

URBANISTICKÁ VÝROČÍ ČERVENEC - SRPEN 1998

Z výročí, připadajících na letošní letní měsíce, má jedno obzvláštní význam pro dějiny moderního urbanismu v celosvětovém měřítku. Je tomu 65 let od vzniku jednoho ze základních programových dokumentů moderní architektury a urbanismu, který se nazývá Athénská charta.

Před 65 lety se 19. července 1933 sešli v Marseille účastníci 4. kongresu CIAM, aby se zabývali tématem „Funkční město“. Navázali tím na předcházející tři kongresy, z nichž první v roce 1928 ve švýcarském La Sarraz byl zároveň zakládajícím zasedáním tohoto mezinárodního sdružení moderních architektů. Již tehdy vyjádřili účastníci schůzky své hlavní programové cíle a v mnohém naznačili i těžiště budoucí činnosti.

Druhý kongres se sešel hned v následujícím roce ve Frankfurtu nad Mohanem, kde se v té době za vedení Ernsta Maye rozvíjela rozsáhlá a dodnes pozoruhodná komunální bytová výstavba. Tématem kongresu bylo „Bydlení pro existenční minimum“, což je také název sborníku, který byl o průběhu a výsledcích jednání vydán. Podkladem pro diskusi a formulaci závěrů se staly především konkrétní projekty, zpracované a předložené jednotlivými účastníky. Mnohá dispoziční řešení bytů, předvedená na tomto kongresu, se v následujících desetiletích stala základem moderních půdorysů bytů a obytných domů. Patří mezi ně například minimálně dimenzovaná kuchyně s pracovní linkou, která měla nahradit dosavadní obytnou kuchyni a nazývala se podle místa konání kongresu „frankfurtská kuchyně“.

Třetí kongres, uspořádaný v roce 1930 v Bruselu pod patronací člena CIAM a tehdejšího hlavního architekta města Victora Bourgeois, navázal na předcházející frankfurtské jednání a jeho tématem byly „Racionální zastavovací soustavy“. Také v tomto případě bylo předloženo mnoho projektů z celé Evropy a zároveň byly předneseny zásadní teoretické příspěvky, jako byl například referát Waltera Gropia o racionalismu v architektonické tvorbě. Pro českého čtenáře přináší velmi dobrý přehled o jednání frankfurtského i bruselského kongresu a o na nich předložených projektech kniha Karla Teigehe „Nejmenší byt“, která vyšla v roce 1934 v Praze.

Původně se předpokládalo, že další 4. kongres se bude konat bezprostředně v následujícím roce 1931. Jeho téma mělo navázat na logický sled: byt a dům - zastavovací soustavy - město. Protože se v té době věnovali plánování nových měst zejména sovětské architekti, kteří zároveň patřili mezi vedoucí představitele tehdejší světové architektonické avantgardy, bylo rozhodnuto uspořádat kongres v Moskvě. Tam však mezitím docházelo k zásadní změně politické situace, k nástupu stalinismu a v souvislosti s tím i k naprostému odmítání moderních směrů ve všech druzích umění. Tyto změny se projeví zřetelně v soutěži na Palác sovětů, kde byly zcela odmítnuty zvláště v prvním kole předložené konstruktivistické a funkcionalistické projekty a porota se zcela jednoznačně vyslovila pro pompézní historismus, který pak byl skutečně ve výsledném projektu uplatněn.

V urbanismu proběhl obdobný proces v souvislosti se soutěží na generální plán Moskvy, zahájenou v roce 1931. Tam se též první kolo stalo vynikající přehlídkou všech v té době existujících koncepčních směrů. Například tam ruští architekti poprvé předložili koncepci rostoucího „dynamického města“. Také nejznámější Le Corbusierův urbanistický projekt, známý pod názvem „La ville radieuse“ - Zářící město, byl původně jeho soutěžním návrhem pro Moskvu. V průběhu soutěže se ovšem porota stále více přikláněla ke koncepci tradičního města, jak se to zřetelně projevilo ve výsledném řešení moskevského plánu, schváleném až v roce 1935.

Prvním krokem k přípravě kongresu bylo zasedání holandské skupiny CIAM, která se roku 1931 sešla v Berlíně při příležitosti První německé stavební výstavy. Tam se účastníci shodli, že „*pojem funkční město vychází z toho, že forma města je určena základními funkcemi města, kterými je bydlení, práce, rekreace a doprava jako spojující prvek*“. Mnohem podrobněji byly východzí teze vyjádřeny ve „*Směrnících pro přípravu výstavy a publikace funkčního města*“, jejichž autorem byl tehdejší hlavní architekt Amsterodamu a zároveň předseda CIAM Cornelis van Eesteren. Ten ve svém textu zdůraznil, že „*chceme stanovit základní principy a realizační možnosti funkčního města. K tomu je třeba shromáždit znalosti o současném stavu a učinit je srovnatelnými jednotným vyjádřením*“.

Materiál by měl obsahovat krátký rozbor existujících měst a jejich okolí s cílem:

- a) poznat urbanistické zkušenosti,
- b) zvýraznit vztah mezi formou měst a jejich hospodářskými a dalšími funkcemi (výroba, distribuce, správa, výzkum atd.),
- c) ovládnout vztahy, účel a prvky města,
- d) vyjádřit, zpřesnit a zdůvodnit naše požadavky."

Součástí směrnic byl požadavek zpracovat pro každé z vybraných měst tři plány. Dva z nich měly být v měřítku 1 : 10 000 a obsahovat jednak vymezení hlavních funkčních složek města a na dalším plánu jeho dopravní soustavu. Třetí plán měl být v měřítku 1 : 50 000 a vyjadřovat vztahy města a jeho zázemí - opět s vyznačením základních funkčních složek.

Tyto plány byly skutečně pro 33 vybraných měst vypracovány, staly se podkladem pro jednání kongresu a v současné době jsou pečlivě archivovány na Vysoké škole technické v Curychu. Je mezi nimi také dokumentace Prahy, jejíž fotografie byly součástí výstavy „Praha v plánech a projektech“, která se konala na jaře letošního roku na Staroměstské radnici v Praze.

Příprava kongresu nespočívala pouze ve shromáždění dokumentace o jednotlivých městech. Jednání s moskevskými architekty se zřejmě ne jejich vinou neustále protahovala a nakonec nemohly být dodrženy ani dohody, které uzavřeli S. Giedion - generální tajemník CIAM - a C. van Eesteren při svém pobytu v Moskvě na konci roku 1932. Když pak o rok později požádala moskevská přípravná komise o další rok odkladu, bylo to považováno za příznak nemožnosti kongresu uspořádat.

Proto se nakonec vybraly pro konání kongresu Athény, přičemž doprava tam i zpět byla pro delegáty kongresu zajištěna na řecké lodi Patris II, vyjíždějící z Marseille a obstaraná Christianem Zervosem, tehdejším vydavatelem proslulého časopisu Cahiers d'Art. Převaha kongresového jednání tak probíhala v příjemné atmosféře cesty po Středozemním moři, z níž se dokonce dochovaly filmové záznamy. Na lodi byly instalovány podle jednotné legendy zpracované plány měst a také na lodi byly poslední den zpáteční plavby - 13. srpna - přijaty „Závěry“. V Aténách na univerzitě zasedal kongres jen krátce, aby zde na veřejném shromáždění vyslechl hlavní referáty C. van Eesterena, vídeňského sociologa R.Neuratha a Le Corbusiera.

Závěry 4. kongresu nevyvolaly zprvu žádnou zvláštní pozornost. Ještě v roce 1933 byly publikovány v řeckém časopise „Tech-

nika Chronika“ a ve francouzském znění ve Zpravodaji Athénské univerzity. V následujícím roce vyšly Závěry ve švýcarském odborném tisku a v roce 1935 byly komentovány v holandském časopise „8+0“. Také Le Corbusier zařadil roku 1935 výsledky jednání pod názvem „Zjištění“ do svého spisu „Zářící město“. Pak následovalo francouzské anonymní vydání v roce 1941 v Paříži a další pařížské vydání z roku 1943, podepsané Le Corbusierem a podstatně rozšířené jeho komentáři k jednotlivým bodům Závěrů. Obě tato vydání již byla označena jako „Athénská charta“. Zajímavým obohacením myšlenek charty se stala tzv. "mřížka urbanismu", kterou předložil Le Corbusier na prvním poválečném kongresu CIAM v roce 1947 v anglickém Bridgewateru a v níž se snažil vyjádřit systém vztahů základních městských funkcí s procesy plánování a výstavby měst.

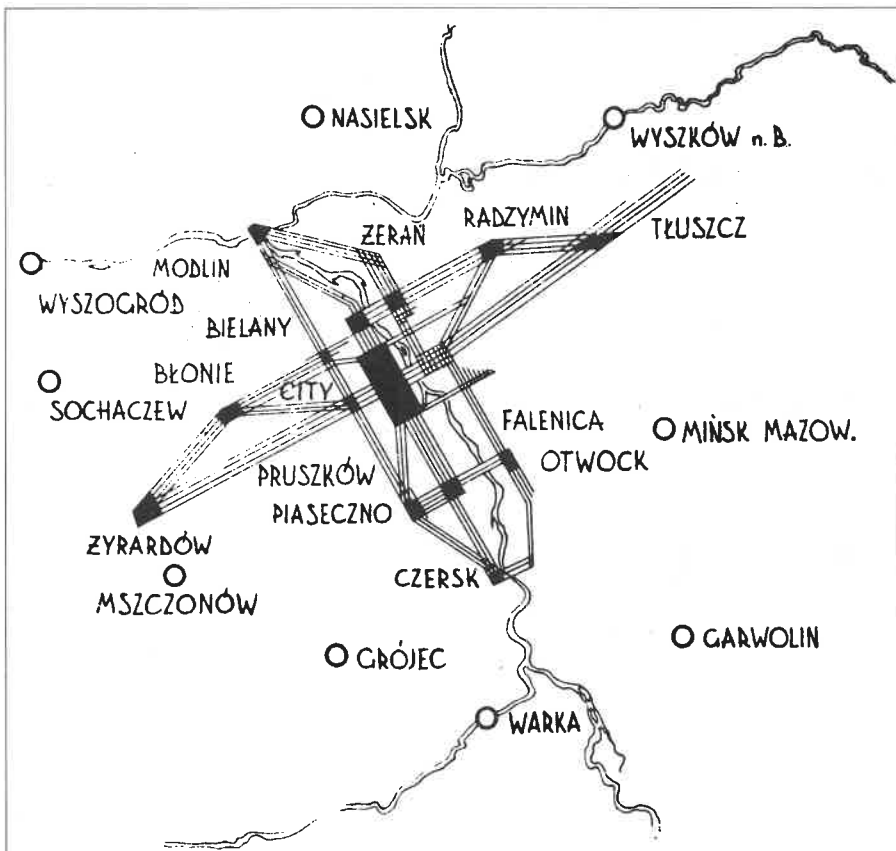
Během války vyšlo anglické znění Závěrů v USA, kde jej zařadil José Luis Sert do své knihy „Mohou naše města přežít?“, vydané poprvé Harvardovou univerzitou v roce 1942. Sertova kniha je mimořádně zajímavou také proto, že v ní tento významný člen španělské skupiny v CIAM zaznamenal spolu s S. Giedionem celý vývoj CIAM v meziválečném období.

Dalších vydání se Athénská charta dočkala v poválečných letech, kdy mimo jiné

byl její německý překlad v roce 1957 začleněn do rozsáhlého sborníku „Medicina a stavba měst“, vydaného v Mnichově.

Ještě před 2. světovou válkou lze též zaznamenat první příklady uplatnění principů funkčního města v konkrétních projektech. Na přední místo patří mezi nimi za vedení C. van Eesterena vypracovaný a v roce 1935 schválený rozvojový plán Amsterdamu. Již v roce 1934 předvedli v Londýně na schůzi organizačního výboru CIAM Jan Chmielewski a Szymon Syrkus svůj projekt rozvoje polského hlavního města, který nazvali „Warszawa funkcionalna“.

Shodu s myšlenkami Athénské charty lze ovšem rozpoznat i v dalších urbanistických projektech té doby a zejména pak v projektech po 2. světové válce. Tím bychom se ovšem dostali k celkovým dějinám architektury a urbanismu 20. století, v nichž zaujímá Athénská charta - a samozřejmě i její kritika - významné místo. Přinejmenším však stojí za připomenutí, že od doby jejího přijetí bylo vypracováno na nejrůznějších prestižních shromážděních mnoho dalších chart a manifestů, které chtěly být buď jejím zdokonalením a nebo překonáním. Všechny tyto texty dříve či později upadají v zapomnění, zatím co Athénská charta je stále předmětem zájmu a podnětem ke střetání názorů.



Jan Chmielewski, Szymon Syrkus: „Warszawa funkcionalna“ - 1934.

České znění Athénské charty bylo zatím publikováno ve svém základním textu pouze časopisecky, naposledy v ročníku 1993 bulletinu Územní plánování a urbanismus na stranách 228-232. Právě dnes, kdy je znovu velmi aktuální problematika měst a jejich budoucnosti, by bylo jistě záslužné úplně vydání textu charty včetně Le Corbusierova komentáře a případně i ve srovnání se Sertovou interpretací. Ukázalo by se přitom, že charta obsahuje mnoho dodnes podnětných myšlenek a neomezuje se pouze na nejčastěji citované body 77 - 79, v nichž se hovoří o základních funkčních složkách města a o potřebě jejich účelného rozmístění.

Shodou okolností si můžeme připomenout též 85 let, která uplynula od založení **Mezinárodní federace pro bydlení a plánování (IFHP)**, která je v současné době nesporně největší celosvětovou organizací

našeho oboru. Její vznik souvisí se zrodem myšlenky zahradních měst. Již před sto lety vyšel v Londýně spis Ebenezer Howarda „Zitřek. Mírová cesta ke skutečné reformě“, vydaný krátce poté pod svým dnes známým názvem „Zahradní města zítřka“. Předchůdcem IFHP byla britská Společnost zahradních měst, která iniciovala dne 22.8.1913 v Londýně založení Mezinárodní společnosti pro zahradní města a plánování měst, přejmenovaná posléze na Mezinárodní společnost pro bydlení a plánování.

Pochopitelné soustředění zájmu na výročí Athénské charty a vznik IFHP by však nemělo zcela zastínit alespoň ta nejdůležitější životní jubilea významných osobností našeho oboru. Bezprostředně s CIAM a chartou souvisí osobnost **Cornelise van Eesterena** (4.7.1897 - 21.2.1988). Krátce po absolvování studia architektury v Paříži se uplatnil jako pedagog ve Výmaru a v ho-

landských Delfách, stal se jedním z čelných členů avantgardní skupiny De Stijl a mezinárodní prestiž získal udělením 1. ceny v soutěži na berlínskou Unter den Linden v roce 1925. Od roku 1928 stál po čtyřicet let v čele plánovacího úřadu města Amsterdamu a patřil tak mezi ty členy CIAM, kteří měli opravdové praktické zkušenosti z urbanistické praxe. Roku 1930 vystřídal Karla Mosera ve funkci předsedy CIAM, v jehož čele setrval až do ukončení existence této organizace v roce 1958 na kongresu v Dubrovniku. V 50. letech navštívil rovněž Prahu, kterou byl opravdově okouzlen. Jeho plán Amsterdamu z roku 1935 bude patřit mezi klasická díla moderního evropského urbanismu 20. století.

V období 2. světové války vyvrcholila činnost **Herberta Alkera Trippa** (23.8.1883 - 12.12.1954). Působil jako dopravní odborník ve vysoké funkci londýnské policie a jeho základním dílem, které si nezaslouží zapomenutí je roku 1942 vydaná studie „Plánování měst a doprava“. Je v ní vyjádřeno mnoho myšlenek, které později rozvinul C. Buchanan ve své knize „Doprava ve městech“. Trippova kniha měla mimořádný význam proto, že vznikla v nejtěžší válečné době jako jeden z podkladů pro poválečnou obnovu britských měst. Navrhl v ní velmi moderní klasifikaci komunikací a zejména doporučoval členit města na tzv. „precints“, což bylo vlastně prvé vyjádření poválečných koncepcí dopravou nerušených a zelení prostoupených „obytných sousedství“. Dalším oblíbeným motivem jeho dopravních řešení byly rotační křižovatky, které právě v nejnovější době znovu přicházejí do módy.

Ve Vídni se narodil i zemřel architekt a urbanista **Victor Gruen** (18.6.1903 - 14.2.1980), který však většinu své tvůrčí dráhy prožil v USA. Stal se tam odborně i podnikatelsky úspěšným projektantem, který jako první vytvořil a v praxi uplatnil architektonické a urbanistické řešení velkých předměstských nákupních center, jako je již z roku 1952 Nortland Shopping Center nebo z roku 1954 velký obchodní komplex na okraji Fort Worthu. Právě on to také byl, kdo si posléze uvědomil velké slabiny těchto obřích zařízení a hledal cesty k jejich překonání. Na sklonku života se vrátil do svého rodného města, kde svými podněty přispíval k rozvoji evropské architektury.

Klasické evropské vzdělání spolu s hlubokým poznáním amerických měst vedly Victora Gruena ke kritice vývoje soudobé urbanizace, která je dnes ještě oprávněnější,

než v době, kdy ji v 60. letech s ironickou nadsázkou psal: „Získal jsem od svého přítele, který je obchodníkem s kosmickým prostorem spolehlivé informace o tom, že expedice amerických astronautů byla právě na vzdálené planetě a úspěšně se vrátila na zeměkouli. Příčinou, že se tato historická událost nestala ještě veřejně známou je, že se zprávy astronautů týkají samých základů našeho národního hospodářství a musí proto zůstat přísně tajné.“

Co tito astronauti zjistili?

Našli planetu, která má civilizaci podobnou naší, ale mnohem pokročilejší. Bohužel však v době, kdy naši astronauti přistáli, zjistili, že již veškerý život zanikl. Podle zpráv, které našli, se tato planeta nazývala „Hvězda Motorius“ a její obyvatelé se sami nazývali Motoristi. Planeta je celá protkána skvěle řešenými šestiproudovými expresními dálnicemi, které se protínají v osmnáctiúrovňových složitých křižovatkách. Tato síť expresních dálnic pokrývá 92 % povrchu planety. Zbytky území, které zůstaly mezi dálnicemi, jsou využity pro servisy a benzínové pumpy. Před katastrofou byly všechny dálnice naplněny mechanickými vozidly, která se zvolna pohybovala od jedné pumpy k druhé... Obyvatelé, kteří v důsledku velkého rozmnožení svých mechanických vozidel zbourali všechny ostatní budovy, aby získali pozemky pro stavbu expresních dálnic, museli nakonec žít, spát a rozmnožovat se ve svých vozech.

Tato skvělá civilizace byla zničena - jak ukazuje deník, který astronauti našli - když praskla u jednoho automobilu pneumatika. Její výměna nebyla provedena dosti rychle a během jedné hodiny se zastavila doprava na

celé planetě. Smutným výsledkem této události bylo vymření všech obyvatel hladem.

Chápete již jistě, proč tato zpráva musí být tajna. Její prozrazení by mohlo mít zhoubný vliv na náš program výstavby dálnic, na zaměstnanost v automobilovém průmyslu a na stavbu garáží.

Její utajování je však zbytečné, protože my zde na Zemi jsme vyšší civilizace a chápeme, že tito vesmírní obyvatelé se stali vesmírními bláznů, když dovolili svým strojům stát se jejich pány místo služebníky“.

Z českých osobností si připomeňme před půl stoletím v Hradci Králové zemřelého **Vladimíra Zákrejse** (31.7.1880 - 18.7.1948). Je to v našem oboru jedna z největších a neprávem zapomínaných postav první poloviny 20. století. Narodil se v Praze, kde také vystudoval architekturu a vstoupil do služeb městského stavebního úřadu. Měl trvalý zájem o teorii architektury, což se projevilo například tím, že v roce 1907 vyšel v jeho překladu zásadní spis Otty Wagnera „Moderní architektura“. V tomtéž roce vyšla v Pokrokové revui jeho stať „Rozvoj velkoměsta. Příspěvek k řešení problémů Velké Prahy“. Jako snad vůbec první v ní navrhoval vytvoření Velké Prahy, pro kterou by měl být zpracován „generální plán zastavovací“ s výhledem až do roku 1950. Tyto jeho náměty se sice na počátku 20. let částečně realizovaly, ale právě on si uvědomoval jejich omezenost, jak to vyjádřil roku 1922 v nevelkém spisku „Praha budoucí: projekty zítřka“. Upozorňoval tam na omezenou působnost nově zřízené Státní regulační komise a viděl „projekt budoucí Prahy jako problém krajinného regulová-

ní jádra středních Čech“ - což se vlastně nepodařilo docílit do dnešních dnů.

Pro Prahu navrhoval vybudování nového průmyslového centra v Polabí a uchování dnešního města především jako správního centra a velké kulturní hodnoty. Byl to projekt, který o čtyřicet let předjímá v 60. letech tak rozsáhle propagovaný projekt paralelní Paříže.

Bylo by jistě možno vyjmenovat jeho mnohé pro Prahu, Hradec Králové a další města určené urbanistické projekty, které by si zasloužily své rozborů a souhrnné vyhodnocení. Připomeňme si však spíše jeho k dnešku hovořící úvahu "Vědecké základy stavby měst", kterou publikoval v 1. ročníku Stavby při příležitosti založení Ústavu pro stavbu měst při Masarykově Akademii Práce. Předpokládal vypracování celonárodního regionálního plánu a zdůrazňoval, že „návrh generálního plánu zastavovacího jest vždy cosi nesmírně odpovědného. Jest prorocstvím a směrem budoucích generací; nebude dobře, nevšímá-li si poměrů skutečných, a to co nejpronikavěji, ale bude dokonce špatné, neběže-li v úvahu pravdě podobnou budoucnost, ...“.

Mezi nejdůležitějšími výročími letošního léta nelze opomenout 70 let od Výstavy soudobé kultury v Československu, která se konala v Brně v roce 1928 - k 10. výročí vzniku republiky. Její součástí bylo i nevelké vzorové sídliště Nový dům, vyjadřující principy moderní architektury a urbanismu. Byla to zároveň jedna z prvních příležitostí, kde se na řešení jednotlivých pavilonů sešli představitelé českého funkcionalismu.

Jiří Hruza



Cornelis van Eesteren: Urbanistický plán Amsterdamu z roku 1935.