранијег оквира створеног железничком пругом на северу. На југу се насеље продужило до моста на реци Градац, па и преко ове реке, те му је дужина 1850 метара. Осим тога насеље се из долине ове реке почиње пењати уз њене стране према селу Попаре.



Ск. 6. — Ваљево 1968. године

- 1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда;  
4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — железничка  
станица; 7 — граница насеља 1947. године

Карта 1:25000 из 1947. године показује ширење насеља северно од реке Љубостиње, затим даље ширење према Брђанима, као и поред пута за Шабац где се осим стамбених дигжу и неки други објекти. Дужина главне улице до пруге и пута (раскрсница) је 2150 метара, дужина продужења у Брђанима 650, а дужина продужења уз пут за Лозницу 550 метара. На југу, дужина главне улице у Грацу је сада 1725 метара. На карти се осим тога виде у западном делу изван града пивара, као и неки индустријски објекти, на простору између Колубаре и главне улице у источном делу. Осим тога подигнута су и нова постројења источно од града дуж пута за Београд.

Новија карта 1:25000 из 1968. године показује нарочито интензиван раст Ваљева на истоку дуж пута према Београду где се ово насеље продужило све до раскрснице за село Попучке. Међутим, насеље се пење и уз благе падине северно од овог пута. Тамо су изграђена читава насеља у Доњој Грабовици и Горићу, односно на простору између Љубостиње и њене притоке Перајице. У северном делу је градом обухваћено и некадашње село Кличевац, а уз пут према Шапцу се насеље издужило до Рајевог Села. У овом делу насеље се пело уз Брбане и ширило на северу дуж пута за Оглабеновац а на југу дуж пута за Лозницу долином Обнице, где се налази и КП дом и где је насеље издужено до Белог Поља.

Ширење Ваљева јужно од Колубаре је првенствено у долини Јабланице, у узаном појасу ове долине, где се насеље продужило готово до села Јовање на новом путу за Бајину Башту. Ширећи се у окуци Колубаре и Граца Ваљево се пење уз коту 299 где се налазило раније село Попаре које је сад део града. У долини Граца насеље се није много ширило због клисуре која настаје непун километар од ушћа ове реке у Колубару (одстојање је мерено ваздушном линијом) и којом води новоизграђена пруга Београд—Бар. Готово до ивице ове клисуре су западно од реке подигнута индустријска постројења. Источно од Граца насеље се није много проширило непосредно уз реку због поменутог клисуре, али је због тога знатно издужено источно од ове реке дуж пута према Косјерићу што иде преко Радиног Брда (281 m). У овом делу насеље се продужило и дуж Колубаре и нешто јужнијег пута овом долином према селу Бујачићу.

Најновије стање насеља приказано је на карти 1:100000 чији је садржај по стању из 1953—1968. а путна мрежа по стању 1972. године. На њој се види да је нестала стара пруга Ваљево—Лајковац, која је ишла северно од града, као и да нова пруга Београд—Бар обилази Ваљево са јужне стране и скреће у долину реке Градац којом продужава ка југу.

Ширење Ваљева је нарочито интензивно северно од Колубаре. Оно се на истоку, према Београду, продужило до села Горић, али се истовремено пењало и уз блаже падине до Кличевца и Доње Грабовице, које је такође обухватило, као и дуж пута према Шапцу. Западно од шабачког пута насеље расте и дуж пута за Рајево Село, али у мањем обиму. Северно од Колубаре насеље се шири и дуж пута за Лозницу, али је ту ширење ограничено ширином долине Обнице којом овај пут води.

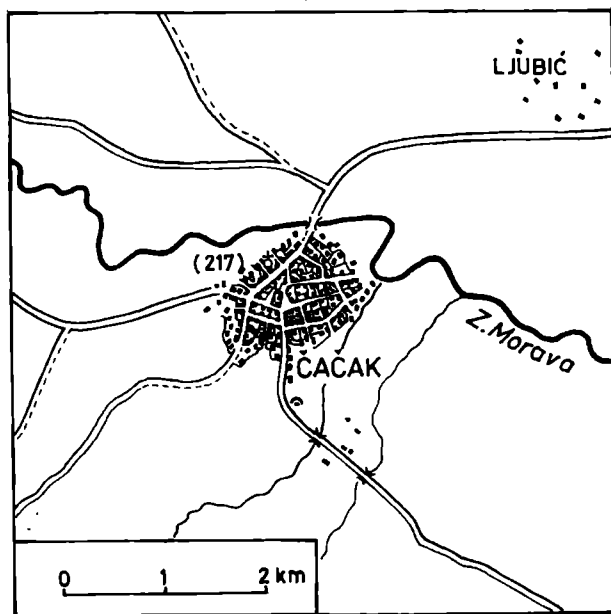
Јужно од Колубаре Ваљево је срасло са селом Градац и Попаре и продужује се дуж путева за Косјерић, Бајину Башту и Бујачић.

Пораст Ваљева се, према томе, разликује од раста претходна два града. Код њега истовремено егзистирају два дела насеља: један, северно, и други, звани Градац, јужно од Колубаре, у коме се налази и главна градска чаршија, Тешњар. Осим мањих продужења дуж постојећих путева према северу, истоку, западу и југу, насеље, још пред први светски рат, почиње да ствара индустријски део западно од града, у долини Јабланице, и источно у долини реке Градац, односно на простору између ове реке и Колубаре. Његово најновије ширење и нарастање, слично Ша-



пцу, није ограничено само на путне правце. Иако се Ваљево највише издужило дуж пута према Београду, оно ипак расте и на простору између путних праваца. Ово ширење између путева најизразитије је северно од Колубаре између шабачког и београдског пута које је обухватило Кличевац, Пети пук, Доњу Грабовицу и Горић, као и између шабачког и лозничког пута где је обухватило села Брбане и Бело Поље. Истовремено, мада нешто споријим темпом у почетку овог периода после другог светског рата, међа се и унутрашњи изглед града изградњом и реконструкцијом његовог централног дела.

Јужно од Колубаре град се шири на простору између села Попаре и Градац испуњавајући га потпуно. Снажан индустријски развој учинио је да се изгради и пространа индустријска зона, и то на простору источно од Ваљева између Колубаре и пута и пруге према Београду, као и јужно од Колубаре, у Грацу. Ово је изазвало нарочито јаку издуженост насеља у правцу Београда.



Ск. 7. — Чачак почетком 20. века

**Чачак.** — Ово је четврти по величини град у западној Србији. Лежи јужно од Западне Мораве, испод планине Јелице, а на месту где се у Мораву уливају три реке: Придворичка, Лозничка и Атеничка са југа. Нешто источније притиче са севера река Дичина, односно Чемерница. Највећи део насеља је јужно од Западне Мораве и испуњава читав простор од Мораве до огранака Јелице, али је са Чачком одавна

срастао и Љубић, северно од ове реке. Сада се насеље шири и дуж пута Краљево — Београд према селу Коњевићи, као и дуж пута за Прањане, односно ка селу Трбушани. Јужни део насеља се шири дуж пута за Ужице, пута за Гучу и старог пута за Краљево обухватајући и међупросторе. Тако се данас у оквиру Чачка налазе више сеоских насеља: Бељина, Јездина, Лозница, Кулиновци и Атеница на југу, као и Љубић, Коњевићи и Трбушани, северно од Мораве. Ово је последица тога што је Чачак данас двет пута бројнији но 1900. године.

За Чачак, окружну варош ослобођене Србије, не зна се много о постанку. Вероватно је да је био столица Немањиним брату Страцимиру који је ту у 12 веку подигао цркву Градац (7, 677 и 14, 209). Као село Чачак помиње се у турским дефтерима 1476. године, а његово веће напредовање се да уочити тек после 1815. године (16, 230).

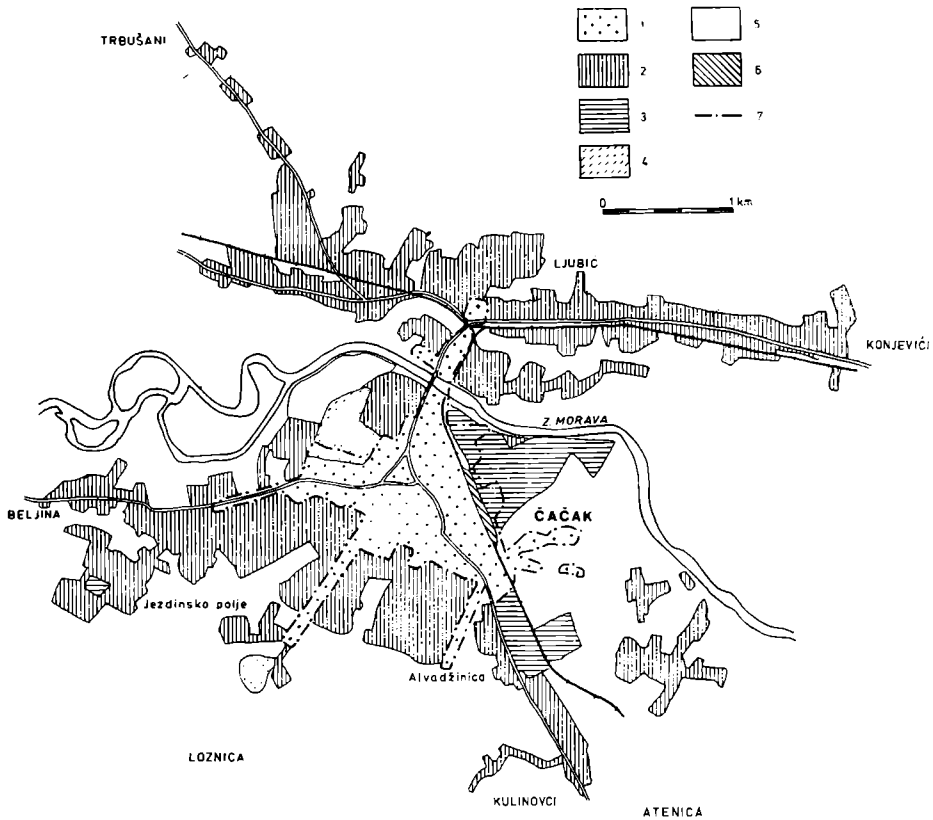
На најстаријој, српској, генералштабној карти, размера 1:75000, види се да је Чачак раскрсница пута меридијанског правца Београд — Гуча и упоредничког Ужице—Краљево. Данас је то раскрсница ужичког и драгачевског пута. Пред крај 19. века насеље се од те централне раскрснице највише развијало према мосту за Љубић и било је дуго у том правцу 800 метара. Дужина насеља на западу дуж пута за Ужице била је 220 а на југу, према Гучи неких 500 метара. Насеље се највише било пружило у правцу истока и то продужење је износило 1350 метара ваздушне линије. Насеље је, углавном, било груписано и нема јасније изражених кракова дуж појединих путних праваца. Била је већ изграђена и железничка пруга,<sup>3</sup> која пролази кроз источни део насеља и прелази на леву обалу Западне Мораве. Околна сеоска насеља, која су данас у саставу града, тада су одвојена од њега. Љубић је далеко од реке испод Љубићког брда, а празним простором су од града одвојени и Бељина и Трбушани. На северној, левој обали Мораве, на месту где се укрштају пут и пруга, види се да је постојала механа, зачетак Чачка на тој Моравиној обали.

Немачка карта 1:75000 из 1904—1909. године приказује готово истоветно стање насеља. Види се једино издужење насеља у Атеници дуж старог пута ка Краљеву. Сва околна села Коњевићи, Кулиновци, Атеница и Лозница одвојени су од града, као и Љубић и Трбушани.

У периоду између два светска рата већ се виде веће промене. На карти 1:50000 где је премер вршен 1925, а допуне од 1951—1955. већ се виде издужења насеља у извесним правцима. Нема промене једино у одстојању од централне раскрснице до Љубићког моста (750 м). Дуж пута према Гучи насеље је достигло дужину од 1350 метара. Издужење према Ужици је 1430 метара и допрло је до одвојнице за Бељину. Издужење уз стари пут ка Краљеву, на истоку, износи 2000 метара. Насеље се продужило и уз лознички пут. Истовремено види се и формирање насеља уз пут северно од Мораве, у Љубићу. Уз пут према Београду оно је око 600 метара. Почиње да се ствара и део насеља паралелан са

<sup>3</sup> Пруга Чачак — Краљево 1911. а пруга Чачак — Ужице 1912. године (4, 615—616).

путем и пругом у правцу Коњевића на истоку и Трбушана на западу. Исто тако и село Љубић почиње да се спушта према Морави, односно ка овом путу.



Ск. 8. — Чачак 1969. године

- 1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда;  
4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — железничка  
станица; 7 — граница насеља 1947. године

Године 1947. на пољопривредној карти размера 1:25000 насеље се уз пут за Ужице продужило на 1500 метара, заједно са језгром створеним око одвојнице за Белину. Дуж пута за Гучу насеље се издужило чак 1600 метара, од чега део изван градског бедема износи 825 метара. Изван линије бедема продужено је насеље и у Лозничком пољу, као и у Алважиници, што се види и на претходној карти. Дужина насеља преко моста, према Љубићу, је 550 метара. Део насеља који се ствара око пута и пруге према Коњевићу и Трбушанима дуг је око 1200 метара: односно источни крак од пута ка Коњевићу је 600 метара а исто толико

и западни према Трбушанима. Иако куће нису тако згуснуте у западном делу он се пружа готово до Трбушана. Велики део атара Чачка тада је под баштама. Баште се налазе на простору између бедема који је штирио насеље од поплаве и Западне Мораве, у њеној окуци. Башта има и са десне стране старог пута за Краљево у Лозничком пољу и лозничком кључу. Само је северни део овог простора између железничке станице и Мораве захватила индустрија, фабрика хартије.

На карти 1:25000 је стање из 1969. године. Прво што је карактеристично на тој карти је да нема више појаса под баштама и вртовима као непосредно после рата. На простору између старог градског језгра и бедема уз Западну Мораву, сада су, углавном, стамбени блокови, институције као и спортски објекти, Један део ових објеката изграђен је и на простору између Мораве и бедема. Продужења уз путеве јужно од Мораве према Гучи, Ужицу, Лозници и Краљевоу немају више само друмски карактер. Сада су ту изграђени блокови који испуњавају простор између тих путева. Тако је изграђен део стамбеног комплекса у троуглу између старог пута за Бељину и Јездину, новог пута за иста насеља, који се нешто западније одваја од ужичког пута, и самог ужичког пута који чини трећу страну овог троугла. Осим стамбеног дела ту је подигнута и нова фабрика „Слобода”. Стамбени блокови су изграђени у Јездинском пољу источно од овог троугла, затим у Лозничком пољу, око пута за Гучу, изнад кса је на падинама Јелице и спомен парк, као и даље на исток цео простор до Алвацанице. Дуж пута за Краљево осим стамбених блокова има и привредних објеката и то на простору између пута и пруге за Краљево, као и источно од пруге. Овде има и сасвим нових стамбених делова у Кулиновачком и Атеничком пољу и око пута према Краљевоу. У троуглу између пруге и Западне Мораве, око железничке станице већ је изграђен читав комплекс индустријских предузећа. Северно од Мораве блоковска градња се јавља и на простору између пруге и Мораве, западно од Љубићког моста, а западније се наставља у приватну, стамбену зону, грађену око раскрснице и дуж оба пута за Трбушане. Део источно од моста, међутим, је мање изграђен у јужном делу где је вашариште. Гушћа градња је овде дуж пута према Коњевићима и Прељини, односно дуж ибарске магистрале, према којој се спустио и највећи део насеља Љубић испод Љубићког брда.

Најновије стање на карти 1:100000 са стањем 1956—1959, а допуњено 1972. године указује да се развој Чачка наставља дуж свих поменутих праваца: старим путем према Краљевоу, према Гучи, према Ужицу, сеоским путевима према Пријевору, односно дуж пруге за Пожегу која је паралелна са поменутиим путем, затим дуж пута за Прањане, односно ка Трбушанима, затим дуж новог пута за Краљево, односно Београд, где се издужује до Коњевића и Прељине. Овај део насеља северно од Мораве почиње истовремено да се шири око моравске обале источно и западно од пута и везује се на северу за село Љубић. Јужно од Мораве, сем ширења дуж путних праваца, насеље се знатно проширило у Придворичком, Бељинском и Јездинском пољу, где је подигнута и фабрика „Слобода”, затим у Лозничком у коме је ново насеље изграђено све до пруге која се на улазу у Чачак рачва у два крака од којих један води према Јездини, тј. ка фабрици „Слобода”. Тако се насеље шири и око ове

пруге. Нови делови града се затим стварају у Кулиновачком и Атеничком пољу. Према томе Чачак се у најновије време знатно развио у моравском пољу, односно на простору где су некад биле баште и оранице, као што се види на карти из 1947. г.

Карактеристика раста Чачка је, према томе, ширење дуж свих путних праваца и то углавном у јужном делу града, где је град срастао са већином оближњих села Бељином, Јездином, Придворицом, Лозницом и Кулиновцима и Атеницом и то тако што су подигнути читави стамбени комплекси између постојећих путних праваца на атарима ових села. На северу, преко Мораве, град се на исти начин везује најпре за Љубић, а касније за Трбушане и Коњевиће. Тако нека од ових насеља добијају градске карактеристике и не помињу се више као посебна сеоска насеља (Љубић, Трбушани), а друга поред градских имају и удаљеније старе сеоске делове (Атеница, Јездина, Кулиновци).

Титово Ужице. — Пети град по величини у западној Србији. Ужице има 1981. године скоро 8 (7,75) пута више становника него што је имало 1900. г. Више од 10000 становника први пут Ужице стиче 1948. г. (Таб. 1.) и тада почиње његов наглији бројни пораст, јер је град 1981. г. бројнији 4,5 пута у односу на 1948. г.

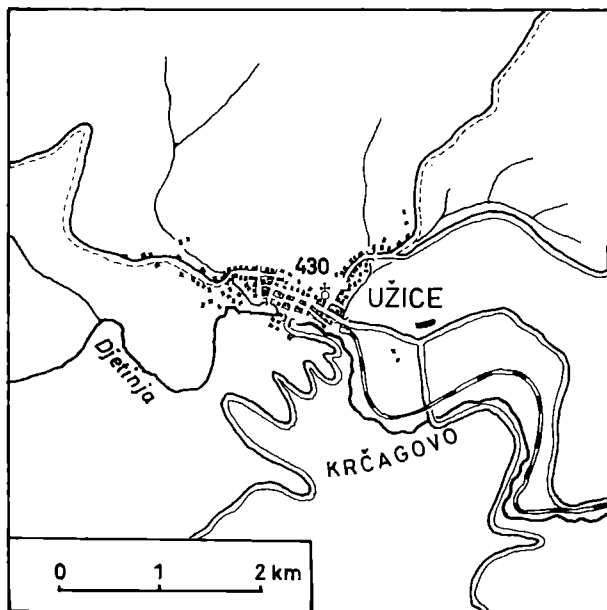
Први помен Ужица је из 14. века, из доба кнеза Лазара а у вези са Николом Алтомановићем и његовим боравком у ужичком граду. Касније се помиње и у турским тефтерима 1476. и 1516. године као село, а 1525. године као село где се одржава пазар (7, 611—617 и 16, 258—259, 341—345 и 480—485). Иако су у току Курлагине крајине, 1832. године, Срби били исељени из Ужица у Пожегу, они су се вратили 1835. године. Варош је била запаљена а тврђава порушена 1862. године, после чега су Турци отишли. Тада се диже ново Ужице правих улица, чија се привреда развија а насеље расте (7, 616—617 и 11, 760).

Ужице лежи у долини реке Бетиње на висини од 411 m и по странама ове долине до висине од 563, 565 и 559 m северно и 565 и 465 m јужно од Бетиње. Насеље је, углавном, развијено на левој страни Бетиње, док Бетињом води пут ка Пожеги, на истоку, односно према Кремнима и Бноској и превоју Шарган на западу. Ужице је раскрсница путева Чачак—Вишеград и пута преко Златибора за Нову Варош. На истоку од њега води стари пут, преко Трешњице и долином Лужнице, за Пожегу и Косјерић.

На српској карти из 1898. г. види се да је Ужице груписано око раскрснице путева за Вишеград, Златибор, Косјерић и Пожегу, као и да постоје кракови дуж поменутих путева. Такав крак постоји и дуж пута за Татинац, на северу, али се насеље највише било издужило дуж пута за Вишеград и Београд, а сасвим незнатно око пута за Златибор због стрмих страна на југу.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Српска генералштабна карта 1:7 5000 рађена је: два листа 1891—1892., а друга два 1897—1898. г. Постоји и солунска варијанта из 1917—1918. г. Вероватно је ово солунска варијанта, јер је на њој назначена и пруга.

На немачкој карти 1:75000 насеље се, углавном, простире западно од раскрснице старог пута Златибор-Косјерић и пута долином Бетиње који иде ка Пожеги, на једној, и Пријеполу и Вишеграду, на другој страни. Источно од ове раскрснице насеље се пружало само уз београдски пут где су биле касарне. У овом периоду од 1894—1913/14. па чак и 1915. године насеље се највише пружало уз пут према Вишеграду.



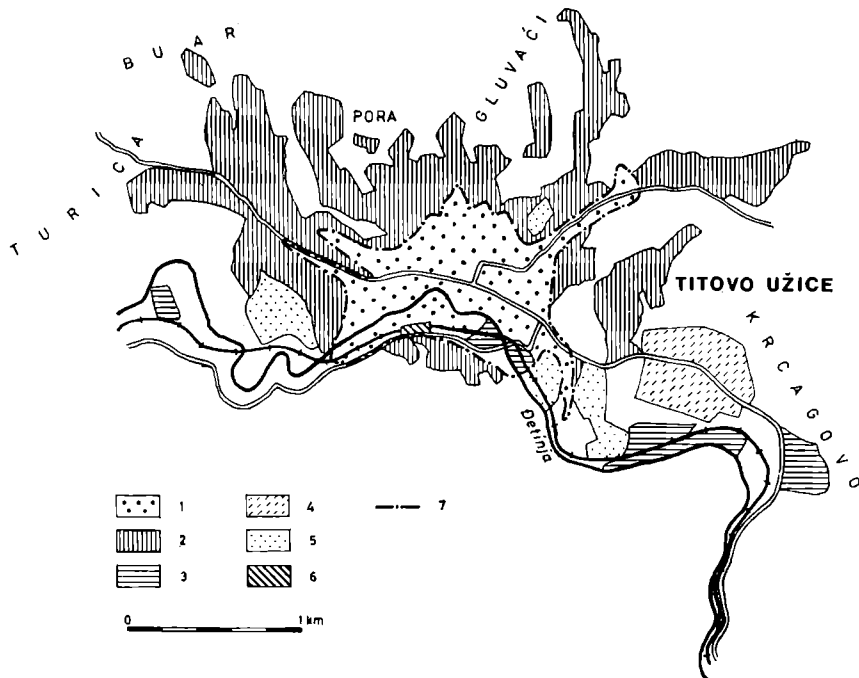
Ск. 9. — Титово Ужице почетком 20. века

На карти 1:50000, премер 1925. а допуна 1953. г., види се да део насеља у долини лежи на 411 m а део на странама достиже знатно веће висине. Овде се већ види већи развој насеља источно од раскрснице на простору између пута и пруге ка Крчагову. Уочљиво је и пењање насеља уза стране северно од Бетиње, али и јужно од реке, поред пруге, али на знатно ужем простору. Насеље се продужило и на запад, дуж пута за Вишеград. Према Крчагову су, осим касарни, изграђена и индустријска предузећа, болница и др.

Ширење насеља се види и на карти 1:25000 из 1947. г. Насеље се шири дуж пута за Вишеград према Коштици и Турици, али се још није почело пети уз њихове стране. Видљив је и развој у источном делу према Крчагову и то, углавном, јужно од пута за Пожегу а на простору између пута и пруге. Овде је обележена висина града 420,7 m код споменика на Доварју, на улазу у град. Иначе, према Крчагову су

изграђена нека предузећа, затим касарне и нема знатнијих стамбених делова. На делу северно од пута, преко пута Доварја, није било развијено насеље.

Карта 1:25000 допуњена 1970. године показује знатно ширење насеља дуж свих путних праваца: према Вишеграду, према Косјерићу, према Пожеги и незнатно јужно од Бетиње на падинама изнад пута за Златибор. Потпуно нови делови града су изникли на падинама Коштице, Турице на западу и северозападу. Ширећи се ка северу насеље је обухватило добар део Поре а на североистоку је знатно ширење према Татинцу и уз пут према Косјерићу. У југоисточном делу, град се знатније развио на Вујића брду и дуж пута за Крчагово. У Крчагову је значајна изградња привредних и саобраћајних објеката. Услед тога Крчагово се данас губи као посебно насеље и постаје део градског организма.



Ск. 10. — Титово Ужице 1970. године

- 1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда; 4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — железничка станица; 7 — граница насеља 1947. године

На карти 1:200000 која приказује стање из 1973. г. види се даље ширење града у свим поменутих правцима. Ужице се издужује у правцу И—З, односно развија се дуж пута према Вишеграду и источно од главне раскронице, дуж пута за Пожегу. Истовремено ширење насеља је уз стране Коштице, Турице и Поре, као и дуж пута за Косјерић.

За разлику од осталих градова, Ужице, због котлинског положаја, није могло да се шири у оној мери колико је то захтевало повећање становништва. Због тога насеље расте у висину и пење се уз стрме падине. Раст насеља у висину је посебно изражен у његовом средишту, а отпочео је реконструкцијом градоког центра и стварањем новог градског трга подигнутог у спомен Ужичке републике. Котлински положај града спречио је апсорбовање сеоских насеља. Изузетак је Крчагово, источно од Ужица, мада се град знатно приближио и Татинцу, Буару и другим суседним селима. Због веома стрмих падина око пута за Златибор, насеље се, јужно од Бетиње, сасвим незнатно проширило. Поред градске железничке станице ту је изграђен и мањи стамбени део.

### Ширење градова од 10 — 20 000 становника

Пет градова, са више од педесет хиљада становника или близу овог броја, чине права градска насеља како по величини тако и по функцијама које обављају. Још три градска насеља су достигла величину од 10—20000 становника и представљају градове средње величине у овом делу Србије. Иако су ова три града мања по броју становника ипак су се знатно територијално развила и проширила, јер су, нарочито у послераатном периоду, имала велики пораст становника.

Лозница. — Највеће насеље у овој групи је Лозница која је близу 7 ( 6,75) пута већа него почетком овог века. И она има нарочито велики пораст броја становника после другог светског рата, јер је данашњи број становника пет пута већи у односу на 1948. годину. Градом је постала одавно као средиште округа.

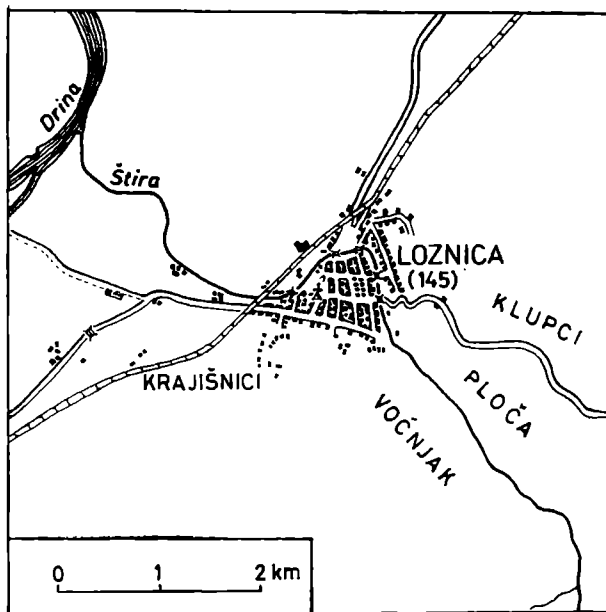
Лозница лежи на раскрсници пута Шабац-Љубовија, који води долином Дрине, и пута Лозница-Ваљево, који води долином Јадра. Насеље лежи на јужном ободу проширене јадарске долине, на њеном ушћу у Дрину, у окуци Дринине притоке реке Штире, а на месту где се у Штиру улива Грабовички поток. Трећи пут долином реке Штире је пут за рудник Зајачу. Поред дела у окуци Штире, који Лозници даје троугласт изглед, постоји и део насеља северно од Штире дуж пута за Шабац, који, за разлику од првога, има друмски карактер (30, 749—750).

На месту Лознице је, како Каниц претпоставља, био римски Гензис. У средњем веку Лозницу помиње краљ Милутин у својој повели као заселак. Каснији помени су поузданији. Под Турцима је град остао све до 1834. године, заједно са Јадром и Раћевином. По ослобођењу постаје окружно средиште за Јадар, Раћевину и Азбуковицу када почиње да се развија и напредује (7, 557—562, 11, 597—599 и 17). По одласку Гурака из Лознице 1834. године варош се проширује у два правца и ничу два нова краја „Црногора” и „Крајишници”, које су населили досељеници из Босне и Црне Горе. Нешто касније насељава се и део вароши тзв. Бањски шор (17, 30, 743 и 754).

На карти 1:75000 српској, генералштабној из 1894. године, јасно се види стари троугласти део насеља у окуци Штире, као и северни више



друмског карактера. Од овог троугластог дела одваја се ка југу крак који се назива Крајишници. Уз пут долином Штире види се сеоско насеље, Плоча, одвојено од градског језгра. У Лозничком пољу, северно од пута Шабац-Зворник, налазе се само колибе (Јеринића колибе). У то време Лозница је одвојена и од Ковиљаче на југу. Лозница се налази на висини од 145 m. База троугла у Штири има 1800 m дужине, а крак Крајишници је дуг око 1300 m.



Ск. 11. — Лозница почетком 20. века

На немачкој карти истог размера, са подацима између 1894. (Кључ) и 1910. (Дрина) а припремљеној 1915. г., Лозница и даље има троугласт изглед. Насеље је, углавном на вишем и оцеднијем ободу изнад долине Дрине, на висини од 145 метара. Овде се још боље види да је Лозничко поље, између Лознице и Дрине, само под колибама. Осим троугластог дела у окупци Штире јавља се и крак који води на североисток, дуж пута за Шабац, и дуж кога се налазе касарне и саобраћајни чвор са железничком станицом. Види се и мањи крак који иде на исток, дуж пута за Ваљево, и још један крак, на десној обали Штире, дуж пута за село Кљупце и манастир Тршић. На западу, према Дрини, пруга ограничава развој Лознице у пољу. Крајишници, јужни крак града, пење се до коте 250 m. На простору између Штире и пруге, на западном ободу Лознице, налазе се нека постројења (млин, циглана) а преко пруге су

касарне. Железничка станица је лево од пруге, дуж крака према Шапцу.<sup>5</sup> Тај крак од моста на Штири према северу дуг је 1700 метара. Од тога пута се одваја крак дуж ваљевског пута дужине 650 m а од њега, дуж пута за Клупце, крак је дугачак 950 метара. База лозничког троугла из међу Штире на истоку и железничког моста на Штири на западу, је 1800 m а дужина крака Крајишници, 1200 метара.

На карти 1:50000 реамбулисаној 1930. а допуњеној 1955. године, база троугла је нешто повећана, 1900 m., јер је дошло до продужења насеља према југу, према Ковиљачи. Осим крака Крајишници који је према југу дужине 1250 метара, има још два краћа крака — један долином Штире а други на десној страни Грабовичког потока (док су Крајишници на његовој левој страни). Дужина крака у Грабовичком потоку је 650 а оног дуж леве обале Штире 400 метара. Крак који се од шабачког пута одваја према Ваљеву дуг је 650, а крак десном обалом Штире према Клупцима је око 550 метара. На десној обали Штире, северно од Лознице, виде се три постројења (млин, циглане), а крак према Шапцу се продужује преко пруге и дужина му је 2650 m. Лево од пута је расадник. На запад од Штире, према Дрини, је крак дужине 1750 метара у Лозничком пољу.

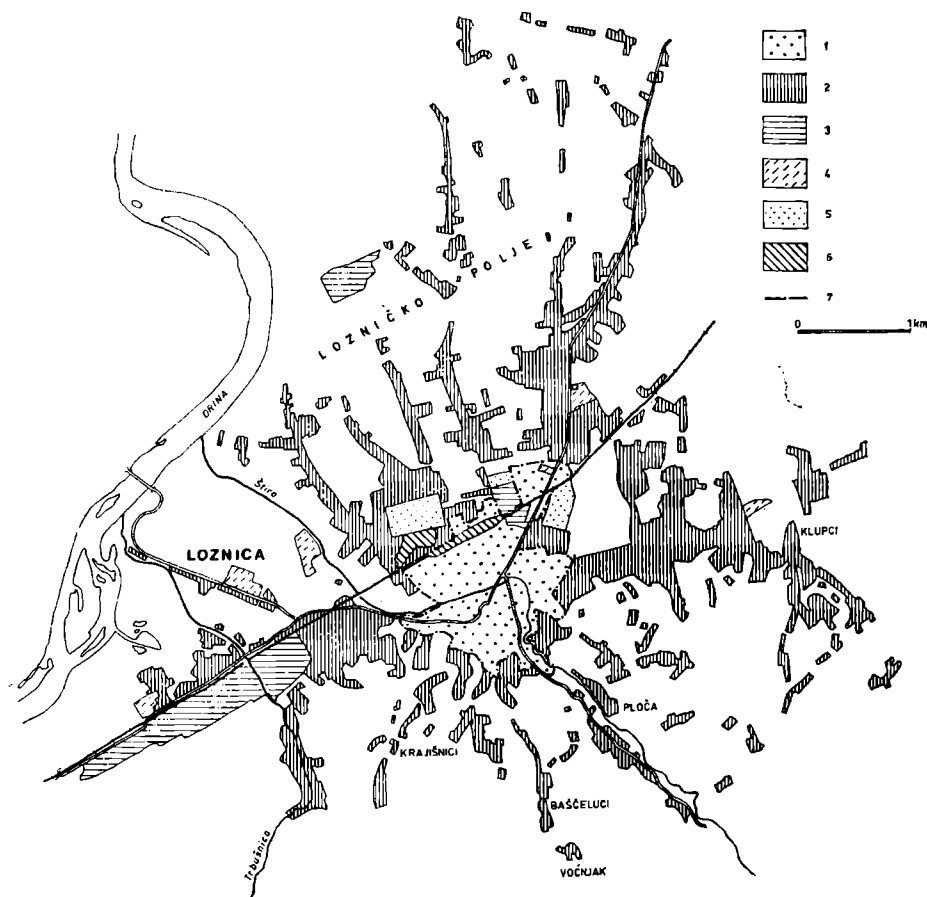
На карти 1:25000 из 1947. године део Лознице између две стране Штирине окуке је остао исти. Поред крака Крајишници, на десној обали Грабовичког потока, и крака долином Штире, левом обалом, јавља се и трећи крак, Башчелуци, између та два крака. Осим овог ширења Лознице према југу опажа се и ширење дуж пруге и пута према Ковиљачи, такође јужног правца. Видљиво је и ширење насеља у Лозничком пољу. Ту се осим две циглане преко пруге виде и три крака према Дрини дуж којих се јављају куће. Дужина базе троугла је 1750 метара, крак Башчелуци 1350 а крак дуж пута за Ваљево 580 метара. Крак дуж шабачког пута од моста на Штири је 2200 а крак према Плочама 600 m. Један крак у Лозничком пољу, најближи раскрсници, је 1900 m, други 2050 m, од пруге до краја, и трећи, који је први настао, 2350 метара. На карти се виде и две циглане северно од пруге, расадник и железничка станица на путу за Шабац.

Стање из 1972. године дато је на карти размера 1:100000. Уочава се продужење градске територије дуж четири пута који од Лознице иду према Дрини. Формирање насеља Лозничко поље у окуци Дрине већ се запажа на карти 1:50000 из 1955. године, а овде је то насеље готово већ формирано. Исто тако се види и продужење насеља дуж пута Лозница-Трбушница-Бања Ковиљача у ком се делу налази и фабрика „Вискоза“.

На карти 1:25000 допуњеној 1975. г. а штампаној 1979. приказано је најновије стање насеља. На њој се види и даље карактеристично ширење насеља дуж поменутих путева. Нарочито је много измењено насеље у Лозничком пољу, североисточно од ушћа Штире. Сем густо насељених и издужених кракова већ се уочавају и попречне улице које

<sup>5</sup> Ова пруга Шабац — Ковиљача подигнута је 1909. године (4, 615).

међусобно спајају ове кракове: Глишића и Бүнића пут, Бүнића и Стефановића пут, Стефановића и Гробљански пут. Ове се улице стварају ближе старом градском језгру, непосредно преко пруге и железничке станице, док се у деловима ових кракова ближе Дрини, запажају краћи попречни правци који се завршавају у пољу. Они су нарочито из-



Ск. 12. — Лозница 1975. године

- 1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда;  
4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — железничка  
станица; 7 — граница насеља 1947. године

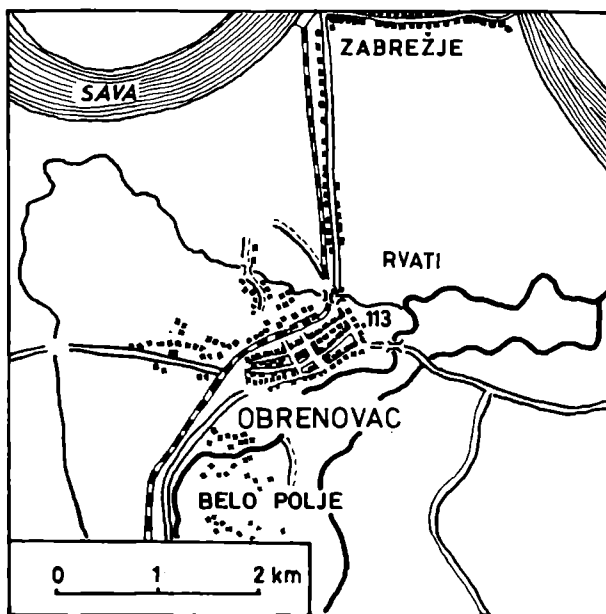
ражени дуж Гробљанског пута. Од привредних објеката у овом делу града подигнути су расадници и погони ПК Гучево. На простору између Штире и Трбушнице тзв. Шепачки пут дуж кога је насеље густо збијено готово све до Дрине, односно моста преко ове реке, углавном је стамбеног карактера али су изграђени и неки објекти друштвеног

карактера. У северозападном делу Лозница се све интензивније шири дуж шабачког и ваљевског пута, где се сем друског дела развија и читав низ попречних улица тако да се ствара комплексније градско језгро углавном стамбеног карактера. Већи градски комплекс се развио и на простору између пруге и пута за Ваљево, којим се, заједно са комплексом јужно од пута према Клупцима односно Ваљеву, ово насеље (Клупци) сасвим везало за Лозницу и постало њен саставни део. Осим већ поменутих уздужних кракова који се пружају ка југу између Штире и Трбушнице, који су очували свој уздужни друшки карактер, развио се у југоисточном делу, у долини Штире, развијенији градски део углавном стамбеног карактера. Последњи и привредно најзначајнији правац развоја Лознице је онај према бањи Ковиљачи на југозападу, где се, сем „Вискозе“, налази и шљункара и други привредни објекти, као и мање стамбено насеље.

Све ово показује да се Лозница шири дуж свих путева: дринског, ваљевског, пута за Зајачу и путева према Дрини. Почетком овог века насеље се највише шири према Шапцу и у делу званом Крајишници. Касније почиње да се шири и према Ваљеву, почиње да расте и у Лозничком пољу где су раније биле само колибе. Данас захваљујући „Вискози“, најзначајнији је пораст насеља према југу, према бањи Ковиљачи, где је изграђен најважнији привредни део насеља. Остали правци ширења су махом стамбеног карактера, са пољопривредним објектима у Лозничком пољу и неким објектима привредног и друштвеног карактера у осталим градским продужењима. Због дугогодишње државне границе на Дрини, а делом и данашње републичке границе, засад се не ствара насеље на другој обали Дрине. Најзад, сем просторног ширења насеља и у Лозници долази и до промена у централном градском језгру, где се подижу вишеспратне зграде и долази до раста овог града и у висину. Нови мост на Дрини, нешто узводније, утицаће и на даљи раст овог града.

**Обреновац.** — Седмо насеље по величини у западној Србији. Он је шест пута (6,02) бројнији него почетком овог века, а од 1948. године је број становника у њему већи за три пута. Лежи у углу између Саве и Колубаре на савској тераси. Насеље лежи на путу Београд-Шабач, који води паралелно са током Саве од запада према истоку, а на његовој раскроници са меридијанским путем Забрежје-Обреновац-Стубљине. Најзад, насеље је на утоку Тамнаве у Колубару, односно Колубаре у Саву.

Иако има трагова насеља из неолитског доба, прво насеље са карактером града је из римског доба под именом Палес или Палус. Од њега је доцније настало име Палеж<sup>1</sup> које ово насеље носи све до друге владавине кнеза Милоша, 1859. г., када добија ново име Обреновац. У време Турака је село, а Аустријанци га подижу на степен средишта дистрикта. По ослобођењу, после 1815. године премешта се на запад на реку Тамнаву са свог ранијег положаја, на „200 m испод садашњег гвозденог моста на Колубари“. Постаје центар источног дела области Ваљевске Колубаре и „врло живо место извозном трговином“ (18, 389, 19, 100—106, 7, 406 и 20, 99—100).



Ск. 13. — Обреновац почетком 20. века

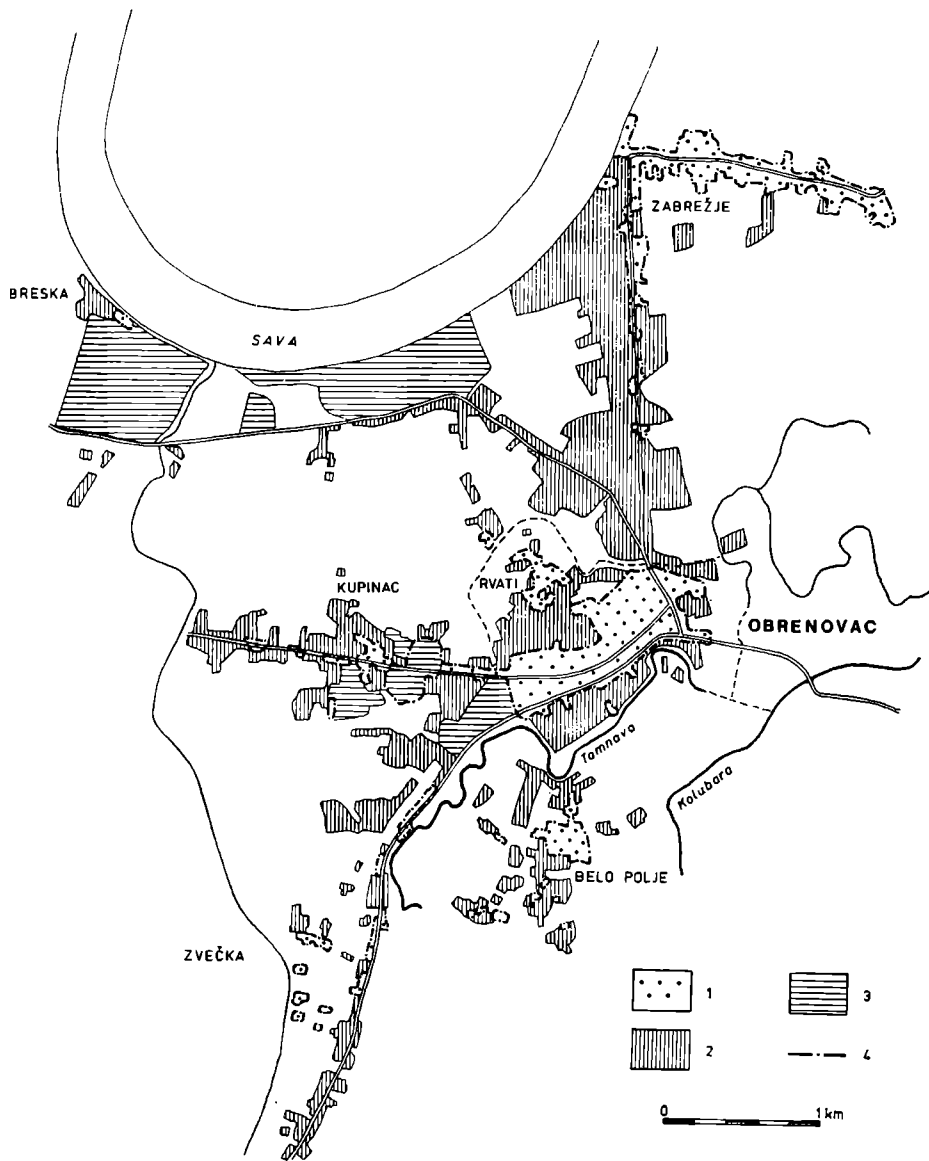
На српској генералштабној карти види се Обреновац северно и западно од Тамнаве. Део источно од пута према Забрежју и јужно од села Забрежје је сав под барама, те се и на карти тај предео назива баром, а на то упућују и називи локалитета Лисна бара и Стара Тамнава. Овај део је без икаквих зграда и углавном је под ливадама. На карти се види и пруга од Забрежја до Обреновца и даље ка Стублинама. Насеље Обреновац лежи, углавном, између те пруге и пута Шабач—Обреновац. Један његов део се наставља дуж пута за Уб на југ и спаја се са селом Звечка. Друго продужење основног насеља између пута и пруге је на запад дуж шабачког пута, где су јужно од пута обележене механе а северно Циган-Село. Треће продужење је, најзад, дуж пута за Забрежје према северу. Ту се на самој обали Саве, где се завршавају и пут и пруга, створило лучко насеље Забрежје, насупрот истоименом селу. Између лучког дела Забрежја и Обреновца постоји изграђени стамбени крак западно од пута, а између пута и пруге. Између пута за Забрежје и шабачког пута постоји такође насељени део, а то је село Рвати које је од града одвојено само железничком пругом а споља га омотава стари меандер Тамнаве. Дужина крака према Забрежју је 2750 метара, према Циган-Селу (шабачки пут) 1050, а део према Звечкој, где су куће западно од пруге, је 2030 метара. Главна улица у граду, од моста на Тамнави до раскрснице пруге и шабачког пута је 1450 метара. Насеље Бело Поље, јужно од града, одвојено је од њега.

На карти 1:50000, премер 1925. г. а допуна 1951. показује да је Обреновац задржао готово исти облик између пута Шабац-Обреновац-Београд и пруге Забрежје-Обреновац-Лајковац и њеног наставка, доцније подигнутог,<sup>6</sup> Обреновац-Београд. Дужина насеља између пута и пруге је 1750 метара. Одстојање од Забрежја до пруге, која лучно са севера обилази Обреновац, је 2700 метара. Крак на путу за Шабац продужава се готово до северног дела Звечке и дуг је 2100. Село Звечка има меридијански правац и пружа се од шабачког готово до убског пута на југу. Дуж шабачког пута, су сем стамбених зграда и циглане, и то две северно а једна јужно од пута. Крак на правцу Обреновац — Уб није више развијен само западно од пруге, него се куће јављају са обе стране овог пута који је готово паралелан са пругом. Овај крак је дуг 2950 метара и ту се западно од пруге могу видети две циглане. Село Рвати, које се преко пруге природно ослања на Обреновац, дужине је 950 метара, а Бело Поље се постепено приближује граду. Раније забарено земљиште источно од пута и пруге Забрежје — Обреновац сад је углавном под ливадама.

На карти 1:25000 где су унети подаци о стању насеља из 1947. године види се да је део насеља источно од пута према Забрежју и даље под ливадама и да се Обреновац на том простору не шири. Крак од Обреновца ка Забрежју и даље чини само једна улица између пута и пруге, јер се насеље не развија западно од пруге. Лик Обреновца је и даље готово исти. Дужина главне обреновачке улице, пут Шабац — Обреновац, је 1375 метара, дужина крака према Шапцу, некадашње Циган-Село, сада је 1600 метара, а ту се задржала само једна циглана северно од тог пута. Дужина крака према Звечкој је 1850 метара. Бело Поље је и даље одвојено од града као и Рвати северно у окуци Купиња. Иначе се град проширио нешто на исток, дуж пута за Београд, до моста на Колубари. На путу за Уб насеље је непрекинато готово до Стублина. Насеље се шири и на западу на простору између пута и пруге, као и дуж пута за Шабац где је продужено до северног дела Звечке.

На карти 1:25000 са стањем из 1968. године види се знатно повећање градске територије чије се ширење и даље наставља зракасто дуж главних саобраћајница. Нови правац ширења овог насеља је дуж пута који води на запад према термоелектрани „Никола Тесла“ подигнутој на самој обали Саве, на потесу „Бреска“ северозападно од Обреновца. Осим постројења ТЕ који су најудаљенији од града, на овом простору су подигнути и погони „Трудбеника“ и других привредних предузећа, а на делу ближе насељу су махом стамбени објекти. Сад је видљиво и ширење правца према Забрежју где је однета стара уско-трачна пруга, те се насеље сада слободно шири на тој страни. Нова пруга нормалног колосека Лазаревац — ТЕ „Никола Тесла“ је удаљена од Обреновца и има само привредни значај. Простор некадашње пруге „Забрежје — Обреновац“ представља нову још неизграђену улицу, паралелну путу Забрежје-Обреновац дуж које се шири нови градски

<sup>6</sup> Пруга Забрежје — Ваљево подигнута је 1908. г. а Београд — Обреновац 1928. године (4, 615—616).



Ск. 14. — Обреновац 1968. године

1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда;  
4 — граница насеља 1947. године

део. И међупростор између тог дела и новог пута према термоелектрани, као и простор јужно и југозападно од пута према термоелектрани су данас знатно изграбени и допрли су готово до Рвата у старој окупаци Кулинца. Како ни Рвати нису данас одвојени старом пругом од града, као ни старом железничком станицом, сада су постали део јединственог градског језгра. На овом делу се Обреновац не шири само дуж путева зракасто, него и у међупростору.

Изразито друмско ширење насеља изражено је и даље дуж пута за Шабац, најважније комуникације западно од Обреновца. Ипак се овај зракасти део нешто проширио и захвата нешто шири простор северно и јужно од овог пута у делу ближе старом насељу, градском језгру. Западнији његов део се продужује дуж пута, захватајући и северни део Звечке. Његова дужина је од раскрснице јужно од Рвата па до краја 5320 m. Град се шири и између шабачког пута и Тамнаве, односно пута према Убу, и ту нема изразито зракасти карактер. Овај простор су испуниле махом приватне стамбене зграде, али и стамбени блокови, а ту је и музичка колонија. Од потеса Бошњаци ка југу од овог простора, пружа се други изразито дугачки крак дуж пута за Уб, такође веома значајне саобраћајнице. Овде је насеље продужено све до Стублина првог сеоског насеља на овом путу.

Обреновац је најмање растао према Белом Пољу од кога је одвојен реком Тамнавом, али се због тога ово село урбанизовало. Нема великог ширења насеља ни према истоку, дуж пута за Београд, јер Тамнава и Колубара то спречавају.

Најновији подаци из 1973. године дати су на карти размера 1:200000. На њој се види и даље издужавање насеља дуж путева. На путу према Београду насеље не иде даље од моста на Колубари, издуживање према Забрежју је ограничено Савом, али је на простору између овог пута и некадашње пруге дошло до ширења насеља западно од пруге. Затим је уочљиво изузетно издуживање према Звечкој где је насеље продужено до укрштања пута и пруге и одвојнице пута за Грабовац на путу према Убу, као и на путу за Шабац, где се опет продужује до Звечке, њеног северног дела, па и даље на запад, до укрштања овог пута са пругом Лазаревац — ТЕ „Никола Тесла“. Трећи правац раста је према Кртинској, дуж пута према ТЕ „Никола Тесла“, што представља сасвим нови правац ширења овог града. У јужном делу насеље расте према Белом Пољу.

За разлику од осталих градова Обреновац је прво растао према Сави, односно према Забрежју, где му је било главно пристаниште. Али како је ово рашћење било ограничено подводним теренима са источне и железничком пругом уског колосека са западне стране, то је рашћење града у овом делу било заустављено све до одстрањивања пруге уског колосека. У осталим правцима Обреновац се мења као и остали градови, наиме расте дуж основних путних праваца, а посебно у правцу Шапца и Уба, док је на истоку, према Београду, његов раст био, а и данас је, ограничен Тамнавом и Колубаром. Тек у новије време, сем зракастих продужења, која су данас достигла изузетно велике димензије, почиње град да испуњава и међупросторе између ових путева,



пута за Забрежје и пута за Шабац, шабачког и убског, а истовременим ширењем и самих села Звечке, Белог Поља, Рвата и Забрежја шири се територија самог града.

„Савремени развој града карактерише периферно ширење и трансформација на простору уже градске територије”, али је он и данас највеће насеље у групи од шест насеља око ушћа Колубаре (Обреновац, Бело Поље, Рвати, Забрежје, Звечка и Барич) који су данас толико међусобно повезани да чине јединствену целину у којој свако врши одређену функцију како то бележи *Д. Живковић* (20, 101).

Пожега. — Ово је треће насеље које је по попису од 1981. г. имало више од 10000 становника. У односу на почетак 20. века Пожега је 1981. бројнија четири пута (4,04). Међутим, како је овде било изражено јако опадање броја становника 1921. г., ни послератни пораст није већи од четири пута. Наиме, 1948. г. Пожега је имала четири пута мање становника него 1981., што нам показује да је данашње повећање овог насеља последица његовог послератног развоја.

Пожега лежи у пространој Пожешкој котлини, на Скрапежу, који се мало низводније спаја са Бетињом, а потом улива у Моравицу. Ово је одувек било важна раскрсница путева. Долином Скрапежа на север иду пут и пруга за Ваљево, односно Београд, долином Бетиње, на запад, иду пут и пруга за Титово Ужице, и даље за Црну Гору и Босну, долином Моравице ка југу води пут за Ариље и Ивањицу а истом долином ка истоку пут и пруга иду према Чачку, односно Сталаћу и долини Велике Мораве. Осим ове три реке у котлини је и поток Гушевац који се из Бакионице слива у Скрапеж.

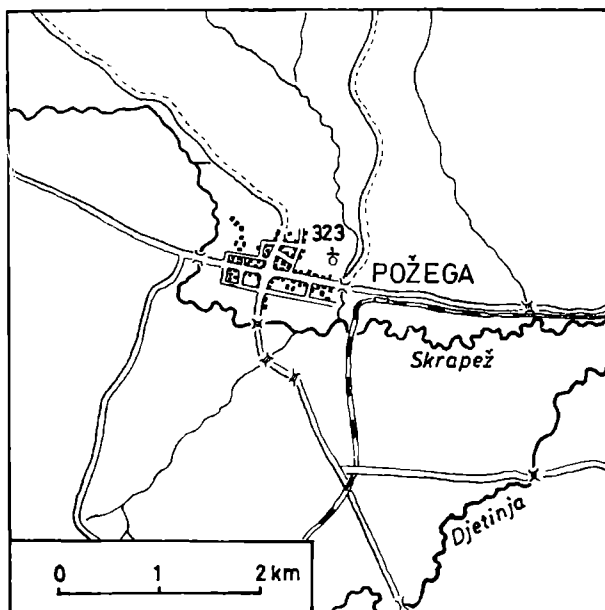
Иако је у околини Пожеге било насеље и у праисторијско доба, као прво значајније место помиње се римски  *Municipium Mal...* И у средњем веку је то важно трговинско место на друму који спаја Србију са дубровачким и босанским друмом. *Д. Лапчевић* помиње да је у средњем веку ово насеље средиште старешине. У турско доба помињу га у дефтерима као село и то 1476. са 91 а 1516. са 101 домом. По ослобођењу од Турака седиште пожешке нахије је било прво у Карановцу а потом у Чачку. Тако је ово среско место, седиште црногорског па пожешког среза, почело да се снажније развија као трговински центар тек у другој половини 19. века, а нарочито после изградње пруге, 1911. године (7, 617, 21, 116, 22, 137—139 и 140—141 и 16, 257—258 и 345—347).

У почетку првог устанка Пожега је спаљена, 1805. године. Ново насеље се почиње градити на левој страни Скрапежа, где је и данас, и то дуж пута Чачак-Ужице и друма Ариље-Добриња. Од 1832., по кнежевом наређењу, град добија план и добија правилан геометријски облик, где се и главне и споредне улице секу под правим углом (22, 147—148).

На српској генералштабној карти 1:75000, види се Пожега са црквом и железничком пругом,<sup>7</sup> и пут за Бакионицу и неколико кућа

<sup>7</sup> Пруга је подигнута 1912. године (4, 615).

улица. Пожега се у то време простирала углавном западно од Бакионичког потока. Источно од потока била је само железничка станица и неколико кућа дуж пута за Бакионицу.



Ск. 15. — Пожега почетком 20. века

На немачкој карти истог размера, из периода 1904—1915. види се да се Пожега простире само до пута за Бакионицу и потока.<sup>8</sup> То је грубисани део насеља. Дужина главне чаршије од Бакионичког потока и пута на па запад је 1200 метара, а дужина чаршије у правцу С—Ј је 800 метара, и то од моста на Скрапежу па уз стари пут према Косјерићу, који иде долином Скрапежа. Осим овог друмског пружања насеље се у источном делу шири између косјерићког и пута за Бакионицу, где се налази и црква а источно од Бакионичког потока је пруга, железничка станица и неколико кућа.

Карта 1:50000 репродукована 1938. године даје слично стање насеља. Наиме, поред ранијег крстастог дела насеља, где се налази главни, средишни трг, и проширења у североисточном делу између косјерићког и пута за Бакионицу, већ се јављају паралелне улице са београдским путем и то једна северно, а друга јужно од овог пута. Северно се

<sup>8</sup> На старијим картама поток се зове Бакионички поток, а на новијим Гунсвац.

јавља и трећа паралелна улица, чији се зачетак, као и зачетак оне друге у северном делу, види већ од 1904—1915. године. Насеље се затим шири и дуж београдског пута источно од железничке станице. Дужина насеља дуж београдског пута је 1430 м, дуж косјерићког 950. Улица јужно од београдског пута, и паралелна с њим, пружа се на исток до пруге за Ужице и дуга је 350 метара. Северна улица, паралелна са овим путем, пружа се до цркве и дуга је 875 метара, а друга севернија 650 метара; она такође избија на цркву. Тако се Пожега не развија само дуж путева, него и између њих, нарочито у североисточном делу, али и између осталих кракова главне градске раскрснице.

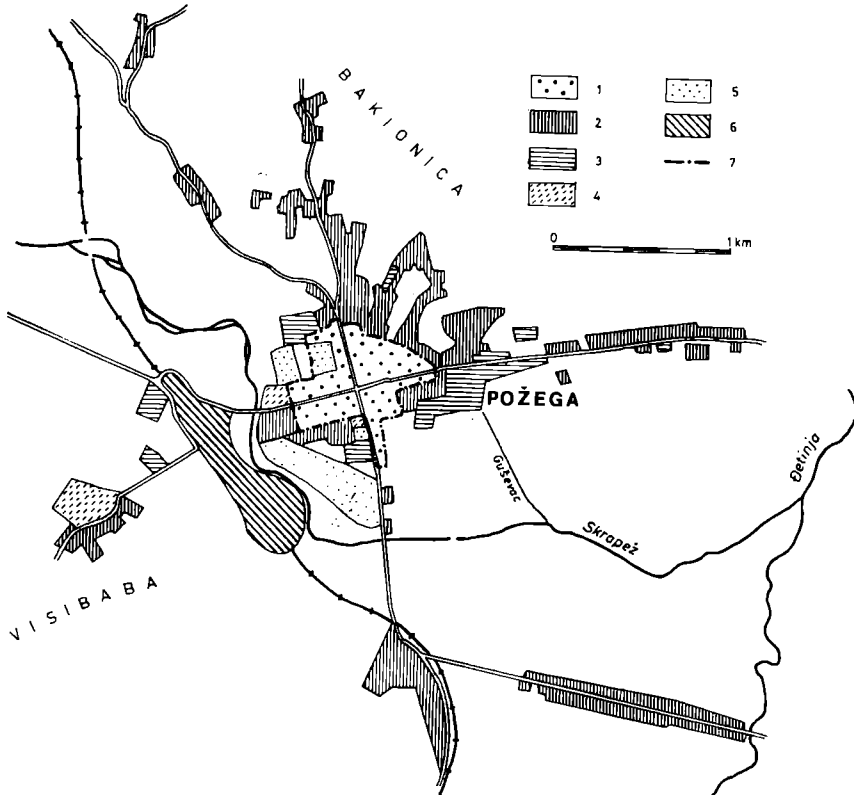
На карти 1:25000 са стањем из 1948. године већ се опажа много веће ширење насеља у северном делу, где се око пута за Косјерић развио већи број паралелних попречних улица. Овај део града је углавном стамбеног карактера, мада има и неких објеката јавне намене. Осим једне паралелне улице у јужном делу није дошло до јачег пораста насеља. Овде се насеље махом издужује дуж пута за Ужице и дуж пута за Београд на истоку, где се зачиње и индустријски реон овог насеља. На запад се насеље најмање шири због Скрапежа који на овој страни опкољава град.

На карти 1:25000 са садржајем допуњеним 1969. године види се да је током 20 и више година Пожега наставила да расте готово на исти начин. У северном делу насеља, са обе стране старог пута за Косјерић, никло је ново стамбено насеље Лисиште, везано за стари градски део, као и насеље Котарски грм, нешто западније уз овај пут и издвојено од града. Сем стамбених зграда, овде су и спортски објекти (басен). Новоизграђено стамбено насеље је и северно од пута за Београд према Бакнионици. Део насеља дуж пута према Београду и железничке пруге према Чачку нарочито се много издужио у овом периоду: ту је мање стамбених зграда, а развија се привредно-индустријски део Пожеге. У јужном делу града, око нове железничке станице и западно од ње према Скрапежу, јавља се привредни, претежно пољо-привредни део града са стовариштима и прерађивачким капацитетима ове врсте. Западно од насеља дуж нове железничке пруге Београд-Бар подигнуте су болница и школа. Најновије је формирање нових стамбених делова на југу, одвојено од градске целине. То је новоникло насеље Миловића ливаде код петље новог пута за Ужице и Ариље. Нешто је удаљеније од Пожеге насеље Ерски шор, дуж ариљског пута, које је своје име добило по великом броју досељеника из ерске области.

Најновије стање из 1972. г., представљено на карти 1:100000, показује да се Пожега још више шири. Осим раста уз путеве Београд-Ужице и пута за Косјерић, град се шири и између тих путева, како је то предвиђено Генералним урбанистичким планом. Ширење између путних праваца нарочито је изражено у североисточном делу (Лисиште) и југоисточном делу, а мање у југозападном и северозападном.

После другог светског рата насеље прелази и на део атара западно од Скрапежа, на путу за Висобабу, где се подижу школа, болница и др. а истовремено ничу и нова насеља (Миловића ливаде). Новодигнуто насеље дуж пута за Косјерић је Котарски грм и представ-

ља, са Миловића ливадама и Ерским шором, део града издвојен од старог градског језгра. Због изградње нове пруге Београд-Бар и пруге Пожега-Чачак насеље се много издужио према Београду, и готово је срасло са Бакионицом. Дужина насеља од крајње куће на београдском путу до моста на Скрапежу је 3500 m. Дужина насеља у правцу С—Ј, на путу за Косјерић, је 1950 метара.



Ск. 16. — Пожега 1969. године

1 — Насеље 1948. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда; 4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — железничка станица; 7 — граница насеља 1948. године

Територијални пораст насеља је највећи после другог светског рата. Раније се насеље ширило махом дуж путева, а сада се јављају и нова насеља у северном и североисточном делу, као продужења старог градског језгра, као и сасвим одвојена стамбена насеља у јужном делу града и на западу дуж косјерићког пута. Услед тога је дошло и до спајања са најближим сеоским насељима, најпре са Бакионицом а затим са Висибабом.

**Раст градова од 5 — 10 000 становника**

У овој групи се налазе само два градска насеља и то оба у јужном делу области. Сам начин њиховог територијалног раста није сасвим исти због различитог положаја који они заузимају.

**Ивањица.** — Ово је девето насеље по броју становника у овом делу Србије. Иако још није прошла број од десет хиљада становника, Ивањица је данас више него 7 пута (7,25) бројнија него почетком овог века. Њено бројно рашћење и територијално ширење нарочито је интензивно после другог светског рата, јер је од 1948—1981. ово насеље бројније више од 5 пута.

За Ивањицу се зна да је новије насеље. Пре њеног настанка, претпоставља се, да је средиште овог краја било у Бјединој Вароши (24, 135). Она је настала тек по ослобођењу од Турака, када је моравски капетан Сима Јаковић уместо у Приличком пољу, код Хадиног брода, образовао своје среско место на свом имању близу Ивањице. Он је известио кнеза да је „поставио чаршију и подигао своју канцеларију... на раскршћу путева код Чавића Хана”. Ембрион Ивањице је према томе, око Чавића хана и среске канцеларије, а Јаковић после дели плацеве околном становништву, трасира улице и одређује места за чаршију, пијацу и становање. Тек „од пре 50 година Ивањица се почела мало даље ширити од својих првих почетака код данашње цркве, школе, „старе полиције” (среске зграде) и сточне пијаце, покардрмисана је и боље уређена” (24, 135—136 и 25, 123).

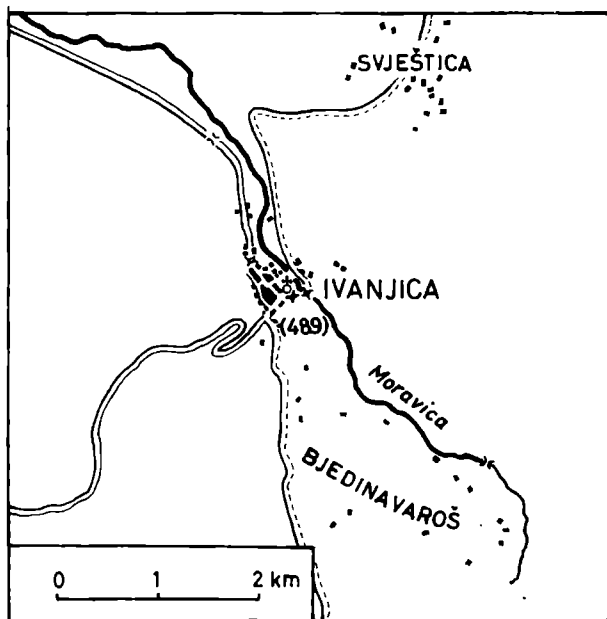
Ивањица лежи (467 m) у долини Моравице, испод Оштрог Врха (976 m) и коте у Шљивићима (806 m) западно од реке Моравице, и Тепрча (927 m) и коте изнад Свештице (658 m) источно од ове реке. Она је на путу за Сјеницу, који ка југу иде преко Јавора, а из ње полазе на север два пута: долином Моравице за Ариље, односно Пожегу, и долином Рашчићке реке за Драгачево, односно Гучу.

На српској карти 1:75000 види се да је Ивањица груписано насеље између Глијечког потока и Моравице, на левој обали ове реке, и на југ се пружа до потока који иде из Шљивића и тај поток не прелази. Главна улица насеља је дуж пута за Пожегу а један део лежи на нижим падинама. Дужина главне чаршије износи 700 метара, од једног до другог моста, а остале, паралелне, улице су краће.

На немачкој карти истог размера насеље је углавном исто, као и његова дужина од моста до моста, односно од Глијечког до Шљивићког потока, око 700 метара. Источно од Глијечког потока већ се опажају прве куће, што се видело и на претходној карти.

На карти 1:50000, премер из 1925. а допуњеној 1956. године види се ширење овог насеља ка северу уз пут према Ариљу, односно Пожеги, и то углавном лево од пута. На југу се насеље проширило јужно од потока који тече из Шљивића, и то углавном на стрмим странама реке Моравице западно од њеног тока. Ово продужење је до следећег, узводнијег потока који Моравици притиче с лева. Дужина друмског

дела насеља је 900 метара, а дужина између мостова и даље 700 метара. Јавља се и зачетак насеља уз Глијечки поток, као и преко Моравице, на њеној десној обали, дуж пута за Гучу.

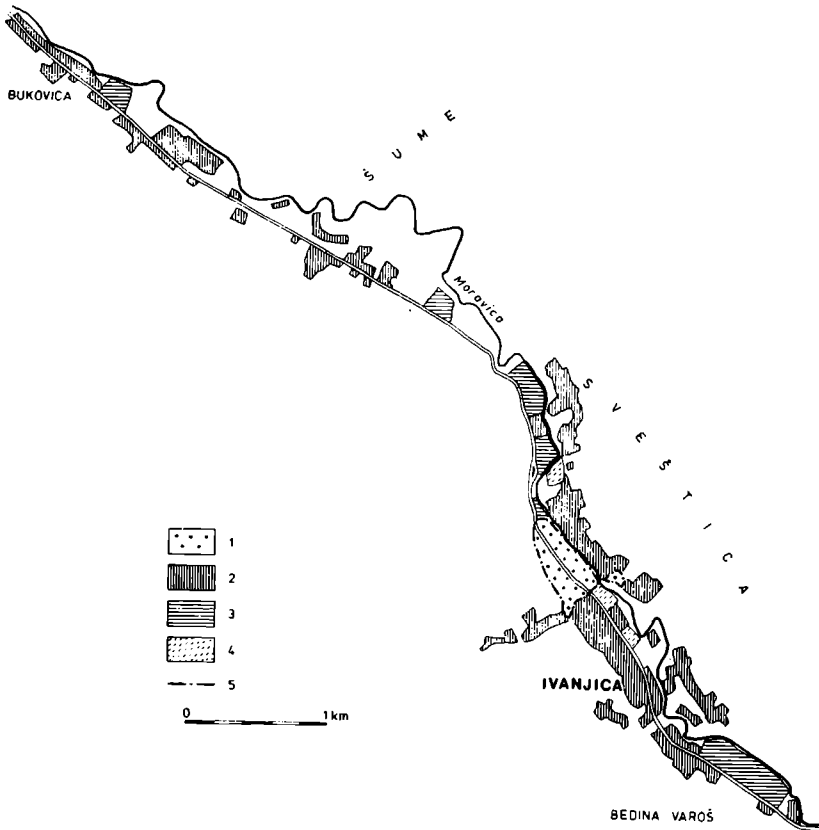


Ск. 17. — Ивањица почетком 20. века

На карти 1:25000 са стањем из 1948. године насеље је приказано доста детаљније. И овде је видљиво ширење насеља долином Моравице ка југу и ка северу. Дужина проширења на југу је 250 метара према Бединој Вароши, а на северу је то проширење до вашаришта и износи 1600 метара. Значи, промене су исте као и на претходној карти. Насеље се уздужно шири и то на северу северно од Глијечког потока, лево од пута за Пожегу, а на југу јужно од потока из Шљивића, према Бединој Вароши и Јаковића пољу. Осим овог уздужног ширења зачиње се градско језгро на десној обали Моравице, насупрот градске цркве, где се јавља мањи број кућа дуж пута који води за Драгачево.

На карти 1:25000 са подацима из 1969. године види се и даље ширење Ивањице. Оно је нарочито интензивно према југу тако да се ово насеље спојило са Бедином Вароши. Овде је поред стамбеног дела, који се пење и уз блаже падине долинских страна, изграђен и део намењен туризму — хотели и одмаралишта, као и погони дрвне индустрије. Иначе се насеље шири и према северу. У овом делу је мањи број стамбених зграда, јер је овај северни део данас углавном привредно и индустријско средиште града, пошто је већина индустријских предузећа

подигнута у атару села Шуме и Буковице. Упоредо са ширењем Ивањице на левој страни Моравице, насеље се данас шири и на десној страни ове реке. Овде је углавном стамбени део, али има и јавних зграда школа, дом здравља као и велико одмаралиште.



Ск. 18. — Ивањица 1969. године

1 — Насеље 1948. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда; 4 — делови јавне намене; 5 — граница насеља 1948. године

Најновије стање је дато на карти 1:100000 чија је садржина из 1972. године. Примећује се да се насеље и даље развија ка југу и према северу на шта га упућује и конфигурација земљишта, тј. узана долина Моравице веома стрмих долинских страна. Тако насеље на северу залази у атар Буковице, где је изграђена индустријска зона и радничка колонија. На југу продире у атар Бедине Вароши, где је, осим једног индустријског погона, махом стамбена изградња. Насеље се много више развија и на десној обали Моравице. На овој страни на северу оно залази у атар села Свештице, пошто нараста уз пут за

Драгачево, а на југу пењући се уз стране долине Моравице и овде допире до Бадине Вароши. Тако је данас дужина Ивањице од старог вашаришта до краја Бедине Вароши 5 километара, на левој обали Моравице, а на десној је дужина од Свештице до Бедине Вароши око 3,5 km. Са индустријском зоном у Шумама и Буковици дужина насеља би била још већа. Насеље на десној страни добија посебан функционални третман, јер су ту подигнуте школе, здравствени објекти и специјалистичка одмаралишта. Сличан је њему и део на левој обали где су поред хотела подигнута и синдикална одмаралишта (35, 157—169 и 36, 139—166).

Бајина Башта. — Ово је десето по величини насеље у западној Србији. Бројнија је 1981. године 9 (9,26) пута него почетком овог века. И код ње се примећује да је наглији бројни пораст насеља тек после 1948. године. Од 1948—1981. насеље је бројније пет пута те је то довело и до већег територијалног пораста.

Бајина Башта лежи на десној обали Дрине, на месту где се у Дрину улива река Пилица. Лежи испод огранака планине Таре а на путу од Титовог Ужица за Босну, који се ту укршта са путем од Лознице преко Љубовије до Бајине Баште и даље преко Раче за Тару.

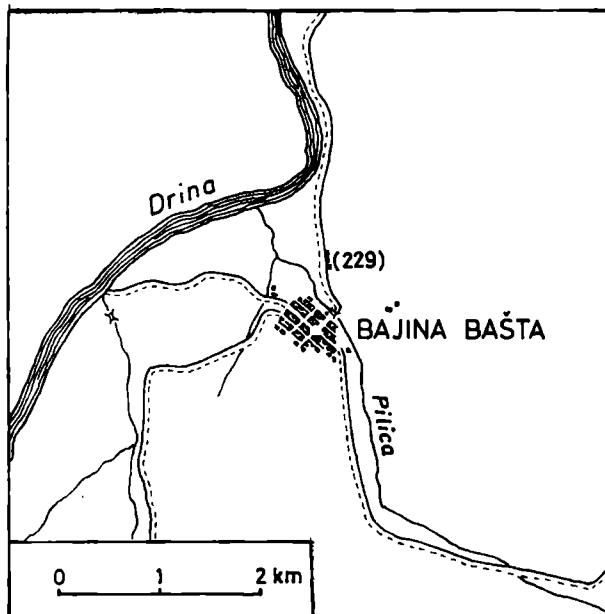
И Бајина Башта је новије насеље. Основана је по ослобођењу Србије у равни крај реке Пилице где је некад била башта неког Баје Османа, по коме и добија име (7, 619). Ту је некад било село Плијесково расељено за време Турака, а после 1834. Срби поново оснивају истоимено село на чијем атару настаје Бајина Башта (11, 408 и 26 и 1, 128). На предлог Министарства унутрашњих дела Државни савет 1858. године доноси одлуку да административни центар среза рачанског буде у Бајиној Башти, „место у Рогачици, јер је Рогачица на периферији среза и у „тесној долини“, док је Бајина Башта „на отвореном, здравом и удобном месту“ и има доста простора за насељавање (26,5). Бајина Башта 1870. постаје средиште рачанског среза, 1872. године бива проглашена за варошицу, јер сеча дрва на Тари и производња дувана у околини чине да то насеље напредује. Године 1882. добила је регулациони план те је насеље ортогоналног типа; зачетак насеља је између трга и Светосавске улице (1, 129 и 26, 7—8).

На српској карти 1:75000 види се насеље чија је главна улица пут од Ужица за Дрину и даље за Босну чија је дужина 750 метара. Ова улица је пресечена двама паралелним: јужнија, на којој је централни трг, дуга је 500 а следећа, севернија свега 325 метара. Насеље је на левој обали Пилице, западно од реке, коју не прелази. Види се такође нешто кућа груписаних уз Дрину, насупрот Скеланима у Босни, где је вероватно била оскла. На југоистоку изнад Бајине Баште се диже Мусино Брдо (523 m) а на југу-југозападу Главица (576) и Маћевина (419 m). Бајина Башта је у атару села Плескова чије су куће разбацане по странама и подгорини Таре.

На немачкој карти истог размера, нешто доцнијег датума, нема већих промена. Главна улица, пут Ужице-Дрина, дуга је 650 метара. Источно од главне улице према Пилици је још једна улица истог прав-



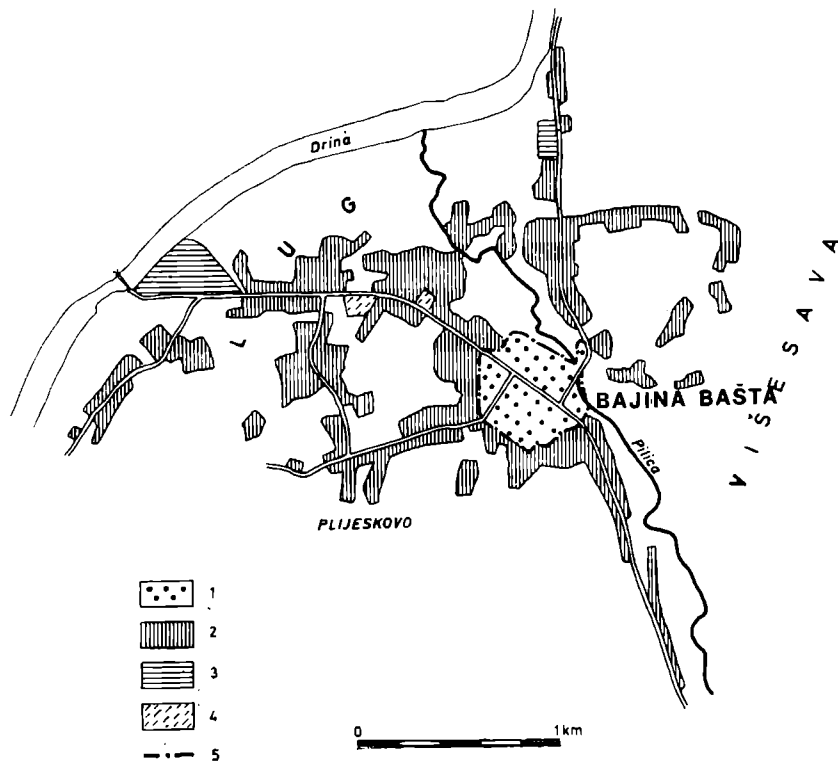
ца, дуга 600 метара; западно од главне улице још три улице, паралелне са главном, пењу се уз подгорину, али су знатно краће: прва 550, друга 400 и трећа, највиша, само 200 метара. Попречне овом правцу су две улице: јужнија са централним тргом, за коју се везује дрински пут са севера, дуга је 500, а севернија, са њом паралелна, око 480 метара. На мапи се види да се, поред дринског и ужичког пута, за насеље везује и пут за Тару долином реке Раче, који иде до истоименог манастира. На завршетку пута од Ужица, на обали Дрине види се мање насеље и царина. На југу-југозападу од Бајине Баште су две коте, северна 419 и јужнија 576 метара (Главица а на југоистоку Мусино Брдо 523 m). Надморска висина Бајне Башће, како је на овој карти насеље обележено, назначена је, нешто северније, на дринском путу котом 229. Куће села Плескова су разбацане на Маћевини (419 m) источно као и западно од пута за Рачу.



Ск. 19. — Бајина Башта почетком 20. века

На новијој карти 1:50000, по премери из 1925., а допуњеној 1953. године, поред раније формираног насеља релативно правилног облика и поменутих улица, види се друмско продужење насеља дуж пута којим се иде на север према Рогачици. Ово продужење до моста на реци Пилици износи 1275 m. Мање продужење је и на југоистоку, уз ужички пут, 250 метара као и уз пут према Скеланима, на западу, где је насеље, с прекидима, допрло све до Дрине у дужини 1850 m. На тај начин је Бајина Башта повезана са ранијим насељем око скеле и

царине. То је сад насеље Луг, а подигнут је и мост (Скела — Луг). Бајина Башта је, по овој карти, на висини од 257 метара. Виде се и млинови или пилане. Има их на улазу у град из правца Ужица, на путу за Рогачицу преко Пилице, као и три у Скели-Лугу, уз сам мост преко Дрине. Насеље Плесково је и даље задржало свој назив.



Ск. 20. — Бајина Башта 1970. године

1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда; 4 — делови јавне намене; 5 — граница насеља 1947. године

На карти 1:25000 из 1947. године насеље је правилног облика са повећаним бројем улица. Поред две постојеће улице попречне на правцу главне, јавиле су се још три истог правца: две од њих су западно, а само једна источно од централног трга, на улазу у град из Ужица. И даље се одржало пет улица паралелних са главном. Насеље се продужило уз пут за Рогачицу и уз пут за Ужице, и то у правцу Рогачице 600 а у правцу Ужица 300 метара. Око пута према мосту на Дрини још је увек доста неизграђеног простора. Кућа има једино непосредно код моста као и неких постројења (пилане или млинови). Две пилане, односно млинови, су и на улазу у град из правца Ужица, као и на Пилици на улазу из правца Рогачице. На овој се карти изгубио назив Плесково.

На карти 1:25000 допуњеној 1970. године види се да је нарастање насеља различито у односу на раст пре последњег рата. Раније је Бајина Башта расла изграђивањем улица паралелних главној градској улици или изградњом попречних улица на тај главни правац. Сада се, међутим, Бајина Башта почела издуживати дуж већине друмова који у њу улазе. Тако се на западу насеље Луг издужило до Дрине; осим стамбених делова ту се на самој обали Дрине налази Дрвени комбинат „Дрни врх”, али и други мањи погони. Из тог правца насеље се повило и према југу-југозападу уз пут према Перућцу, хидроцентрали, језеру и одмаралишту, у непосредној близини Бајине Баште. Продужење насеља се види и у свим осталим правцима: на запад уз пут за Тару где се спаја са селом Плесково; на северном правцу, ка Рогачици, насеље се издужило до Дрине и делом спојило са селом Вишесавом и ту се, сем стамбених, виде и разни јавни објекти; знатно је продужење и на југу, дуж пута за Ужице, које има чисто стамбени карактер.

Најновије стање 1973. године приказано је на карти 1:2000000. Ни овде више није назначено Плесково као засебно насеље, али се задржао назив Луг за насеље дуж пута према Дрини код Скелана. Продужења насеља су дуж пута за Тару ка манастиру Рачи, дуж пута за Рогачицу до Вишесаве и дуж пута за Ужице.

Ширење овог града је почело стварањем улица паралелних основном правцу као и попречних на тај правац а потом се наставило продуживањем дуж основних путних правца ужичког, рогачићког, пута према Дрини и, најзад према Тари.

#### Раст градова од 4 — 5 000 становника

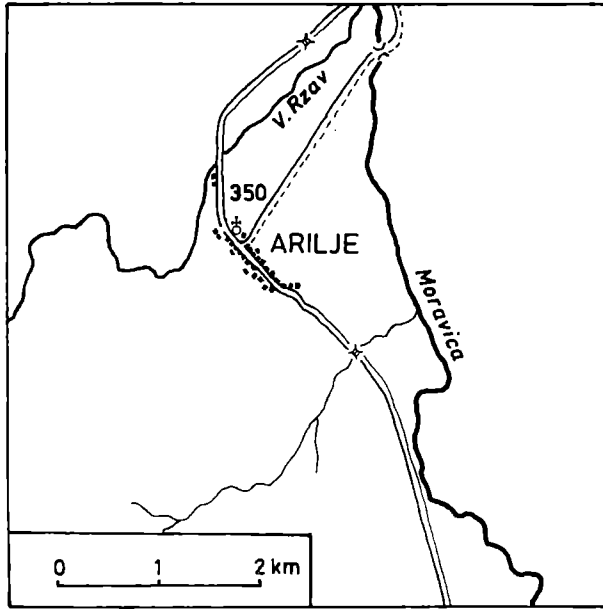
У овој групи су 3 града западне Србије. Највећи међу њима је Ариље.

Ариље. — Ово насеље је од 1948. до 1981. г. највише порасло и данас има шест пута више становника него 1948., а 12 (12,2) пута више него почетком овог века (Таб. 1.).

Пре Ариља насеља, помиње се манастир, односно стара црква Св. Ахилија, подигнута на десној обали Рзава у доба Немањића, по којој и насеље добија име. На темељима те старе цркве у Моравицама, како се сматра да се насеље тада звало, Драгутин и Милутин дижу нову цркву крајем XIII века, 1296. г. (1, 124, 7, 587—589). Претпоставља се, да се у турско доба ово насеље помиње као село Ржаново, јер се у тефтерима поред тог села помиње манастир Св. Архилија односно Архила, и то 1559. и 1572. године (27, 152 и 348). Иако је у средњем веку митрополија, а доцније седиште епископа, Ариље се јаче развија тек после ослобођења од Турака, када постаје седиште среза и бива проглашено за варошицу (11, 402). Пишучи о њему 1829. г. О. Пирх помиње само манастир и конак поред њега (28, 148). Зачетак насеља је између манастира на СЗ и раскршћа на ЈИ, а тек крајем 19. века настају зачеци попречних улица. У првој фази то је типично друмско насеље, а

мали број јавних зграда у њему је у чаршији. Како је почело да се развија у другој половини 19. века вероватно да је тада регулисано; 1870. године постало је средиште среза, 1880. је проглашено за варошицу (1, 124).

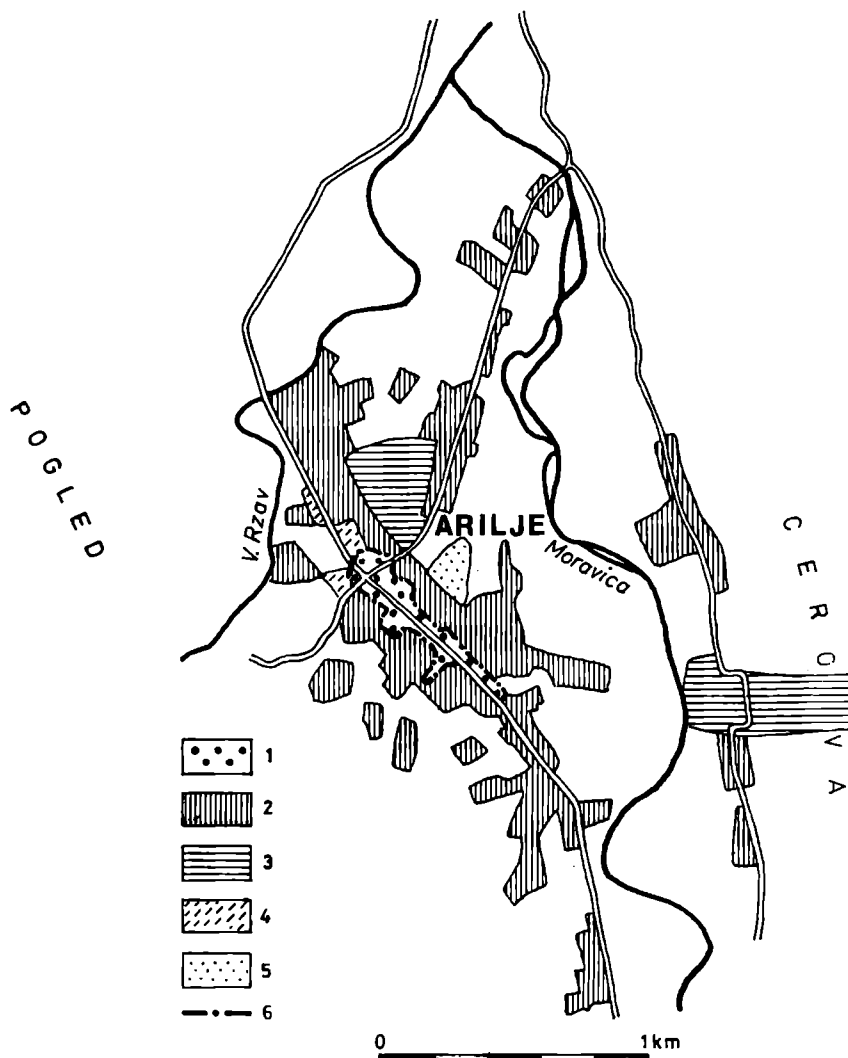
Ариље се налази изнад ушћа Великог Рзава у реку Моравицу. На српској генералштабној карти 1:75000 Ариље је приказано као једна улица дужине 1220 метара. У северном делу насеља била је црква, а само насеље, углавном на тераси, било је одвојено од села Вигошта и Погледа.



Ск. 21. — Ариље почетком 20. века

На немачкој карти истог размера из 1906—1915. године дужина насеља је већ 1900 метара. И сада је насеље друмског карактера у виду једне улице. Распростира се, као и пре, само на тераси. Код цркве је висина 350 метара.

На карти размера 1:50 000, по премеру из 1925, а са допунама из 1951. године, види се Ариље кога не чини више само једна улица дуж пута Пожега—Ивањица; оно се продужава ка североистоку, према Церови, и према северозападу, ка Рзаву, тако да насеље прелази и на другу страну Рзава. Дужина главне улице је 1950, а крака према Церови 700 метара. Насеље се са терасе почиње да спушта у алувијалну равну Рзава и Моравице на што указују коте: центар је на 349 метара, на северу, уз Рзав, висина је 338 а јужно од задњих варошких кућа 334 метра.



Ск. 22. — Ариље 1969. године

1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда; 4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — граница насеља 1947. године

На карти размера 1:25000 из 1947. године насеље се, углавном, шири дуж пута Ивањица—Пожега. Део испод терасе се пружа до Рзава. Ту су изграђени и индустријски објекти, али се насеље шири и према југу, ка Ивањици, где се већ опажају четири попречне улице, и то прва код цркве и три јужније, које немају веће димензије.

Стање 1969. г. приказано је такође у размери 1:25000. Раст насеља се наставља и даље уз пут Пожега—Ивањица. У северном делу насеље прелази и на другу страну Рзава: тако су се појединачне зграде и празни међупростори издужили све до утока Рзава у Мораву. На југу, према Ивањици, насеље се уз овај пут продужило све до Вигошта. Издужени крак и друмски карактер има и део насеља на североистоку, према Церови. Средишни део града се шири и у правцу З—И. У северном делу се виде већ две паралелне улице а у јужном делу има их чак три. Оне су у оба дела испресецане кратким попречним улицама. Од средишног трга у центру града насеље се проширило на запад све до Рзава. Док је део насеља на тераси задржао готово исти облик и димензије и само се изграђује у висину, делови града северно и јужно од терасе, у долинама Моравице и Рзава, су новоизградени делови у којима се, сем стамбеног, јављају и привредни и индустријски објекти. Тај индустријски део је у југоисточном делу насеља прешао на десну страну Моравице, у атар Церове.

На карти 1:100 000 са садржајем из 1955—1969. г., а допунама из 1972., види се најновије стање насеља. Оно се продужило на север према Рзаву али и преко Рзава у источном делу, према Погледу. Изградена је нова улица паралелна са путем Ивањица—Пожега од које се одваја један крак према североистоку, према Недељковићима. Насеље се проширило и на југ, ка Вигошту. У јужном делу се развила и трећа улица паралелна путу Пожега—Ивањица.

Као што се види, Ариље је дуго времена било изразито друмско насеље са врло кратким попречним улицама. Пре рата се почело ширити према северу, ка Рзаву, а после рата и према југу. Због развоја индустрије и саобраћаја и изградње обилазне саобраћајнице око града, град добија још једну паралелну улицу правца северозапад—југоисток. Ширење се наставља дуж свих путних праваца, посебно ка северу, према Пожеги, и југу ка Ивањици, али знатно и на исток и запад према Погледу и Церови. (35, 157 — 169 и 36, 139 — 166).

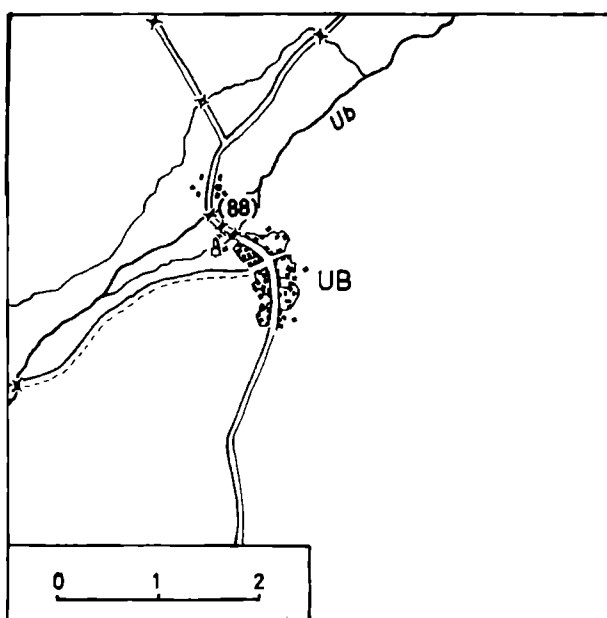
Уб. — Ово насеље је по величини на дванаестом месту у западној Србији. За њега је карактеристично да је најмање порастао у односу на почетак 20. века, мање од четири пута (3,68), а сразмерно је најмање порастао и у послератном периоду, од 1948—1981., свега нешто више од двапут (2,60). Но и поред тога у западној Србији је 12 градских насеља са мањим бројем становника него Уб.

Уб лежи на раскрсници путева Ваљево — Словац — Уб — Београд са путевима паралелним долини реке Уб од Совљака према Трњанима, и осталим сеоским путевима који се стичу у овај град.

И Уб је насеље новијег датума, иако је у његовој околини било насеља и у праисторијско и у римско доба. У средњем веку се помиње жупа Уб (11, 779—780). На месту где је данас Уб, на реци Убу, „туј је била само турска караула па су се мало по мало множили становници те је сад читава варошица“... Он је” столица срезу тамнавскоме”. Подигли су га Турци у 18. веку и поред Срба су у њему живели

и Турци ерлије, али није било турских војника. Почело се развијати по ослобођењу када је био, као и данас, „дролазна тачка” на путу, а не као „срески трговински центар” (18, 389, 7, 406—407).

На српској генералштабној карти размера 1:75000 насеље је дуж пута Обреновац—Уб—Словац пружено у дужини од 1400 метара. Две паралелне попречне улице на овај главни правац су знатно краће. Северна, на простору од моста до места где се рачвају путеви источно од Уба, је дуга 500 метара а исто толико и јужна. На карти се види и нешто гушћи ред кућа према селу Шарбани, али је то део насеља одвојен од Уба. Уб је углавном јужно од реке Уб, мада је видљиво и мање градско језгро и северно од моста на овој реци, на путу за Богдановицу, али одвојено од ње.



Ск. 23. — Уб почетком 20. века

На немачкој карти размера 1:750000 из времена 1894—1914. види се да је насеље нешто дуже. Северно од реке Уба се поред одвојеног дела насеља који је и раније постајао, види да је подигнут и млин. Дужина насеља од моста на Убу па на југ је 1500 метара. Две раније поменуте попречне улице су дугачке: северна 500 а јужна 400 метара. На јужном, двојном краку Уба види се и нека воденица или млин.

Стање из 1959. г. дато је на карти премера 1925., а допуњеној 1959. године у размери 1:50 000. И овде је насеље и даље груписано

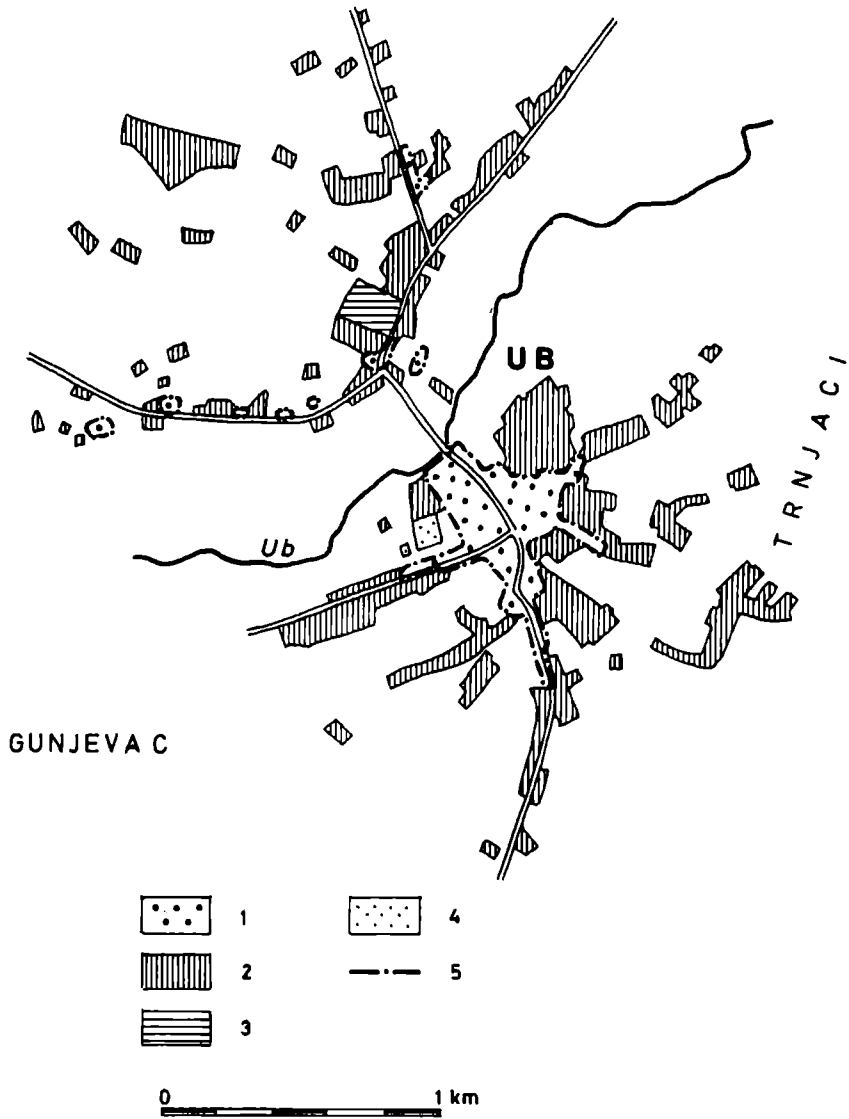
дуж пута Обреновац — Уб — Словац. На истоку се опажа ушорени део северно од реке Уб према Богдановици у дужини од 530 метара, а на западу су циганске куће. Од тог ушореног дела Уб се пружао на југ око 1250 метара. Попречни правац насеља, паралелан са током реке Уб, је знатно шири и достиже 1400 метара.

На карти 1:25000 из 1947. г. види се да је дужина насеља од моста на Убу до јужног обода насеља, уз главни пут, 900 метара. Дужина западног попречног правца према Тврдојевцу је 550 метара. Попречни, јужни крак на истоку је 400, а северни је 470 m. Западно од главне улице на одстојању од 130 m формирала се нова улица правца ЈЗ—СИ, дужине 350 метара. Она излази на реку Уб.

Новије стање из 1968. године приказано је на карти 1:25000. На њој се види да се Уб издужује паралелно са долином реке Уб, дуж главне попречне улице. Овде је насеље издужено дуж ниске терасе Уба према југозападу до моста преко Уба, северно од села Гуњевици. Исто тако шири се према истоку, низводно истом терасом, до места где се пут спушта на саму обалу реке, односно до места Провалије. Паралелно овом правцу, на левој обали Уба, насеље се шири од старог језгра насеља око млина према североистоку где је допрло скоро до Богдановице, а на западу је обухватило старе циганске куће. Главно градско језгро, јужно од реке, нарочито се много проширило у североисточном делу, дуж главног правца на простору између реке и села Трњаци, где градска територија нема друмски карактер. Јужно од главног попречног правца (ЈЗ—ИСИ), односно правца Гуњевац — Провалије, насеље се развија дуж путева према Радљеву, Јабучју и према Слоvcу и Ваљеvu, односно према Докмиру. Нешто више се шири само између путева за Ваљево и Јабучје где су се развиле више попречних и једна упоредна улица. Осим индустријског дела северно од реке Уб градска територија се диференцира и у централном делу изградњом виших зграда управног и јавног карактера од приватних зграда са баштама у осталом делу. Надморска висина Уба је 104,5 метара јужно од реке и према југу се повећава на 170 метара, код највиших кућа на ободу насеља. Северно од реке је знатно нижи део насеља на 93, 94,3 односно 95 метара.

На последњој најновијој карти размера 1:200 000 из 1973. г. се види да се Уб и даље развија дуж путева. Пораст је очевидан дуж пута Обреновац — Ваљево, где је изразито проширење према Богдановици и према Мургашу, али исто тако и дуж путева према Стубленици, Тврдојевцу и Шарбану. За Уб се стога може рећи да је његово територијално ширење углавном задржало друмски карактер, односно да се шири дуж главних и споредних саобраћајница и добија све више крстаст облик. Новији је правац ширења северно од реке, од циганских кућа до Богдановице, паралелан главном попречном правцу јужно од реке. Ипак се старо градско језгро не развија само дуж друмова. У његовом североисточном и југоисточном делу стварају се нове улице, упоредног и попречног правца, испуњавајући међупросторе између путева, што није изразити друмски начин ширења града.





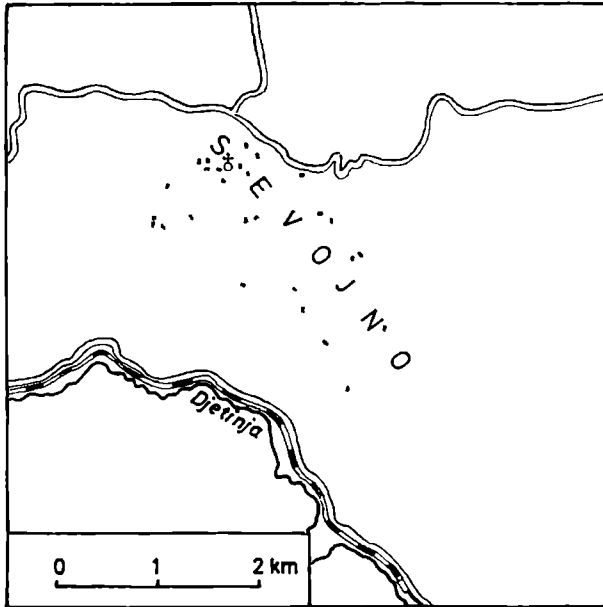
Ск. 24. — Уб 1968. године

1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда; 4 — неизграђени делови; 5 — граница насеља 1947. године

Севојно. — Последње градско насеље западне Србије са више од 4000 становника је Севојно, тринаесто по величини. Оно је настало веома наглим развојем из сеоског насеља. Данас је Севојно више од осам пута бројније него 1900. а два и по пута бројније него 1948. године.

Севојно је село у долини Бетиње источно од Титовог Ужица. Лежи северно од пута и пруге Ужице—Чачак<sup>9</sup>. Његов нагли развој и урбанизовање почиње тек после другог светског рата када се у њему подиже ваљаоница бакра.

Севојно се први пут помиње 1476. године као насеље са 44 дома (16, 51).



Ск. 25. — Севојно почетком 20. века

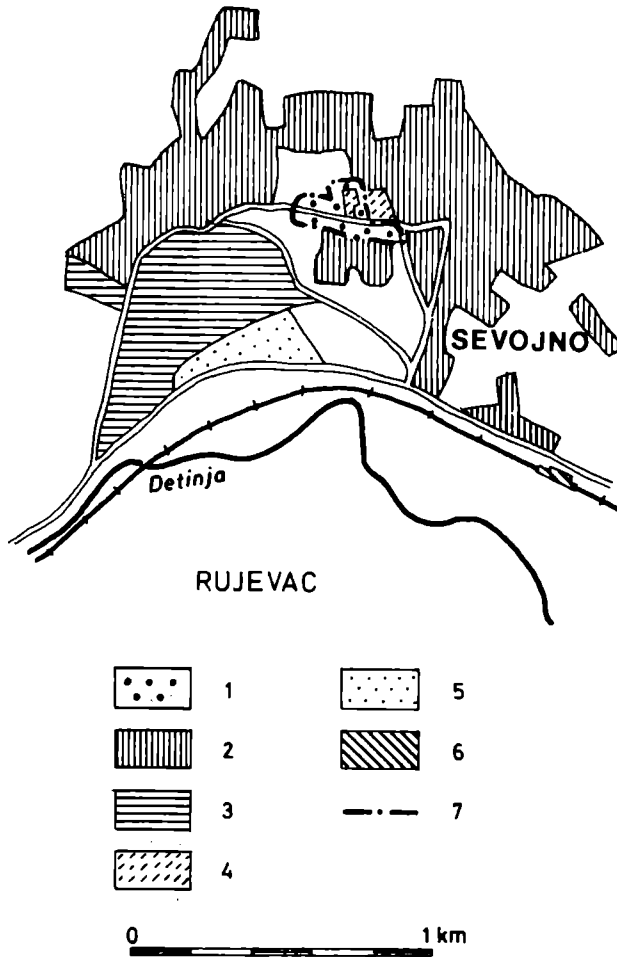
На немачкој карти размера 1:75000 село је разбацано и пружа се од северозапада према југоистоку, северно од пута и пруге према Ужицу. У то време још није развијен зачетак данашњег градског језгра, односно део сеоског насеља уз пругу и поред железничке станице.

Исто је и на српској генералштабној карти.

На карти 1:50000, премера 1925. а допуњеној 1955. године види се да је ово насеље на висини од 390 метара. Већ је изграђена фабри-

<sup>9</sup> Пруга је подигнута 1912. године (4, 615).

ка уз пругу као и колосек који се од главне пруге одваја према фабрици. Сеоско насеље почиње да се групише ближе фабрици и железничкој станици која је нешто источније од фабрике. Око цркве, источно од пруге, већ се види формирање варошице.



Ск. 26. — Севојно 1970. године

1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда; 4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — железничка станица; 7 — граница насеља 1947. године

Нешто ранија карта из 1947. године, размера 1:25000, показује да се већ тада варошица почиње да формира око цркве, али није била

изграђена фабрика нити је назначена железничка станица. Остали део села је разбацаног типа и то североисточно од дела груписаног око цркве.

Стање 1970. године приказано је такође на карти 1:25000. И на њој је већ изразито стварање градског насеља око цркве. Насеље има две основне улице које се крстасто секу и још неколико попречних. Севојно се, као што се са карата види, развија у свом јужном делу источно и западно од главне улице упоредничког правца која се спушта све до железничке станице. У делу источно од ове улице насеље се знатно проширило а западно од ове улице такође се шири на простору између фабрике и улице. Најновије проширење је северозападно од фабрике. Независно од груписаног насеља око цркве, створено је насеље које чини радничка колонија и приватне стамбене зграде. Истовремено са ширењем овог градског насеља егзистирају и стари засеоци села Севојна међу којима је данас највећи Рујевац, јужно од Бетиње и који је од града одвојен само реком и пругом и зато погодан за насељавање.

На карти 1:200000 где је приказано стање 1973. године види се фабрика и насеље северно од пута и пруге Београд—Бар, као и реке Бетиње и железничке станице. Од главног пута Ужице—Пожега одвајају се два пута и то први ка фабрици а други ка центру вароши груписаном око цркве. Североисточно од овог насеља је село Севојно разбацано по падинама. Нема неког повећања у односу на 1970., али цело варошко насеље са фабриком представља унутрашњу промену територије села Севојна.

Севојно има посебан начин развоја градске територије. Од разбацаног сеоског насеља, што су и већина села у овом крају, почео је да се развија централни део око цркве везан за изградњу и пролазак пруге кроз овај крај. Потом, после изградње фабрике и добијања железничке станице на новоизграђеној прузи Београд — Бар, овај део око цркве се све више шири, а на североисточном делу насеља се ствара нови стамбени део града, уско везан за насељавање радника из ближих и даљих крајева.

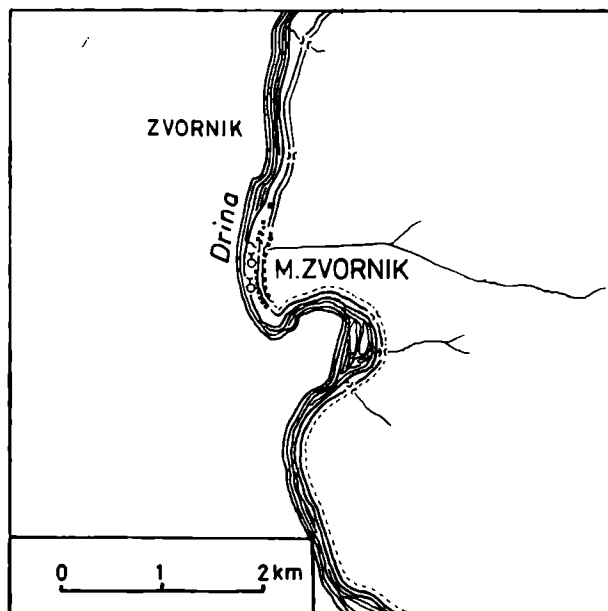
### **Градови испод четири хиљаде становника**

Сва остала насеља са статусом града имају испод 4000 становника и сходно том представљају мање или више урбанизоване варошице. Прво и највеће међу њима је Мали Зворник, део суседног Зворника, па Крупањ, старо среско средиште Рађевине, затим Мачванска Митровица данас део Сремске Митровице. Следи потом Лучане које је као и Севојно постало од села, па Лајковац, некад веома значајна железничка раскрсница Србије и Југославије, Косјерић седиште бившег црногорског среза и Гуча, накадашње административно средиште Драгачева.

Мали Зворник је део Зворника на левој обали Дрине, али је увек па и сада административно одвојен од њега и чини засебну градску целину. Од Зворника га је раније делила државна граница између Србије и Турске, касније Србије и Аустрије. Данас их дели ре-

публичка граница СР Србије и СР Босне и Херцеговине. И поред тога Мали Зворник је јако напредовао и данас је 7 пута већи него почетком овог века, а 4 пута већи него 1948. године, иако је имао и мањи пад становништва забележен у попису 1961. године.

Мали Зворник лежи у окуци Дрине на њеној десној обали; насупрот граду Зворнику који је на левој обали. Лежи на узаној дринској тераси испод Рујеве главе (521 m),<sup>10</sup> на чије се падине почиње да пење један његов део. Како је у подгорини Рујеве главе релативно узан појас дринске долине, насеље има углавном издужен друмски изглед и пружа се дуж, око и између пута и пруге дринског правца који се протежу целом његовом дужином.

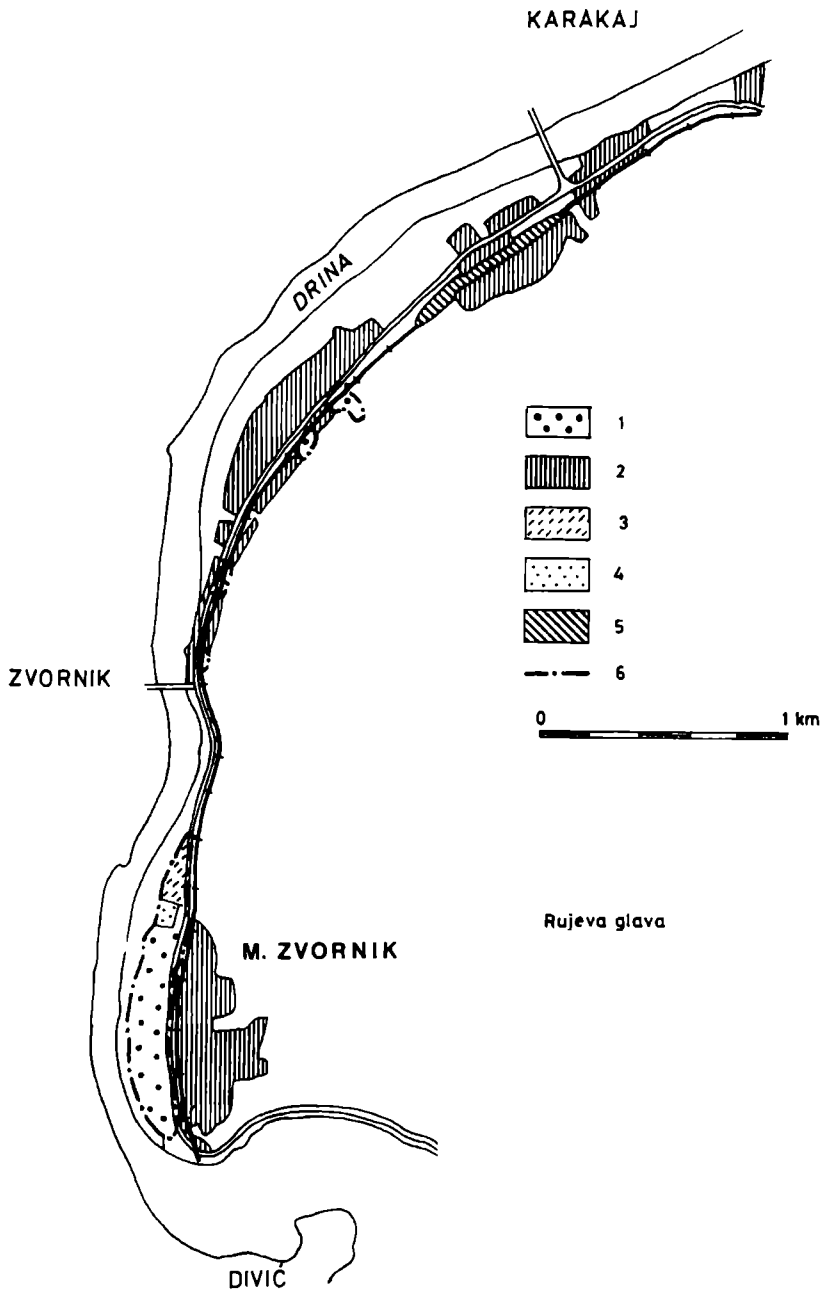


Ск. 27. — Мали Зворник почетком 20. века

Мали Зворник је био мало сеоско насеље све до скоро, јер почиње да се развија заједно са изградњом хидроцентрале, која је завршена 1955. године (11, 615—616).

На генералштабној карти Србије размера 1:75000 види се да насеље Мали Зворник лежи углавном у окуци Дрине и пружа се од окуке до почетка Зворника на другој дринској обали. Насеље је груписано дуж

<sup>10</sup> На старијим картама обележена је као Руњава глава.



Ск. 28. — Мали Зворник 1975. године

1 — Насеље 1948. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — делови јавне намене; 4 — неизграђени делови; 5 — железничка станица; 6 — граница насеља 1948. године

улице паралелне са обалом и нешто мање по странама источно од реке. Та улица је у ствари пут Лозница — Љубовија. Дужина насеља је 700 m а Дрина је тада граница између Аустрије и Србије.

Немачка карта истог размера показује насеље у периоду од 1894. до 1910—1913. И овде је насеље приказано у виду једне улице у окуци Дрине северно од села Дивића. Нема зграда на источним долинским странама а на Дрини је још увек граница. Нешто кућа има на странама Батина. Дужина насеља у окуци је 850 m.

На карти из 1930. допуњеној 1961. године у размери 1:50 000, учртана је пруга и мост кога раније нема.<sup>11</sup> Пруга допире до краја Малог Зворника. Насеље се и сада пружа у виду једне улице око пута, док је пруга испод брда. Дужина насеља је 1250, а до моста 1800 m. Од насеља до моста је 550 m. Ту су само пут и пруга, јер за зграде нема ни простора. Северно од моста до железничке станице Зворник, која је такође на српској страни, има 900 m слободног простора. И ту су само пут и пруга, као и јужно од моста. Следе затим куће на дужини око 300 m. Северно од станице Зворник на Батину има кућа на дужини око 700 m, а западно од пута и неки индустријски погон.

На карти 1:25000 из 1948. године види се једна улица паралелна са обалом Дрине у подножју брега. Осим ње има и осам паралелних краћих сокака који воде на обалу Дрине, а само три међу њима се пењу и на долинске стране. До моста на Дрини има доста празног простора. Дужина насеља је 1200 метара, до моста још 600 и ту је само пут (Овде се види пут, а нема пруге). Северно од моста ребају се наизменично куће и празан простор у укуцној дужини од 680 метара. Ту се куће налазе, углавном, источно од пута, сем непосредно код моста где има нешто кућа и западно од пута, између пута и Дрине.

На карти 1:25000 допуњеној 1975. године види се изузетно продужење овог насеља. Поред старог насеља у окуци Дрине, испод Рујеве главе које се налази југоисточно од босанског Зворника, ново насеље се знатно продужило према северу и североистоку. Примарно насеље се није ширило на југ него само према падинама Рујеве главе, због изградње вештачког језера које је потопило потенцијалне просторе за градњу. Због тога су нови делови насеља на узаном простору северно од моста за Зворник. Насеље се ту развило у узаном појасу око пруге и пута. Нешто северније, где пут и пруга повијају ка североистоку, изграђен је, западно од пруге и пута, на дринској тераси, знатно шири градски део. Источније од њега, а више ка северу, је трећи део Малог Зворника који лежи на дринској тераси, око железничке станице Мали Зворник и новог моста према Каракају, новом индустријском делу босанског Зворника. Овде се Зворник проширио нешто и на исток долинама река Вољевице и Моштанице, десних дринских притока. Северно од моста за Каракај насеље се опет сужава и добија друмски

---

<sup>11</sup> Пруга Шабац — Зворник подигнута је 1949. године (4, 616).

карактер, дуж обе стране дринског пута а на простору између пута и пруге, испод Клека, и допире на североисток готово до села Зелићи, смештеног у ерозионом проширењу на ушћу Радаља у Дрину.

На карти 1:200000 из 1972. године види се да је насеље Мали Зворник нарасло дуж пута Бајина Башта — Шабац. Нарочито се развио део између старог моста на Дрини, који га спаја са Зворником, и новог, севернијег моста ка Каракају. Насеље се нешто мало развило и јужније од дринске олуке, јужније од најстаријег дела насеља, али је ново језеро доста ограничило то ширење.

Узана дринска долина, пут и пруга у њој, вештачко језеро и хидроцентрали оставили су трага на Малом Зворнику. На знатном простору у овом насељу које расте, углавном, дуж главне саобраћајнице смењује се празан са изграђеним простором. Из истог разлога насеље је састављено из више ужих делова друмског карактера и проширења где то долина дозвољава.

**Крупань.** — Ово је старо среско средиште, али још увек мали град, готово варошица. Порастао је у односу на почетак 20. века нешто преко четири пута (4,64), а исто толико и у послератном периоду од 1948. до 1981. године. Ово је последица тога што је насеље изгубило много становништва у првом светском рату тако да се наглије развија тек после другог светског рата.

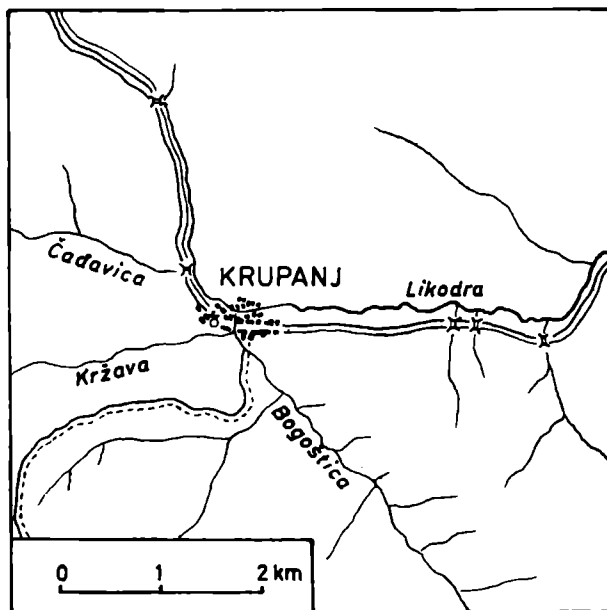
„Крупань, варошица у равници под планином Борањом, у тзв. Крупанском или Низ-пољу, ограниченом планинском речницом Брштицом и токовима других околних планинских речица (Чацавице, Сипуље, Богоштице, притока реке Кржаве, и Ликодре)” (29, 15 и 30, 705—706). Први помен је из 1442. као Сгирап центар рударства. Његов развој као центра рударства прекинут је у доба Турака. Помиње га Хаци-Калфа (11, 564—565). У доба аустријске окупације помиње се Крупански дистрикт са 10 насељених места, али се међу њима не помиње варошица (31, 24). Године 1901. у Крупљу је 1103 становника, 253 пореске главе и 204 домаћинства (29, 17 и 124). Насеље трпи знатне штете у ратовима почетком 20. века, као и 1941. године, када је спаљено (11, 564—565).

Крупань лежи на месту где се Чабавица (Чацерица) примајући Брштицу са севера спаја са Кржавом којој притиче Богоштица и заједно чине реку Ликодру. Долином реке Ликодре води и главни пут за Завлаку, односно пут Валево — Лозница. На немачкој карти 1:75000 из времена 1904—1914. дужина насеља је око 950 метара. Од цркве према западу насеље повија у правцу северозапада а дотле има правац запад-исток. Лежи највећим делом у долини Ликодре и њених притока Кржаве и Чабавице, а само мањи део је на странама на левој обали ове реке, северни део насеља.

Стање 1947. године приказано је на карти 1:25000. Тада је оса насеља у правцу запад-исток дуга око 920 метара. Од ове главне осе одваја се према југу крак дужине 300 метара у правцу Јагодње, а на северу је крак који прелази Ликодру и повија као и она на североисток и то у дужини од 320 метара. Дужина његова на левој обали Ликодре



је 240 метара. Оба ова крака су источно од цркве. Западно од цркве има други попречни крак. Јужни његов део који прелази Кржаву дуг је 125, а северни који повија на северозапад 150 метара.



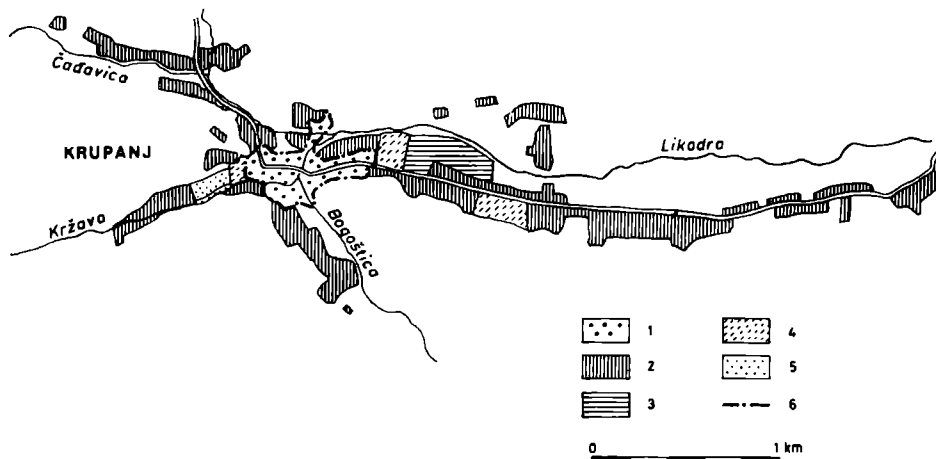
Ск. 29. — Крупањ почетком 20. века

Карта насеља 1:50000, премер 1925. г. а допуњена 1956., већ показује промене. Дужа оса насеља правца З—И у долини Ликодре до моста дуга је око 300 m, а 350 метара од моста на запад, односно у долини Кржаве где се налази и црква. Насеље је на 280 метара надморске висине: развође између Кржаве и Богоштице је 442, а северније, развође између Кржаве и Чаџавице је 436 метара. Део насеља северно од Кржаве има долиноки карактер и завршава се неким постројењем, вероватно млином. Део насеља између Богоштице и Кржаве, испод коте 442 има, осим долиноског дела, и део по падинама овог узвишења. Врло мали део насеља продире и у долину Богоштице, а на њеном саставу са долином Голубовца види се млин или воденица. На главном путу у долини Ликодре, један километар испред града, била је 1956. г. топоница антимона. Пут Завлака—Крупањ—Коренита је кружан пут који се одваја од пута Ваљево—Лозница код Завлаке и опет на њега избија западније, ближе Лозници код Корените. Од Крупања се одваја долином Голубовца пут за Јагодњу.

Стање 1972. године дато је на карти размера 1:200000. Крупањ се највише развио дуж пута према Завлаки, где се налази ново изграђено

насеље. Мањи део насеља је нарастао дуж пута који од центра града води ка Јагодњи и Мачковом камену. Центар насеља је на раскршћу та два пута.

Карта 1:25000 показује стање из 1975. године. Раст овог насеља је очигледан и то, углавном, у правцима којих се и раније држао. Тако је у долини Ликодре, на истоку, ово насеље знатно порасло. На истоку се, осим стамбеног, развио и привредни део насеља, фабрика текстила и топионица, тако да се насеље продужило до Петровића на истоку. У овом делу насеља се формирао и један нови попречан правац који је прешао и на другу страну Ликодре и тамо се продужио у облику друмског насеља у подножју коте 344 северно од Ликодре.



Ск. 30. — Крупањ 1975. године

- 1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда;  
4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — граница насеља 1947. године

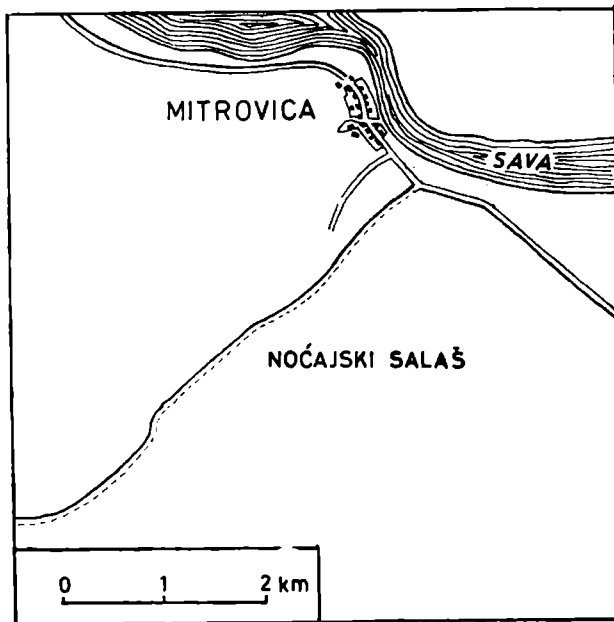
У западном делу насеља се ширило дуж свих путних праваца који иду из овог насеља углавном долинама потока који притичу Ликодри. У северозападном делу насеља се знатно проширило у долини Чађавице, на обе њене стране, као што се види и зачетак продужења на месту где се у Чађавицу улива Брштица са севера.

Знатно продужење насеља је и на југоистоку долином Кржаве, којом иде пут за Јагодњу. Најзад, долином Богоштице, на југу, је трећи правац ширења овог насеља. Осим ширења дуж главних праваца, приметно је измењено и старо градско језгро изградњом вишеспратних зграда у центру са наменама друштвеног карактера или стамбеним.

Мачванска Митровица. — Настала је на месту где је због суженг тока Саве био погодан прелаз са мачванске на сремску обалу Са-

ве. Доцније је ту подигнут и мост на Сави. Данас је ово насеље у саставу Сремске Митровице и административно припада АП Војводини.

Мачванска Митровица је друга варошица у Шабачком округу. Налази се између рушевина неких старих градића на савској обали, где се Засавица улива у Саву. По ослобођењу скелом се прелази у Сремску Митровицу, има школу али не и цркву (7, 506—507). Мисли се да је у античко доба чинила целину са Сремском Митровицом у великом граду, а у турско доба је веће пристаниште на савској обали (10, 69 и 442). Још у 19 веку у њој је бродоградилшница радионица, која 1919. постаје обична ремонтна, а 1945. године значајно бродоградилште (32, 74—75).



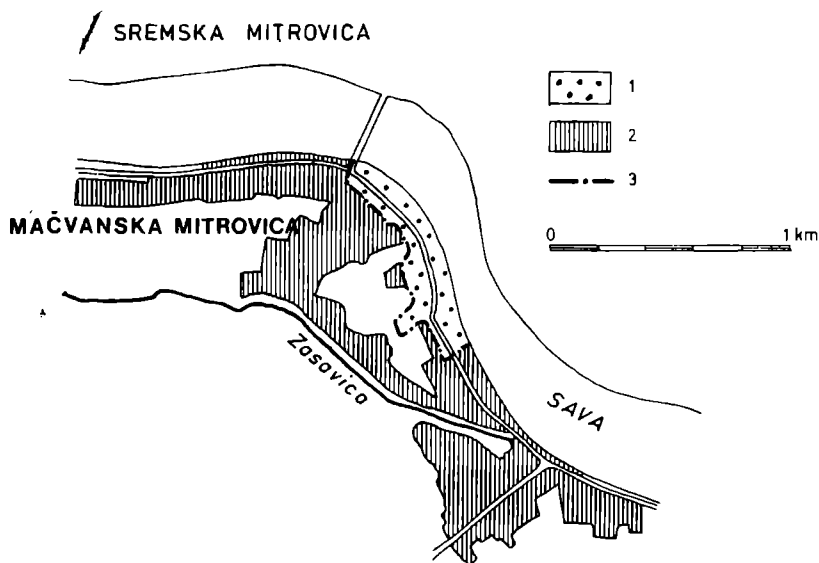
Ск. 31. — Мачванска Митровица почетком 20. века

Српска генералштабна карта 1:75000 приказује мало насеље, груписано у окуци Саве, на њеној десној обали, западно од Сремске Митровице, али одвојено од Ноћајског Салаша. Насеље чини једна улица паралелна са током Саве. Дужина те главне и једине улице је 750 метара. Између тог насеља и Сремске Митровице нема моста, јер је ту и државна граница.

Немачка карта истог размера из 1910—1916. године приказује исто насеље у окуци Саве мада нешто дуже, укупно 800 метара. И овде је Митровица издвојена од Ноћајског Салаша. Продужење је било у узводном правцу а не према Ноћајском салашу. Насеље још чини једна улица, нема мостова а река је државна граница.

Карта 1:25000 из 1947. године показује готово истоветно стање. Насеље је само једна улица чија је дужина, заједно са већим привредним простором у северном делу, 1250 метара. Извесно продужење насеља ван ове једине улице је у јужном делу насеља. Постоји и скела, али нема моста. Значи, измене су привредни део, продужење и скела.

Карта 1:50000 премера 1925. а допуњена 1954—1956. године приказује и даље насеље у виду једне улице паралелне са Савом, и то од моста на Сави, па до места где се прелази скелом. Наравно, државне границе између ова два насеља нема већ одавно, али је покрајинска граница ту. Дужина насеља је око 900 метара, а насеље је нешто порасло у правцу Ноћајског Салаша.



#### SALAŠ NOĆAJSKI

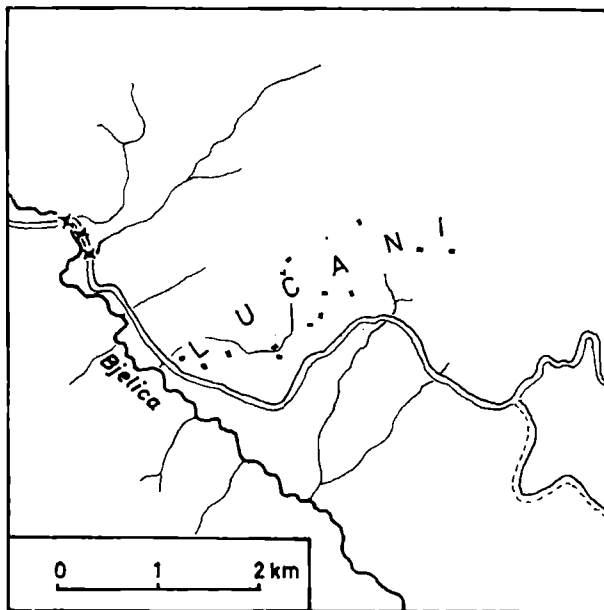
Ск. 32. — Мачванска Митровица 1968. године

1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — граница насеља 1947. године

На карти 1:25000 допуњеној 1968. године види се да Мачванску Митровицу не чини више само једна улица паралелна правцу Саве. Западно од моста формирана је још једна дужа улица паралелна са Савом али удаљена од ње. На крајњем западу насеља уочава се и трећа улица истог правца, али дуж примарне улице, непосредно уз Саву, нема кућа. Источно од моста, у центру насеља, има чак шест улица, кратких и паралелних току Саве у том делу, и оне испуњавају цео простор између Саве и Засавице. Источно од овог централног дела, где је насеље најшире, поред старе улице уз Саву, види се и нова која лежи уз сам ток

Засавице. Она се пружа од централног дела насеља до раскрснице са путем за Ноћајски Салаш на истоку. Простор између њих је на овој карти неизграђен. Укупна дужина насеља је у то време око 2,5 километра. Насеље је и тада углавном друмско, а највећу ширину има у централном делу, источно од моста, где заузима цео простор између Саве и Засавице ширине око 590 метара ваздушне линије. На истоку се насеље спојило са Ноћајским Салашом, на раскрсници, те је тешко рећи где престаје Митровица а почиње Салаш.

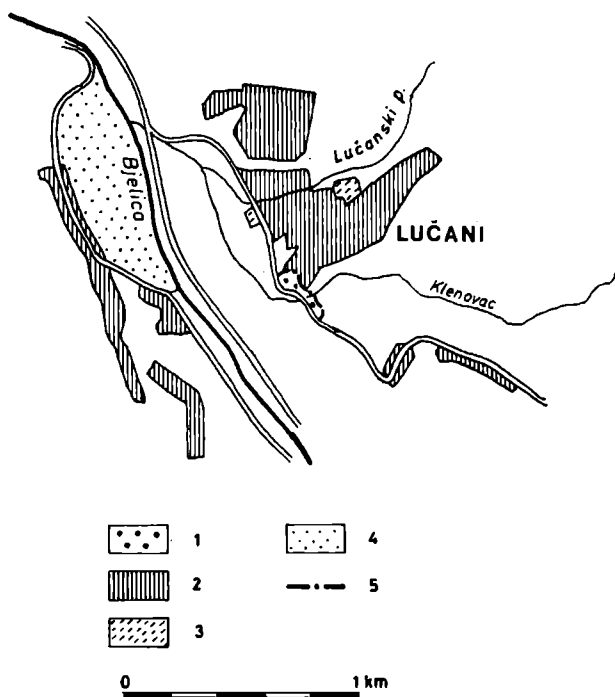
Најновије стање се види на карти 1:20000 из 1973. године. Сада је Митровица у саставу Сремске Митровице и припада Аутономној покрајини Војводини, са још неколико мачванских села. Насеље се продужило на југ до реке Засавице и само је мало празног простора између Мачванске Митровице и Ноћајског Салаша. На северном делу савске олуке подигнут је мост, те се насеље развило и западно од моста. На простору око моста настало је проширење насеља у средишту све до реке Засавице. Дужина насеља је 2200 метара. Продужење је изразитије у северном делу него у јужном због Засавице око које су насипи.



Ск. 33. — Лучани почетком 20. века

Лучане. — По величини следи Лучане. Оно је до другог светског рата било село разбијеног типа. Стога је његов пораст у односу на почетак 20. века преко пет пута (5,72), и то, углавном, после другог светског рата. О томе говори и чињеница да је од 1948—1981. порасло више од четири пута (4,47).

Село лежи на падинама Руја (676) и Горице (473) који се спуштају према реци Белици, која се улива у Западну Мораву између Гугља и Јелен Дола. Док је село разбацано у виду заселака појединих фамилија, градско насеље се формирало у долини Белице, тамо где је подигнута фабрика, тј. на месту где се Грабовач улива у Белицу.



Ск. 34. — Лучани 1969. године

1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — делови јавне намене; 4 — неизграђени делови; 5 — граница насеља 1947. године

Село Лучане је 1476. године имало 10 домова (16, 153).

На српској карти 1:75000 с краја 19. века види се да су Лучани на падинама Гаја (611), Руја (715) и Горице (687 метара), и то оним што су их испресецали токови потока Грабовца и Топле. Насеље се налази источно од пута Лучани — Чачак који води преко Јелице, кроз село Марковицу.

На немачкој карти 1:75000 из 1904. године види се исто стање као и на претходној карти. Куће су разбацане по долинским странама потока и нема ушореног дела насеља.

Карта премера 1925. а допуњена 1950. године показује да почиње стварање ушореног дела насеља с једне и друге стране пута у долини Белице, али се виде и груписани засеоци као Стојановићи (Стојадиновићи) на десној обали, северно од Грабовца, и друго испод Горице.

На карти 1:25000 из 1947. године су други називи речних токова. Северни поток притока Белице зове се Перејбор а јужни Кленовац, док су на ранијим картама били обележени као Топла и Грабовац. Груписање насеља Лучана на овој карти је углавном северно од Кленовца, али се један мањи део налази и јужно од њега. Насеље се исто тако шири и на север према Перејбору, односно Лучанском потоку. Поменута два засеока Лучана, Стојановићи (овде без имена) и онај испод Горице, који овде носи назив Секира, видљиви су.

На карти 1:25000 са стањем из 1969. године види се даљи раст Лучана. Друмско насеље се не шири на југ даље од коте 329, јужно од Кленовца. Насеље се више развило према истоку-североистоку у правцу Лучанског потока (Топле, Перејбора) и то на његовој левој, јужној страни. Исто тако на североистоку, на десној, северној страни Лучанског потока види се проширење. Долина Белице је резервисана за привредни развој овог насеља, које је и почело да расте после подизања ове фабрике

На карти 1:100000 са садржајем према стању из 1955—1969. године а допуњеној 1972. већ се јасно уочава формирано ново насеље у долини Белице, дуж пута Лучани-Марковица—Чачак, и то источно од пута на странама Кленовца, као и дуж путева који воде у село Лучане. Између Кленовца и Белице готово све до Лиолице је фабричко постројење, узрок развијања градског насеља. Насеље се протеже и на странама према раније поменутиим засеоцима, деловима села Лучани.

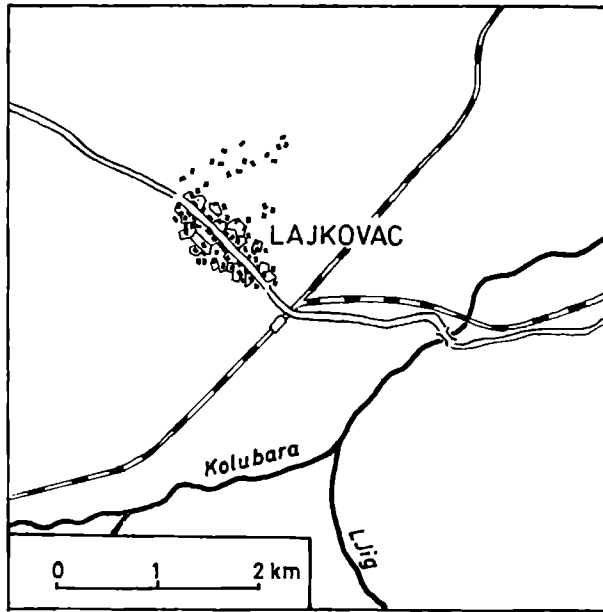
Код овог насеља се уочава најпре сам почетак стварања градског насеља које има сасвим другачији положај у односу на раније сеоско насеље. Од неколико кућа на путу Чачак—Марковица—Лучане насталих још пре последњег рата и изградњом фабрике која заузима читав комплекс западно од пута створило се ново градско насеље које се шири дуж пута али и према засеоцима села Лучани, са којима чини извесну целину.

Лајковац. — Лајковац има 3186 становника, али није најмање насеље у овом делу Србије. Порастао је више од шест пута (6,14) у односу на почетак 20. века. Од 1948. године до 1981. повећао се нешто више од два пута, што значи да је сразмерно нешто мање порастао него у периоду између два рата

Насеље је у равни Колубаре, настало на месту где се пруга Обреновац — Горњи Милановац — Чачак укрштала са пругом Ваљево—Аран-Беловац. Постоји и постајало је двојно насеље: варошица дуж пута и пруге и сеоско, неушорено, гомиластог типа северно од њега.

Опис села Лајковац, „На Колубари, на југ од Јабучја.. с кућама збијеним по плећима и страни косе по шумадијском начину” је из 1912. године (18, 431). Становници варошице на надм. висини од 112 m

потичу из Горњег Лајковца. Кроз варошицу је ишао тзв. „господарски друм“ (Крагујевац — Страгар — Врбица — Шопић и затим преко Колубаре). Од Лајковца је један крак ишао за Шабац, а други за Ваљево те је раскрсница и била услов за појаву варошице. Јаче се развија као раскрсница пута Београд — Чачак, Београд — Аранђеловац и Аранђеловац — Лајковац и тада почиње да напредује (11, 589—590).



Ск. 35. Лајковац почетком 20. века

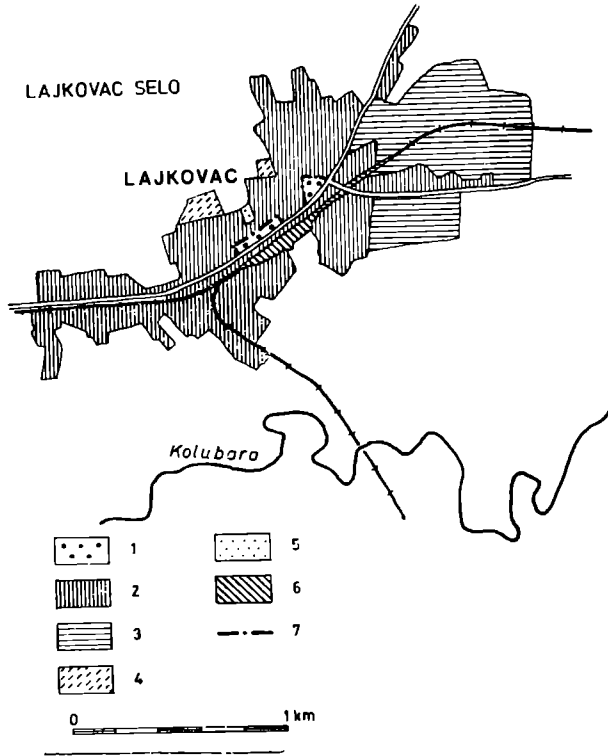
Српска генералштабна карта 1:75000 показује да је већ тада постојала пруга Лајковац — Лазаревац — Аранђеловац, затим пруга Забрежје — Ваљево и пруга Лајковац — Угриновац;<sup>12</sup> део пруге долином Љига, још није постојао. На овој карти се види да постоји само сеоско насеље груписано око пута за Уб. На месту варошице постоји само железничка станица и нешто кућа на раскрсници пута за Уб и пруге према Обреновцу. Сеоско насеље је са обе стране пута за Уб али већи део је источно од пута.

Немачка карта 1:75000 са подацима из 1894—1914. показује да је Лајковац само село и да се пружа готово до пруге Обреновац — Ваљево — Лајковац — Лазаревац. На месту варошице само је назначена станица. Се-

<sup>12</sup> Пруга Забрежје — Ваљево 1908. г., Аранђеловац — Лајковац 1909. г. а пруга Лајковац — Угриновац 1918. г. (4, 614).



оско насеље, осим дела ушореног поред пута за Уб, има и један разређени део дуж сеоског пута који се на излазу из Лајковца, идући ка Убу, пружио у правцу североистока.



Ск. 36. — Лајковац 1968. године

1 — Насеље 1947. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда; 4 — делови јавне намене; 5 — неизграђени делови; 6 — железничка станица; 7 — граница насеља 1947. године

На карти размера 1:25000 из 1947. године насеље је дуж пута и пруге за Ваљево дугачко 800, а дуж пруге за Обреновац 250 m, што укупно чини 1050 m. Јужни део насеља, дуж пруге за Љиг је 150 m, а у насељу је назначена само железничка станица. Насеље је уздужног типа и још се виде две улице паралелне путу и прузи Лазаревац — Лајковац — Ваљево. Насеље се на запад пружа до раскрснице ове пруге са пругом према Љигу, а на североистоку до раскрснице са пругом према Обреновцу. Градски део је још одвојен од сеоског дела насеља.

Карта размере 1:50000, премера 1925., допуњена 1957. године, даје већ другачију слику. Поред сеоског насеља овде је јасно изражено варошко насеље до раскрснице пруге Лајковац — Обреновац и Лајковац — Лазаревац, источно од насеља, и пружа се на запад у упоредничком правцу. Насеље се шири дуж две улице паралелне путу и прузи према Ваљевоу. Дужина улице јужно од пруге до центра је 1200 м; ту се налази мање постројење, вероватно млин. Улица дуж главног пута Београд — Ваљево, северно од пруге, дуга је 1300 м, а почиње од раскрснице пруга источно од града. На овој карти је већ уцртана и пруга долином Љига, као и мањи део насеља западно од те пруге, у дужини од 600 м. Варошица се спојила са селом на северу.

На карти 1:25000 допуњеној 1968. године види се да се варошица у североисточном делу спојила са селом. Део дуж пруге Лазаревац — Лајковац — Ваљево проширио се и на запад и спојио са селом Рубрибреза. Осим овог уздужног дела овде се већ развијају и улице попречне овом главном правцу, северно и јужно од пута и пруге, а у северном делу приказане су и северније улице паралелне основном правцу града. Веће ширење насеља је уочљиво и јужно од пута и пруге, јужно од железничке станице, која је у средишту варошице, као и дуж некадашње пруге према Љигу. У градском ткиву се већ уочава и подизање првих постројења у северном и североисточном градском делу.

Најновија карта 1:200000, по стању из 1973. г. још јаче истиче ширење насеља према селу Лајковцу и дуж пута према Ваљевоу, тако да је готово спојено са селом Рубрибреза.

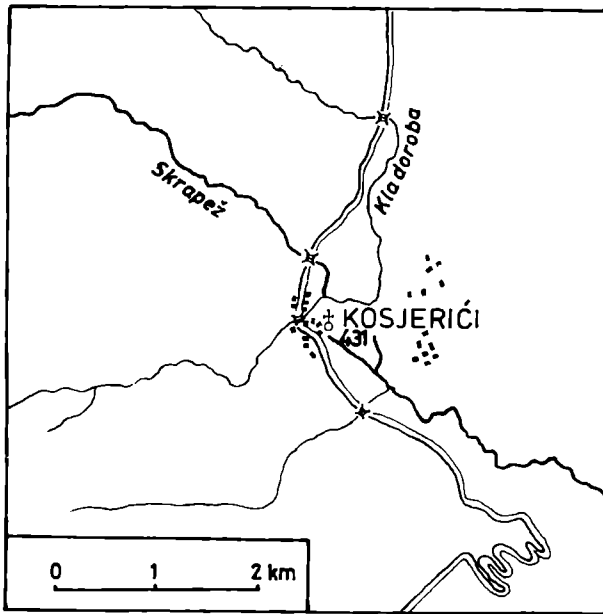
Слично Севојну и Лучанима и Лајковац се развио из сеоског насеља, али нешто раније од њих. Основа за развој Лучана била је индустрија, а за Севојно сем ње и железничка станица. Варошки део Лајковца, међутим, свој развој првенствено дугује железници. Он је био значајна железничка раскрсница што је утицало да се почне стварати насеље ближе железничкој прузи и формирање мање чаршије. Мада је пруга била пресудна за почетак стварања варошице, а њено прво становништво је било оно запослено на железници, јачи развој и урбанизација овог насеља почињу тек појавом првих индустријских постројења.

Због тога што су настали од сеоских насеља и што је њихова трансформација у градове скорашња — тек после другог светског рата, Севојно, Лучане и Лајковац нису ни достигли веће димензије.

Косјерић. — Варошица у долини Скрапежа, на месту где се ова река спаја са Кладоробом са севера и потоком Лимац и његовим притоком Милетинцом са запада. Западно од варошице је истоимено село. Варошица Косјерић лежи уз пут Ваљево — Ужице, те је друмско насеље. Један пут од њега иде за Ужице преко Црнокосе, а други на ЈИ, долином Скрапежа, за Пожегу.

Под именом Косорићи Косјерић се помиње 1476. г. са 95 домова; 1516. има 71 домаћинство, 37 неожењених, 5 муслимана и 21 удовицу (16, 236—237 и 328—330). Ово се односи на село Косјерићи, а друмско насеље,

варошица развија се тек у другој половини 19. века дуж пута Титово Ужице — Ваљево. Први темељ насеља потиче од лутничке механе коју је трговац А. Радојевић подигао 1854. године. Године 1893. проглашена је за варошицу (33, 21).



Ск. 37. — Косјерић почетком 20. века

На српској генералштабној карти 1:75000 насеље лежи на путу Ваљево — Ужице у ерозионом проширењу Скрапежа, на месту где се у Скрапеж улива са запада Лимац који тече средином насеља. Насеље се формирало дуж тог пута. Од ушћа Лимца, насеље, као и пут, савија на ЈИ и испод стрмих падина Градине (778 m) приближава се току Скрапежа, да би се затим почело да пење уз подгорину Црнокосе. Дужина насеља је 550 m.

Немачка карта 1:75000 (1904 — 1914/15.) показује да насеље има исти положај, али је нешто дуже, 700 m. На koti 431 се налази и црква. На југу се продужава уз пут према Ужицу.

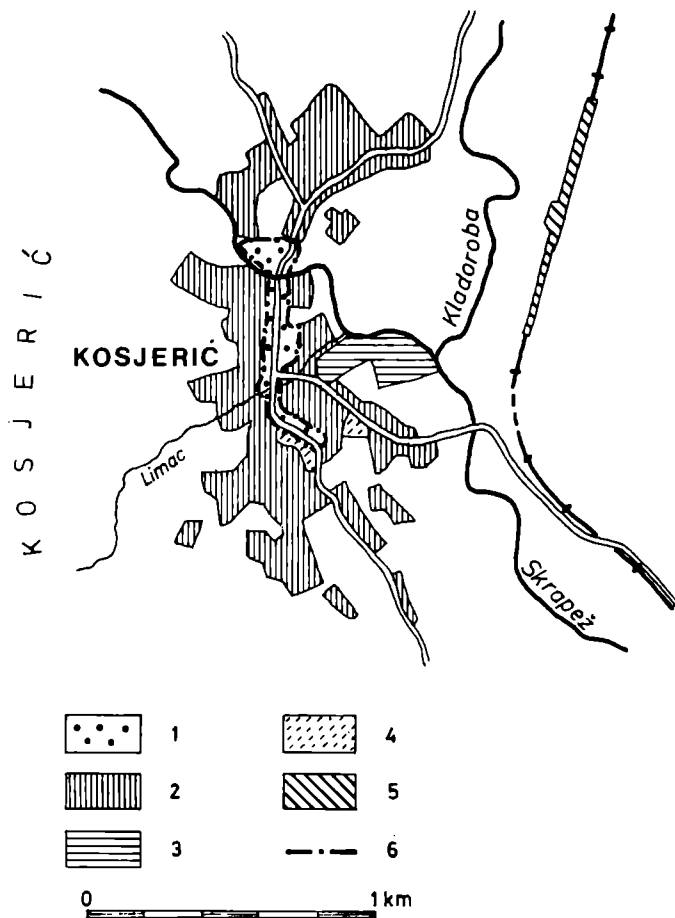
На карти 1:50000, премереној 1925. а допуњеној 1955. г. насеље се и даље развија дуж пута Ваљево — Ужице. И овде се на северу насеље пружа уз долину Скрапежа, до места где Скрапеж повија на запад, као и пут за Сечу Реку који води његовом долином. Нешто даље на север се насеље пружа уз ваљевски пут, који напушта долину Скрапежа. То продужење на север је све до места где ваљевски пут добија правац Ј—С, после лучног скретања. На ЈИ се насеље развило са обе стране пута према Ужицу. Укупна дужина насеља је 1700 m.

Карта 1:25000 из 1948. г. показује да се насеље пружало дуж пута Ваљево — Ужице који овде, пратећи долину Скрапежа, има лучан облик. Насеље, углавном, лежи на десној страни Скрапежа, а само северни део, на месту где Скрапеж долази са запада прелази на леву обалу реке уз пут ка Сечој Реци и око раскрснице овог и пута за Ваљево. Ту у долини Скрапежа, у узводном делу, је мањи индустријски погон (млин циглана или ваљавица), где се данас налази цементара. Кроз средину Косјерића тече поток Лимац и у самом средишту насеља се улива у Скрапеж, односно нешто западније од спајања Скрапежа и Кладоробе. Узводно, на странама овог потока је село Косјерићи. Варош Косјерић је ЈЗ од Скрапежа, односно западно од његовог споја са Кладоробом, на падинама и у подножју Грбића Главице, у долини Лимца као и подгорини Градине. Године 1948., северно од Лимца, Косјерић има облик нешто уже шаховске табле, јер се поред главног правца, друма Ваљево — Ужице налазе и зачеци две паралелне улице источно и западно од тог пута. Иако су 1948. године те улице назначене око њих је мали број зграда што сведочи да су тек у развоју. Највећи део насеља је, углавном, дуж пута Ваљево — Ужице, јер нови пут за Пожегу, долином Скрапежа, тада још не постоји. Тако се на југоистоку насеље завршава код цркве, поред коте 423 (на новој карти 429), али се продужава према југу, дуж пута за Ужице, где се пење до висине 448,7 метара. Ту се осим школе и стамбених објеката налази и расадник или гробље (испарцелисано земљиште). На северу се насеље завршава на раскршћу пута за Ваљево и Сечу Реку, тј. на раскршћу путева долином Скрапежа и Кладоробе. Осим стамбених зграда ту је и једна воденица, а још две воденице су узводно, на Скрапежу, удаљене од насеља. На простору између Скрапежа и Кладоробе обележено је вашариште.

Стање 1970 када је допуњен лист Косјерић, на карти 1:25000 види се да је насеље доста измењено. Пре свега изграђен је пут за Пожегу, долином Скрапежа као и паралелно с њим пруга Београд—Бар. Отуд се источно од Скрапежа, око железничке пруге развио станични комплекс. Насеље се такође продужило дуж новог пута према Пожеги и допрло готово до реке, односно моста на Скрапежу. Осим тога насеље се продужило и дуж старог пута за Ужице као и дуж западнијег правца који се пење уз косу према коти 559 метара. Улица западно од средишне, главне улице у насељу, знатно је гушће насељена и од ње се одвајају не тако густо изграђени делови на запад око Лимца и нешто северније пре раскрснице пута за Ваљево и Сечу Реку. Југоисточни део насеља, на десној страни Скрапежа, добио је индустријски карактер, јер је ту подигнуто више индустријских погона. Насеље се продужило и на север, уз пут према Ваљеву, као и уз пут према Сечој Реци, где је други индустријски комплекс — цементара.

Ово је насеље расло двојако. Осим уздужног, друмског начина раста, који је за Косјерић доминантан све до последњег рата, изградња новог пута и пруге утиче на ширење насеља у долини Скрапежа, дуж новог пута за Пожегу, као и на стварање индустријског дела града у непосредној близини Скрапежа и пруге. Осим ширења дуж друмова карактеристична је и појава две улице паралелне овом главном путу око којих се насеље све више изграђује. Долази и до пењања на-

сеља уз падине Грбића главице, на десној страни Скрапежа и, најзад, до ширења насеља према северу. Ово последње има опет друмски правац, дуж пута за Ваљево и Сечу Реку, као и на њиховом раскршћу. На правцу према Сечој Реци је други индустријска рејон — цемента­ра.

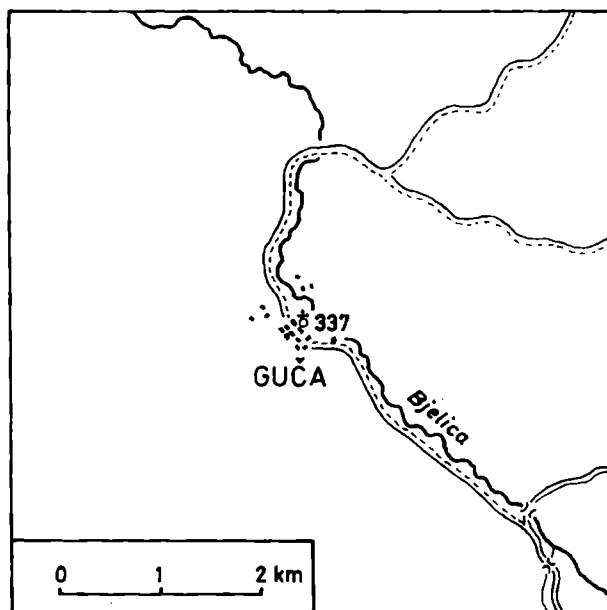


Ск. 38. — Косјерић 1970. године

1 — Насеље 1948. године; 2 — новоизграђени делови;  
3 — привреда; 4 — делови јавне намене; 5 — же­  
лезничка станица; 6 — граница насеља 1948.  
године

Гуча је најмање градско насеље западне Србије. Лежи на рас­  
крсници путева кроз Горње Драгачево. Насеље је, углавном, дуж пута  
Вучковица—Котража—Гуча—Граб тј. дуж главног пута Гуча — Чачак.  
Лежи на висини од 337 m. Налази се у долини реке Белице нешто јуж­  
није од места где се у њу с десна улива река Драгачица. Код ушћа Дра-

гачице у Белицу је раскрсница путева за Чачак и за Лучане. Гуча је у ерозивном проширењу, на левој обали Белице, где се у њу са леве стране уливају Суводо, поток без имена и Дупљи поток. Насеље почиње од севера, од моста на Белици и има друмски карактер, а тек јужније од Дупљег потока се групише око цркве. Главни део насеља је, према томе, у троуглу између Дупљег потока и Белице са продужењима у обе ове долине.

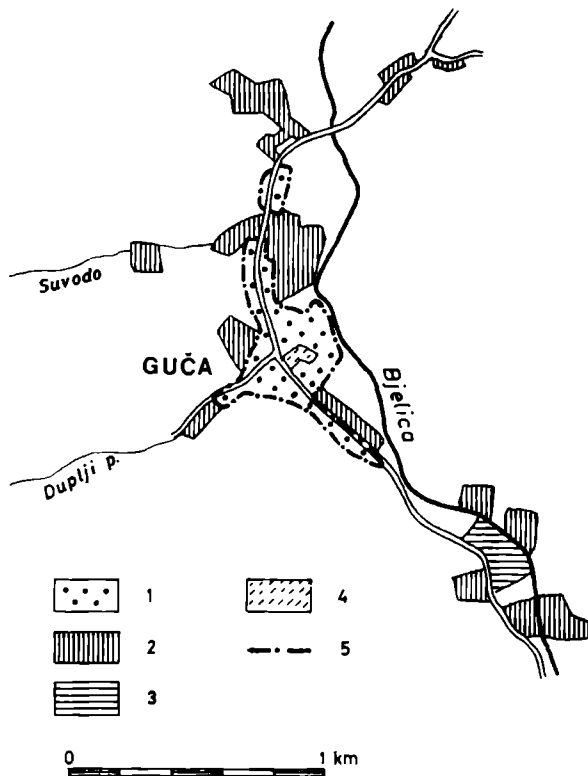


Ск. 39. — Гуча почетком 20. века

Село Гуча поред кога се развила данашња варошица помиње се 1476 године са 14 домова и 7 табија (16, 151). Већи значај добија тек од 1874. године када постаје средиште Драгачевског среза. Седиште среза је до 1955. године када бива сведена на ниво општинског седишта, а од 1962. године губи ту функцију и постаје варошица у општини Лучани. После другог светског рата почиње да се развија као индустријско и туристичко средиште, познато по сабору трубача, а и даље остаје просветни и културни центар (34, 82—87).

Српска генералштабна карта 1:75000 показује да је Гуча мало, ушорено насеље дуж пута Чачак — Гуча — Котража, као и незнатно дуж пута који се одваја на запад долином Дупљег потока, према Рајићима и Протићима. Дужина Гуче је 1450 m. Насеље је јужно од цркве, која је на средишњој раскрсници, ушорено а северно од цркве

и раскрснице, према Рајићима, раштркано. Дужина ушореног дела је 500 m. Надморска висина Гуче је 337 m, а лежи испод узвишења Крстац на левој страни Белице.



Ск. 40. — Гуча 1969. године

1 — Насеље 1948. године; 2 — новоизграђени делови; 3 — привреда; 4 — делови јавне намене; 5 — граница насеља 1948. године

И на немачкој карти 1:75000, из 1904—1915. г., убележено је насеље на висини од 337 m. Оно је груписано, углавном, око цркве у јужном делу, док је северни део раштркан. Дужина насеља на овој карти је 400 метара. Изнад Гуче се види врх узвишења Крстац (516 m), а СИ од ње, на десној страни Белице је Гүштеровица (Љетине) 507 метара, на чијем је падинама село Гуча.

На карти 1:25000 из 1948. г. види се да се насеље пружа дужом осом јужно од Сувог дола, мада се северно од овог потока налази раштркани део насеља друмског карактера, дужине око 500 метара. Ду-

жина главне попречне улице, која следи правац Дупљег потока, је 600 метара, од чега 300 метара долази на крак који се од централне раскрснице одваја овом долином на запад. Исто толико је дуг и правац између ове раскрснице и реке Белице. Сеоско насеље, са својим засеоцима, је на обе долинске стране Белице.

Карта 1:50000, на којој је премер вршен 1925. а допуне 1951. године, показује знатно дуже насеље. Оно се пружа до моста на Белици и око цркве, јужно од Дупљег потока. Северни део има друмски карактер и дуг је 600 метара, док је јужни део груписан и има два крака: део долином реке Белице издужен је до 1400 метара, а други крак, долином Дупљег потока, дуг је око 550 метара. Око градског насеља су засеоци села Гуча који захватају много већи простор.

Карта 1:25000 допуњена стањем из 1969. године показује да се друмско насеље издужило од моста на Белици. За разлику од ранијег стања и северно друмско насеље се проширило у делу долине Суводола и то између Суводола и Дупљег потока. Проширење је изражено само у правцу истока, према Белици. Тај део је задржао раштркан карактер, без изграђених улица осим једне која води до специјализованог објекта (школа, болница или нешто слично). Јужни део, стара чаршија изграђена јужно од Дупљег потока, задржала је ранији облик, троугласти са продужењима долинама Белице и Дупљег Потока. Продужење ка југу, долином Белице, иде све до места где се овај пут приближава реци и његова дужина је око 600 метара. Исто толико износи и западно продужење долином Дупљег потока. Ново је, међутим, то што се јужно од насеља, на удаљености од 450 метара од последњих градских кућа, формирало посебно насеље са фабриком и стамбеним зградама старог засеока, и то на простору између пута и Белице. Дугачко је око 500 а широко око 200 метара. Ово, као и појава институционалних објеката у северном делу, указује на почетак раслојавања градске територије ове варошице, досад типичне трговинско-занатске чаршије и дуже времена среског средишта.

Процес нарастања Гуче прилично је спор као што ни привредни а ни општи значај варошице није достигао веће размере поготово после померања функције општинског средишта у северније Лучане. Ширење насеља је изражено, као и у већини трговинско-занатских друмских средишта, нарастањем дуж најважнијих друмских праваца на којима насеље лежи. Овде је то пут Чачак—Гуча—Котража а мање расте дуж споредних путних праваца, попречних на овај најважнији. У северном делу насеље се тек последњих година почиње да шири изван основног правца, према западу и истоку, мада на истоку нема новостворених улица. У јужном делу насеља се највише издужило ка југу, долином Белице. Ту се, уз новоподигнути привредни погон, створило ново насеобинско језгро издвојено од старог насеља.



## АНАЛИЗА ТЕРИТОРИЈАЛНОГ РАЗВОЈА

Територијални развој градских насеља западне Србије, као што се види из појединачне анализе, био је различит у појединим насељима. Зависно је од многих фактора и био изложен различитим утицајима. Зависно је, на пример, од конфигурације терена, од близине речних токова, од подземних вода што је све условљавало изградњу на одређеном простору. На територијални развој градова је исто тако утицао распоред саобраћајница и развој саобраћаја, као и привредни и општи развој самих насеља који је условљавао долазак нових становника у њих.

Градови су се, најчешће, ширили у оним правцима који су за њих били најповољнији. Како су главни путни правци били најпогоднији за насељавање трговаца и заналија и отварање њихових радњи, то се током дугог низа година већина насеља ширила, боље рећи истезала, дуж свих друмских праваца који се у насељу сустичу. Овај начин раста је и данас присутан у већини насеља, а особито се уочава у мањим градским насељима, варошицама.

Ређа су насеља која су расла плански и ширила се испуњавајући и међупросторе између путева. Овај начин раста је ипак новијег датума и још се не уочава у свим насељима.

Видљиво је и то да се у насељима већег значаја, која леже на великим рекама, врло рано почело стварати ново језгро на супротној речној страни, на месту где је мост повезивао две речне обале. Ово је случај са Краљевом, Чачком и др. Има, међутим, и обрнутих појава: неки градови западне Србије развили су се из тих језгара насупрот већем граду. Тако је у западној Србији Мачванска Митровица настала насупрот Сремској, а Мали Зворник насупрот Зворнику. Тамо где није било моста најчешће је изостало стварање језгра насеља на супротној обали. То је дуго био случај у Шапцу, а и данас је у Обреновцу и Лозници, јер су и Сава и Дрина дуго година биле граничне реке.

Новији начин територијалног ширења градских насеља се манифестује подизањем индустријских погона у појединим градовима. Индустријске зоне се у неким градовима почињу јављати пре првог, а затим чешће између два светског рата, а у мањим насељима западне Србије тек после другог светског рата. Ове зоне су настале најчешће уз саобраћајнице, друмске, железничке и речне, и то обично изван централне градске чаршије и изван градског стамбеног дела. Дешава се, међутим, да су се снажнијим територијалним развојем градова после другог светског рата неке од ових индустријских зона нашле уоквирене стамбеним градским деловима и морале бити измештене. Подизање ових зона у другој половини 19. и првој половини 20. века, као и данас, заузимало је знатне просторе. Како су најчешће прављене уз саобраћајнице, а уједно биле простране, ове зоне нису значиле само издуживање насеља него испуњавање целог простора између саобраћајница или око њих.

Некадашње трговинско-занатске чаршије и управно, просветна и политичка средишта околине већина градова доживљава врло рано измену својих централних делова. Измене су се састојале у изградњи ул-

равних зграда (општинских, среских, судских) и школских и здравствених установа. Ове зграде су се некад битно разликовале по димензијама и изгледу од околних стамбених. Све већи развој непривредних делатности, као и модернизација привредних, посебно трговине и њено осавремењавање, утицали су у великој мери на изградњу и реконструкцију савремених централних градских делова. До овога је дошло готово у свима насељима-средиштима западне Србије. Недостатак празног простора је врло често у овим централним градским деловима утицао да се, поред већ поменутих начина раста, градови почињу развијати и расти у висину. Ово је нарочито изражено у већим градским насељима, али се данас запажа и у оним мањим.

Најновији начин, спајање градских насеља са једним или више сеоских насеља најближих граду, све је уочљивији око великих градских насеља, мада га има и око оних средњих величине. Овај начин је највише изражен у Краљеву, Чачку и Ваљеву.

Треба нагласити да је планска изградња градова данас постала њихова обавеза. Генералним урбанистичким плановима савремена изградња и ширење градских насеља је плански усмерена. На основу тих планова не само да се шири градска територија, него се у њој почињу да издвајају површине одређене намене (стамбена, привредна, зона за рекреацију и сл.)

#### ФАЗЕ У РАЗВОЈУ ГРАДОВА И ИНТЕНЗИТЕТ РАСТА

Посматрање поменутих карата показало је да се територијални раст свих ових насеља развија у две фазе. Прва фаза, до другог светског рата, указује на поступно повећање већине градова у то време. Опажа се да се насеља тада распростиру, углавном, дуж најважнијих саобраћајница које се у њих стичу. У неким насељима, која леже на већим рекама, стварају се мања језгра варошког типа на супротним обалама, на атарима сеоских насеља (Љубић, Рибница и др.). Има тада већ и изградње саобраћајних чворова и индустријских делова. То је највише изражено у Краљеву, у коме се између пута и пруге изграђује комплекс железничке станице и ложионице. Видљиво је и у Шапцу где су железничка станица и пристаниште на Сави чинили изграђени део насеља између савског пута и реке Саве.

Први начин ширења, односно нарастања градских делова дуж путева на чијем су раскршћу средишни делови града, види се у свим поменутих насељима. Опажа се да је ово нарастање посебно јако изражено дуж железничких пруга које се у овом периоду граде, као и дуж значајнијих путева. Тада је Краљево нарасло особито у два смера: ка Београду, дуж пута и пруге, и ка Косову, дуж ибарског пута и пруге. Могло би се рећи: што је значајнији пут, то је и нарастање дуж њега изразитије. Ови нови градски делови најчешће су били стамбени, али се понекад у њима подижу и други објекти: касарне (Шабац, Ужице), расадник и пољопривредне школе (Шабац, Пожега) или мања индустријска постројења, млинови, циглане (Лозница, Ваљево и др.).

Други начин ширења насеља у овој првој фази развоја је стварање насеобинског језгра на другој страни реке. Ово је уочљиво у неколико већих градских насеља: Рибница у Краљеву, Љубић у Чачку. У два случаја овде се изграђују језгра већих градских насеља на супротним обалама. Пример су Мачванска Митровица и Мали Зворник. Ова језгра су најчешће на атарима истоимених села. У њима се насељавају становници из града, али и из старог сеоског насеља чији се становници померају из старог села у ово језгро ближе граду. Тако се становништво Љубића сели са старог на положај ближе Западној Морави, као што се и становништво села Рибнице спуштало низ истоимену реку на место где се она улива у Ибар.

Како је ово период када се подиже и већина железничких пруга које пролазе кроз ову област, у неким се насељима изграђују већи железнички чворови. Пример за ово је село Лајковац, најзначајнији железнички чвор и раскрсница пруга у северном делу западне Србије. Затим Краљево, у коме се због тога што је важна раскрсница, изграђује и железничка ложионица на простору између пута и пруге према Крагујевцу. Ово се види и у Лозници, затим у Шапцу, где је железнички чвор поред пристаништа. Значи, изградња железничких пруга је утицала на изградњу саобраћајних простора који су обично заузимали значајније површине у насељу. Међутим, она је истовремено деловала и на изградњу неких индустријских погона па и стамбених делова и тако осетно утицала на ширење градске територије.

У првој фази развоја градских насеља већ почиње у неким од њих да се јавља и индустрија и да утиче на њихово ширење. Индустријски објекти се обично подижу на периферији градске територије, уз пругу или друмску саобраћајницу. И за ово је најбољи пример Краљево. У Шапцу је до оваквог ширења дошло северно од пруге према Зворнику као и на путу за Београд, на Думачи. У Ваљеву се ови објекти подижу дуж пута за Београд, а пивара је изграђена уз пут долином реке Јабланице. Прва индустријска постројења у Чачку су североисточно и северозападно од железничке станице и града. Простор између пута и пруге западно од Лознице такође добија индустријске објекте, циглане у Обреновцу су настале дуж путева ка Шапцу, западно од насеља, и пута према Ваљеву, на југозападу од насеља. Карактеристична је и појава млинова на улазима у град: у Пожеги уз пругу и пут према Београду, у Ивањици на улазу у град из правца Ариља и Гуче (где се налазе два индустријска постројења). Слично је и у другим насељима: у Бајиној Башти има мањих погона на улазу у насеље из правца Ужица, као и на Пилици, на улазу из правца Рогачице. У Ариљу их има на излазу из насеља према Погледу г.ј. Рзаву, у Лајковцу у окуци пруге према Љигу, у Убу на путу за Богдановицу и у Крупњу два млина, један на излазу из града северно од Кржаве у западном делу насеља и други јужно на месту где се у Богоштицу улива поток Голубовац. Ових мањих индустријских постројења није тада било ни у Лучанима ни у Севојну, тадашњим селима.

Најзад, у овој фази ширења насеља подизани су и неки други објекти намењени њиховим градским функцијама, као школе, болнице и др. Подизање ових објеката није јаче утицало на раст територије ових

насеља, јер су врло често ти објекти подизани у централним градским деловима. Ипак, дешавало се, да се пољопривредне школе подижу на периферији насеља (Шабац, Краљево, Пожега). Слично је и са болницама које су подизане, најчешће, у ивичним деловима насеља (Краљево, Ваљево, Шабац) а ређе изван њих (Ужичка Пожега).

Према томе, у првој фази нарастања насеља које траје све до другог светског рата може се рећи да се већина насеља поступно развија и шири своју територију, мада је у периоду између два светска рата тај раст нешто убрзанији и разноврснији. Нарастање не заузима већи простор, мада се површине под њим повећавају крајем поменутог периода, односно између два светска рата. Највеће просторе, у то време, ипак заузима ширење насеља дуж већих саобраћајница које је нарочито јако изражено у већим насељима.

Не може се рећи да је за тај период карактеристичан плански раст градова, иако се већ крајем 19. века праве планови за развој градова, а и улице регулишу. О томе је највише писао Б. Којић који, говорећи посебно о 19. веку, напомиње да је развој Ариља у другој половини 19. века био регулисан (1, 124). За Бајину Башту каже да се развијала плански, са вишеструким системом улица правилне ортогоналне композиције (1, 128). Иако је настала на слободном празном терену, пошто је старо насеље спаљено, Пожега се касније развијала спонтано, неправилно и нерегулисано (1, 132). За Лозницу 19. века карактеристично је неправилно турско насеље испод тврђаве у потоку Грачанице, са обе стране реке у тесном и скученом положају. У доба кнеза Милоша то је планско насеље које се током 19. века развија спонтано, али у регулисаним улицама (1, 149—151). Могло би се према овоме закључити да већина градова, па и они који су у почетку плански постављени, нема прави плански развој све до другог светског рата. Најчешће градови се развијају, како то Којић каже „спонтано али у регулисаним улицама“, са изузетком неких, као што је случај са Бајином Баштом.

Знатно веће промене у ширењу ових насеља опажају се тек у другој фази раста, после другог светског рата. Друга фаза развоја градова почиње у сасвим новим условима градских а и других, мањих насеља у функцији средишта. Индустријализација и урбанизација почињу јаче да делују на развој западне Србије, а и осталих делова ове републике, тек половином 50-тих година. То је условило и велике промене у насељима у овој области, првенствено градским, али и у варошицама и сеоским насељима. Индустрија се у већој мери појављује у већим али и мањим насељима и веома је значајан фактор ових промена. Изградња индустријских погона у неким насељима привлачи у њих већи број радника, а то доводи до пораста броја становника. Последица овог прилива је територијално ширење градских насеља које се врши на два начина: мењају се стара градска језгра ових насеља, која најчешће нарастају у висину, али се стварају и нови градски делови, стамбени или са неком посебном наменом везаном за одређену градску функцију (индустријске зоне, радничка насеља и сл.).

Када се поједина градска насеља прошире у толикој мери да пређу границе свог некадашњег атара долази до припајања и урастања околних сеоских насеља у градско ткиво (Краљево, Чачак и др.).

Сличне измене, мада у мањој мери, могу се пратити и у варошицама односно мешовитим насељима. То су насеља која, најчешће, врше извесне функције средишта своје околине, било да су комунални, школски, индустријски или центри какве друге врсте.

Значајан фактор за ове промене је и нагли развој саобраћаја, посебно друмског-моторног. Он је учинио да се сва насеља на удаљености од 60—80 километара приближе граду на временску дистанцу од 1 сата, што је условило велику покретљивост сеоског становништва према тим центрима. Овome је допринела и изградња савремене путне мреже, као и успостављање све већег броја аутобуских линија које повезују град са околином, али и све већег броја приватних аутомобила. Железница је слично деловала.

Све је ово довело до удвостручења, утростручења па и учетворостручења броја становника појединих градова и средишта у односу на 1948. годину (в. таб. 1). Ово је било најзначајније у највећим градовима Краљево, Шапцу, Ваљево, Чачку и Титовом Ужицу, јер су они и пре рата имали преко 10000 становника. Због тога је и територијално ширење у овим градовима најјаче изражено и најинтересантније за изучавање. Исто тако веома је значајно и ширење територије Лознице и Обреновца, шестог односно седмог насеља по величини у западној Србији.

Овом наглом бројном нарастању градских насеља западне Србије је претходило проширење старих и подизање нових индустријских објеката, изградња нових и осавремењавање старих друмских и железничких путева развијање комуналног система и одређених функција у комуналним средиштима и сл.

Наглом бројном нарастању помесних, као и других мањих градских насеља, претходило је проширење старих и појава нових индустријских погона. Међу најзначајнијим су: хемијска индустрија „Зорка“ и друге у Шапцу, „Крушик“, „Елинд“, „Градац“, „Србијанка“ и др. у Ваљево, „Слобода“ „Фабрика резних алата“ и др. у Чачку, „Магнохром“, Фабрика вагона и др. у Краљево, „Први партизан“ у Титовом Ужицу, Ваљавица бакра у Сеојцу, затим „Вискоза“ у Лозници, војна фабрика у Лучанима, хидроцентралне и термоцентралне у Малом Зворнику и у околини Бајине Баште, као и у Обреновцу. Мањи индустријски погоши, али не и са много мањим утицајем, појављују се у Пожеги, Ариљу, Ивањици, Бајиној Башти, Лајковцу, Крушевцу, Косјерићу и Гучи. Појава ових фабрика представља зачетак ширења територије ових насеља. Фабрике се, најчешће, подижу на прилазима граду, као, на пример, „Зорка“ на путу Шабац — Обреновац, затим „Крушик“, „Србијанка“ и „Елинд“ у Ваљево поред београдског пута и др. Ово подизање и изградња нових индустријских постројења или проширење већ постојећих било је после другог светског рата прво ширење градских насеља. Касније, када су постројења почела да раде, а понекад и упоредо са њиховом изградњом, следило је подизање првих, стам-

бених зграда или стамбених колонија за раднике. Тако су настале, на пример, колоније на Петом пуку у Ваљево, колонија „Зорке” у Шапцу преко пута фабрике. Слично се дешавало и у другим насељима. у Лучану подизање фабрике има као последицу спуштање насеља са долинских страна на друм Лучане — Гуча и стварање друмског насеља. У Пожеги, Ариљу, Ивањици индустријски погони ничу дуж путева за Београд, за Пожегу и за Ариље и доводе, истовремено, до ширења насеља дуж тих праваца.

Повећавање становништва у овим насељима наметнуло им је посебне проблеме у вези са реконструкцијом старих градских делова, даљом планском изградњом по утврђеном урбанистичком плану и изградњом у вези са појавом нових функција.

Увођење комуналног система је допринело појави и развоју нових функција у свим комуналним средиштима. Свуда долази до развоја просветних, здравствено-социјалних, јавно-управних, друштвено-политичких и других установа или институција. За њих се често подижу нове школске зграде, библиотеке, медицинске установе, судско-административне и друге зграде. Појава и развој ових функција утиче на привлачење извесног броја становника, а врло често и на појаву нових градских делова (пример Ариља, Ивањице и др. (35, 157—169 и 36, 139—166).

Повећање броја становника сваког насеља утицало је на ширење и развој неких других функција које су ова насеља, најчешће, вршила и раније (трговина, занатство), али и на појаву нових где је за то било услова (развој туризма).

Подизање нових трговинских објеката посебног типа — робних кућа — нових угоститељских објеката (хотела, мотела, ресторана и сл.), развој општедруштвеног занатства и подизање нових објеката за њих, развој инфраструктуре и потребе за објектима ове врсте, као и изградња комуналија (водовод, канализација и сл.) имало је као резултат изградње, промене и често ширење градске територије западносрбијанских градова.

У почетку, одмах после другог светског рата, територијално ширење је махом зависило од друштвеног улагања и изградње. Тада је ширење и изградња градске територије, углавном, ишла у два правца: у правцу изградње нових фабричких постројења и колонија за радништво и у правцу измене градских средишта, њихових централних делова. Измена централних делова требало је да задовољи све новонастале и нарасле потребе градских функција за простором. Услед тога се мењају централни делови, централни тргови, многих градова (Шабац, Ваљево, Чачак, Титово Ужице, Краљево, Пожега и др.). Најчешће се подижу високоспратне зграде за службе које врше одређене функције. Просторно ширење је ређи случај, мада има и тога (Ариље).

Тек касније, када су средства стамбене изградње постала већа и када су, путем кредита, била омогућена лична улагања у ову градњу, градски простори почињу нагло да се увећавају. Иако се и даље наставља изградња нових погона, граде се и нове школе, нови домови здравља, нове болнице, затим хотели, нове робне куће и специјализоване продавнице,

а посебно ничу нови стамбени делови, као у Краљеву, Шапцу, Ваљеву, Чачку, Титовом Ужицу и осталим мањим местима. У тим деловима су често подигнуте и нове школе, нови дечји вртићи, нове продавнице и други објекти потребни за нормалан живот у насељу.

Савремени моторни саобраћај, који се нарочито нагло развио током 60-тих година, довео је, такође, до измене а често и ширења градске територије. Бројност и густина (интензитет) моторног саобраћаја утицао је да су многи централни делови ових градова били узани и недовољни за његов нормалан проток. Због тога се у многим градовима изграђују нове саобраћајнице, најчешће на градским ободима, са одвојцима и прикључцима за стару градску чаршију. Те нове саобраћајнице посебно су намењене транзитном саобраћају. Такав је, на пример, пут који од новог моста на Сави обилази центар Шапца и његовим јужним ободом избија на пут за Мачву и Лозницу. Таква је и нова саобраћајница спољним ободом Краљева, која је напустила централни део града, а и нови пут кроз Ваљево не иде кроз најужу градску чаршију, него источним ободом насеља. Дуж ових, нових праваца врло често настају и нови стамбени делови (Ваљево, Ариље и др.).

Све ове промене су утицале да се увећава градска територија западносрбијанских градова. Уједно се градска територија мењала и споља и изнутра. Међутим, врло често ни ово није било довољно за прекомерно нарастање градских насеља ове области. Упоредо са увећањем градске територије расту и најближа околна сеоска насеља. Ова неурбанизована насеља у којима је градња била непланска, где се лакше добијала дозвола за градњу а и сама градња била знатно јефтинија, почињу да прихватају знатан део становништва које долази у градове на рад. Ова села обично почињу да се шире у правцу градова, у правцу њихових нових делова који се у виду пилака издужују путним правцима што воде из њих. Овакво нарастање било је у мањој мери развијено и пре последњег рата, као што се види из анализе карата појединих насеља. Данас су се ти пипци толико пружили да се градови често спајају са околним сеоским насељима, или та села просто урастају у градску територију. Тако се, на пример, данас не види где се завршава Обреновац, а где почиње Звечка, Шабац се готово спојио са Мајуром и Чачак са Трбушанима. Осим тога, изградњом нових стамбених делова или индустријских погона на атарима околних села, таква села су постала саставни део градске територије: Атеница, Јездина и Бељина су делови Чачка, као што су Чибуковац, Грдица и Јарчужак делови Краљева, Крчагово део Титовог Ужица итд.

Савремен начин раста појединих градова види се и из анализе појединих аутора. Говорећи о ширењу Краљева Д. Милановић је издвојио следећа три начина која су карактеристична за приградску зону овог насеља: 1) настањивање периферних делова Краљева 2) оснивање нових насеља и 3) насељавање при ранијим селима. За први случај наводи примере старе чаршије, која се развила западно од градског језгра на путу за Рашку, где је до 1813. године било старо насеље Карановац. Пошто је језгро умерено на исток овај се део споро изграђивао до другог светског рата, а данас је у саставу града. Друго

насеље Чибуковац, између рашког и чачанског пута, бурно се развија после рата, нарочито између 1960—1970 г. и то досељавањем из Санцака, Ибарског Колашина и САП Косова. Ту долазе и насеља Борјак око улице Војводе Степе и железничке пруге Краљево—Скопље и Грдичко насеље на јужним падинама Грдичке косе.

Изградња нових насеља иде углавном по урбанистичком плану. Од 1970. године је тако изграђено насеље око Хигијенског завода у Ратарском пољу. Оваква планска насеља су и Колонија, настала између два рата поред крагујевачког пута, као и насеље у Сијаћем пољу.

Нова радничка насеља настају на слободном простору поред главних саобраћајница. Тако их има између Матарушке Бање и Ибра, где се, од 1960. г. насељавају из Сјенице (Санцака) и Косова. Насеље Ковачки поток, десно од пута Краљево — Матарушка Бања, развија се после 1965. г. Берановац, уз пут Краљево — Врњачка Бања и пут за Каменицу и Гоч, је такође новије. Такви су и насеља Буњичко Брдо, Мошин Гај, Пут Перуничиха и Змајевац у ЈИ делу Рибнице, између Матарушког пута, села Ковачи и пута за Гоч. Досељеници су махом из Сјенице и Црне Горе

Најзад, радничко насеље Грдица, на моравској Коси северно од Грдичке косе, на водоплавном риту, подигнуто је последњих година.

Трећи начин, насељавање при селима запажа се и у Краљеву. Радници се досељавају и у околна села: Конарево, Кованлук, Јарчујак, Готовац, Матарушку Бању и Прогорелицу, нарочито из других крајева. Тако су приградска насеља добила типично друмски карактер радничке насеобине и та се села све више везују за град и спајају с њим што је случај са Кованлуком, Конаревом и Јарчујком (5, 198—201).

За Лозницу је забележено „да је карактерише врло буран развитак у области комуналне изградње просвете, културе, здравства итд”. као и да је подигнута модерна колонија са великим бројем модерних станова (17), што иде упоредо са развојем простране индустријске зоне „Вискозе” и др. привредних предузећа.

У Бајиној Башти, где је највећи део објеката изграђен пре другог светског рата, али их је доста изграђено и после другог светског рата, нарочито када је почела градња хидроелектране, после 1960. године. Већина тих станова је друштвено власништво (26, 159—160) За Мали Зворник је интересантан податак да је градња овде везана за градњу хидроелектране, тако да су управне зграде смештене 500 метара низводно од бране, а да је стамбено насеље изнад коте 164 што је везано за ниво језера (37, 10—11).

Пожега се после другог светског рата ширила двоструко: изграђивани су индустријски објекти, углавном дуж пута за Чачак, а по новом урбанистичком плану у центру града су порушене старе и изграђене нове двоспратне зграде. Новим планом је обухваћена Радовина, део вароши поред нове железничке станице на прузи Београд—Бар. Изграђена су и нова насеља, Котарски Грм, Миловића Ливаде и др. (22, 149, 150—151, 35, 157—169. И Ивањица и Ариље и Пожега су знатно



повећали своју територију у односу на период пре другог светског рата, као и поједини простори (стамбени, привредни, пословни и др.) у њима, мада Ариље сразмерно заостаје иза друга два насеља (35, 158—159).

Таб. 2. — Станови и стамбени простори у 1971. и 1981. год. (38 и 39)

Место	свега		за становање		разлика 1981/1971.			
	1971.	1981.	1971.	1981.	свега		за становање	
					број	%	број	%
Краљево	8380	16903	8314	16729	8523	50,423	8415	50,3018
Ваљево	7943	16149	7825	15868	8206	50,8142	8043	50,6869
Чачак	11239	15814	11156	15759	4575	28,9300	4603	29,3087
Титово Ужице	9678	14235	9646	14112	4557	32,0126	4466	31,6468
Шабац	13083	17237	12922	17195	4154	24,0993	4273	24,8502
Лозница	5600	7462	5541	7438	1862	24,9530	1897	25,5041
Ивањица	1389	3250	1344	3142	1816	57,2615	1798	37,2246
Обреновац	4754	6501	4743	6413	1747	26,8727	1670	26,0408
Пожега	2184	3186	2132	3067	1002	31,4500	935	30,4858
Уб	1119	1996	1104	1943	877	43,9378	839	43,1806
Бајина Башта	1178	1895	1149	1935	717	37,8364	686	37,3841
Ариље	975	1504	965	1448	529	35,1728	483	33,3563
Гуча в. п с.	841	1357	826	1304	516	38,0250	478	36,6564
Косјерић в.	565	1004	550	967	439	43,7250	417	43,1230
са селом	938	1469	922	1430	531	36,1470	508	35,5244
Крупањ	692	1088	681	1080	396	36,3970	399	36,9444
Мали Зворник	699	1089	689	1077	390	35,8126	388	36,0259
Севојно	1074	1460	1068	1399	386	26,4383	331	23,6597
Лучани	845	1143	844	1132	298	20,0717	288	25,4416
Лајковац в.	921	1117	913	1090	196	17,547	177	16,2385
зајед. са селом	1214	1462	1206	1430	248	16,9630	224	15,6643
Мачв. Митровица	995	1027	990	1014	32	3,1158	24	2,3649

И у Обреновцу долази до ширења насеља на периферији, с једне, и трансформације центра, с друге стране, што је одлика већине градова западне Србије (20, 100—101).

Чачак је већ 1893. године имао урбанистички план који је обухватио 250 хектара. Овим планом су биле постављене основе даљем развоју града, али се, ипак, Чачак развијао доста неплански. Изграђен на раскрсници главних друмских праваца ширио се даље зракасто у свим правцима достижући удаљеност 2—3 километра од центра. Тако је град захватио широку територију, а на то је утицало и неправилно постављање индустријских објеката у стамбеном делу града. Нови план је од 1953. године (15, 49).

Шабац није имао урбанистички план, па је растао неконтролисано дивљом градњом. Та градња је нарочито велике размере имала на Живинарнику и Касарским ливадама, затим на Шигурским ливадама и Камичку. Тек добијањем плана 1964. године су оформљене новотрасиране улице. Тада почиње и блоковска градња и градња вишеспратница. На 15 хектара површине у Бенској бари које су биле насуте савским песком почиње градња вишеспратница, као и поред старе пијаце и великог парка где је вршено претходно исушивање влажних повр-у Таб. 2.

Сви ови начини раста допринели су да се знатно увећа територија појединих градова западне Србије али она није подједнако расла. Знатно веће површине је обухватила у већим а знатно мање у средњим и мањим градовима.

Колики је обим ширења градске територије најбоље се може видети на примеру изградње станова и стамбених простора приказаног у Таб. 2.

Табела изграђених станова и простора за становање последњих 10 година показује да је интензивна градња заступљена у свим градским насељима, као што показују 2 последња пописа. У већини насеља, изузетак су Лајковац и Мачванска Митровица, тих последњих десетак година изграђено је преко 20% укупног стамбеног фонда. Преко 50% постојећег броја станова изграђено је за тих десет година у Ивањици, Краљеву, Ваљеву, преко 43% у Убу, Косјерићу, преко 30% Гучи, Бајиној Башти, Крупњу, Малом Зворнику, Ариљу, Титовом Ужицу и Пожеги. Затим следе Чачак са више од 28%, Севојно са више од 26%, као и Обреновац и Шабац са више од 24%. Ово показује да се последњих десет година сразмерно највише новог подигло у Ивањици, Краљеву и Ваљеву, а да се Шабац, стари град за тих десет година сразмерно најмање обновио. Апсолутне вредности дају мисленим слику изградње ових насеља између два пописа. У апсолутном броју предњаче Краљево и Ваљево са преко 8000 нових станова. Три остала велика града следе за њима са по преко 4100 нових станова. Међу њима је на првом месту Чачак, па Титово Ужице и на крају Шабац. Више од 1000 нових станова имају Лозница, Ивањица, Обреновац и Пожега, насеља са преко 10 000 становника, као и Ивањица која им се приближује укупним бројем становника.

Више од 520 нових станова имају, Уб, Бајина Башта, Ариље и Гуча, (ако се узме заједно са селом, јер су једна месна заједница), што ука-

зује на интензивнији развој ових насеља у тим годинама (индустрија на Убу, електрана у Бајиној Башти, индустрија у Гучи и Ариљу). Сва остала насеља имају испод 500 новоподигнутих зграда. Најмање се гради у Лучану, Лајковцу и Мачванској Митровици (38 и 39)<sup>13</sup>.

Таб. 3. — Број станова изграђених од 1918—1981. године (40)

Место	Укупан број станова	Непознато	Изграђени године					После 1975.
			до 1918.	1919-1945.	1946-1960.	1961-1970.	1971-1975.	
Ариље	1398	12	62	126	159	450	329	260
Бајина Башта	1811	39	56	160	165	631	277	483
Ваљево	16158	402	1132	1075	2780	6046	2396	2327
Гуча	597	6	80	77	83	175	77	99
Ивањица	2327	78	96	104	240	809	403	597
Косјерић	907	106	18	72	149	266	109	187
Краљево	17126	214	565	1763	2803	6397	2874	2510
Крупњак	1070	27	28	40	154	376	191	254
Лајковац	1061	21	36	135	367	327	62	113
Лозница	6929	210	270	408	2142	2058	961	880
Лучани	994	9	32	46	413	299	82	113
Мали Зворник	1068	39	8	15	251	349	226	180
Мачванска Митровица	1027	16	19	47	224	474	163	84
Обреновац	5159	147	566	385	884	1479	630	1068
Пожега	4429	1215	175	264	428	1366	350	631
Севојно	1427	51	23	80	433	455	215	170
Титово Ужице	15261	336	656	884	2564	5916	2472	2433
Уб	1631	122	97	79	253	538	258	284
Чачак	14983	394	813	1393	3038	5317	1836	2282
Шабац	16478	743	1458	967	2822	5657	2510	2321

<sup>13</sup> Ова анализа рађена према претходним резултатима из оба пописа разликује се од података објављених у дефинитивним резултатима. Претходни резултати су, међутим, повољнији за анализу, јер приказују стање по месним заједницама те омогућавају да се прате основни правци ширења. По дефинитивним резултатима после 1970. године подигнут је следећи број станова у појединим градовима: До 200 станова подигнуто је у Гучи (176), Лајковцу и Лучанима (по 195). До 300 станова изграђено је у Мачванској Митровици (247) и Косјерићу (296). Од 300—500 имају нових станова Севојно (385) и Крупњак (445). У групи до 1000 нових станова су Уб (542), Ариље (589), Бајина Башта (760), Пожега (981) и Ивањица (1000). Преко 1000 нових станова је у Лозници (1435) и Обреновцу (1698) а у великим градовима је и преко 4000: Чачак (4118), Титово Ужице (4520), Ваљево (4679), Шабац (4831) и Краљево (4902) (40).

Та динамика раста се још боље види из Таб. 3., где је приказана изградња станова од 1918. до 1981. године. Иако се не односи на укупно повећање градске територије она је ипак веома илустративна и речита.

Из табеле се види да је у свим насељима најмање станова изграђено до 1918. године што показује колико су ова насеља у то време била мала по димензијама. Максималан број изграђених станова бис је у већини насеља од 1961—1970., а само у три насеља, Лајковцу, Лозници и Лучану, то је у периоду од 1946—1950. године. У Лозници и Лучану ово се поклапа са изградњом великих индустријских објеката у њима (вискоза и др.) а у Лајковцу је то, вероватно, због укидања старе узане пруге, Обреновац—Чачак, а пре појаве индустрије и изградње нове пруге Београд—Бар.

Преглед грађења по месним заједницама односно по селима око већих вароши у западној Србији показује и правце јачег ширења појединих насеља. Тако се Обреновац шири према Белом Пољу и Звечкој а мање према Забрежју. Ширење Бајине Баште је према Бесеровини, Пилици и Лугу, као и према Перућцу. Ваљево се шири у Градац и Стубо, затим према Јабланици, док су се остала насеља већ изгубила у градском организму, као Пепаре, Бело Поље, Брђани. Иако се у Доњој Грабовици исказује мањак од 355 кућа то указује на ширење Ваљева и у том правцу, јер је то део насеља који је припао Ваљеву. Ивањница је у свом ширењу обухватила Бедину Варош и Свештицу а делом и Шуме. Краљево је обухватило Грдицу, Рибницу, Чибуковац, Кованлук, али се шири и према Адранима, Јарчујку, Ковачима, Крушевици и Чукојевцу. Лозница је потпуно обухватила Башчелуке и Плочу а шири се ка Клушцима, Бањи Ковиљачи, Крајишницима и Лозничком Пољу. У Пожеги ширење иде према Бакионици и Висибаби. Ширење Ужица је ограничено. Обухватило је Крчагово, Турцицу и напредује према Буару. Чачак се шири на простору Алванице, градског бедема, Кључа, Кулиновачког и Лозничког поља, а исто тако и према Атеници, Бељини, Јездини, Коњевићима, Кулиновцима, Лозници, Љубићу, Трбушанима и Трнави, јер се и у тим насељима повећао број новоподигнутих од 24—49%. Шабац се најјаче шири према Јевремовцу, Мајуру, Јеленчи, док су Думача, Камичак, Летњиковац, Шипурске ливаде већ делови града.

Ови подаци показују на правце ширења градских насеља посебно на ширење њиховог стамбеног простора који је у већини градова највише порастао, нарочито у великим градовима.

Заједно са осталим видовима ширења градске територије изградњом индустријских погона, саобраћајница и објеката намењених саобраћају, спортским и другим објектима намењеним рекреацији, као и објектима намењеним појединим градским функцијама ширење стамбених делова града утицало је да се територија већине градова измени, увећа и добије нови изглед и облик. Понегде су још заостали стари делови насеља који су изложени променама, рушењу или реконструкцији, после чега ће већина градова западне Србије сасвим изменити свој лик.

## ТИПОВИ РАСТА ГРАДСКИХ НАСЕЉА

Као што се из анализе види пораст градске територије у градовима западне Србије захвата знатан простор те је и градска површина знатно већа него пред други светски рат. Ово се види у свим насељима, па и оним најмањим, Гуча, Косјерић и др. Осим тога много су разноврснији и начини на који ова насеља расту или мењају свој спољни изглед. Начини нарастања и промена градске територије могу да се сврстају у десет група које у себи садрже све оне разноврсне врсте раста ових насеља.

1. На првом месту је нарастање дуж важнијих саобраћајница у виду пипака или прстију. Ово је најстарији али и данас највише изражен начин раста који се опажа у свим градовима западне Србије,

2. Изградња и реконструкција централних делова града је други начин раста. Већи простор се овим начином добија градњом у висину а не повећавањем градске површине. Ово је нарочито карактеристично за већа градска насеља а мање је изражено у мањим градовима.

3. Истовремено ширење градске територије на обалама једне или више река или речица. Овај се начин опажа код већине градова што леже на две до три мање реке.

4. Изградња нових градских делова, као саставног дела града, на супротној страни веће реке уз коју насеље лежи, на којој је раније постојало ближе или удаљеније село. Ова је појава могућа углавном на већим рекама на ободу области (Чачак, Краљево и др.).

5. Нови стамбени делови се појављују у свим насељима мада у већим захватају и знатно веће површине.

6. Изградња индустријских или друге врсте привредних објеката у засебној зони града и уз важније саобраћајнице све је више правило и све се више уочава у градовима западне Србије.

7. Изградња објеката друге врсте — туристичких, здравствених, просветних или намењених саобраћају — у посебној зони, на мањем или већем простору је такође данас видљива у свим овим насељима сем неколико најмањих.

8. Најновији начин раста је спајање градова са околним, најближим селима. Број сеоских насеља која се губе у територији града већи је у највећим градовима. Спајање са понеким селом, макар оним на чијој је територији насеље настало и чије име носи, опажа се и у мањим (Косјерић, Лучане, Гуча, Севојно).

9. Развој из сеоског насеља, који је скоријег датума, изражен је исто тако посебним начином раста (Севојно, Лучане).

10. Само два насеља, Мали Зворник и Мачванска Митровица, се везују за веће градове изван западне Србије и настали су од секундарног језгра тих градова на већим рекама (Дрини и Сави).

Ови начини развоја су јаче изражени у већим градским насељима, мада се запажају и у већини мањих у којима захватају знатно мање површине. Узрок томе је, свакако, и планска градња. Већина градова се данас изграђује по утврђеним Генералним урбанистичким плановима, према којима се издвајају посебне зоне намењене одређеним функцијама градова сходно њиховим потребама. У плановима се води рачуна и о изградњи спортских објеката, простора за рекреацију, зелених и слободних површина, али је у великом броју насеља већина ових зона само планирана а не и остварена.

Анализа сваког насеља понаособ је показала који су начини градње заступљени у појединим градовима и указала на могућност да се издвоји неколико типова раста градских насеља у западној Србији. Ови типови нису увек сасвим јасно издвојени и садрже једну или две варијанте, али ипак могу да укажу на неке одређене заједничке карактеристике у расту појединих насеља.

Седам од осам најважнијих начина развоја могу се јасно уочити у свим великим градовима, као и градовима средње величине. У мањим нису заступљени сви наведени начини развоја и измене градске територије или пак захватају сасвим мале површине. У њима се јављају неки посебни начини раста којих нема у великим градовима. Један је скоријег датума развој града из сеоског насеља, било да је до њега дошло поступно, развојем трговинско-занатске чаршије, било нагло, после подизања индустрије и груписањем насеља око ње. Други је начин да се данашњи град развија насупрот већег града изван западне Србије или као део њега (Мали Зворник и Мачванска Митровица).

Као што се види из Таб. 4. насеља градског типа у западној Србији образују шест типова различитог раста.

Првом типу припадају градови који леже на већим рекама—Западној Морави и Сави. Дуго су се развијали на једној страни веће реке а тек су у новије време, већином после првог светског рата, почели да стварају секундарно језгро на супротној обали. У ову групу спадају: Краљево, данас најбројније насеље западне Србије, и стари град, и Чачак, такође стари град, као и Ивањица и Пожега, дугогодишње варошице и срески центри. Шабац се овом типу придружио нешто касније после укидања границе и подизања железничке пруге и моста преко Саве. Тада се сремско село Кленак почело приближавати мосту и стварати ново језгро ближе граду.

Другом типу, што се из табеле види, припадају такође градови на обалама већих река на ободу, Обреновац, Лозница и Бајина Башта. Будући да су дуго година била гранична насеља, а и данас је Сава граница са покрајином Војводином, а Дрина граница са Босном, овде нема мостова нити стварања секундарних градских језгара на супротним обалама, мада постоје одређене везе са селима на супротној обали. Ова насеља су се развијала на обалама речица и река које кроз њих протичу и уливају се у Саву, односно Дрину (Колубара, Тамнава, Пилица, Штира). У непосредној близини Обреновца и Бајине Баште се налазе и електране које утичу на ширење ових насеља у њиховом правцу. Ис-

Таб. 4. — Типови раста градова

Град	И з г р а д њ а						Измена цен-тралних делова	Спајање са селима	Скорошњи развој из села	Развој као део већег града
	Дуж старих и нових саобраћајница	Новог језгра на другој обали веће реке	Истовремено на обе обале 1—2 реке	Индаустријских зона	Зона Аруте намење	Нових стам-бених делова				
<i>Први тип</i>										
Краљево	+	+	—	+	+	+	+	+	—	—
Чачак	+	+	—	+	+	+	+	+	—	—
Шабац	+	+	—	+	+	+	+	+	—	—
Пожега	+	+	—	+	+	+	+	+	—	—
Ивањица	+	+	—	+	+	+	+	+	—	—
<i>Други тип</i>										
Обреновац	+	—	—	+	+	+	+	+	—	—
Лозница	+	—	+	+	+	+	+	+	—	—
Бајина Башта	+	—	+	+	+	+	+	+	—	—
<i>Трећи тип</i>										
Ваљево	+	—	+	+	+	+	+	+	—	—
Титово Ужице	+	—	+	+	+	+	+	+	—	—
<i>Четврти тип</i>										
Ариље	+	—	+	+	+	+	+	+	—	—
Уб	+	—	+	+	—	+	+	+	—	—
Крупань	+	—	+	+	+	+	+	+	—	—
<i>Пети тип</i>										
Севојно	+	—	—	+	—	+	+	+	+	—
Лучани	+	+	—	+	—	+	+	+	+	—
Лајковац	+	—	—	+	—	+	—	+	+	—
Косјерић	+	—	+	+	+	+	+	+	+	—
Гуча	+	—	+	+	—	+	+	+	+	—
<i>Шести тип</i>										
Мали Зворник	+	—	—	+	+	+	+	+	—	+
М. Митровица	+	—	—	+	—	+	+	+	—	+

то тако Лозница и Бајина Башта имају у својој близини рекреационе центре, бању Ковиљачу и Перућац са врелом и језером, што им даје одређена заједничка својства и у начину раста.

Трећем типу припадају само два већа града, Ваљево и Титово Ужице. За њих је заједничко то да су се истовремено развијали на више река. У Ваљеву је стара чаршија, Тешњар, настала на другој обали Колубаре а насеље се шири и дуж обала Јабланице и Обнице. Титово Ужице истовремено користи простор на обема обалама Бетине, мада се већи део насеља налази на левој страни. Код обадва је, међутим, заједничко и то да се, ширећи се, пењу уз падине долинских и котлинских страна. Ово је изразитије у Титовом Ужицу, јер је долина Бетине ужа.

Четвртом типу припадају Ариље, Уб и Крупањ. И у њима су заступљене све врсте савремене изградње, али су ти простори много мањи по димензијама него у насељима из прве три групе. Ови дугогодишњи срески центри се развијају на обалама више река или речница. Рзав и Моравица у Ариљу, у Убу река Уб а кроз Крупањ протиче више река.

Пети тип обухвата сеоска насеља од којих су се нека развила у административне центре и трговинско-занатске чаршије (Лајковац, Косјерић, Гуча) а друга су постала градови после другог светског рата када су у њима подигнути значајни индустријски погони (Севојно, Лучани). Док су у претходним типовима сва насеља једног типа имала мање—више и исте карактеристике, овде се јавља већа разноликост међу начинима раста. Ипак у свима су заступљена по четири иста начина раста и сви су настали од села у новије време. Тако овај тип има више варијанти: а) Лучане тако ствара ново језгро на другој обали реке Белице, јер је тамо изграђена његова индустријска зона, а тога нема у осталим насељима. б) Косјерић развија нове зоне друге врсте пре свега туристичку (велики хотел базен), што такође не чине остала насеља. в) У Лајковцу се, за разлику од осталих, центар насеља не мења значајније и г) Најзад, Гуча се, као и Косјерић, почела још раније истовремено да развија на обе стране река и потока. У овај тип, према томе, спадају мања градска насеља чији је значајнији развој почео тек после другог светског рата или им је опао и изменио се ранији значај (Гуча је некад била среско место и центар Драгачева).

Последњи шести тип чине само два насеља: Мали Зворник и Мачванска Митровица. Њих уједињује то што се оба развијају као делови већих градова изван западне Србије (Зворник и Сремска Митровица). Они се ипак развијају доста различито, јер је Мачванска Митровица данас саставни део Сремске Митровице, а Мали Зворник је седиште важне хидроцентралне и општинско средиште, независно од Зворника.

Издвајање ових типова раста градских насеља изведена су из осам различитих начина раста ових насеља и два посебна везана за положај, односно за постанак града. Узроци развоја градова су многобројни и разноврсни. Најзначајнији су: географски и саобраћајни положај насеља, развој саобраћајне мреже, присуство једне или више река, мочварност околних терена и сам рељеф. Ти чиниоци су усло-



вили и одређивали правце и смер ширења градских територија. Сем природних на ширење градова су утицали историјски, општи привредни развој и то ранији и садашњи, развој околине у којој насеље лежи и још многи други. Првенство треба дати индустријализацији, електрификацији, урбанизацији и развоју комуналног система, јер су они после другог светског рата изазвали велика механичка кретања становништва према градовима и комуналним центрима, а тиме и њихов нагли раст. Постапак градског насеља игра такође одређену улогу, јер развој оних градова који су у новије време постали од села има свој посебан ток. Пошто су то најчешће била сеоска насеља разбијеног типа, прилагодена рељефу, била су сачињена од заселака. Тако се први градски центар јавља у засеоку чији је географски и саобраћајни положај најповољнији. Он се развија издвојено од осталих заселака, па се тек после, са порастом броја становника, шири зракасто према другим засеоцима. Ово се јасно види на примеру Лучана и Севојна. То је уједно и највећа разлика у начину раста већих и мањих градских насеља, насталих од села, јер се, иначе, и у једнима и другим јављају исти, напред издвојени начини раста, само на мањим површинама. Док су градови, нарочито они плански подизани имали извесне геометријске облике: Лозница троугао, Краљево трапез, савремени начин градње учинили су да се ти рапиди облици изгубе.

#### ОСНОВНЕ ОДЛИКЕ И ФАКТОРИ ШИРЕЊА ГРАДОВА

Начин ширења градске територије је, као што се види, у почетку текао у знатној зависности од природних могућности и био условљен привредним и општим значајем насеља. На његов начин раста деловали су многи чиниоци. Током све већег раста градова повећава се и број и разнородност фактора који одређују развој насеља.

Свакако да је први и основни фактор нарастања био положај градова. Значај и важност саобраћајница на којима леже и долина у којима су настали и развијали се утицали су веома много на укупан развој града а и на његово територијално ширење. Због тога су већи градови који обично леже на повољнијим положајима и стога се брже развијају, расли знатно брже од мањих чији је и положај био мање значајан.

На нарастање насеља утицале су промене и изградња нових саобраћајница, као и развој модерног (моторног) саобраћаја. Развој овог саобраћаја прати настајање читавог низа објеката путева прилазног карактера, сервиса за возила, паркинг простора, пумпних станица за гориво, чија је градња такође утицала на ширење насеља. Напоменимо само изградњу прилазних петљи у Ужичкој Пожеги, Лајковцу, Шапцу, Краљеву и Чачку, новог пута за Златибор у Ужицу и др.

Већина ових насеља лежи на некој реци. Интересантно је да у већини ових насеља, нарочито оних на великим рекама на ободу области, јављају се сеоска насеља на супротној обали која су постепено прерасла у градска. У Краљеву се на другој обали Ибра развила Рибница, данас саставни део града. Исто је случај са Љубићем северно од За-

падне Мораве. Приближавање ових села поменутим градовима почело је пре другог светског рата, а код неких и раније. Интензивнија изградња у њима је између два светска рата. У Љубићу се у том периоду од села према мосту на Морави формирала улица трговинско-занатског карактера и вашариште, а у Рибници су се пре другог светског рата насељавали занатлије и радници, а били су изграђени и млинови. Ово се може пратити и у Ужичкој Пожеги у којој су на другој обали Скрапежа, у атару Висибабе, подигнути болница, гимназија и др. За разлику од њих стара чаршија, Тешњар, у Ваљевоу развила се на другој обали Колубаре, у Грацу, и пре првог светског рата.

Други градови који су лежали на обалама Саве и Дрине, рекама које су дуго времена чиниле границу према Аустроугарској, нису имали ту снагу да за себе вежу сеоска насеља на другој обали. Шабац, иако културно најзначајнији град у Србији 19. века после Београда, то је учинио тек после изградње пруге и моста. Обреновац, међутим, није утицао на формирање одговарајућег језгра на северној обали Саве. Поред границе томе је допринео и недостатак моста који би повезао две обале реке који у Обреновцу ни данас не постоји. Сремска Митровица је, напротив, везала за себе Мачванску Митровицу на јужној обали Саве, мада дуго није било правог моста између њих. Разлог је, вероватно, стари римски и средњовековни правац трговинског пута кроз Србију који је реку прелазео код римског *Sirmiuma*, односно св. Димитрија у средњем веку. И Дрина је дуго била гранична река те је, и због недостатка мостова, деловала да ни Лозница ни Бајина Башта не створе себи одговарајуће градско језгро на западним обалама ове реке. Насупрот њима, Зворник је као већи град, слично као и Сремска Митровица, допринео појави и развоју Малог Зворника на српској страни. И овде су, несумњиво, дошли до изражаја историјски фактори.

За разлику од градова који су такође од постанка (Ваљево), а нарочито у периоду између два рата (Краљево, Чачак), имали своје градске делове на супротним обалама река, градови на Сави и Дрини, по правилу, нису успели да створе своја језгра на супротним обалама, у Босни и Срему. Само у два случаја су градови из тих области, Сремска Митровица и Зворник, добили своје делове на обалама западне Србије. Због тога се већина савских и дринских градова шири и расте углавном дуж основних путних праваца, као што се види на картама ових насеља пре другог светског рата.

Увећавање осталих градских насеља која нису лежала на обалама Западне Мораве, Саве или Дрине, него на некој мањој реци или на више њих, разликује се и има посебне одлике. То се види у Титовом Ужицу на Бетињи, Ариљу и Ивањици на Моравици, Крупњу на Ликодри, Лајковцу и Убу. У време мањег броја становника ових насеља њихов раст није имао веће размере и разликовао се од раста дринских, савских односно западноморавских градова. Из њих треба издвојити Титово Ужице, које је настало у релативно узаној долини Бетиње у котлини, те се током развоја пело по котлинским странама, мада је и пре другог светског рата један његов део (касарна, болница и др.) био изграђен на атару села Крчагова, ван града. Остала мања насеља: Лај-

ковац (1990), Уб (1286), Крупањ (672), Ариље (640), Ивањица (1133) и др. нарастала су махом дуж путева, на чијем се раскршћу обично налазило и средиште насеља, али како су то, по попису 1931. г. била мала насеља испод 2000 становника, њихово увећавање није имало већих размера.

Лучани су у то време село, јер седиште среза и трговачко-занатско средиште Драгачева је тада варошица Гуча. Село Лучане се тада налази на падиinama Јелице и њених огранака, а на месту данашњег града само је механа, црква и још која зграда. Слично је и са селом Севојно, источно од Ужица. Ипак се за већину градских насеља може рећи да су расла дуж главних путних праваца.

Планска изградња, која је уследила после другог светског рата, утицала је, заједно са урбаним и привредним развојем, да се у већини насеља издвоје засебни делови намењени становању, привредној или непривредној активности насеља, као и простору за одмор и рекреацију. Стога се, упоредо са растом територије, већина градова рашчлањава на више различитих градских простора, што је условљено Генералним урбанистичким планом сваког насеља понаособ.

Општи развој неког насеља уочава се повећањем привредних зона у њему, изградњом радничких колонија, односно знатним повећањем његових стамбених делова, као и кроз изградњу непланских радничких насеља дуж градских прилаза или у оближњим селима (Шабач, Ваљево, Чачак, Краљево и др.). Раст привреде и непривредних градских функција утицао је на пораст броја становника и велики прилив из околних а и даљих области СР Србије, посебно из Санџака и Косова, што се нарочито јако одразило на развој Краљева.

Раст индустрије и измене у начину саобраћаја и мрежи саобраћајница оставили су траг и на територијално ширење градова. Тако је пруга Београд — Бар, на пример, допринела индустријском развоју Косјерића, а тиме и његовом значају и начину и величини територијалног ширења. Исто тако изградња саобраћајних петљи, путних прилаза, железничких и аутобуских станица утицала је на пораст и измену градске територије већине градова (Ариље, Пожега, Чачак, Шабач и др.).

Развој непривредних делатности повлачио је за собом подизање нових школа, болница, домова културе, домова здравља, разних установа, рекреационих центара, хотела и др., што је такође увећавало градски простор а и мењало досадашњи изглед ових насеља.

Нарастање насеља текло је у две фазе. Прва је била пре другог светског рата, а друга после њега. У првој фази раст насеља је знатно спорији, а и захвата мање просторе. Интензитет и димензија раста после другог светског рата знатно су већи нарочито после 60-тих година, када је већа градња индустријских, стамбених и других градских делова.

Динамика раста станова у овим насељима показује и динамику њиховог општег раста, привредног и територијалног, јер се територијални раст, углавном, поклапа са растом привреде и општег значаја самих насеља.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Б. Којић*: Варошице у Србији XIX века, Институт за архитектуру и урбанизам, Београд, 1970. г.
2. а. Закон о територијалној организацији општина и Закон о изменама и допунама Закона о територијалној организацији општина (Сл. Гласник СР Србија бр. 31/77 односно 25/79).  
б. Одлука о одређивању градова и насеља градског карактера у којима се врши национализација грађевинског земљишта (Службени Гласник СР Србије 10/59).  
в. Закон о одређивању грађевинског земљишта у градовима и насељима градског карактера (Службени Гласник Србије 32/68, 26/69, 19/71 и 16/72).
- 2а. *СРС Статистика становништва 1982.*, Списак градских насеља према правном критеријуму, Саопштење 161, Београд, децембар 1982. г.
3. *Јован Милићевић*: Карановац од 1813—1875. године — Развој насеља, Краљево и околина, Монографије места Југославије, НИП Књижевне новине, Београд, 1966. г.
4. *Производне снаге Србије*, Економски институт НР Србије — М. Стефановић: Саобраћај НР Србије — 2. Железнички саобраћај, Београд, 1953.
5. *Д. Милановић*: Краљево и његово уже гравитационо подручје, СГД Посебно издање књ. 38, Београд, 1973. год.
6. *Г. Елезовић*: О имену Шапца кроз векове — Заслон, град Сава, Шабац Böğürten, Böğürdelen. САН Гласник етнографског института I, 1—2, Београд, 1952. год.
7. *М. Б. Милићевић*: Кнежевина Србија, Београд 1876. год.
8. *Љ. Павловић*: Из живота града Шапца, Гласник СГД, св. 9, Београд 1923. год.
9. *М. Ковачевић*: Економске функције Шапца и њихов утицај на кретање становништва, Посебна издања СГД, књ. 45, Београд 1978. год.
10. Шабац у прошлости I, Шабац 1970. год.
11. Србија, знаменитости и лепоте, Београд 1965. год.
13. *Б. Перуничкић*: Чачак и Горњи Милановац 1815—1865, I књига Чачак 1968. год., II књ. 1866—1915., Чачак 1969. год.
14. Народно јединство, илустровани Алманах — Календар дринске бановине за буџетску 1930/31. годину, Год. I, Издање Краљевске банске управе дринске бановине, Сарајево 1930. год.
15. *М. Радмилац*: Становање и урбанизација у граду Чачку и околини, Чачак, 1959. год.
16. *Детаљни попис смедеревског санџака из 1476. године*, ВВА, TD No 16, Оријентални институт у Сарајеву бр. 52 — Турски катастарски пописи неких подручја Западне Србије XV и XVI века, I књ., Приредио Ахмет Аличић, Чачак 1984. год.
17. *Лозница*, Лозница 12. октобар 1965.
18. *Љ. Павловић*: Антропогеографија Ваљевске Тамнаве, СКА, Српски етнографски зборник књ. 18, Насеља српских земаља књ. VIII, Београд 1912. год.
19. Обреновац и околина, Монографије места, Београд 1963. год.
20. *Драгица М. Живковић*: Обреновац, сателитско насеље Београда, ПМФ Зборник радова XXIV св., Београд 1977. год.

21. *Д. Лапчевић*: Ужичка Пожега, Гласник Географског друштва, св. 10, Београд 1924. год.
22. *Р. Симовић*: Ужичка Пожега, Зборник радова ПМФ, Географски завод I св., Београд 1954. год.
23. *М. Спасовски*: Миграциона кретања и порекло становништва нових делова Пожеге, САНУ, Географски институт „Јован Цвијић”, Зборник радова књ. 32, Београд 1980. год.
24. *Р. Ускоковић*: Ивањица, Гласник Географског друштва, св. 6, Београд 1921. год.
25. *С. Вујадиновић*: Ивањица, СГД Земља и људи, Популарно научни зборник св. 29, Београд 1979. год.
26. Бајина Башта, Наши крајеви, Београд 1969. а) *С. Игњић*: Бајина Башта до 1941. године, б) *С. Обрадовић*: Рачани у народноослободилачком рату и в) *Р. Савић*: Послератни развој Бајине Баште
27. Турски катастарски пописи неких подручја Западне Србије XV и XVI века, III књига, Чачак 1985. год.
  - а. Детаљни попис санцака Смедерево из 1559/60. год. ВВА 316 1559/60 Оријентални институт у Сарајеву бр. 80.
  - б. Детаљни попис смедеревског санцака из 1572. године, ВВА No. 517 1572. год., Оријентални институт у Сарајеву бр. 84.
28. *О. Д. Пирх*: Путовање по Србији у години 1829., Београд 1899.
29. *В. Николић-Стојанчевић*: Раћевина и Јадар у необјављеним рукописима Цвијићевих сарадника, СКА, Српски етнографски зборник књ. LXXXVIII Насеља и порекло становништва књ. 41, Београд 1975. године.
30. *Б. Ж. Милојевић*: Раћевина и Јадар, Српски етнографски зборник, Насеља књ. 9, Београд 1913. год.
31. *Д. Поповић*: Србија и Београд — Од Пожаревачког до Београдског мира (1718—1739. год.), Београд 1950. год.
32. *М. Милојевић*: Мачва, Шабачка Посавина и Поцерина, Посебна издања Географског института „Јован Цвијић”. књ. 17, Београд 1962. год.
33. *Љ. Павловић*: Ужичка Црна Гора, СКА, Српски етнографски зборник, књ. 34, Насеља, књ. 19, Београд 1925. год.
34. *Ж. Степановић*: Гуча, СГД „Земља и људи”, Популарно-научни зборник св. 33, Београд 1983. год.
35. *О. Савић и М. Спасовски*: Карте коришћења градског простора Пожеге, Ариља и Ивањице, Geographica Slovenica 10, Љубљана 1980. год.
36. *О. Савић и М. Спасовски*: Врста и просторни размештај привредних и непривредних делатности градова у долини Моравице — Анализа, одлике, промене, Зборник радова Географског института „Јован Цвијић”, Београд 1979. год.
37. Хидроцентрала Зворник, Београд 1955. год.
38. СРС — РЗЗС, Статистика становништва 1971. године — Први резултати пописа становништва и станова 1971, Становништво, домаћинства и станови по насељима 2, Саопштења 75, Београд мај 1971. год.
39. СРС — РЗЗС, Попис становништва, домаћинства и станова 1981. Први резултати по општинама и месним заједницама, Стање на дан 31. 03. 1981. године, Билтен 195, Београд мај 1981. год.
40. СЗЗС — СФРЈ, Попис становништва, домаћинства и станова у 1981. години, Стамбене јединице, Београд 1984. год.
41. Пописи становништва 1900., 1910., 1921., 1931., 1948., 1953., 1961., 1971., и 1981.

## R é s u m é

O. SAVIĆ

DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DES AGGLOMÉRATIONS URBAINES  
DE LA SERBIE DE L'OUEST

— Manière et types de développement —

Dans la Serbie de l'Ouest, entre les rivières de Drina à l'ouest et de Kolubara et d'Ibar à l'est, de Save au nord et des massifs de montagnes de Golija, Javor, Zlatibor et Tara au sud, il y a 20 agglomérations urbaines et centres des communes, dont le nombre des habitants a considérablement augmenté par rapport au commencement de ce siècle, et surtout après la deuxième guerre mondiale. Cinq villes — Kraljevo, Šabac, Valjevo, Čačak et Titovo Užice — sont parmi vingt villes les plus nombreuses et les plus importantes de la Serbie au sens strict. Toutes les autres ont augmenté, numériquement dans l'intervalle du temps de 1948—1981. de 2 à 6 fois, et de 1900. à 1981. de 3,5 fois (Ub) à 12 fois (Arilje). Les conséquences en sont les grands changements qui se sont produits dans leur aspect et leur importance.

La situation géographique et celle au point de vue des communications, le relief, le développement du réseau des communications, la présence d'une ou de plusieurs rivières et leur importance, le caractère marécageux des terrains avoisinants, ont déterminé la direction et le sens de leur croissance. Leur extension a été influée aussi par le développement historique et économique général de toutes les agglomérations, particulièrement leur développement industriel et urbain et l'introduction du système communal. Après la deuxième guerre mondiale, ils ont causé les grands mouvements mécaniques de la population vers les villes et les centres des communes, ce qui a exercé une influence sur l'expansion et la croissance de leurs territoires.

Jusqu'à la deuxième guerre mondiale, la plupart de ces agglomérations développent et élargissent graduellement leurs territoires, bien que dans la période entre deux guerres mondiales cette croissance fût un peu plus rapide et variée.

Des changements considérablement plus grands ne se sont produits dans la seconde phase, après la deuxième guerre mondiale. C'est alors que les villes commencent à se développer beaucoup plus rapidement, changent leurs noyaux anciens, en croissant, le plus souvent en hauteur et se forment aussi des parties nouvelles, quartiers résidentiels, mais aussi ceux, destinés à l'industrie, les communications, etc. A cause de l'expansion démesurée de quelques agglomérations il se produit la fusion des villages avoisinant ou leur incrustation dans le tissu urbain (Kraljevo, Čačak, Valjevo et autres). Dans cette phase il y a des manières plus variées d'expansion du territoire urbain qui embrassent des surfaces considérablement plus vastes.

L'analyse du développement de chaque agglomération a permis d'observer particulièrement 10 différents types de croissance de ces villes. Les plus importants sont: croisement le long des lignes de communication les plus importantes en forme de tentacules, construction et reconstruction des parties centrales, création des quartiers nouveaux de la ville sur les autres rives des rivières plus importantes, l'édification des parties urbaines nouvelles, destinées à une fin déterminée (habitation, industrie, communications, etc.) et leur fusion avec les villages avoisinants.

Les manières de développement et d'édification susmentionnées qui sont représentées inégalement ainsi que l'origine même de la ville permettent d'envisager six types différents de croissance. Ils ne sont pas dans tous les cas entièrement nettement distincts et renfermant 1 à 2 variantes, mais indiquent certaines caractéristiques communes dans l'évolution des agglomérations particulières.

Tandis que ces agglomérations croissaient moins vite et occupaient de moindres surfaces dans la première phase, dans la seconde l'intensité et les dimensions de leur croissance sont considérablement plus grandes, surtout après les années soixante, lorsque l'édification des quartiers industriels, résidentiels et autres parties urbaines était plus grande.