

STAMBENA MATRICA IZMEĐU BANALNOSTI I KAOSA

UDK 711.582
Originalni znanstveni rad
Primljeno 20. siječnja 1991.

Uvodno je istaknuta relativnost vrednovanja koja omogućuje da se isto valorizira na sasvim različite načine. Kao dominantni čimbenici urbanih promjena modernoga doba navode se: razvoj ratne tehnike, unapređenje transportnih sredstava i nove medicinske spoznaje. Ortogonalni raster pri brzom planiranju, te komplicirana mreža, što nastaje uglavnom pri spontanom rastu, dvije su matrice istaknute kao suprotstavljeni tipični primjeri. U tom kontekstu izvršena je i spekulativna analiza zagrebačke situacije. Nadalje, urbani konflikt blokova i ulica nasuprot soliterima i parkovima, nije razriješen. Zaključak je da se ne može dokazati supremacija ni jedne od spomenutih matrica, već se samo može registrirati promjena prostornih senzibiliteta.

Na kapitalna urbana pitanja, koja se tiču milijuna ljudi i načina njihova stanovanja, 20. stoljeće – vrijeme urbane revolucije (transformacije) i masovne pojave *homo urbisa* – nije dalo jasne odgovore. Među mnogim neodređenostima, stalno je prisutno kolebanje između dva tipična oblikovna modela:

- otvoreni prostor sa slobodnostojećim volumenima, ozračnost («ozarenost»), osunčanost i zelenilo;
- gustoća ulice, čvrsto definiran trg i zgusnuti gradski blok.

Neodlučnost u izboru između kontinuiteta «praznog» i kontinuiteta «punog» proizvela je jednu od glavnih oblikovnih karakteristika modernoga grada. Tu neodlučnost razotkriva Lefebvre u stilskoj vježbi *pro et contra* na temu gradske ulice i grada kao spomenika. On navodi da je arhitektura, u ambiciji da podiže spomenike, povremeno i stanovanje zamišljala kao spomenik, a povremeno je to zanemarivala.¹

Prostorna organizacijska shema, kojom se definira odnos gradskih funkcija (njihovo preklapanje ili razdvajanje), postaje shemom prometne mreže (pri čemu se, u novije vrijeme, odvaja pješački od ostalog prometa). Njome se, dakle, određuje karakter javnog prostora, tj. prostora kolektivne upotrebe.

Karakter urbane matrice, koja utječe na grupiranje stanovnika u gradu i gradi simboličke situacije omogućujući identifikaciju pojedinih dijelova i cjeline, dominantno je određen stambenom arhitekturom, bilo onom s velikim slovom A, koja nosi artističku i kulturološku karakterizaciju, povijesnu dimenziju i futurološki nagovještaj, ili onom anonimnom, utilitarnom, skromnom i provizornom.

Umjetnički fenomen smješta se, prema mišljenju E. Schulze-Fielitz², na skali između ekstremne nepravilnosti i ekstremne pravilnosti, pri čemu »ni jedan ekstrem ne pobuđuje interes«. »Točka maksimalnog estetskog naboja«, prema njegovu osjećaju vrijednosti, negdje je između dviju krajnosti. On zacijelo »banalnost« doživljava kao pojednostavljenost, nezanimljivost, otrcanost, prazni formalizam, neinventivnost, dosadu, odsutnost duha, totalitarnu opresivnu uniformiranost, monotoniju. S druge strane, »kaos« doživljava kao zbrku, nered, metež, zamršenost, naivni »ad hocizam«, odsutnost kriterija, pravila i logike. . . Medutim, pojam »banalnog« može se interpretirati kao plemnita jednostavnost, čistoća, maksimalna sređenost, racionalnost, neutralna polivalentnost, nepretencioznost, razboritost, postojanost, discipliniranost, umjerenost, konzistentnost, elementarnost, svodenje na bit. Jednako se pozitivno može interpretirati i pojam »kaosa« – kao maštovitost, igra duha, originalnost, nesvakidašnjost, složenost, slojevitost, višeznačnost, simultanost, pluralnost, individualnost, oslobađanje, spontanost, intuitivnost, emotivnost, organskiost, prirodno stanje stvari, preklapanje kodova. . .

Očito je da se ista stvar može povoljno i nepovoljno ocijeniti, ovisno o promatraču, njegovu senzibilitetu, svijesti, a možda i aktualnim dnevnim potrebama.

Osim takvih subjektivnih vrednovanja, na stalnu reviziju organizacijske sheme i slike grada utjecali su i neki izvanjski »objektivni« čimbenici, među kojima se mogu razabrati tri najvažnija: razvoj ratne tehnike, izumi transportnih sistema i medicinske spoznaje.

Kad su se, unapređenjem dalekometnog oružja, bitke prestale voditi na zidovima i oko utvrda, grad se oslobodio perimetralnog zida. Zgusnute, često zgužvane i zgnječene, medijske i renesansne situacije dobivaju prostora i grad će uskoro, prelazeći u drugu krajnost, prihvatiti i baroknu aksijalnu razmetljivost, do repetiranja i nizanja »ad infinitum« u modernom gradu. S. P. Vauban (1633–1707), čiji se utjecaj na fortifikaciju u Evropi održao sve do 19. stoljeća, omogućio je Parizu posve nov urbani izraz u onom trenutku kad je odmaknuo obrambeni sistem grada dalje od centra. Gotovo svi povijesni gradovi koji su iznutra napinjali svoju pretijesnu urbanu posudu naprosto su se rasprsnuli i razlili

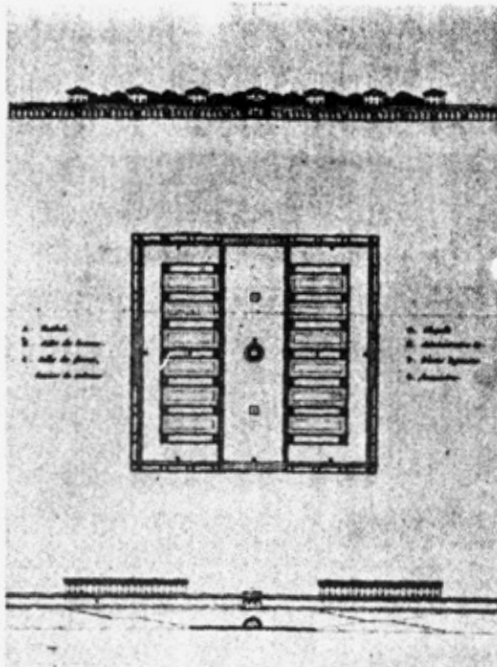
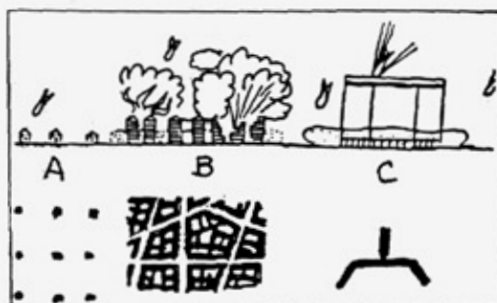
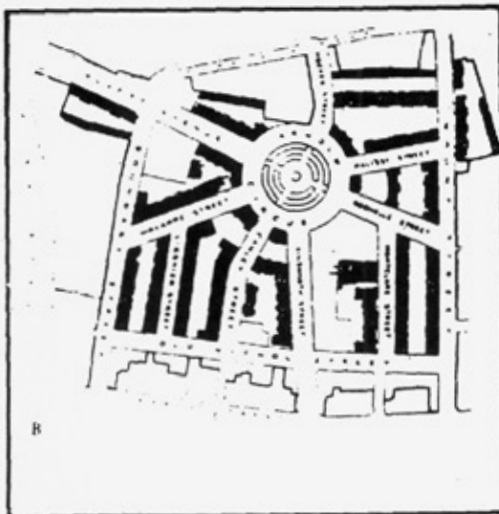
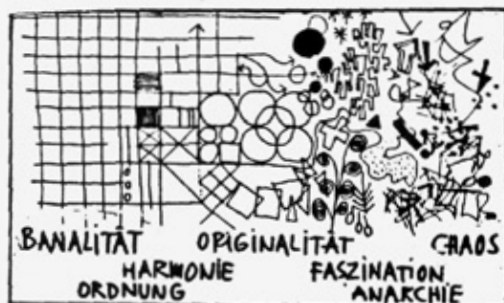
po okolnom prostoru čim je gradski bedem postao irelevantan.

U kontekstu ratnih razmišljanja susrećemo i jednu Le Corbusierovu skicoznu analizu kojom osporava gustu blokovsku gradnju zbog nerezistentnosti blokova na zračno bombardiranje. Zanimljivo je da svoje soliterne mastodonte, »megastrojeve za stanovanje«, zamišlja otpornim na ratno razaranja. Ta skica, nastala neposredno prije ili na početku drugoga svjetskog rata, svjedoči o velikom potcjenjivanju razvoja ratne tehnike, koji će uskoro uslijediti. Poslije 6. kolovoza 1945, kada je jedan aspekt tog razvoja dosegao vrhunac, ratni je aspekt postao irelevantan za urbanu matricu, ali ne i za normativne urbaniste i »vojne stručnjake«. Tone i tone betona i visokokvalitetnog čelika, te vrlo skupe opreme upropašteno je i, nažalost, još se upropaštava građenjem nuklearnih skloništa prema infantilnom scenariju izbjavljenja od nuklearne kataklizme.

Na početku 19. stoljeća ni jedan grad nije imao milijun stanovnika (London: 960.000; Pariz: 500.000), a na početku 20. stoljeća bilo je svega 11 gradova iznad milijun stanovnika (London, Berlin, Pariz, Beč, Moskva, Petrograd, New York, Chicago, Philadelphia, Tokio i Kalkuta)³. Uz ostalo, nastanku gigantskih urbanih formacija, a i velikog broja novih gradova, pridonio je i razvoj transportnih sredstava.⁴ Velike razdaljine brzo se i efikasno savladavaju, a prometni sistemi dobivaju na važnosti. Matrica određena dimenzijom pješaka ili kočijaša redefinira se, a mjerilo se povećava. Površina zagrebačkih donjogradskih blokova varira od najmanje 0,4 ha (80 × 50 m) do najviše 4 ha (230 × 180 m), a kazete prekosavskih naselja, s površinom od 40 ha i više, deset puta su veće od najvećeg donjogradskog bloka i stotinu puta od najmanjeg. (Arenska povelja sugerira raskršća na 200 – 400 metara udaljenosti, a to bi moglo određivati kazetu od 4 – 16 hektara. Kako su zagrebački urbanisti tog vremena bili dobro upoznati s planom Velikog Londona, a u kojem se preporučuju kazete od 40 ha, vrlo je vjerojatno da je u tome ta mjera imala uporište)⁵.

U vezi s novom situacijom, kada transportna infrastruktura dobiva prioritet, P. Cook s pravom sjetno konstatira: »Cestovni inženjeri definiraju onaj osnovni ambijent – arhitektura je samo ispuna«.⁶

Razvojem socijalne medicine razvija se i sanitarni urbanizam, koji



- 1 – E. Schulze-Fielitz: Ideogram mogućih formalnih situacija
- 2 – Le Corbusier: »U doba rata A i C odoljevaju, a B se razori u ruševine«
- 3 – Shoreditch, London, 1890, a) plan područja prije zahvata, b) plan poslije zahvata (prema A. Whitticu »The First Rehousing Scheme«)

- 4 – Prenatrpni blok u New Yorku (»uzgajalište bacila TBC«)
- 5 – J. N. L. Durand (1760-1834): Shema za bolnicu
- 6 – Stambeno naselje Srednjaci

utječe na dezintegraciju tradicionalno gustoga grada; smanjuje se gustoća, a ističe se važnost prostornosti, sunca i zelenila. Grad dobiva medicinske dijagnoze (npr. »bolesno tkivo grada«), a »liječi se« »urbanom kirurgijom«. Za jedan gradski blok na Mahnattanu iz tridesetih godina (2781 osoba ili blizu 3000 st/ha), za koji se kaže da nije usamljen (!), C. Aronovici navodi da je to »uzgajalište bacila tuberkuloze«⁷. Ako je situacija u najbogatijem gradu najbogatije države bila tada tako katastrofična, zacijelo ni u drugim sličnim sredinama nije bilo ništa bolje.

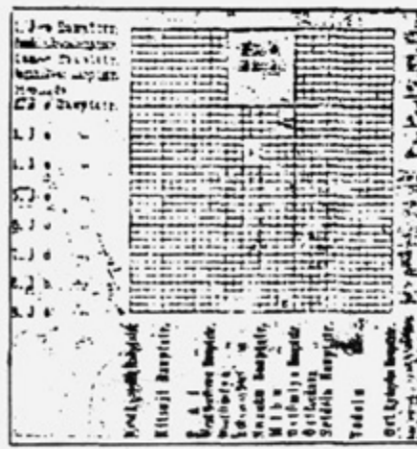
Uz otkriće bacila tuberkuloze (R. Koch 1882. godine), slijedi i spoznaja da ga ultravioletne zrake uništavaju. Direktna posljedica toga je bila da se sunce nametnulo kao simbolički, a insolacija stambenih prostorija kao praktični zahtjev. U takvim uvjetima, pogotovo nakon objave Atenske povelje, kada su medicinski standardi prevedeni u estetske, zgrade u mnogim novim urbanim cjelinama doimlju se kao da su na sunčanju.

Pri razaranju gradskog bloka, iz medicinskih razloga, ipak je napravljena gruba greška, jer su kao predmet »analize« uzimani pretrpani, rezidencijalno substandardni blokovi. Međutim, već potkraj 19. i na početku 20. stoljeća pojavljuju se raskošno dimenzionirani blokovi, s izazovnim dvorišnim prostorima ukidanje kojih se nikako ne može temeljiti na higijensko-sanitarnim kriterijima. Godine 1944. pronaden je streptomycin, a potom i drugi antibiotici, prehrambeni standard je osjetno porastao, tako da nakon drugoga svjetskog rata tuberkuloza nije više bila oboljela – upravo u vrijeme kada se ideje »medicinskog urbanizma« počinju značajnije realizirati. Činjenica da je tuberkuloza ukročena bez pomoći revizije urbane matrice, pokazuje da mijenjanje morfologije gradskog tkiva nije bilo potrebno iz medicinskih razloga. Kvaliteta stanovanja značajno bi se popravljala smanjivanjem prenatrpanosti, bez mijenjanja urbanog oblika. Znači da je važnije bilo povećavati stanove, popravljati odnos četvornog metra površine (kubični metar prostora) i stanara, smanjivati broj jedinica, uvoditi tehničku infrastrukturu (vodu, kanalizaciju, energiju, grijanje) u stanove, nego li radikalno isključiti blokovsku matricu iz urbanog tkiva i promovirati isključivo soliterne objekte (u zelenilu).

Klicu disperzivnog urbanizma i slobodnostojećih stambenih zgrada R. Krier nalazi u tipu bolnica pojedinačni odjeli kojih nisu povezani zbog opasnosti od međusobne infekcije. Taj tip bolnice, koji se pojavljuje u Engleskoj 1715, značajno je utjecao na gradnju tipologiju nizanjanja stambenih zgrada s tipom nizanjanja bolničkih traktova, a jedan crtež J. N. L. Duranda (1760–1834) proglašava prototipom stambenog »komponiranja« u 20. stoljeću⁸. Premda taj crtež izražava samo ideju nizanjanja, prisutnu u urbanom prevratu W. Gropiusa i L. Hilberseimera, za-



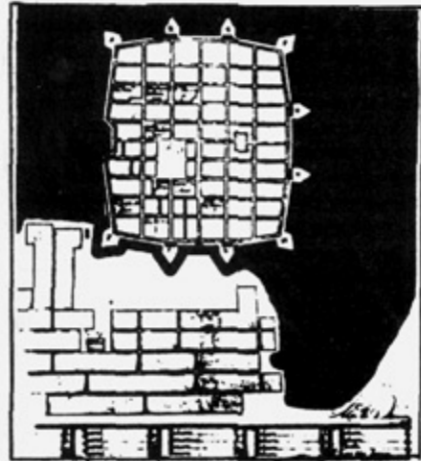
7a



7b



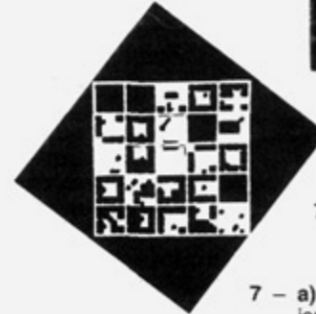
7d



7e



7c



7f

7 - a) Timgrad 100. g. n. e. (300 x 300 m), b) Kioto, japanska prijestolnica 792. g. (4,8 x 4,8 km), c) Kumane, kolonizatorsko naselje u Vojvodini (18. st.), d) Union Colony, Colorado, SAD, 1871, e) Ciudad de Panama, 1729, f) Kisho Kurokawa: Agricultural City, 1970.

tim vrlo brzo prihvaćenu u (sjeverno)evropskom miljeu, zanimljiva je jedna zagrebačka urbana scena: stambeno naselje na Srednjacima gotovo najdirektnije odražava Durandovu bolničku shemu. (Slična je i skupina stambenih objekata u Poljanama uz Ulicu proleterskih brigada.)

Najbanalnija i najstarija urbana matrica je pravilni ortogonalni raster, milenijnski *evergreen*, prisutan u antičkim gradovima (Milet, Priena, Dura-Europos, Knidos), u doba rimske kolonizacije, prilikom podizanja nove (sada već stare) japanske prijestolnice, da bi trijumfirao u doba novovjekne američke urbanizacije (Philadelphia 1683, Ciudad de Panama 1729, Savannah 1733, Buenos Aires 1776, Washington 1792, Manhattan 1811). Prilikom svakoga naglog i brzog koncipiranja grada, u okolnostima ekonomskog prosperiteta, kada bez puno oklijevanja treba osmisliti grad, pravilna mreža ulica je postajala pravilo (čak i na brežuljkastom San Franciscu). Princip *castruma* i ideja vojnog logora često je prisutna i zbog toga što mnoge od tih gradova nisu isplanirali maštoviti urbanisti, nego geometri i vojni inženjeri.

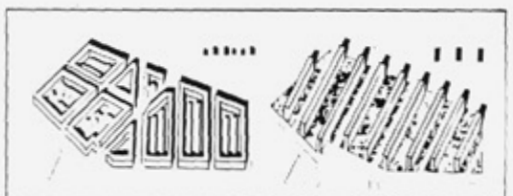
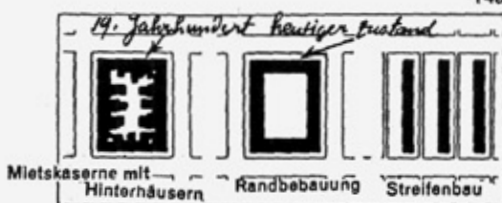
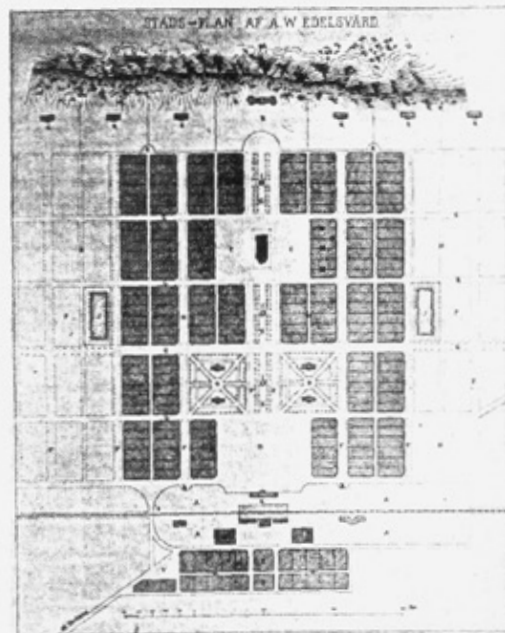
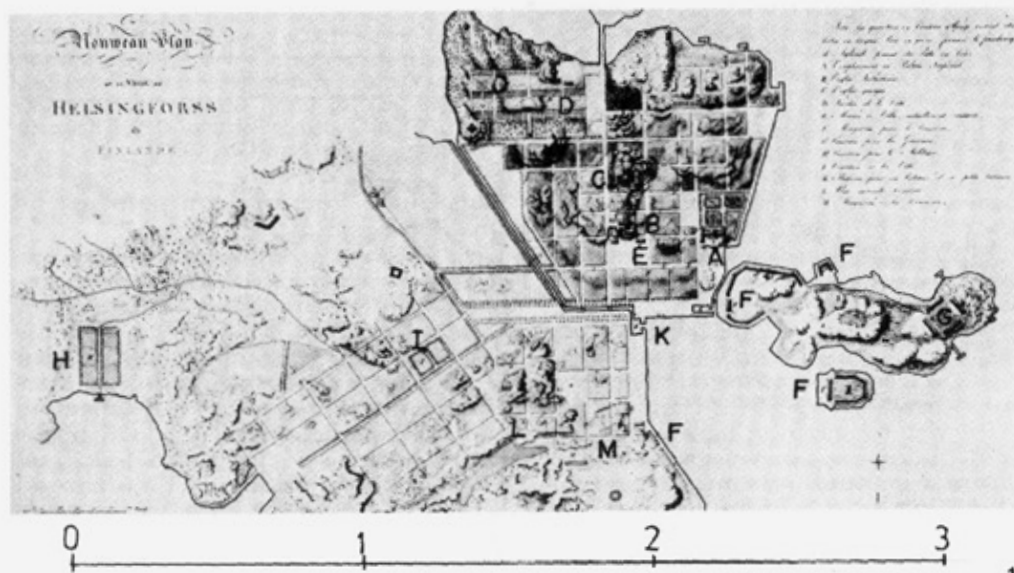
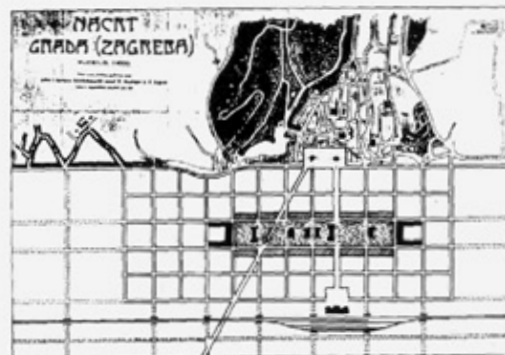
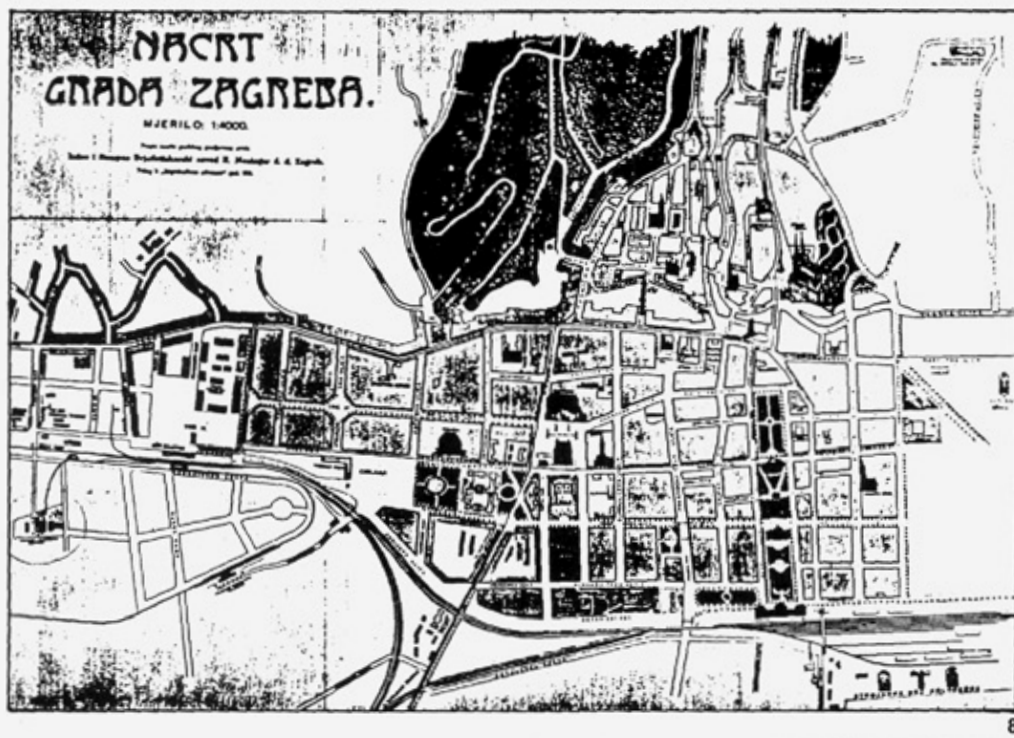
I dok su se gradovi koji su nastajali u »jednom dahu« mogli koristiti takvom matricom, oni koji su rasli spontano (kaotično), mogli su se samo u određenoj mjeri (i najboljoj namjeri) koristiti tom matricom kao rektifikacijskim modelom, da bi se artikulirala prejedricirana situacija (mreža prirodnih, topografskih smjerova, vlasnički odnosi i sl.), tipična za mnoge aglomeracije na starom kontinentu. Zagrebački Donji grad jedan je od takvih

slučajeva. Naslijedena spontanost artikulira se prilično kasno Nacrtom grada iz 1878. i (prvom) Regulatornom osnovom iz 1889⁹. Moguće je, spekulativno razmišljajući, da bi u jednoj varijanti, s manje hipoteke s obzirom na zatečeno stanje, Donji grad izražavao čišću geometriju (sl. 9). S većom dozom spekulacije, totalnim ignoriranjem organičnog razvoja i ambicijom američkog tipa velegrada mogao se na matrici kvadratne mreže uspostaviti projekt (sl. 10) kojim bi se donjogradski urbanitet približio ekstremu »banalnosti« na Schulze-Fielzeovoj skali. Suhoparna banalnost mogla se donekle potisnuti središnjom postavom Zrinjevca (analogno Central Parku), naglašavanjem jedine kose ulice, Savske (analogno Broadwayu), koja bi, kad već ima naslijedeni akcentirani smjer na zvonik Sv. Marka (trasirano kao završni dio Jozefinske ceste 1770), taj smjer trebala zadržati sve do centralnog gradskog trga – spoja medievalnoga i modernoga (19. st.) grada. S takvom krutom, geometriziranom matricom, Zagreb bi naravno bio amerikaniziran u maniri brzih kolonijalnih urbanih obrazaca, a prestajao bi biti (*mittle*) europski tip grada. Zanimljivo je, međutim, usporediti plan jednoga drugog evropskoga grada iz tog perioda: novoformirana prijestolnica Finske (velikog vojvodstva ruske imperije) ima u mnogočemu »amerikanizirani« urbani raster. Ne prosudujući estetski urbani valer, već samo procjenjujući socioekonomski potencijal koji odražavaju plan Helsinkija iz 1817. i Agrama iz 1825, može se ustvrditi da je pozicija »slobodnoga i kraljevskoga glavnoga grada« pod krunom Sv. Stje-

pana bila u inferiornijem položaju od finske prijestolnice.¹⁰

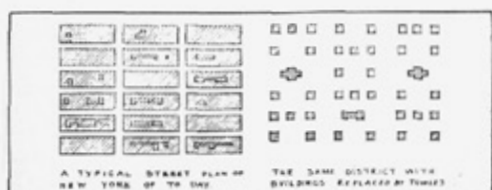
Pri razmatranju specifičnosti zagrebačke donjogradske matrice, zanimljiva je usporedba sa *Stadtsplanom* Falköpinga. Plan koji je napravio arhitekt švedskih željeznica ima pravilan raster ulica, s raskošnim (i protupožarnim) parkom u sredini (!) u kojem su gradski institucionalni objekti i tržnica. Najvažniju poziciju na S-J aksu, uz crkvu, dobiva kolodvor (!). Južno od željezničke pruge je industrijsko područje i servisna zona (!), a na drugoj, sjevernoj strani, na osunčanim obroncima su rezidencijalna područja za viši gradski sloj (!). Premda švedski gradovi nisu nikada planirani tako ambiciozno, pa ni Falköping nije tako izveden, taj je plan, navodi se, »poslužio kao model za mnoge druge gradove«¹¹. Bilo bi zanimljivo znati da li je taj plan, nastao točno tridesetih godina prije zagrebačke Regulatorne osnove iz 1889, imao ikakve veze s određenim zagrebačkim temama? Da li se »željeznicom« iz Švedske do Zagreba spustila jedna ideja po kojoj kolodvor, kao inicijalna točka grada, ima i dominantan urbani položaj?¹²

Mnogi evropski urbani sklopovi, ambijenti koji su na matrici guste blokoveke izgradnje formirali određenu mentalnu sliku o gradu i stvorili određeni urbani senzibilitet, ozbiljno su oštećeni ili su stradali u toku drugoga svjetskog rata. Međutim, conceptualno razaranje »urbaniteta« obavljeno je desetak godina ranije u Ateni, 1933. godine, kada je objavljeno napuštanje blokoveke urbane matrice 19. stoljeća. Iako je klima koju su stvarali antiurbanisti, prirodnjaci,

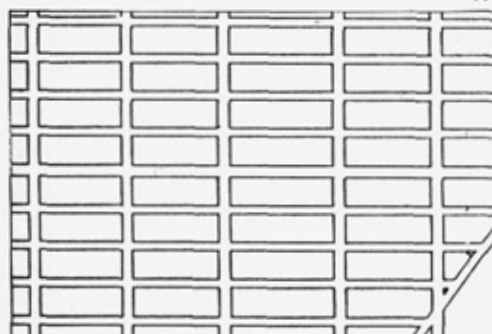


- 14b
- 8 - Nacrt grada Zagreba iz 1911. g. (cca 80.000 stanovnika)
- 9 - Geometrijski pročišćena matrica Donjega grada (stanje 1911)
- 10 - Lenko Pleština: Zagreb 1817. g. (spekulacija o jednoj bivšoj banalnoj situaciji); središnji gradski trg, centralni perivoj sa značajnim objektima, industrijsko-transportna zona i kolodvor
- 11 - J. A. Eherstrom: Plan Helsinkia, 1817.

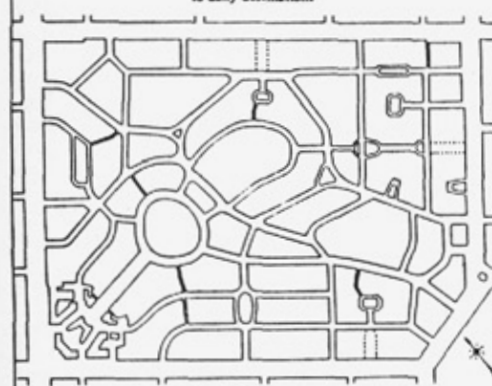
- 12 - Plan A. W. Edelsvard: Falköping, Švedska, 1859.
- 13 - Plan Zagreba, 1825.
- 14a - W. Gropius: Haselhorst, Berlin, 1929.
- 14b W. Gropius: Analiza prijelaza s bloka na »traku-stu izgradnju«
- 15 - L. Hilberseimer: Obnova centra Berlina 1927.
- 16 - U. Ahrens: Projekt u maniri blokovske izgradnje prerađen prema novim principima »lamella-system«, Švedska 1928.



17

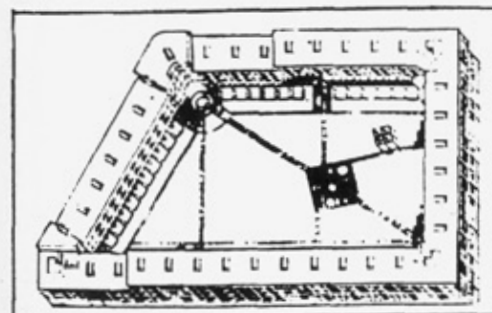


Many streets wider than needed. Majority of residents not afforded direct route to daily destinations

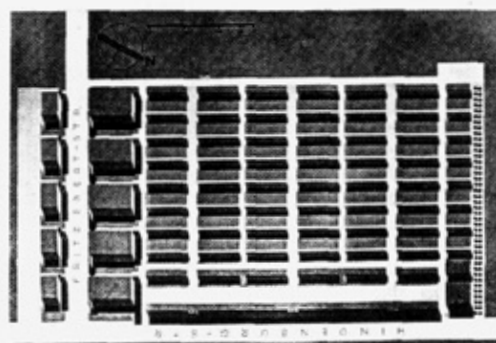


Each highway adapted to its particular purpose
GRIDIRON AND SPECIALIZED STREET SYSTEMS

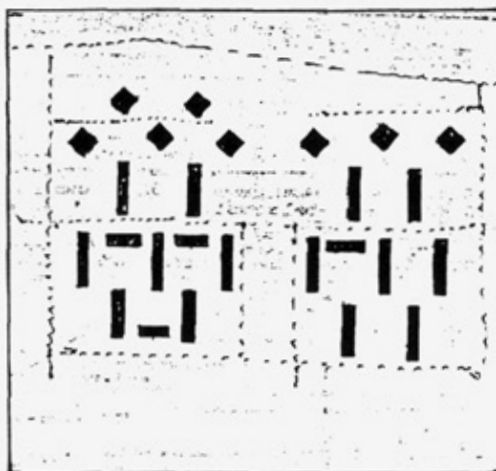
18



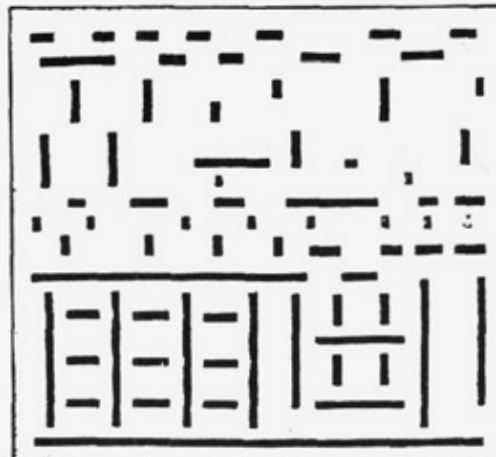
22a



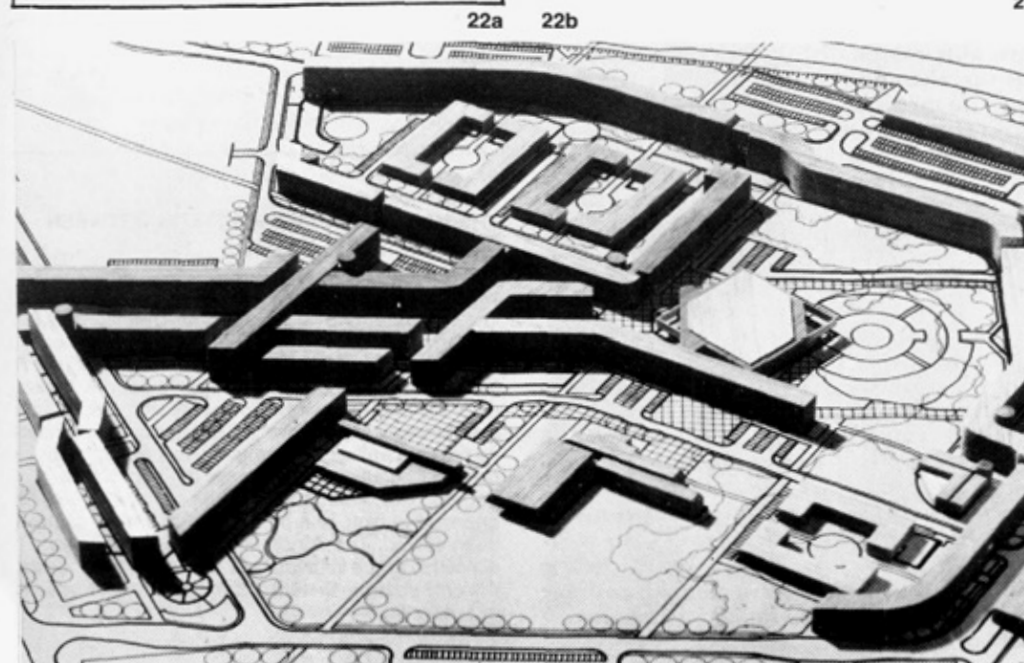
19



20



21



22b

zagovornici vrtinoga grada, prometni stručnjaci i medicinari bila već duže vremena nepovoljna, neobično je lako i brzo kapitulirao blokovski grad. Završni je čin kratko trajao. »Dekret« iz Atene bio je jasan, a točka 27. gotovo s aromom policijskog naređenja: »Redanje stambenih zgrada duž saobraćajnica treba da bude zabranjeno«. Tradicionalne teme ulice, trga, gradskog parka bile su isključene i točkom 29. »Visoke građevine usadene na velikim rastojanjima jedne od drugih, treba da oslobode teren u korist širokih zelenih površina«.¹³

U isto vrijeme sazrijeva i američka situacija za promjene. Dvije godine poslije ekstremnog radikalizma Plana Voisin datirana je i promjena njujorške matrice od blokovske u disperznu. R. Hood, iako tradicionalist u arhitektonskoj stilistici (pobjednik natječaja za Chicago Tribune s radom u neogotičkoj maniri), predlaže projekt od 39 soliternih, uglavnom visokih objekata, umjesto 18 blokova. Za buduće ponašanje značajan je i New York Regional Plan iz 1929, koji »banalnu« ortogonalnu blokovsku matricu mijenja u »kaotičnu«: 36 blokova zamijenjeno je jednom megakazetom, pravilna prometna mreža proglašena je neracionalnom, te je zamijenjena hijerarhiziranim sistemom brzih gradskih prometnica i zapetljanim sabirnim i stambenim cestama. Ulica je kao tema odbačena za sljedećih pedeset godina. Taj model, koji je popularizirao »izumitelj« modernoga stambenog susjedstva C. Perry, unio je određeni kaos i u Zagrebačke prekosavske kazete.

Disperzivne urbane kompozicije u kvazinjemačkom racionalizmu, gdje su objekti banalno postavljeni, kao na vojnoj smotri, trebalo je poetizirati. U nekim primjerima, možda i s dozom apstraktnog mišljenja, korištena je pomoć De Stijla. Van Doesburg je tvrdio da se koncept prostora prvo razvija u slikarstvu, a slikar Van der Leek nadopunjuje ga tvrdnjom da će se moderna arhitektura roditi samo ako arhitekti budu slijedili stazu koju joj postave slikari.¹⁴ Ako je veza slikarstva i arhitekture veoma kompleksna (diskutabilna), kakva je tek veza urbanizma i slikarstva? Tu vezu, u kontekstu prevladavanja sheme i banalnosti, moglo bi se istraživati na primjeru naselja Zapruđe i slikarske kompozicije br. 3. S dosta mašte možda bi se uspjelo i iskonstruirati neko estetsko pokriće, ali bi mnogo teže bilo doprijeti do simbolizma za kojim su urbanisti južnog Zagreba tragali: »Novi dio grada po svom oblikovnom tretiranju mora dobiti odgovarajući izraz i posebno odražavati humanističku suštinu socijalizma«.

17 - Raymond Hood: Tipična blokovska matrica zamijenjena tornjevima, New York 1927.

18 - New York Regional Plan 1929, banalnost zamijenjena kaosom

19 - E. May, H. Böhm: Naselje Rödelheim, Frankfurt a.M., 1927?

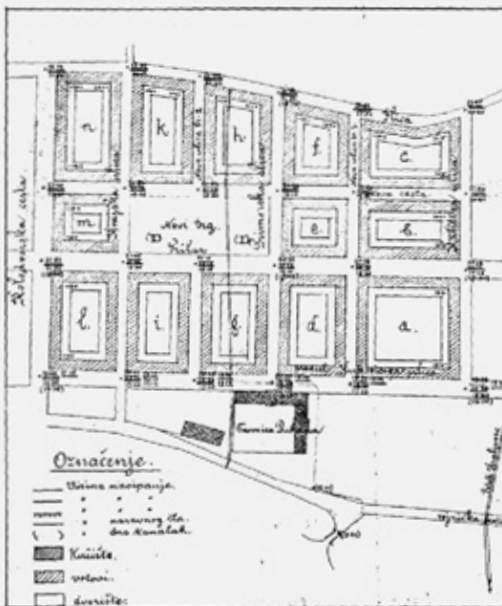
20 - Naselje Zapruđe, Zagreb 1962.

21 - Bart van der Leek: »Leaving the Factory«, slikarska kompozicija br. 3, 1917.

22a - Sl. Brod b) Sl. Brod



23



24

23 – M. Hrčić, D. Mance, N. Šegvić: Žnjan-Dravogode, Split 3

24 – Prijedlog regulacije područja između Koločvorske (danas Ul. braće Oreški), Ilice, Kačićeve i prod. Kukovićeve (danas Klaićeve), Zagreb, oko 1925.

Kada se već činilo da je CIAM-ovska ideologija soliternih objekata u parkovima (faktički je ispalno na parkiralištima) doživjela trijumf, otkriva se da je to prije senzibilitet jedne generacije, tada već ostarjelih »buntovnika«, nego li znanstveno fundiran pristup. R. Banham već 1963. piše o Atenskoj povelji: »S distance od trideset godina priznajemo to samo kao izraz estetskih sklonosti, ali u svoje vrijeme imala je snagu Mojsijevih zapovijedi i faktički je paralizirala istraživanje drugih stambenih oblika (oblika stambenih zgrada)«. ¹⁵ U isto vrijeme, 1964. godine, i u nas Ž. Domljan ima sličan kritički

pristup. ¹⁶ Kritike J. Jacobs, O. Neumana, potom temeljita analiza slike grada K. Lyncha, uspjeli su nametnuti preispitivanje urbanog senzibiliteta i ponašanja. Nastupa postCIAM-ovski period, kada se urbana masa počima opet zgušnjavati, velike i male forme se miksaju, volumeni, čija se visina stalno mijenja, lome se ili savijaju, te u integralnoj formi prekrivaju veći kompleks. Nasljednici ugaslog CIAM-a konstituiraju se kao TEAM 10¹⁷ (Bakema, Erskine, Smithson, Van Eyck. . .). Umjesto sterilnosti shematizma, soliternosti, ponavljanja, pojavljuje se kombinatorika, a i nazivi kao što su »megaforma«, »grad u minijaturi«, »labirintska jasnoća«, »metabolizam«, »brutalizam« i sl. U samoj funkcionalnoj strukturi grada trebalo je doći do većeg preklapanja funkcija (antiteza Atenskoj povelji) i to se trebalo odraziti na ideju stanovanja. U samom konceptu stana ništa se bitno nije mijenjalno, osim što je tlocrt katkad postajao nešto »racionalniji«. Međutim, potkraj šezdesetih i početkom sedamdesetih pojavljuju se nagovještaji da je i oblikovnoj ideologiji TEAM 10 istekao rok trajanja. Iz Njemačke stižu prvi projekti kojima se ponovo aktualizira blokovska izgradnja.

Promjena senzibiliteta na domaćem terenu može se registrirati na dva arhitektonska natječaja. Pobjednički rad na natječaju za stambenu zonu Bežanija, 1966. godine u Beogradu, izraz je »kompromitiranih« ideja, i to je vjerojatno bio zadnji čas da te ideje nešto ugrabe. Druga i treća nagrada te neki otkupi već izražavaju novi pristup oblikovanju. Međutim, to isto novo oblikovanje (manira TEAM 10) opet nema šanse na natječaju 1980. za stambeno naselje u Slavenskom Brodu (sl. 22), jer se u međuvremenu već formirao još noviji senzibilitet: »koncept starih blokova«. (Pobjednički rad autora Galijaševića, Jošića i Hanzeka, te još nekoliko nagrađenih radova, izražavali su ideju blokovske izgradnje.) U našim prostorima oblikovna ideologija TEAM 10 ostala je materijalizirana u Splitu 3 i Dugavama, kao većim zahvatima. Da je krug zatvoren, da je ortogonalni raster i blokovska matrica ponovo aktualizirana, najslikovitije pokazuje projekt Žnjan-Dravogode. Visok stupanj sasvim slučajne sličnosti¹⁸ s primjerom udaljenim šezdeset godina pokazuje da se urbani senzibilitet ponovo vraća ne samo početku stoljeća, već još jednom na Hipodamusove pozicije.

S obzirom na strasti i energiju koja je uložena u razaranje starih matrica i uspostave novih, novijih i najnovijih (koje počimaju sličiti na one stare), moglo bi se reći, naravno u vrlo gruboj aproksimaciji, da su često i mnoga od tih događanja bila i banalna i kaotična (u kolokvijalnom značenju tih pojmova). Ni jedna od tih matrica nije uspjela dokazati svoju supremaciju, izdići se iznad emotivnog prihvaćanja ili odbacivanja. Možda i zato što je dubinska kvaliteta stanovanja i umijeće življenja negdje izvan tih formalističkih obrazaca.

BILJEŠKE

- ¹ Anri Lefevr: *Urbana revolucija*, Nolit, Beograd, 1974.
- ² Schulze-Fielitz: *Urban Systems*, Kramer, Stuttgart/Bern, 1971.
- ³ Lewis Mumford: *Grad u historiji*, Naprijed, Zagreb, 1968.
- ⁴ Godine 1830. uspostavlja se željeznička pruga Liverpool-Manchester; godine 1850. u New Yorku je uveden tramvaj na konjsku vuču; 1881. naselje kod Berlina dobiva električni tramvaj; 1901. London dobiva električni tramvaj; 1883. izgrađena je podzemna željeznica u Londonu (danas je najveća ona u New Yorku; 1974. godine imala je 495 stanica i 1.100.000.000 putnika); 1908. Ford počinje sa serijskom proizvodnjom automobila.
- ⁵ J. H. Forshaw, P. Abercrombie: *County of London Plan*, MacMillan, London, 1944.
- ⁶ Peter Cook: *Architecture, Action and Plan*, Studio Vista, London, 1969.
- ⁷ Carol Aronovici: *Housing the Masses*, Wiley, New York, 1939.
- ⁸ Robert Krier: *Urban Space*, Academy, London, 1979.
- ⁹ U novije vrijeme (E. Franković, O. Maruševski) spominje se još i starija regulatorna osnova nastala na bazi nacrtu Zagreba iz 1864.
- ¹⁰ Brojnost populacije u Zagrebu i u Helsinkiju na početku 19. stoljeća bila je približno jednaka: Helsinki 1800. g. – 7,080 st.; 1850. g. – 21,419 st.; 1960. g. – 461,407 st. Zagreb 1818. g. – 8,768 st.; 1848. g. – 15,849 st.; 1961. g. – 460,000 st.
- ¹¹ The Swedish Institute: *The New Towns and Old*, Stockholm.
- ¹² Kolodvor južnih željeznica (današnji Zapadni kolodvor) ponešto izvan grada sagrađen je 1862, a Glavni kolodvor podignut je 1892. na kraju zrinjevačkog perivoja nastalog produljenjem Novog trga (poslije Zrinjski trg) i potez sve do pruge. Istaknuta pozicija Glavnog kolodvora nije samo izraz željezničke promocije grada nego i simbolička gesta prema transportnoj revoluciji, koja je na kraju, uza sve ostalo, definitivno potvrdila primat grada pred ostalim konkurentima. (Komplementarni sadržaji, autobusni kolodvor, pošta, zgrada radija i televizije – objekti iz srodne funkcionalne skupine – nemaju slično naglašen urbani odnos.)
- ¹³ Le Corbusier: *Atinska povelja*, KMA, Beograd, 1965.
- ¹⁴ Cornelis Van de Ven: *Space in Architecture*, Van Gorcum, Aescen, 1980.
- ¹⁵ Kenneth Frampton: *Modern Architecture*, Thames & Hudson, London, 1985.
- ¹⁶ Žarko Domljan: *Perspektive urbanizma*, Naše teme br. 11, 1964.
- ¹⁷ Na (prvom?) sastanku 1962. godine bili su prisutni: Bakema, A. i P. Smithson, Woods, Alexander, Voelcker, Coderich, de Carlo, Kurokava, Dean Richards, Erskin, Van Eyck.
- ¹⁸ Autori nalaze referentne primjere u tradicionalnim sklopovima pučke arhitekture u Splitu, gdje je prisutna tema »dvora«, a koja korespondira s prostornom situacijom unutrašnjosti predloženih blokova.

Lenko Pleština THE URBAN HOUSING PATTERN BETWEEN BANALITY AND CHAOS

The article underlines the relativity of evaluations, which makes it possible to evaluate the same thing in very different ways. The most important factors in modern urban development are advances in war technology and means of transportation and new medical knowledge. The orthogonal pattern in fast planning and the complex network that results from spontaneous growth are the phenomena described as typical conflicting examples. The author also gives a speculative analysis of the situation in Zagreb. The urban conflict of blocks and streets as opposed to high-rise buildings and parks has not been solved. The conclusion is that it would be difficult to argue in favour of either of the two models; it is only possible to note a change in our perception of space.