URBANISTICKÁ VÝROČÍ
listopad – prosinec 2000

V dějinách stavby měst existují tvůrci, kteří svými jednotlivými stavbami dokázali podstatně ovlivnit tvář měst. Patří mezi ně nesporně **Giovanni Lorenzo Bernini** (7. 12. 1598 - 28. 11. 1680), který ve službách tří papežů přes půl století svými architektonickými a sochařskými díly obohacoval barokní Řím o objekty, bez nichž si toto věčné město nelze vůbec představit. Jeho dílem je téměř 30 metrů vysoký bronzový baldachýn v samém těžišti chrámu Sv. Petra, stejně jako 240 metrů široká oválná kolonáda z 284 sloupů, vytvářející před tímto chrámem jeden z nejpůsobivějších a zároveň nejčastěji zobrazovaných městských prostorů vůbec. Byl autorem interiérů, soch, fontán, kostelů, kaplí a paláců. Ludvík XIV. jej pozval do Paříže a jeho projekt průčelí pro Louvre inspiroval řešení královského paláce ve Stockholmu.

Obdobný význam jako Bernini pro barokní Řím měl zhruba o dvě století později **Karl Ivanovič Rossi** (29. 12. 1775 - 18. 4. 1849) pro klasicistní Petrohrad, jehož byl v prvé polovině 19. století hlavním architektem. Také on vstoupil svými díly do města, jehož základní koncepce již byla dána. Přesto však dokázal vytvořit stavby, jejichž architektonická úroveň nespočívala jen v nich samých, ale především v jejich situování a širších urbanistických souvislostech. Na prvé místo patří Palácové náměstí, kterému dal Rossi jeho dnešní formu a tvář. Zachoval přitom náhodně stojící starší objekty a propojil náměstí s hlavní městskou osou Něvského prospektu, kolem kterého se seskupily jeho další stavby. Patří mezi ně dvorní Alexandrijské divadlo a Michajlovský palác - dnešní Ruské muzeum - s je doprovázejícími prostory ulic a náměstí.. Tento výčet by mohl dále pokračovat interiéry Zimního paláce, stejně jako budova senátu a synódu a před ní ležící Senátní náměstí a další paláce i s jejich interiéry a zahradami.

Obraťme se však k novější době devatenáctého století, v němž se setkáme s lidmi, kteří tak či onak ovlivnili zrod moderního urbanismu. Patří mezi ně nesporně

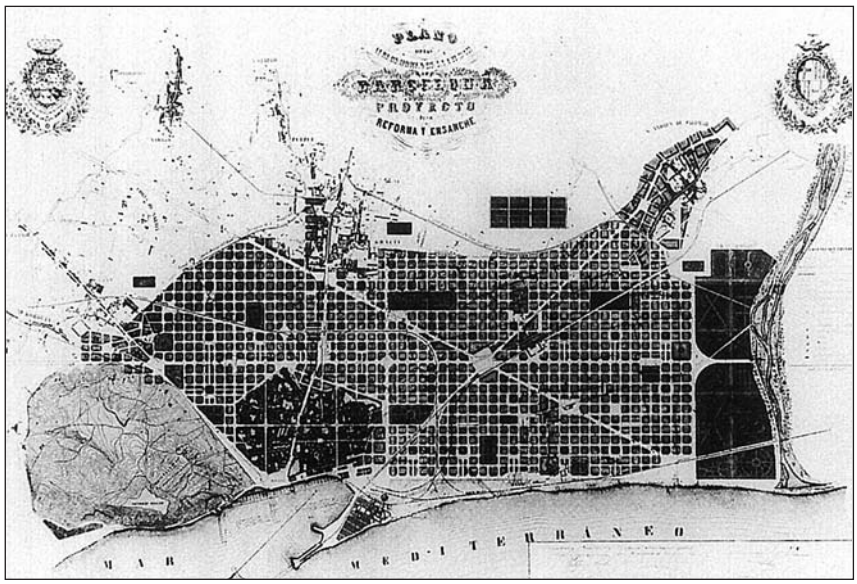
španělský inženýr **Ildefonso Cerda** (23. 12. 1815 - 22. 8. 1876), který snad jako prvý vůbec začal používat pojmy jako urbanizace a urbanismus v dnešním smyslu. Pocházel z bohaté katalánské rodiny, která pro něj určila kněžskou dráhu. Brzy však opustil seminář a věnoval se v Barceloně a v Madridu studiu matematiky, architektury a inženýrství. Zároveň byl zaujat filozofií a politikou a angažoval se na levém křídle liberální republikánské strany.

Je znám především jako autor realizovaného plánu rozšíření Barcelony, který vypracoval na základě soutěžního návrhu z roku 1859. Sama soutěž měla zajímavý průběh, protože v ní získal první cenu jiný, tradičněji pojatý návrh, avšak nakonec byl vybrán návrh Cerdův, který byl dokonce madridským ministerstvem vyhlášen jako vzorový pro jiná španělská města. Základem Cerdova plánu je jednoduchá šachovnice pravidelných bloků, jejichž zajímavost spočívala ve skosených nárožích, neuzavřeném obvodovém obestavění a velký podíl vnitroblokové zeleně. Pro celé město Cerda navrhl diferenciovanou komunikační síť a hierarchickou soustavu vybavení.

Cerda se urbanismem a Barcelonou zabýval i v dalších letech. V republikánském období se v šedesátých letech minulého století podílel na přípravě zákona o rozšiřování měst a v polovině sedmdesátých let předložil projekt rozvoje barcelonského regionu - snad jako vůbec prvý návrh toho druhu.

Současně s prací na plánech pro Barcelonu začal Cerda od roku 1857 pracovat jako na svém životním díle na objemném pětisvazkovém spisu, který nazval „Generální teorie urbanizace". Tiskem byly vydány v jeho době jen prvé dva svazky, mající samy o sobě 1500 stran, zatím co rukopis dalších tří svazků se ztratil a byl nalezen až roku 1976. Nejen objemnost, ale i malá známost pro mnohé nedostupného textu ve španělštině jsou zřejmě příčinou, že Cerdův nevyvolal a dosud nevyvolává žádnou zvláštní pozornost. Přitom je to prvé moderní dílo o urbanismu vůbec, časově o desetiletí předstihující obvykle citované mnohem známější spisy Baumeisterovy, Stübbenovy, Sitteho nebo Geddesovy.

Není možno ani naznačit celkový obsah Cerdova velespisu. Již samo vstupní moto *„ruralizovat město a urbanizovat venkov"* zní velmi aktuálně a naznačuje, že nám má kniha ještě dnes co říci. Ojedinělým a dosti neobvyklým je pojetí dějin měst, které Cerda jako dopravní inženýr navázal především na vývoj dopravních druhů. Dílo si klade za cíl *„pochopit způsob existence a fungování lidské společnosti ve velkých městských centrech"* a zároveň *„zaujmout čtenáře pro studium problematiky, která je zcela nová a nedotčená....a nabídnout vědě nový svět"*.



I. Cerda: Plán přeměny a rozvoje Barcelony (TCC - 1859)

Cerda psal své dílo v období velkých společenských a hospodářských proměn. Proto říká: *„Důležité je vědět, zda ve chvíli podstatné a zásadní proměny (společnosti) mohou být pro ni upravena monumentální dílo (města) minulých epoch, z nichž se žádná nepodobá současné době, zda mohou být přizpůsobena novým potřebám, které dnes pociťujeme, které se každodenně objevují a nemohly být v minulosti předvídány"*. Je to dnes otázka neméně aktuální než v době před stopadesáti lety, kdy byla vyslovena.

V knize lze najít šedesát let před Athénskou chartou úvahy o urbanistické „funkcionomii", čtyřicet let před Geddesem zdůraznění významu průzkumů a rozborů, mnoho desetiletí před Parkem a Perrym výklad členění města na okrsky a nejméně sto let před dnešní generací rozpoznání úlohy lidských sídel a architektury pro životní prostředí.

Aktuálně zní dodnes definice *„aktu, kterým se mění volné území na město"*, který nazývá urbanizace, jako vědy, tvořené *„souborem principů, zásad a pravidel, které je nutno aplikovat na stavby a jejich soubory tak, aby se nenarušily schopnosti společenského člověka, aby se podporoval jeho rozvoj a zlepšovalo se jeho bytí i společenská hodnota"*.

Poněkud jiným, ale snad ještě významnějším způsobem se zapsal do gründerského období evropského urbanismu **James Friedrich Ludolf Hobrecht** (31. 12. 1825 - 8. 9. 1922). Vystudoval nejprve zeměměřičství a pak absolvoval berlínskou Stavební akademii. Většinu svého působení věnoval dopravním a vodohospodářským stavbám ve službách různých německých měst a posléze se stal mezinárodně uznávaným znalcem a poradcem při plánování mnoha evropských měst.

Roku 1859 začal pracovat u stavební policie královského policejního presidia pro Berlín, kde byl pověřen vedením komise pro zastavovací plán města. Nebyla to tehdy snadná funkce, protože město mělo již přes půl miliónu obyvatel a jen v desetiletí 1850 - 60 činil přírůstek 100 tisíc obyvatel. V letech 1859 - 61 byl za jeho vedení tento plán zpracován, v krátké době mezi lednem a srpnem 1862 schválen, v roce 1865 vytištěn, avšak nikdy oficiálně nezveřejněn.

Při práci na plánu se Hobrecht inspiroval studijní cestou, kterou v roce 1860 podnikl do Hamburku, Londýna a Paříže, avšak i během této cesty se zajímal především o kanalizační soustavy těchto měst. Bylo to ostatně příznačné pro tehdejší dobu, kdy byli pro města důležitějšími městští inženýři než architekti. V plánu byl využit roku 1853 pro Berlín schválený stavební řád, umožňující více než pětinásobné zastavění každého čtverečního metru stavební parcely.

Stavební boom a s tím související pozemková spekulace vedly okamžitě ke sporům o závaznost plánu. Proto královský vrchní soud k němu vydal již v roce 1962 následující výklad: *„Zastavovací*

plán pro město Berlín, vypracovaný policejním presidiem a 26. června 1862 výsostně schválený, není ve své podstatě ničím jiným než souborem policejních nařízení, určujících, které pozemky na území města mohou být zastavěny a které jsou naopak určeny pro veřejné ulice a náměstí a musí proto zůstat nezastavěné".

Berlínský plán byl od samého počátku vystaven kritice a jeho označení „Hobrechtův plán" bylo míněno pro jeho autora hanlivě. V plánu rozdělil schematickou sítí stejně širokých ulic všechny dosud nezastavěné plochy na velké bloky o rozměrech 180x300 až dokonce 300x500 metrů. Policejní prezidium totiž předpokládalo, že další rozčlenění na menší bloky provede magistrát, který ovšem chtěl ušetřit náklady na ulice a přenechával rozhodnutí o způsobu parcelace jednotlivým stavebním podnikatelům a spekulantům. Tak došlo k tomu, že byly velké bloky přímo rozděleny na hluboké parcely, které byly intenzívně zastavovány několika za sebe řazenými stavebními trakty, oddělenými tzv. „zadními dvory", jejichž rozměry vycházely z rozměrů hasičských povozů. Plán tak umožňoval výstavbu tzv. „nájemních kasáren" a vedl k tomu, že rychle rostoucí Berlín byl na počátku 20. století všeobecně považován za evropské velkoměsto s nejhoršími bytovými poměry vůbec.

Při veškeré kritice plán Berlína z let 1859 -61 patří mezi klasické projevy urbanismu 19. století. Stal se podkladem pro řízení výstavby na dalších několik desetiletí až do počátku dvacátých let našeho století a zároveň příkladem pro plány rozšiřování měst nejen na německém území.

Haussmannův plán přestavby Paříže byl v té době obdivovaným vzorem proměny historického jádra města pomocí prorážení nových přímých městských prospektů. Stavba Ringstrasse ve Vídni byl vzorem pro stavební využití území, uvolněného zbouráním historických pevnostních okruhů. Obnova historického jádra Hamburku po požáru v roce 1842 stejně jako asanace bývalého Židovského Města v Praze koncem století byly příklady úplné přestavby středověkých městských jader. Plán Manhattanu z roku 1811, Cerdův plán Barcelony a zejména Hobrechtův plán pro Berlín byly považovány za typické projevy tehdy prováděného rozšiřování měst, spojeného obvykle s připojováním dříve samostatných předměstí.

Mezi těmito typickými projevy urbanismu 19. století byla jednoznačně považována za kladný vzor přestavba Paříže, stejně jako reprezentační výstavba souboru veřejných budov ve Vídni. Naopak Hobrechtův plán od samého počátku vyvolal nejen kritiku, ale především širokou diskusi, která nesporně přispěla k rozpoznání klíčových problémů výstavby a přestavby měst. Když se dnes po více než 100 letech začteme do záznamů tehdejších debat, pak můžeme s překvapením zjistit, že se týkaly stejných problémů jako dnes a že jsme vlastně při řešení těchto problémů nijak zvlášť nepokročili.

Stejně jako dnes se již tehdy diskutovalo nejen o míře závaznosti výhledových městských plánů, ale také o tom, zda vůbec má zpracovávání plánů nějaký smysl, zda urbanistické projekty jen nepřispívají k rozšiřování pozemkové spekulace a růstu cen pozemků. Vedly se spory o tom, zda a do jaké míry má vůbec urbanistický plán právo zasahovat do vlastnických práv majitelů pozemků. Uvažovalo se o poslání plánu jako pouhého restriktivního nástroje, zatím co jiní viděli v urbanistických plánech především nástroje pro architektonické utváření městského obrazu. Stejně jako dnes se v těchto diskusích setkávaly názory krajně liberální s představami o nezbytnosti důsledného usměrňování a regulování výstavby zejména ve velkých městech. Stejně jako dnes se pochybovalo o tom, že jakýkoliv plán je vůbec schopen předvídat a tím méně ovlivnit budoucí vývoj měst.

Pokud na konec letošního roku připadala životní výročí Berniniho a Rossiho jako reprezentantů klasického historického urbanismu a výročí Cerdy a Hobrechta jako reprezentantů urbanismu 19. století, pak z 20. století si zaslouží připomenout především dvě jména - Tessenow a Martin Wagner.

Heinrich Tessenow (7. 4. 1876 - 1. 11. 1950) byl německý architekt a urbanista, jehož dílo je dodnes připomínáno a oceňováno zejména v jeho rodné zemi. Vystudoval Techniku v Mnichově a od roku 1909 začal působit jako asistent na Technice v Drážďanech, kde se spolu s Riemerschmidem a Muthesiem účastnil projektování a výstavby prvního německého zahradního města v drážďanském Hellerau. Důležitým bylo jeho působení na Akademii ve Vídni, kde se seznámil s O. Wagnerem, J. Hoffmannem, G. Klimtem a mnoha dalšími představiteli umělecké moderny. Ve své učitelské činnosti pokračoval dále v Drážďanech a od roku 1926 v Berlíně až do roku 1934, kdy byl donucen se vzdát profesury, ke které se na berlínskou Techniku znovu vrátil teprve v roce 1945.

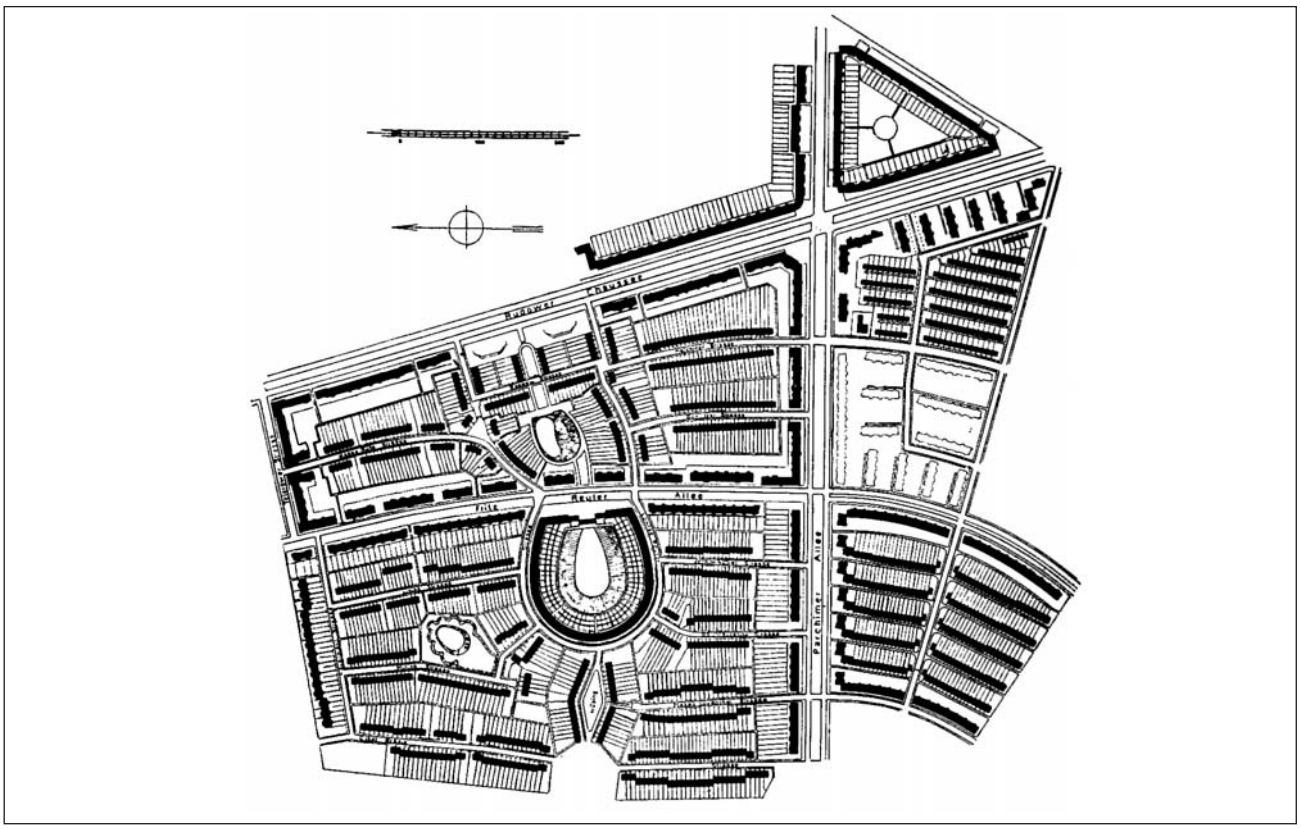
Za největší Tessenowův přínos je považována jeho pedagogická činnost a dále jeho stati a kulturně-historické úvahy věnované často urbanistickým tématům. Tak například napsal studii o ulicích a náměstích, o koncepcích sídlišť, o vesnicích, o malých i o velkých městech.

Jen o deset let mladším byl **Martin Wagner** (5. 11. 1885 - 8. 5. 1957). Vystudoval Techniku v Berlíně a ještě před 1. světovou válkou začal pracovat v plánovací kanceláři Velkého Berlína. Věnoval se od samého počátku řešení nových obytných čtvrtí a uplatňoval přitom na tehdejší dobu velmi moderní a pokrokové názory. Po válce, kdy z úřadu odešel konzervativní městský stavební rada vilémovské éry, byl roku 1925 zvolen do této funkce.

Všeobecně se uznává, že doba jeho působení až do roku 1933, kdy byl z politických důvodů propuštěn, patří mezi nejvýznamnější období architektonického a urbanistického vývoje Berlína. Zvláště v letech konjunktury druhé půle dvacátých let podporoval všestranně bytovou výstavbu, která dosáhla v roce 1930 maxima téměř 44 tisíc bytů. Rozvoj města dal příležitost k uspořádání velkých mezinárodních architektonických a urbanistických soutěží, k uplatnění německé architektonické avantgardě a zároveň k prvým pokusům o uplatnění průmyslových metod výstavby.

Spolu s B. Tautem projektoval v roce 1926 sídliště Britz, zvané podle tvaru svého centra „podkova", spolu s H. Scharounem se účastnil na projektu Siemensstadtu a spolu s H. Poelzigem projektoval nový velký výstavní a veletržní areál včetně kongresového centra. V roce 1929 založil časopis Nový Berlín a našel si čas i pro psaní a pro organizaci výstav, jako byla v roce 1930 výstava *„Slunce, vzduch a bydlení pro všechny"*, nebo o rok později *„Byt naší doby"* s maketami bytů ve skutečné velikosti.

Tento rozmach však byl narušen již hospodářskou krizí a naprosto skončil v roce 1933. Zaznamenání si zaslouží, že Martin Wagner byl jediným který veřejně vystoupil proti vyloučení K. Kollwitzové a H. Manna z Akademie umění, na jejíž členství v souvislosti s tím rezignoval. Stejně tak spolu s W. Gropiem veřejně protestoval proti ovládnutí Werkbundu nacisty. Byl okamžitě propuštěn, zbaven



M. Wagner: Sídliště Berlin - Britz 1925 - 1931, návrh a realizace

občanství. Nezbývalo mu než emigrovat a od roku 1938 celá dvě desetiletí do konce svého života působil jako profesor na Harvardově univerzitě a kromě jedné návštěvy v roce 1952 se již do Německa nevrátil.

Bylo by možno citovat mnohé z jeho názorů, které jsou stále aktuální. Platí to například o jeho přednášce o urbanistických problémech velkoměsta v roce 1929. Tehdy mimo jiné řekl, že *„stavba měst není polem pro diletanty a krasořečníky, Je pracovištěm pro odborníky, které je třeba teprve vychovat a kteří si budou vědomi mnohostranných obtíží svého poslání“*. Tehdy si uvědomoval, že *„stojíme v období přehodnocení našich urbanistických názorů, přičemž toto přehodnocení není nikde tak akutní a naléhavé jako ve velkých a světových městech“*. A konečně *„dobré plány, krásné řeči a ještě lepší prohlášení v tisku stále ještě nejsou skutečnou stavbou měst. Stavbou měst je to, co se opravdu staví“*.

Jiří Hrůza