

Porovnání Le Corbusierových urbanistických tezí se současným pojetím města

Ing. arch. Veronika Dobešová
Školitel: doc. Ing. arch. Karel Havliš
Ústav navrhování V., FA VUT Brno
Recenzent: Ing. arch. Aleš Stuchlík

Le Corbusier byl jedním z nejvýznamnějších architektů 20. století, avšak jeho ostře formulované teoretické požadavky měly na vývoj architektury a urbanismu asi ještě větší vliv než jeho stavby. Jeho urbanistické teze, mezi které patří „Villes Pilotis“, „Soudobé město“ nebo „Plan Voisin“ však stojí v přímém kontrastu k současnému pojetí města. Za měřítko svých staveb považoval Le Corbusier člověka, v případě urbanistických návrhů však zůstal člověk, který je hlavním uživatelem prostoru, stranou.

Klíčová slova: Le Corbusier, město, obyvatelé

Comparison of Le Corbusier's urban theses with contemporary conception of the city

Le Corbusier was one of the most important architects of the 20th century, but his sharply formulated theoretical requirements had on the development of architecture and urbanism probably even greater influence than his buildings. His urban theses, which include „Villes Pilotis“, „Contemporary City“ or „Plan Voisin“ stands in direct contrast to the actual concept of the city. A human being was a scale of Le Corbusier's buildings. However in urban plans remained man, the main user of space, away.

Keywords: Le Corbusier, city, inhabitants

1 Le Corbusier

Le Corbusier byl jedním z nejvýznamnějších architektů 20. století, avšak jeho ostře formulované teoretické požadavky měly na vývoj architektury a urbanismu asi ještě větší vliv než jeho stavby. Na rozdíl od svých evropských současníků Gropia a Miese van der Rohe sledoval úzkostlivě urbanistické souvislosti své architektury. Le Corbusier je vzácným příkladem architekta a urbanisty, který stavební činnost předchází teoretickými statěmi.

Kdekoli se na cestách zdržoval – i v Rakousku a v Německu -, snažil se navázat kontakt s významnými architekty a zajímal se o dobové trendy – ať to byly

urbanistické teorie, myšlenky Werkbundu v Rakousku nebo základy uměleckého řemesla v Německu.

Pro Le Corbusiera byl urbanismus významným tématem doby, a proto se na něm měli podílet architekti, urbanisté, inženýři, umělci, ekonomové a další. Le Corbusier patřil k zakladatelům CIAM v La Sarraz v roce 1928 a v roce 1933 se významně podílel na formulaci požadavků Aténské charty na dalším kongresu CIAM. Tyto požadavky, které vydal roku 1943 v Paříži, se staly teoretickým základem funkcionalistického urbanismu.

2 „Villes Pilotis“

Jednou z prvních Le Corbusierových urbanistických teorií byla „Villes Pilotis“, města postavená na pilotách, a koncept zvýšené ulice, pravděpodobně odvozený ze spisu E. Hénarda Ulice budoucnosti z roku 1910. Přizemí města má být uvolněno a provětráno, chodci a automobily se dostávají nad úroveň terénu a na střeších vysokých budov mají být umístovány terasy. Dále v rámci této teorie Le Corbusier uvádí, že prvním předpokladem racionálního urbanismu je pozemková reforma a přeparcelování pozemků ve městech. Pak teprve může začít urbanismus svou planovitou činností.



Obrázek 1: „Villes Pilotis“, Zdroj: internet

2.1 Komentář

Vznikem zvýšených ulic by došlo k rozptýlení obyvatel do více vertikálních úrovní. Jestliže se něco děje na úrovni, která je o něco výše, možnosti zážitků jsou silně omezeny. Když lidé prostor nevidí, nebudou ho používat. Jestliže se postaví různé podoby nadchodů a přístupové cesty leží jedna nad druhou, dojde k nežádoucímu rozptýlení lidí a událostí - zážitků. Nadchody, které se objevují v městských centrech i v obytných čtvrtích, jsou obvykle problematické. Použitím zvýšené ulice, nadchodů a

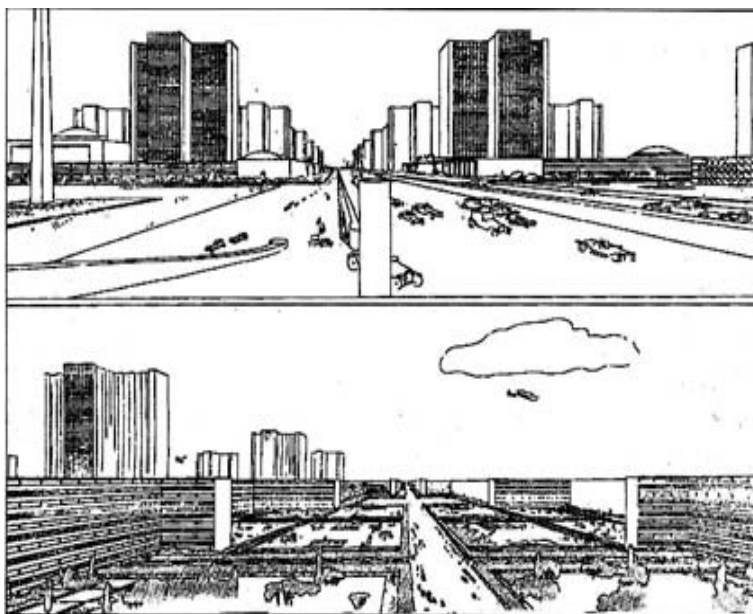
podchodů dochází ke vzniku bariér, což je v rozporu se současnou snahou o bezbariérové město přístupné všem skupinám obyvatel. Přesto že by prostory byly vybaveny výtahy a eskalátory, zážitek z města by zůstal omezený.

Pojmy jako pozemková reforma, přeparcelování pozemků a plánovitá činnost urbanismu jsou dnes vnímány jako pojmy z dob minulých.

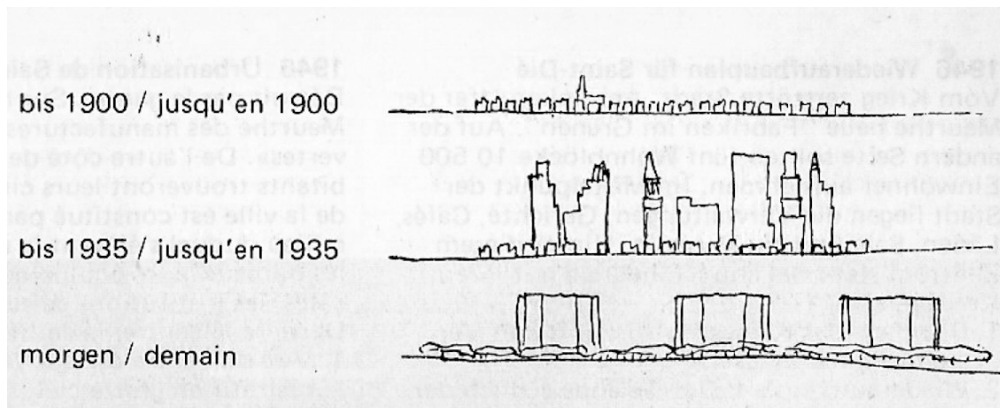
3 „Soudobé město“

Roku 1922 rozvinul Le Corbusier „Villes Pilotis“ v koncept „Soudobého města“. Soudobé město pro tři miliony obyvatel bylo vrcholnou demonstrací teoretické stránky jeho díla. Ovlivnily jej přitom mřížové osnovy amerických mrakodrapových velkoměst, stejně jako obraz „městské koruny“, který předvedl Bruno Taut ve své knize Stadtkrone z roku 1919.

Město zaujímaloby zhruba čtyřikrát větší plochu než Manhattan. Sestávalo z obytných bloků o 10 až 12 patrech a dvaceti čtyř šedesátipatrových kancelářských věží v centru. Celek obklopoval malebný park, který udržoval třídní separaci městské elity od předměstského proletariátu. Samy kancelářské věže křížového půdorysu – tzv. Karteziánské mrakodrapy – připomínaly svými zubovitými formami stupňované indické chrámy a zjevným záměrem zde skutečně bylo nahrazení církevních staveb tradičních měst světskými středisky moci. Vedle „podstatných radostí“, jež skýtaly otevřenému městu slunce a zeleň, mělo uspořádání též usnadňovat pohyb, ve shodě s Le Corbusiérovy podnikatelským aforismem, podle něhož „město pro rychlost je městem pro úspěch“.



Obrázek 2: „Soudobé město“. Zdroj: internet



Obrázek 3: Vývoj měst – před rokem 1900, do roku 1935, zítra. Zdroj: internet

3.1 Komentář

V Le Corbusierově „Soudobém městě“ chybí tradiční městotvorné prvky, kterými jsou náměstí, ulice různých kvalit, pasáže, nábřeží nebo tržiště. Le Corbusier přímo označil ulici za nepřítele nového města. Pozdější vývoj měst však tuto jeho myšlenku vyvrátil. Le Corbusier se snažil problémy měst vyřešit jednorázovou metodou návrhu zcela nového města. Nesnažil se pochopit fungování města, vytvářel zcela nové principy fungování měst.

Mezi jednotlivými výškovými budovami jsou velké vzdálenosti, kvůli požadovanému oslunění a provětrání. Tyto vzdálenosti mezi budovami je však nutné překonávat. Přejít volné prostranství je pro člověka z psychologického hlediska delší, než projít stejně dlouhou ulici, kde se vjemy mění. Vzdálenosti mezi budovami by implikovali další motorizovanou dopravu.

Dalším problematickým bodem „Soudobého města“ je segregace různých skupin obyvatelstva. Existence sociálního, etnického, kulturního i jiného rozčlenění společnosti vede prostřednictvím prostorového oddělování k vytváření různých forem koncentrace a segregace. Taková segregace obyvatelstva přináší prakticky vždy problémy. Příkladem segregace obyvatel mohou být dříve židovská ghetta, v dnešní době arabská ghetta na předměstí Paříže, čtvrť Bronx v New Yorku nebo slumy v jižní Americe. Opačným případem segregace, ovšem také s negativními důsledky, je vytváření uzavřených obytných celků pro bohaté. Výrazně oddělené jsou tyto obytné celky od okolí zejména v Rusku.

Město pro rychlost může být městem pro úspěch, město pro rychlost však není městem pro lidi, je městem pro automobily. Člověk musí mít dostatek času k dívání a ke zpracování vizuálních dojmů. Jestliže se rychlost pohybu zvyšuje, schopnost rozeznávat detaily a zpracovávat smysluplné sociální informace rychle klesá. Aby lidé, kteří se rychle pohybují, mohli vnímat objekty a lidi, musí být velmi zvětšeny symboly. Proto má město automobilů a město chodců tak rozdílné velikosti a rozměry. Ve městě automobilů musí být značky a billboardy velmi velké s tučným písmem, aby

byly vidět. Jsou zde poměrně velké budovy s malým množstvím detailů, které nelze v žádném případě spatřit.

4 Plan Voisin

Plan Voisin, který roku 1925 Le Corbusier navrhl jako urbanistickou obnovu Paříže, je jeho nejradikálnější teze - „urbanistická doktrína“. „Město jako pracovní nástroj“, „ulice jako dopravní stroj“ - takové formulace zněly tradičním urbanistům velmi provokativně.

Le Corbusier chtěl strhnout staré, špinavé čtvrti a nahradit je mrakodrapy, které – uprostřed velkého parku – poskytnou lidem prostor, světlo a vzduch. Cenné historické budovy měly zůstat zachovány jako symboly města. Přesto by hustota obyvatel stoupla z 600 na 3200 na hektar.

Plan Voisin zůstal utopií. Le Corbusier však už před 75 lety předvídal problémy měst se stále rostoucím počtem obyvatel, kteří se dusí v dopravě, jsou obtěžováni hlukem a výfukovými plyny, musí denně absolvovat nekonečné cesty mezi prací a bydlištěm a kvalita jejich života je ohrožena všemi těmito nevýhodami.



Obrázek 4: „Plan Voisin“ - plán přestavby Paříže. Zdroj: internet

4.1 Komentář

Le Corbusier navrhoval strhnout „staré špinavé čtvrti“ a nahradit je mrakodrapy. Tyto „staré špinavé čtvrti“ přivádí do historického centra města obrovské množství turistů a tím i peněz. Čtvrť s mrakodrapy – La Défense, prodloužení diametru - začala v Paříži vznikat na konci 50. let 20. století. Tato čtvrť však svou atmosférou nemůžu konkurovat rostlým čtvrtím, jako je Montmartre nebo Saint Denis. Pokud by Le Corbusier chtěl použít stejný absolutní přístup pro Benátky nebo třeba pro centrum

Prahy, byla by to pro tato města prakticky likvidace.

Le Corbusierem navržená hustota obyvatel se jeví naprosto přehnaná. Pro srovnání hustota zalidnění Paříže dnes dosahuje 200 obyvatel na hektar a je asi nejvyšší v celé Evropě díky administrativnímu oddělení předměstí od vlastní Paříže. Ostatní evropská velkoměsta dosahují hodnoty přibližně 20-50 obyvatel na hektar (do těchto měst administrativně spadají i předměstí s výrazně menší hustotou obyvatel). Hustota obyvatel čtvrti Manhattan v New Yorku je přibližně 270 obyvatel na hektar, celý New York má hustotu obyvatel přibližně 100 obyvatel na hektar.

Le Corbusier předvídal problémy měst trpících rostoucím počtem obyvatel a intenzivní dopravou, sám však takováto města navrhoval. Předpokládal totiž, že dojde k vertikálnímu oddělení pěší a motorizované dopravy a tím by lidé nebyly obtěžovány motorizovanou dopravou a výfukovými plyny. Život by se odehrával na pěších bulvárech, v kavárnách, kulturních institucích a v parcích. Jeho představa nového města se však rozchází s reálným vývojem a fungování měst.

5 Závěr

To, že Le Corbusierovy dogmatické požadavky není možné vždy a všude dodržet, vyslovila již kritika na kongresu CIAM v Aix-en-Provence v roce 1953. Za posledních šedesát let od kongresu v Aix-en-Provence se toho moc ve prospěch Le Corbusierových teorií nezměnilo. Města jsou zaplavena automobily a stále více si uvědomujeme nutnost přizpůsobení měst lidem, tak jako se to děje v Kodani, Montrealu nebo Štýrském Hradci.

6 Použitá literatura a prameny

[1] UNGERSOVÁ, Liselotte: *O architektce. Život, díla, teorie*. Nakladatelství Slovart 2004, ISBN: 80-7209-583-8

[2] FRAMPTON, Kenneth: *Moderní architektura. Kritické dějiny*. Nakladatelství Academia 2004, ISBN: 80-200-1261-3

[3] COHEN, Jean-Louis: *Le Corbusier Le Grand*. Nakladatelství Phaidon 2008, ISBN: 07-1484-668-6