

# KALENDÁRIUM 2002

## 120 LET LINEÁRNÍHO MĚSTA

V letech 1882 a 1883 přispíval do Madridu věnované rubriky španělského časopisu El Progreso inženýr Arturo Soria y Mata (15. 12. 1844 – 6. 11. 1920). Byl to republikánsky orientovaný vzdělanec a filosof, který vyučoval geografii a matematiku a věnoval se ve svých úvahách a také v praktické činnosti především dopravě a jejímu významu pro hospodářský a společenský rozvoj. Projektoval železniční tratě a v roce 1875 založil v Madridu první koněpřežnou trať veřejné dopravy.

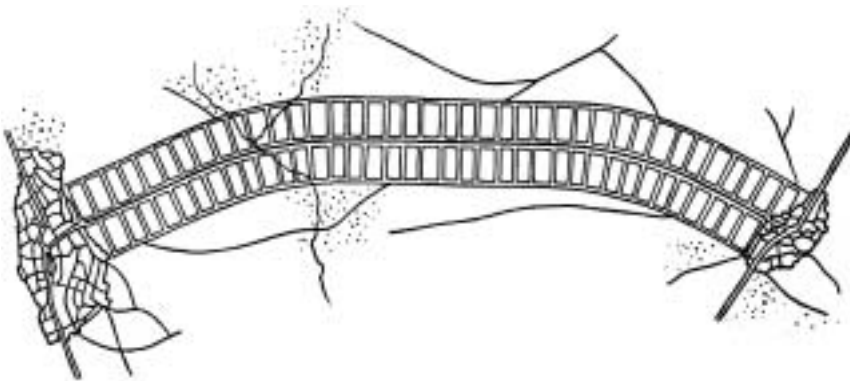
Do El Progreso napsal 56 úvah, v nichž se v souladu se svou specializací věnoval převážně stavu a návrhům na zlepšení městských vodovodů, kanalizace a dopravy, v budoucnosti využívající visuté a podzemní elektrifikované rychlodráhy. Dne 10.4.1882 nazval *La Ciudad Lineal* svůj příspěvek, formulující poprvé princip lineárního města. Vycházel z toho, že „přímka je nejcharakterističtější výrazem moderního města“ a „faktem je lineární město, formované jednou ulicí ... Je-li dům bodem v geometrii města, je vrcholnou a logickou formou lineární město, jedna komunikace, prodloužená do nekonečna ... Je to forma nejadekvátnější vynálezů tohoto století: železnici a tramvaji pro rychlou dopravu lidí a věcí, telegrafu a telefonu, které odstraňují vzdálenosti při dopravě myšlenek a slov“.

Na rozdíl od Howardovy myšlenky

zahradních měst, mající nespočet předchůdců zvláště v 19. století, je lineární město již ze své podstaty novým námětem. Přesto lze i u něj nalézt v minulosti určité předchůdce, u nichž však lze právem pochybovat, že by je Soria y Mata znal. Je to zejména z poloviny 15. století Antonio Averulino, známý pod přízviskem Filarete, autor jen v rukopisech v italských knihovnách zapomenuté ležícího

plavební kanál. Dalším takovým projektem byla z poloviny 19. století Velká Viktoriina cesta. Měla podle představy Josepha Paxtona obepínat centrální část Londýna a být tvořena kolejovou dopravou doprovázenou obytnými a veřejnými budovami.

Znovu se k tématu lineárního města Soria y Mata vrátil krátce poté v dalších příspěvcích pro El Progreso dne 24. 4.



**Arturo Soria y Mata. Lineární město mezi dvěma existujícími centrálními městy – 1884. Soria y Mata si představoval, že postupně budou všechna dnešní důležitá města vzájemně propojena lineárními sídelními útvary, budovanými podél dopravních tras.**

architektonického traktátu z poloviny 15. století. Právě v něm lze nalézt popsany i nakreslený návrh „dělnického města“, tvořeného stejně jako u Sorii y Maty dvěma pásy čtvercových bloků s rodinnými domy, mezi nimiž tvoří dopravní osu

a 24. 7. 1882 a posléze v březnu příštího roku napsal souborný text, zřetelně ovlivněný o čtvrt století starším spisem Ildefonze Cerdy a jeho požadavkem „ruralizovat města a urbanizovat venkov“. Představoval si, že po obou stranách

tramvajové tratě budou čtvercové bloky s rodinnými domy v zahradách. Měl se tím podporovat v zájmu ruralizace měst návrat k přírodě a zároveň rozvoj zemědělství, protože podle Soria y Maty „naš projekt města spojuje všechny hygienické výhody venkovského života a velkoměsta“.

Námět lineárních měst vyvolal značnou pozornost a ohlas, a tak Soria y Mata vydal v roce 1892 brožuru s návrhem na postavení lineárního města, nebo spíše lineárního předměstí, kolem celého Madridu. Již tam byl oznámen prodej akcií CMU – Madridské společnosti pro urbanizaci. Ta byla krátce poté v březnu 1894 založena a zahájila 7 kilometrů od centra na jihovýchodním okraji města stavbu prvních pěti kilometrů lineárně uspořádaného sídliště, jehož osou byla zprvu koněspřežní trať. Teprve v roce 1904 byla zahájena parní doprava a konečně roku 1909 se trať elektrifikovala.

Podle původního záměru se mělo postavit celkem 50 kilometrů, avšak brzy došlo k redukci na 25 kilometrů a ve skutečnosti se postavilo ještě méně, protože po zveřejnění projektu ceny pozemků v předpokládané trase celkem pochopitelně enormně vzrostly. Do konce dvacátých let byl postaven celkem úctyhodný počet 2500 domů, přičemž se celková délka omezila na počátečních pět kilometrů první etapy výstavby. Brzy se projevil určité předvídatelné slabiny, spočívající v nevytíženosti tramvajové linky a v nedostatku občanského vybavení. Nelze opomenout ani to, že výhodu blízkosti veřejné dopravy měly především obyvatelé domů u stanic, zatímco ostatní spíše trpěli její hlukostí.

Ačkoliv tedy reálné úspěchy výstavby lineárního města nebyly nijak oslnivé, stala se tato myšlenka brzy populární téměř tak jako o málo později Howardovo zahradní město – a to nejen ve Španělsku, ale i v mnoha evropských zemích. Od roku 1897 se začal ve španělštině vydávat čtrnáctideník *Lineární město*, který stejně jako CMU zanikl v době občanské války na počátku třicátých let.

Soria y Mata sám dále propagoval svou představu měst dvacátého století a předpokládal, že by lineárními městy mohla být postupně propojena všechna evropská města. Snil o tom. Že to bude „jedna komunikace široká 500 m a dlouhá jak je třeba, ano, jak je třeba. Takové je město budoucnosti, které může dosáhnout až do Cádiz, Petrohradu, Peking, a Bruselu ....*Lineární město bude realizováno*

*a vytvoří na mapě Španělska a na mapě celého světa nekonečnou soustavu trojúhelníků .... Rozšiřování a růst lineárního města budou mimořádně snadné ....na nevhodnějším místě se vybere bod jako začátek nového města, které sevře s již existujícím (lineárním městem) určitý úhel ...“.*

Soria y Mata brzy našel stoupence a pokračovatele. Nejprve to byl jeho starší syn Luis Soria y Hernández, který se jako zástupce ředitele CMU velmi zasloužil o realizaci madridského projektu. Obdobně se v činnosti CMU uplatnili i další synové – Arturo, Emilio a Carlos, stejně jako Luisův syn Arturo.

V dalších evropských zemích propagoval lineární města Hilarión Gonzáles de Castillo, který na stavební výstavě v Bruselu v roce 1919 publikoval svůj projekt regionálního plánu s lineárním městem pro 60 tisíc obyvatel. Ve Francii se stal nadšeným stoupencem zahradních a posléze lineárních měst Georges Benoit-Lévy. Ten po pobytu v Anglii založil již v roce 1903 Francouzskou společnost zahradních měst a v roce 1928 Mezinárodní společnost lineárních měst, přejmenovanou krátce poté na Mezinárodní společnost zahradních lineárních měst. Tato Společnost uspořádala krátce po svém založení valné shromáždění ve francouzském Rouenu za účasti delegátů z Francie, Rakouska, Belgie, Brazílie, Chile, Řecka, USA, Peru i Československa. Benoit-Lévy navrhoval ve své knize „Paříž se rozšiřuje“ z roku 1927 další růst tohoto města formou lineárních měst a obdobně o čtyři roky později předpokládal takový vývoj ve své knize o budoucnosti Londýna.

Ve dvacátých letech se lineární město stalo oblíbeným u sovětských urbanistů. V atelieru N. A. Ladovského, jehož projekt „dynamického města“ z roku 1928 také nese stopy vlivu lineárních koncepcí, se vypracovávaly diplomní projekty na toto téma. Několik variant lineárních měst bylo před-

loženo v soutěži na plán rozvoje Magnitogorska. Byl to zejména projekt I.I. Leonidova se zajímavým střídáním věžových a atriových domů, nebo projekt skupiny M. Baršče, řešící v regionálním měřítku „Magnitogorie“ jako lineární město spojující centrum těžkého průmyslu s jeho zemědělským zázemím.

N. V. Semenov vypracoval v té době plán pro Stalingrad ve formě několik desítek kilometrů dlouhého sídelního pásu podél Volhy. Nelze opomenout ani některé „lineární“ projekty ze soutěže na generální plán Moskvy v roce 1931. Další koncepční krok v řešení lineárních měst představuje Miljutinův Socgorod, jehož funkčně členěné pásmové město má také lineární tvar. Ve 30. letech se uvažovalo o vytvoření souvislého pásu osídlení podél železniční tratě mezi Moskvou a Leningradem.

Le Corbusier se ve svých urbanistických návrzích a studiích vyrovnával se všemi moderními urbanistickými koncepcemi. Několikrát také použil modifikovaný princip lineárního města. Z těchto jeho projektů se nejčastěji publikuje z počátku 30. let skica rozvoje Rio de Janeiro, před-



**Arturo Soria y Mata. Lineární město – 1884. 1. kanceláře společnosti CMU; 2. aréna pro býčí zápasy; 3. divadlo; 4. hipodrom. Prvý úsek lineárního města v madridském předměstí navazoval na trať tramvaje a měl být dále kolem města prodlužován.**

pokládající výstavbu „lineárního domu“ s automobilovou komunikací na střeše. Obdobný je jeho o 10 let pozdější návrh pro město Alžír, známý pod jménem „Plán Obus“. Také jako konzultant T. Bati navrhoval další rozvoj Zlína formou lineárního města mezi Zlínem a Otrokovicemi.

mi. Nejdůsledněji uplatnil lineární město ve svém projektu „Tři lidských zařízení“, publikovaném v roce 1946. V něm předpokládal, že se osídlení budoucnosti bude skládat ze tří základních komponent. Mají to být družstevní zemědělská sídliště, nová lineární průmyslová města a dále lineárními městy propojená tradiční kompaktní města jako centra správy a kultury.

V Československu se několikrát objevil princip lineárního města. Nejznámější je projekt lineárního rozšíření Prahy sídelním pásem v Polabí, předložený skupinou PAS – J.Štursou, K.Janů a J.Voženílkem na počátku 30. let. Také v soutěži na dopravní koncepci Prahy v roce 1932 se někteří účastníci zabývali městem v jeho širších dopravních souvislostech. Tyto projekty od V.Zákrejse nebo E.Hrušky předpokládaly lineární město jako spojnici mezi Prahou a Polabím.

Mezi velké „lineární“ projekty patří dvě koncepce pro Londýn z počátku 40. let. Byl to projekt L.Hilberseimera, učitele urbanismu na Bauhausu, který předpokládal soustavu lineárních „prstů“ kolmo na Temži. Směrem na sever to mělo být bydlení a na jižním břehu se měly soustředit výrobní a hospodářské aktivity. Jinou variantu nabízel projekt skupiny MARS, v němž se při zachování historického jádra Londýna měl další rozvoj organizovat jako soustava lineárních rozvojových os severně i jižně od Temže.

Na amerických kontinentech již v roce 1910 vypracoval E.Chambles projekt „dálničního města“ jako kontinuálního dvoupodlažního objektu s automobilovou rychlodráhou v podzemí a pěší promenádou na střeše. V 60. letech znovu publikoval R.Malcolmson teoretický projekt „Metro – lineárního města“ tvořeného nepřerušova-

ným šestipodlažním objektem o šířce 400 m, v němž by v několika úrovních probíhaly trasy pro železnici, městskou kolejovou dopravu, nákladní a individuální automobilovou dopravu. V určitých odstupech by měly po obou stranách stát obchodní domy a administrativní budovy.

V době své emigrace v USA uvažoval v 50. letech L.Hilberseimer pro Chicago rozvoj lineárními prsty, kolmými na břeh jezera Michigan. Jako lineární město řešila projektová kancelář Skidmore, Owings a Merrill „atomové město“ Oak Ridge. V USA ostatně vznikají dodnes podél komunikací kontinuální pásy osídlení, nazývané „ribbon development“. Největším organicky vzniklou „lineární“ sídelní soustavou je podél východního pobřeží USA 1000 km dlouhý řetězec měst od Bostonu až po Washington, jehož počet obyvatel se pohybuje kolem 50 milionů.

V krátkém mezidobí od skončení 2. světové války až do rozdělení města byl hlavním architektem Berlína H.Scharoun, mimo jiné spoluautor meziválečného Siemensstadtu a projektant budovy Berlínské filharmonie. Jako záměrný kontrast proti historizující velikášské koncepci A.Speera z hitlerovské doby navrhl obnovu, přestavbu a další rozvoj Berlína jako organického pásového sídelního útvaru, sledujícího tok Sprévy.

V některých případech byl lineární vývoj osídlení ovlivněn přírodními a v širším slova smyslu geografickými podmínkami. Jsou to sídelní pásy nebo skupiny měst rozložené v horských údolích nebo na úpatích hor, podél řek a na mořských pobřežích nebo případně podél komunikačních koridorů.

Jako příklad lze uvést z 50. let první „rajonový“ plán Mostecké hnědouhelné

pánve, navrhující soustředění osídlení tohoto prostoru do dvou lineárních řetězců vně poddolovaného území – na úpatích Krušných hor a Českého středohoří. Obdobný projekt byl v téže době v daleko větším měřítku vypracován v severní Itálii pro Pádskou nížinu se dvěma řetězci sídel na jejím severním a jižním okraji. Na úpatí Alp to měl být již dnes se formující lineární pás po trase Turin, Milán, Verona a Benátky a na jihu spojnice Alessandrie, Parmy, Modeny a Ravenny.

Lineární princip se také objevil u některých britských poválečných nových měst, jako byl Runcorn od A.Linga nebo nerealizovaný Hook od G.Shanklanda. U velkých nových měst se lineární řešení uplatnilo v projektu A.Doxiadise pro Islamabad, stejně jako v několika soutěžních projektech nové Brazílie. Obdobné projekty byly vypracovány koncem 20. let pro Madrid a koncem 60. let také pro Stockholm nebo Tokio.

Mezi variantami sídelní struktury pražské – středočeské aglomerace z konce 60. let se také ověřovaly výhody a nevýhody lineárního rozvoje města buď v Polabí, nebo případně podél vybraných radiálních rozvojových os. Také tyto koncepce je možno zaznamenat u mnoha dalších evropských a světových měst – ve variantách rozvoje pařížského regionu, ve známém „prstovém“ plánu pro Kodaň, v řešení holandského Randstadu a mnoha dalších.

Každý z uvedených projektů měl ovšem svá specifika, i když jejich společným jmenovatelem byl lineární rozvoj. Vždy však dokládají životnost a podnětnost již před 120 lety A.Soriou y Matou ve zdánlivě nevýznamném fejetonu poprvé vyslovené myšlenky.

*Jiří Hruška*