

POZNÁMKY K URBÁNNEJ DEMOKRACII

Doc. Ing. arch. Robert Špaček, PhD.

Vznik miest prinesol aj vznik demokracie ako formy spravovania ľudských spoločenstiev. V našom priestore urbánna kultúra vyústila v stredoveku do rozvoja samosprávnych spôsobov riadenia mesta. Slobodné kráľovské mestá sa stali platformou pre pôsobenie suverénnej, novej vrstvy slobodných mešťanov.

Všeobecne

Podľa Juraja Mesíka³⁾ udelenie titulu „slobodné kráľovské mesto“ znamenalo de facto vyňatie povýšeného mesta spod právomoci miestnej šľachty pod priamu právomoc kráľa a udelenie slobôd. Povýšené mestá teda dosťávali samosprávne a ekonomicke práva (napríklad práva trhov, skladu, mýta atď.) a rozsiahle občianske práva (meštiansky štatút občanov, súdnu právomoc, právo meča a rozsiahlu miestnu legislatívnu moc). Procesom urbanizácie sa teda šírila civilizácia v podobe mnohých civilizačných javov - slobodného podnikania a hospodárskeho rastu, šírenia škôl a vzdelanosti, šírenia miestnej demokracie atď.

Pojem slobodné mesto, demokratické mesto, je chápáný spravidla ako spôsob organizácie a riadenia, prejavuje sa v histórii ako

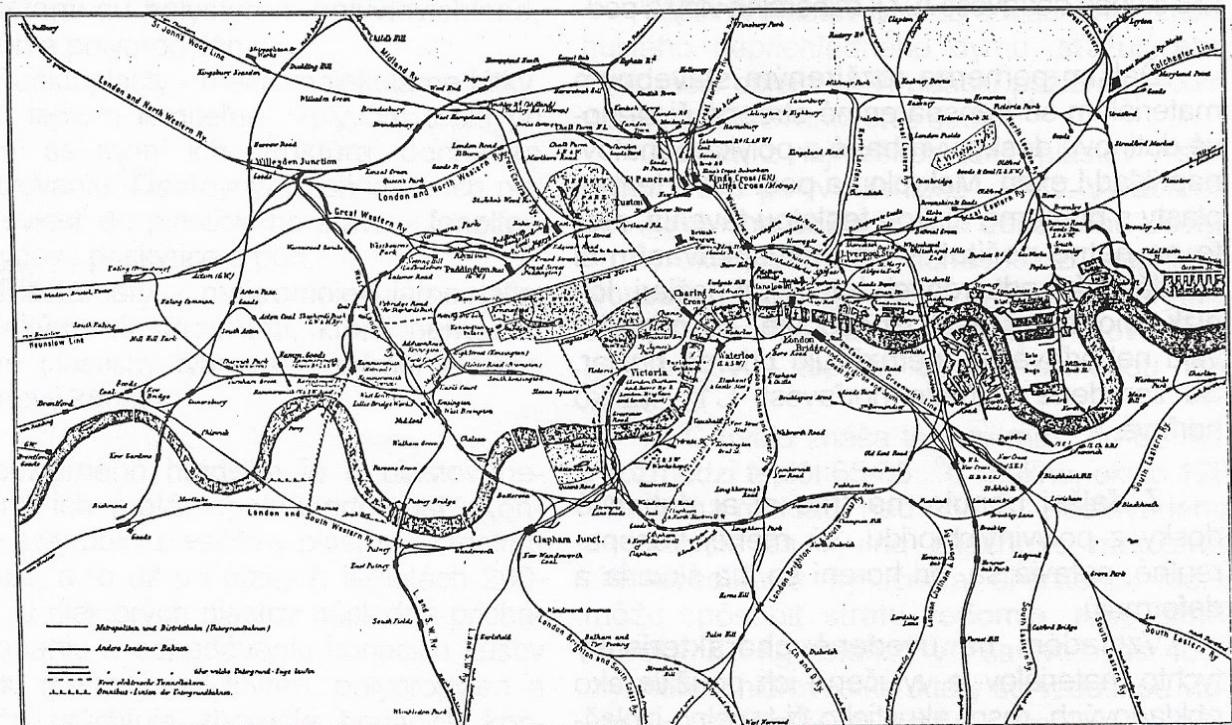
miera voľnosti jednotlivých obyvateľov i mesta ako celku. Zaujímavou otázkou je, ako sa demokracia prejavuje v samotnej materiálnej substancii mesta.

Rešpektovanie majetkových pomerov štrukturalizuje mesto tým, že konzervuje parceláciu, tāhy ulíc a podobne. Politická a právna neistota niektorých spoločenských systémov umožňuje zrušiť prirodzene vygenerovanú skladbu územia a viedie k veľkoplošným zásahom do organizmu mesta.

Rozvoj hromadných foriem dopravy mesto výrazne zdemokratizoval, umožnil pohyb všetkým obyvateľom. V tomto zmysle je zaujímavá postupnosť: len peší pohyb - individuálna doprava (konské povozy) - hromadná doprava (železnica...) - masová individuálna doprava (automobilizmus) - MHD - pešie zóny...

Logika tejto postupnosti nevyhnutne súvisí s rozvojom chápania a uplatňovania demokracie. Pešie zóny sú dôsledkom celoeurópskej revolty z roku 1969, najmä APO - hnutia z Nemecka (obrázky vpravo).

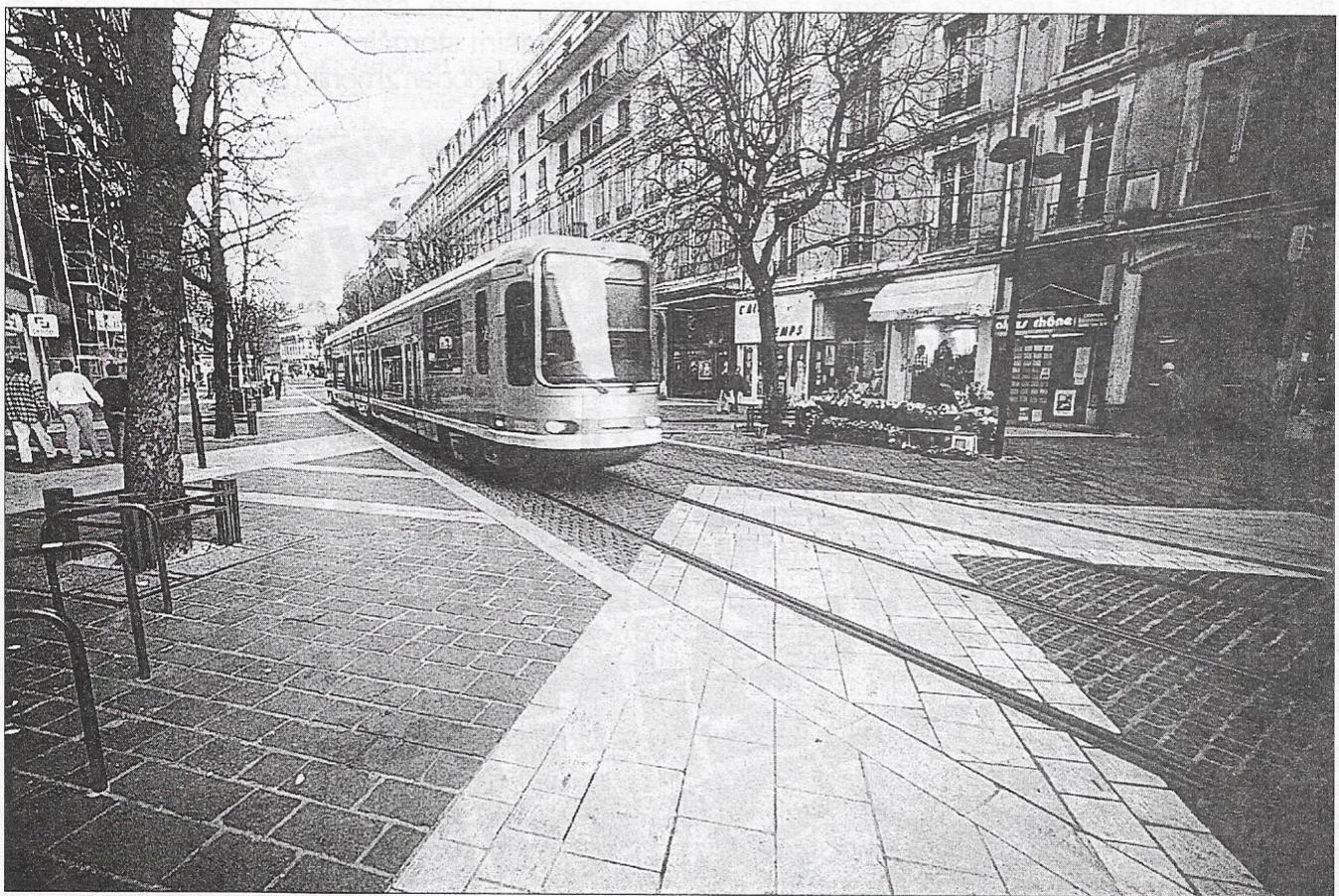
Samořejme, existujú aj apriórne riešené pešie zóny všade tam, kde viacstopá kolesová doprava nemala dosť miesta. V tejto súvislosti



Železničná trať Londýna na prelome 19. a 20. stor.



Pešia zóna: Grenoble, Pl. Grenethe - spontánne príjmaná „obývačka“ mesta



Pešia zóna: Grenoble, Avenue Alance Lorraine - osvedčená kombinácia kultivovanej električkovej dopravy a pešej zóny

sú zaujímavé späťne prekonvertované pešie zóny.

Výraznej demokratizácii boli podrobené jadrá miest z hľadiska pohybu peších, ten je demokratickejší, pretože má v centre mesta viac rovnoprávnych účastníkov. Otváranie dvorov verejnosti, vytváranie krytých pasáží osloboďuje ľudí aj od závislosti na poveternosti, intenzifikuje mestské prostredie.

Paradoxne v časoch „všeľudového“ vlastníctva boli nájomné domy oveľa privátnejšie ako teraz. Súkromné vlastníctvo bytov prineslo prienik verejných a poloverejných funkcií a prevádzok priestorov, ktoré boli vymedzené len obyvateľom domu. Podobne otvorenie polosúkromných dvorov a vnútroblokových priestorov sprístupnilo tieto priestory všetkým, nie len obyvateľom okolitých bytov a domov.

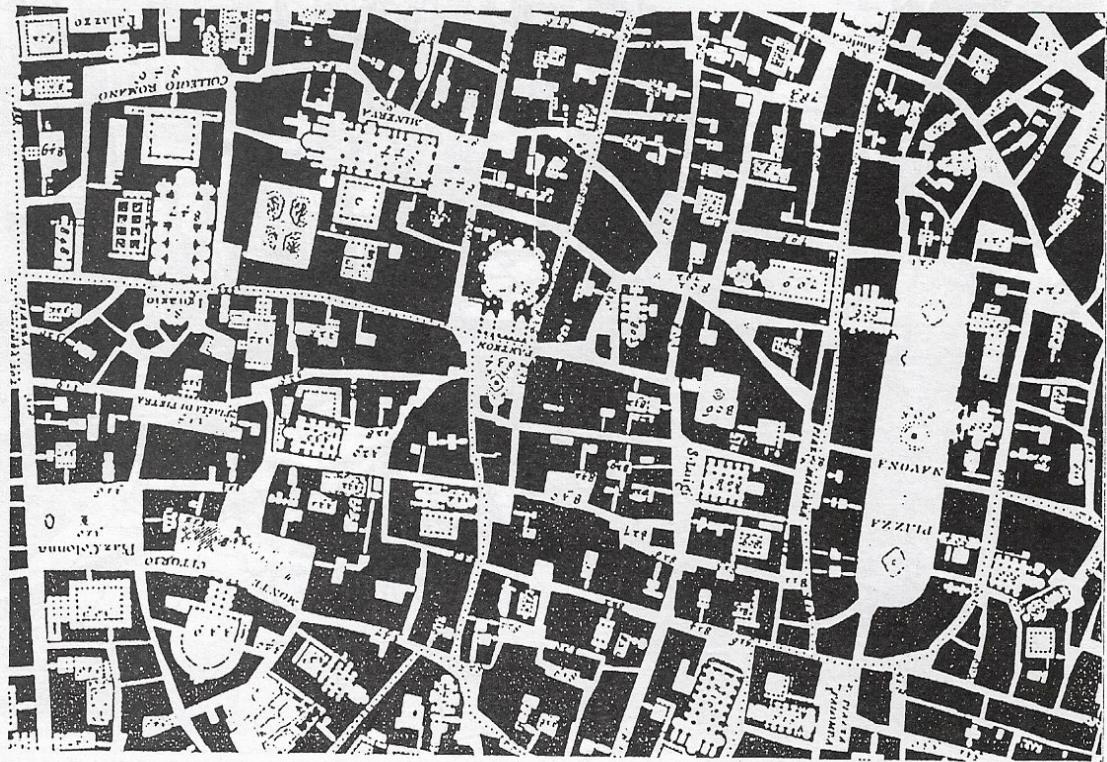
Nollho mapa Ríma tieto skutočnosti ne-rieši, len ich interpretuje, ale je to inšpiratívna interpretácia. Podobne Piranesiho spôsob zo-
brazovania urbánneho priestoru je otvorený, nepracuje s hmotami, skôr s kontinuálne komunikovateľným priestorom. V oboch prípa-
doch kategórie vonku a dnu sa stávajú sekundárnymi. To, či je priestor zhora zakrytý, nie je definitívnym kritériom pre rozhodovanie,
či je človek vonku, alebo vnútri. Dodatočné prekrývanie vnútroblokov, vytváranie krytých pasáží sprístupňuje pôvodné tajomstvá ľuďom nezasväteným. Z primárne mikroklimatických priestorov prechádzame cez sekundárne kli-

maticky riadené, cez medzipriestory až do priestorov klíme otvoreným. V úzkej uličke však celkom iste nevieme, či sme „vonku“.

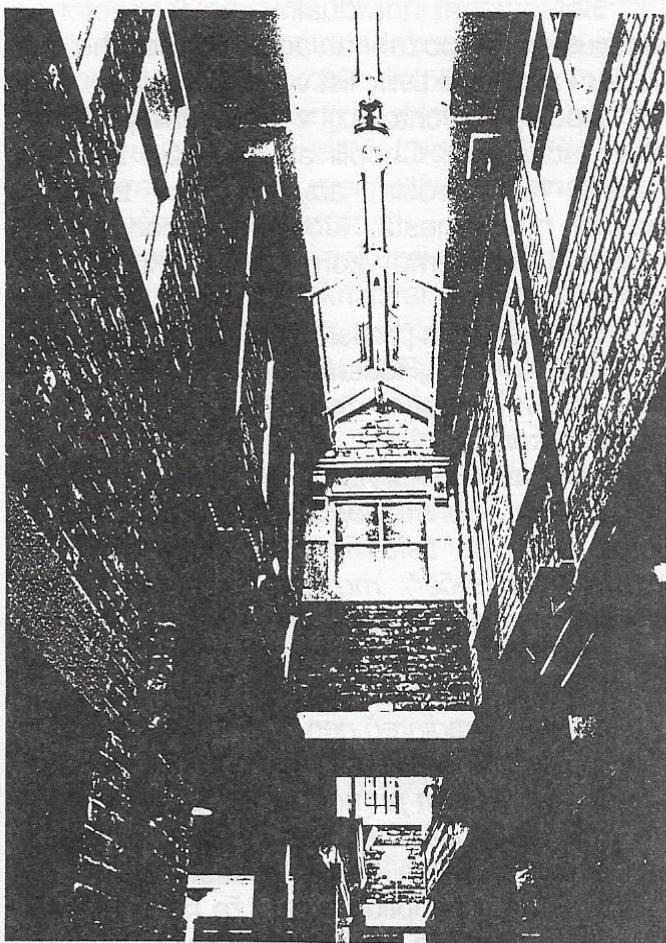
Pozadie súčasných problémov

Podľa Karin Wilhelmovej to, že pokojné a šťastné obdobia sú prázdnymi stránkami v knihe dejín, pochopil už Hegel na začiatku 19. storočia. Tento stav vyvolal veľa utopických návrhov a práve architekti nášho storočia využili možnosť vyplniť historické prázadne miesta obrazmi šťastia. V ich obrazných svedectoch stretneme aj predpoklady a definície obsahov šťastia uväznených v nešťastnej reálite nášho storočia. Už pre rokom 1900 vstúpili silne dva fenomény do zorného poľa architektov: veľké mesto a priestor na bývanie, miesta zospoločenstva a osobnostného rozvoja. Kultúrnokritické diškurzy sociológie a psychoanalýzy našli takto v znakoch a diškuroch moderných architektov svoj pendant. Vo svojich kresbách, manifestoch a pamfletoch, v časopisoch a knihách navrhovali nový, ako to Le Corbusier rád nazýval - „dobrý“ svet. V týchto kreslených a rozprávaných priestoroch sa nám objavuje ideálna pôda, na ktorej mohli rásť vízie nových domov a miest. Tu stretávame mystifikácie a agitácie našich zmyslov, či konkrétnejšie vízie šťastia a úpadku, ktoré sa tiahnu našim storočím.

Ked' sa vizionári zmenili na ideológov s reálnou

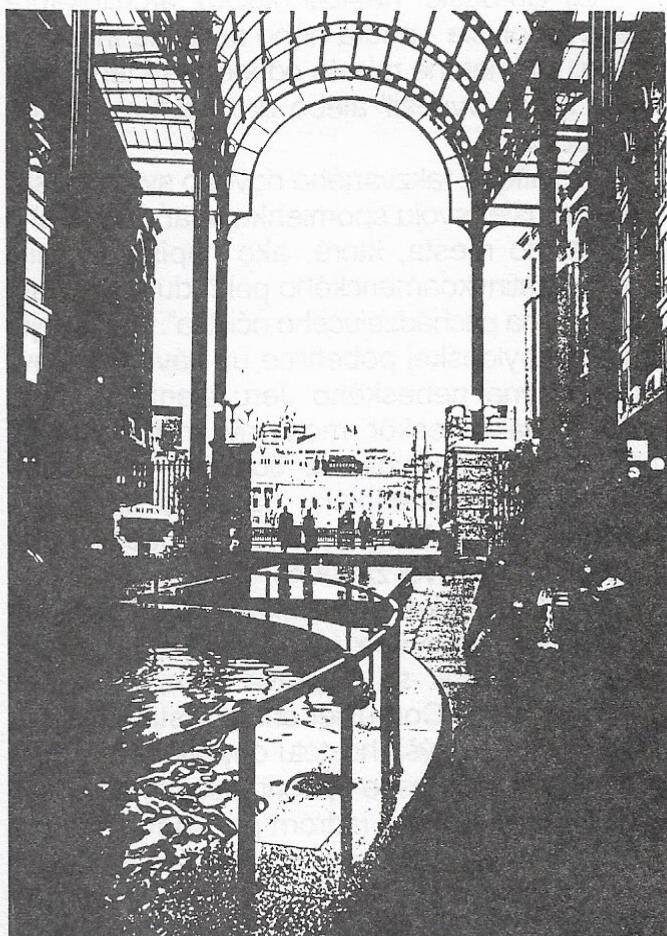


G. B. Nolli - časť "územného plánu" Ríma (1748)



Pasáž v makromierke - Londýn

(i ked' iracionálnej) politickou mocou, okamžite prišlo k urbanistickým deviáciám. Environmentálne a sociálne deficitné prostredie formuje ľudí. V našich podmienkach nie je štandardným postupom výmena bytov podľa rastu sociálnej úrovne. rodiny. Súčasná generácia nie je z hľadiska kvality bývania štruktúrovaná podľa sociálnej a príjmovej škály. Deviantné panelákové bývanie bude pôsobiť dlhodobo degeneračne. Nie je možné reálne pochybovať o tom, že prostredníctvom rovnakosti priestorov, rovnakého štandardu bývania, chcela vládnuca moc synchrónne algoritmizovať veľké sociálne skupiny. Princíp „Gleichschaltung“ bol dovedený do účinnej podoby. Prirodzená demokratická diverzifikácia sídla je definitívne potlačená. Prirodzené sú tiež reakcie obyvateľov - každý podľa svojich možností uniká od vnúteného stereotypu. Snaha po individuálnosti je samozrejmým atribútom človeka a premietá sa do neakceptovania zovšeobecneného štandardu, individuálne životné postoje sa premietli do individualizácie bytov, loggií a pod. Absencia individualizácie pri priestorovej organizácii sídla je nahradená individualizáciou plochy fasády.



Pasáž v menšej mierke - Chester

Pred štandardizovaný raster bytov je predstavaný raster vyjadrujúci individuálne potreby a možnosti.

Zo všeobecnej ekológie vieme, že systém je tým stabilnejší, čím je druhovo bohatší. V prenesenom zmysle je možné tvrdiť, že urbánny systém je sociálne stabilný a akceptovaný vtedy, keď je architektonicky druhovo štruktúrovaný. Monokultúrne biologické systémy sú krehké a zraniteľné práve pre ich monokultúrnosť. Kríza panelákových sídlisk spočíva v ich mono(ne)kultúrnosti, boli žiaľ takto predprogramované.

Prvá cesta do Ameriky, ktorú Le Corbusier podnikol, ho viedla v roku 1929 do Latinskej Ameriky. V tamojších prednáškach kulminovali všetky jeho poznatky, ktoré viackrát kresebne a písomne publikoval začiatkom dvadsiatych rokov. Mimoriadna šírka tam vysvetľovaných myšlienok bola založená na názore, že postavené mesto rozhoduje o agresivite a mierumilovnosti ľudí, pretože organizácia mestského priestoru formuje dušu moderného človeka a tým rozhodujúco prispieva k jeho pocitom nešťastia alebo k šťastnému vedomiu.

Le Corbusier nastolil otázku: architektúra alebo revolúcia - podľa neho sociálne triedy už nemajú primerané miesto odpočinku - tento problém sa dá vyriešiť alebo architektúrou alebo revolúciou.

Z diaľky, z takzvaného nového sveta, poslal Le Corbusier svoju spomienku späť do starého Paríža, do mesta, ktoré, ako napísal, „zabija sny“ a z latinskoamerického pohľadu sa mu javil ako „krajina prichádzajúceho očistca“. Vedľa tejto dcéry babylonskej pobehlice už dávno postavil svojho syna nebeského Jeruzalema. Kresba vizualizovala neskôr moderný mýtus mesta: hrôza medúzy bude už čoskoro prežiarená Heliom. Konkrétne plány na tento nový, pokojný a tým aj šťastný kultúrny priestor ležali v Le Corbusierovej zásuvke.

Le Corbusier bol zástancom oddelenia funkcií bývania, práce, rekreácie a dopravy. Na základe štatistik sa doprava stala základom plánovania. Le Corbusier chcel výstavbou výškových budov zvýšiť hustotu obyvateľstva v centrach miest a súčasne vytvoriť zeleň. V mestách s úzkym historickým jadrom požadoval: Potom treba centrum zbúrať. Ako si takýto zásah predstavoval, to ukazoval jeho Plan Voisin pre Paríž (1925), ktorý vychádzal z niekoľkých veľkých dopravných osí a inak predpokladal takmer úplné zbúranie starého Paríža na severnom brehu Seiny. Na tomto mieste plánoval zástavbu rovnomených, rastrovaných, úplne totožných výškových domov so zelenou.

Bolo to mesto pre moderného obyvateľa, alebo povedané slovami Le Corbusiera, „mesto pre novú bytosť..., človeka strojového veku“, ktorý v starom meste už nenachádzal sebe primeranú priestorovú reprezentáciu. Toto kreslil a propagoval Le Corbusier, ktorý sa s prečítanými Nietzscheho spismi v hlave videl raz ako „potulný kazatel“, inokedy ako homérsky spevák, najradšej však ako poet a tvorca lyrického mesta. V ňom mali byť štrukturálne obsiahnuté objektívne a subjektívne predpoklady šťastia: pokoj, harmónia, materiálna istota existencie, zdravý a priateľský životný priestor, veľkorysosť, skrátka rozumný, slobodný, sebavedomý, pokojný život vo veľkých priestoroch zazeleneného územia mesta.

Architekt je u Corbusiera pseudonáboženským spasiteľom ľudstva, ktorý sa staví do radu veľkých „zasvätených“. Podľa neho je architekt príslušníkom elity a v úlohe stvoriteľa sveta presadzuje univerzálné zákony do skutočnosti a vytvára súlad s vesmírom: zavítať svet napäťa a revolúciu tým robí zbytočnou.

Bol to veľmi individuálny snový priestor Le Corbusiera o požehnaniach technického pokroku - ale iba fiktívny list v knihe histórie.

Apologéti týchto vízií v meste žiaľ prehliadli tento stav vecí. Chopili sa len vízie zničenia mesta 19. storočia, aby na jeho troskách navrhli nové mestá, ktoré mali zodpovedať funkcionalistickému vzoru a technokratickému obrazu človeka.

Corbusierova predstava predpokladala čosi ako Čapkových¹⁾ „Rossum's Universal Robots“.

... *Domin (ústredný riaditeľ): ... O druhej Vám ukážem korytá.*

Helena: Aké korytá?

Domin: Na miesenie cesta. V každom sa miesi látka na tisíc Robotov odrazu. Potom nádoby na pečeň, mozgy a tak ďalej. Ďalej uvidíte továreň na kosti a ešte vám ukážem pradiareň.

Helena: Akú pradiareň?

Domin: Pradiareň nervov. Pradiareň žil. Pradiareň, kde odrazu bežia celé kilometre zažívavých rúr. Potom je montážne oddelenie, kde sa to dáva dovedna, viete, ako autá. Každý robotník prirába iba jednu súčiastku ...

Dieter Hassenpflug²⁾ tvrdí, že racionalistická moderna priniesla univerzalistickú, odlokalizovanú reč foriem. Premenila mestá monouživaním verejných priestorov a funkcionálnou diferenciáciou (bývania, práce, voľného času a spotreby) na stroje. Odstránila sociokultúrnú diferenciáciu medzi mestom a vidiekom...

... Tak vzniká ne-miesto, exopolis, priestor, ktorý nie je ani mestský ani vidiecky a predsa oboje naraz: priestor bez vlastností. V ňom miznú miesta s lokálnymi identitami a regionálnymi výbavami spomienok, zvykov, ritov, običajov a štýlov.

Arpád Tözsér⁴⁾ vo svojej stati „Rekviem a tedeum za jedno hlavné mesto“ k tomu dodáva:

.... ak si vraj starí Inkovia podmanili cudzí kmeň, jeho členov v prvom rade vysídliili z ich tradičných obydlí, premiestnili ich do nového prostredia a do domov bez dverí.. A tak tí, čo padli do otroctva, nemohli mať nič, čo by sa dalo nazvať súkromím...

... Strážcovia novej idey - ktorí jej väčšinou vôbec nerozumeli, o to viac však rozumeli cudzím rozkazom sprostredkovanými prokonzulmi - s rozkošou hnali vysídlecov a pripravovali pre nich panelákové byty so stenami tenkými ako papier - králikárne takmer bez dverí: aby bolo možné kontrolovať a aby im v celách s kolmými stenami nič nepripomínať ich niekdajšiu osobnosť.“

V nadväznosti na tézu o potrebe diverzity sídla, či podľa Panzhauserovej teórie o informačnej bohatosti prostredia, ukazuje možnú budúcu cestu Wolfgang Welsch⁵⁾, keď uvádza:

...Pre budúce mestá bude dôležité, aby obsahovali možnosti prechodov, viacnačnosť, aby zaručovali prieplustnosť.

Mesto má byť menej uzavretá perla, oveľa viac má byť bodom križovania rôznych sietí. Už v mestách strednej veľkosti nebudú bývať len ľudia, ktorí sa tu chcú cítiť absolútne „doma“, ale aj takí, ktorí sa tu budú môcť cítiť len vtedy doma, keď mesto bude efektívny komunikačný uzol, teda keď ponúkne dobré možnosti vnútmestskej rôznoty, ako aj miomestskej komunikácie...

Literatúra

- 1) Karel Čapek: *R.U.R., Biela nemoc, Matka*, SVKL Bratislava 1963
- 2) Dieter Hassenpflug: *Atopisierung, Thesis 1/2 1997*
- 3) Juraj Mesík: *Stredné Slovensko medzi mi-nulosťou a budúcnosťou*, OS 98/2
- 4) Arpád Tőzsér: *Rekviem a tedeum za jedno hlavné mesto*, OS 97/8
- 5) Wolfgang Welsch: *Mischung-Körper-Situation, Thesis 1/2 1997*
- 6) Karin Wilhelm: *Visionen vom Glück Visionen vom Untergang, Thesis 1/2 1997*

Kritika Le Corbusierových teórií vychádza z prameňov:

Hanno Walter Kruft: *Dejiny teórie architektúry*, Pallas 1993

Karin Wilhelm: *Visionen vom Glück-Visionen vom Untergang, Thesis 1/2 1997*

Robert Špaček: Environmentálna zodpovednosť architektúry, prednáška na kongrese "Ochrana života a životného prostredia v procese globálnych zmien sveta", Ekológia&život 2/1997

