

**Vysoké učení technické v Brně**

**Fakulta architektury**

DISERTAČNÍ PRÁCE

k získání akademického titulu doktor

v oboru architektura

**Ing. arch. Šárka Kramářová**

**Průmyslová a vojenská architektura přístavních  
měst, komparace rekonverze průmyslového  
a vojenského dědictví**

*Industrial and military architecture of seaports,  
comparative analysis of reconversion of industrial  
and military heritage*

*Školitel 1:* prof. Ing. arch. Helena Zemánková, CSc., Fakulta architektury,  
Vysoké učení technické Brno

*Školitel 2:* Daniel Le Couédic, architekt, Institut de Géoarchitecture,  
Université de Bretagne Occidentale Brest, Francie

Brno, březen 2010

## **Zadání disertační práce**

### **Doporučená literatura**

*Base des sous-marins de Lorient Keroman. Concours international d'idées.* Lorient: Partenaires développement Pays de Lorient, prosinec 1998. 103 s. Seznamující materiál a podmínky soutěže.

MARRIERE, Delphine. *Brest, Lorient, Saint-Nazaire, trois villes de la mer en deuil de leur port.* Brest, 1994. 146 s. Výzkumná práce na Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne occidentale podporovaná Plan construction et architecture.

*Projet urbain.* La Défense: DGUHC (Directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction), červenec 1999. ISSN 1270-2722.

### **Popis úkolu**

Tato práce si klade za cíl nalézt odpovědi na otázky, které se týkají problematiky rekonverze rozlehlých vojenských a průmyslových přístavních areálů ve složitých urbanistických situacích. Zkoumaná problematika se zaměřuje na opuštěné průmyslové a vojenské přístavy Francie na pobřeží Atlantického oceánu.

### **Description of task**

This thesis aims to find answers to questions concerning conversion problems of large scale military and industrial harbours territories in difficult urban situations. The investigation is focused on industrial and military ports of France located on the Atlantic coastline.

### **Cíl práce**

Tato disertační práce se snaží o komparaci metod přístupů a o nalezení vhodných postupů k rekonverzi opuštěných přístavních areálů, které se dají obecně aplikovat na města, jež nemusí být nutně přístavní, ale jež se nacházejí v podobné situaci jako blíže zkoumaná přístavní města Francie. Rekonverze opuštěné přístavní průmyslové a vojenské architektury je velmi důležitá pro další strategický a urbanistický rozvoj měst. Cílem práce je tedy navrhnout optimální model umožňující vědeckým způsobem řešit rekonverzi opuštěných vojenských a průmyslových území a budov v blízkosti městských center a v napojení na vodní plochy (moře, řeky). Tyto procesy vyžadují důkladné poznání a analýzu problémů konkrétních lokalit. Práce popíše některé významné příklady a objasní příčiny postupů jejich rekonverzí na konkrétních situacích.

Prostřednictvím několika příkladů vojenského a průmyslového dědictví přístavních měst Francie se tato práce snaží vytvořit obecný model přístupu, respektive obecnou metodu aplikovatelnou na širší okruh konverzí vojenských a průmyslových areálů (např. i v České republice).

### **Purpose of the thesis**

The thesis compares existing methods and develops suitable conversion processes in harbours territories for which primary function has been abandoned. The new method of proceeding could then be easily put into practice on towns, and not exclusively harbours, which are in similar urban situation as investigated harbours of France. Conversion of deserted military and industrial harbours' architecture is a fairly important procedure for their next strategic and urban development. These procedures need a deep understanding of the problems and several analyses to give relevant solutions. Therefore, the aim of this work is to propose an optimal scientific method that makes possible the conversion of unused military and industrial areas located between city centres and coastlines or riverbanks. In this thesis, some significant examples are described and the reasons for their definite conversion processing are explained. Through current conversion examples in military and industrial French harbours heritage, this thesis aims to create a universal method which could be applied on larger territories range in need of conversion (e.g. in Czech Republic).

### **Abstrakt**

Přístavní města Brest, Lorient a Saint-Nazaire byla díky své strategické pozici na pobřeží Atlantiku zničena bombardováním spojenců během druhé světové války. V poválečném období tato města využila nezbytnost obnovy k tomu, aby radikálním způsobem zasáhla do městské struktury. Zmíněné historické události byly novou příležitostí, jak zlepšit funkčnost města. Také dnes se nabízí nová příležitost. Vojenské a průmyslové zóny v přístavech, které byly vždy od měst důsledně oddělené, se uvolňují od svých původních aktivit a města dostávají tyto rozlehlé parcely v blízkosti svých center k dispozici. Díky tomu se ocitají v situaci, která jim umožňuje prostřednictvím rekonverze, již podruhé v tak krátké historii, přepracovat urbanistickou strukturu středů měst.

### **Abstract**

During World War II, seaports Brest, Lorient and Saint-Nazaire were heavily destroyed because of their strategic location on the Atlantic coastline. Those historical events could be considered as

new opportunities for the seaports to realise new thoughts and ambitious architectural projects in order to improve the functionality of the urban organism.

In these days, a new occasion has come. Military and industrial areas, which were always thoroughly separated from the town centres, have been now releasing from their original activity. There are huge free building sites in the middle of the cities, waiting for the urban architects.

### **Klíčová slova**

přístavní města Francie, industriální architektura, vojenská architektura, průmyslové dědictví, kulturní dědictví, konverze/rekonverze, nové využití, obnova města, identita města.

### **Key words**

French seaports, industrial architecture, military architecture, industrial heritage, cultural heritage, conversion/reconversion, new use, reconstruction of cities, town's identity.



### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem disertační práci vypracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

V Brně, 1. března 2010

## **Poděkování**

Děkuji především prof. Ing. arch. Heleně Zemánkové, CSc. a architektu Danielu Le Couedicovi za odborné vedení závěrečné práce v průběhu výzkumů vedených v České republice a ve Francii.

Děkuji Francouzskému institutu v Praze za podporu během mého zahraničního studia.

Dále děkuji Bricovi Remy-Zephirovi a Diderovi Boismoreau za jejich trpělivost a podporu při zpracování mé disertační práce.

V neposlední řadě pak děkuji mé rodině a všem svým přátelům za jejich velkou a stálou podporu.

V Brně, dne 1. března 2010

# OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>12</b>
1.1	PŘEDMĚT VÝZKUMU .....	12
1.2	OTÁZKY VÝZKUMU A HYPOTÉZY .....	17
<b>2</b>	<b>FORMULACE PROBLÉMŮ</b> .....	<b>19</b>
2.1	DOPAD VOJENSKÉ A PRŮMYSLOVÉ ARCHITEKTURY NA OBRAZ OBJEKTŮ, VNÍMÁNÍ VOJENSKÉ A PRŮMYSLOVÉ ARCHITEKTURY.....	19
2.1.1	<i>Negativní faktory</i> .....	19
2.1.2	<i>Pozitivní faktory</i> .....	20
2.2	PROBLÉMY SPOJENÉ S OPUŠTĚNOU PRŮMYSLOVOU A VOJENSKOU ARCHITEKTUROU ....	26
<b>3</b>	<b>DEFINICE, TERMINOLOGIE</b> .....	<b>29</b>
<b>4</b>	<b>CÍL PRÁCE</b> .....	<b>32</b>
<b>5</b>	<b>METODIKA ŘEŠENÍ</b> .....	<b>34</b>
5.1	SOUČASNÝ STAV PROBLEMATIKY .....	34
5.2	NÁVRH ZPRACOVÁNÍ PROBLEMATIKY REKONVERZE OPUŠTĚNÝCH PRŮMYSLOVÝCH A VOJENSKÝCH ÚZEMÍ A OBJEKTŮ.....	36
5.3	KROKY METODY REKONVERZE OPUŠTĚNÝCH PRŮMYSLOVÝCH A VOJENSKÝCH OBJEKTŮ A ÚZEMÍ.....	37
5.3.1	<i>Návrh metody a přístupů</i> .....	37
<b>6</b>	<b>SEZNÁMENÍ SE S TÉMATEM PRÁCE</b> .....	<b>39</b>
6.1	PRŮMYSLOVÉ A VOJENSKÉ DĚDICTVÍ 19. A 20. STOLETÍ.....	39
6.2	OCHRANA PRŮMYSLOVÉHO A VOJENSKÉHO DĚDICTVÍ.....	44
6.2.1	<i>Co chránit?</i> .....	44
6.2.2	<i>Proč chránit?</i> .....	48
6.2.3	<i>Jak chránit?</i> .....	49
6.3	ZÁVĚR – PRŮMYSLOVÉ A VOJENSKÉ DĚDICTVÍ 19. A 20. STOLETÍ.....	51
<b>7</b>	<b>REKONVERZE PRŮMYSLOVÉ A VOJENSKÉ ARCHITEKTURY 19. A 20. STOLETÍ</b> .....	<b>52</b>
7.1	SEZNÁMENÍ SE S KONVERZEMI PRŮMYSLU VE FRANCII.....	55
7.1.1	<i>Místní politika konverzí a její ekonomičtí aktéři</i> .....	55

7.1.2	<i>Legislativní systém a nástroje konverzí ve Francii</i> .....	56
7.1.3	<i>Propagace konverzí</i> .....	59
7.2	REKONVERZE PRŮMYSLOVÝCH A VOJENSKÝCH ÚZEMÍ A OBJEKTŮ V ČESKÉ REPUBLICE.....	61
7.2.1	<i>Historie průmyslového dědictví v České republice</i> .....	61
7.2.2	<i>Vojenské dědictví v České republice</i> .....	62
7.2.3	<i>Rozlehlá průmyslová území ve složitých urbanistických situacích v ČR</i> .....	65
7.3	ARCHITEKT A REKONVERZE PRŮMYSLOVÝCH NEBO VOJENSKÝCH OBJEKTŮ.....	71
7.4	ZÁVĚR – REKONVERZE VOJENSKÉ A PRŮMYSLOVÉ ARCHITEKTURY.....	73
<b>8</b>	<b>HISTORICKÝ VÝVOJ PŘÍSTUPŮ KONVERZÍ PŘÍSTAVŮ</b> .....	<b>74</b>
8.1	REKONVERZE V PO VÁLCE OBNOVENÝCH PŘÍSTAVNÍCH MĚSTECH VE FRANCII.....	78
8.1.1	<i>Faktory zpoždění konverzí francouzských přístavů</i> .....	78
8.1.2	<i>Destrukce minulosti – přínos budoucnosti?</i> .....	79
8.1.3	<i>Obnova měst zničených během druhé světové války</i> .....	79
8.2	ZÁVĚR – OBNOVA MĚST .....	84
<b>9</b>	<b>ZROD A VÝVOJ PŘÍSTAVNÍCH MĚST</b> .....	<b>85</b>
9.1	KONTEXT, GEOGRAFICKÁ POLOHA MĚST.....	85
9.2	VZNIK MĚSTA BREST A JEHO VÝVOJ NA POZADÍ HISTORICKÝCH, POLITICKÝCH A HOSPODÁŘSKÝCH UDÁLOSTÍ.....	93
9.2.1	<i>Počátky města</i> .....	93
9.2.2	<i>Poválečná obnova Brestu</i> .....	95
9.3	VZNIK MĚSTA LORIENT A JEHO VÝVOJ NA POZADÍ HISTORICKÝCH, POLITICKÝCH A HOSPODÁŘSKÝCH UDÁLOSTÍ.....	104
9.3.1	<i>Indická obchodní společnost a počátky města</i> .....	105
9.3.2	<i>Poválečná obnova Lorientu</i> .....	114
9.4	VZNIK MĚSTA SAINT-NAZAIRE A JEHO VÝVOJ NA POZADÍ HISTORICKÝCH, POLITICKÝCH A HOSPODÁŘSKÝCH UDÁLOSTÍ.....	122
9.4.1	<i>Počátky města</i> .....	123
9.4.2	<i>Poválečný vývoj Saint-Nazaire</i> .....	128
9.5	ZÁVĚR – ZROD A VÝVOJ MĚST .....	136
<b>10</b>	<b>ŘEŠENÁ ÚZEMÍ V PŘÍSTAVNÍCH MĚSTECH</b> .....	<b>140</b>
10.1	NÁVRŠÍ KAPUCÍNŮ V BRESTU – PLATEAU DES CAPUCINS.....	140

10.1.1	<i>Historický vývoj areálu Návrší kapucínů</i> .....	140
10.1.2	<i>Konstrukční část</i> .....	141
10.2	PONORKOVÁ ZÁKLADNA V LORIENTU.....	144
10.2.1	<i>Historický vývoj ponorkové základny</i> .....	145
10.2.2	<i>Konstrukční část</i> .....	148
10.3	PONORKOVÁ ZÁKLADNA V SAINT-NAZAIRE.....	152
10.3.1	<i>Základní údaje</i> .....	152
<b>11</b>	<b>PŘISVOJENÍ SI DŘÍVE ZAPOVĚZENÝCH PŘÍSTAVNÍCH OBLASTÍ</b>	
	<b>A OBJEKTŮ OBYVATELI</b> .....	<b>157</b>
11.1	UVOLNĚNÍ NÁVRŠÍ KAPUCÍNŮ (PLATEAU DES CAPUCINS).....	159
11.1.1	<i>Potenciál areálu Návrší kapucínů</i> .....	159
11.2	UKONČENÍ ČINNOSTI PONORKOVÉ ZÁKLADNY V LORIENTU.....	162
11.3	UKONČENÍ ČINNOSTI PONORKOVÉ ZÁKLADNY V SAINT-NAZAIRE.....	165
11.4	JAK DOSÁHNOUT OPTIMISTICKÉHO PŘIJETÍ OPUŠTĚNÝCH PŘÍSTAVNÍCH VOJENSKÝCH A PRŮMYSLOVÝCH AREÁLŮ A BUDOV OBYVATELI?.....	169
11.4.1	<i>Kultura a turistika jako podpora identity</i> .....	169
11.5	ZÁVĚR – PŘISVOJENÍ SI OPUŠTĚNÝCH PŘÍSTAVNÍCH ÚZEMÍ OBJEKTŮ.....	175
<b>12</b>	<b>SOUČASNOST, NOVÉ ZÁMĚRY MĚSTSKÝCH ÚŘADŮ, PROJEKTY A VIZE</b>	
	<b>ARCHITEKTŮ</b> .....	<b>178</b>
12.1	BREST – NOVÉ ZÁMĚRY, PROJEKTY A VIZE.....	178
12.1.1	<i>Aktuální projekty Brestu</i> .....	180
12.2	LORIENT – NOVÉ ZÁMĚRY, PROJEKTY A VIZE.....	190
12.2.1	<i>Aktuální projekty Lorientu</i> .....	191
12.2.2	<i>Rekonverze ponorkové základny Keroman</i> .....	201
12.3	SAINTE-NAZAIRE – NOVÉ ZÁMĚRY, PROJEKTY A VIZE.....	211
12.3.1	<i>Aktivní přístup městské rady</i> .....	211
12.3.2	<i>Hledání přístupů k rekonverzi přístavu a ponorkové základny</i> .....	212
12.3.3	<i>Aktuální projekty rekonverze přístavu a ponorkové základny</i> .....	217
12.4	ZÁVĚR – NOVÉ ZÁMĚRY, PROJEKTY A VIZE.....	229
<b>13</b>	<b>AKTUÁLNÍ POLITIKY KONVERZÍ PŘÍSTAVŮ</b> .....	<b>234</b>
13.1	KLASICKÉ VLOŽENÍ NOVÝCH KULTURNÍCH FUNKCÍ.....	237

13.2	INTERPUNKCE PROSTORU OPUŠTĚNÝCH PŘÍSTAVNÍCH PRŮMYSLOVÝCH ZÓN UMĚLECKÝMI OBJEKTY JAKO PROSTŘEDEK JEJICH ZNOVUOŽIVENÍ.....	240
13.2.1	<i>Současné umění ve městech</i> .....	240
13.2.2	<i>Umělci a urbanismus</i> .....	245
13.3	ZELENÁ REKONVERZE, PROJEKTY ÚZCE PROPOJENÉ S KRAJINOU A ZELENÍ.....	248
13.4	TRANSFORMACE PŘÍSTAVŮ NA POZADÍ UDÁLOSTÍ MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU.....	250
13.5	OSVĚTLENÍ V PŘÍSTAVECH.....	253
13.5.1	<i>Světlo v architektuře a urbanismu aplikované na projekty rekonverzí nebo „dobývání“ opuštěných průmyslových a vojenských objektů a území</i> .....	255
13.5.2	<i>Světelné instalace v průmyslových a přístavních areálech</i> .....	261
13.6	PŘÍSTAVY S VOJENSKOU HISTORIÍ V OČEKÁVÁNÍ REKONVERZE.....	264
13.6.1	<i>Světové příklady</i> .....	264
13.7	ZÁVĚR – AKTUÁLNÍ POLITIKY KONVERZÍ PŘÍSTAVŮ.....	267
<b>14</b>	<b>SEZNAM VLASTNÍCH PRACÍ VZTAHUJÍCÍCH SE K TÉMATU</b> .....	<b>269</b>
<b>15</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>271</b>
15.1	VÝZNAM REKONVERZE.....	271
15.2	SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ VÝZKUMU.....	272
15.3	PŘÍNOSY DISERTAČNÍ PRÁCE.....	274
15.3.1	<i>Přínos pro další rozvoj vědního oboru, pro ekonomickou či technickou praxi</i> . 274	
15.3.2	<i>Metodika rekonverze vojenských a průmyslových struktur</i> .....	274
15.3.3	<i>Programování rekonverze vojenských a průmyslových struktur</i> .....	275
15.3.4	<i>Souhrn největších omylů, které se stávají při rekonverzi průmyslového dědictví v přístavních městech</i> .....	275
15.4	NÁVRH DOPLŇUJÍCÍCH TÉMAT PRO DALŠÍ VÝZKUM.....	276
<b>16</b>	<b>POUŽITÉ PRAMENY A LITERATURA</b> .....	<b>277</b>
<b>17</b>	<b>SEZNAM ILUSTRACÍ</b> .....	<b>293</b>
<b>18</b>	<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>297</b>
<b>19</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK</b> .....	<b>298</b>
<b>20</b>	<b>SEZNAM TEXTOVÝCH PŘÍLOH</b> .....	<b>301</b>
<b>21</b>	<b>TEXTOVÁ PŘÍLOHA</b> .....	<b>302</b>
<b>22</b>	<b>SEZNAM OBRAZOVÝCH PŘÍLOH</b> .....	<b>317</b>

<b>23</b>	<b>OBRAZOVÁ PŘÍLOHA .....</b>	<b>318</b>
-----------	-------------------------------	------------

# 1 ÚVOD

Práce pod dvojím vedením školitelů prof. Ing. arch. Heleny Zemánkové, CSc. (Fakulta architektury, Vysoké učení technické Brno, Česká republika) a architekta Daniela Le Couédica (Institut de Géoarchitecture, UBO<sup>1</sup> univerzita v Brestu ve Francii) čerpá z výzkumných pobytů střídavě uskutečněných ve Francii a v České republice v letech 2005–2010.

## 1.1 PŘEDMĚT VÝZKUMU

Předmětem výzkumu jsou opuštěné vojenské a průmyslové objekty a komplexy 19. a 20. století. Disertační práce je blíže zaměřena na tři přístavní města Francie: Brest, Lorient a Saint-Nazaire, ležící na pobřeží Atlantického oceánu. Tato města se zrodila díky oceánu. Byla to významná centra obchodu, dopravy a obrany. Přístavy, které byly příčinou jejich vzniku, se dnes ocitají opuštěné od svých původních funkcí a odříznuté od zbytku města. Nové využití těchto původních vojenských a průmyslových areálů a budov v blízkosti městských center přístavních měst vytváří zajímavé možnosti, jak nasměrovat budoucí rozvoj měst.

### Důvody, které vedly k výzkumu

Přístavy na mořském pobřeží nebo při ústí řek do Atlantického oceánu byly příčinou vzniku a rozvoje měst. V návaznosti na přístavy se vytvořila prvotní sídelní uskupení a právě přístavy byly ekonomickým motorem jejich rozvoje. Dnes se tyto vojenské a průmyslové areály nacházejí opuštěné v blízkosti nových městských center. Vytvářejí hranici mezi novými centry měst a mořským pobřežím. Na půdě těchto původních rybníků, obchodních a vojenských přístavů jsou umístěné objekty značné dokumentační kvality. Původně vojenské a průmyslové budovy předávají informace o zásadních historických událostech 20. století (o vývoji průmyslu a technických pokrocích, informace o práci a životě místních lidí, o válečných událostech) a připomínají tak historický kontext, který vedl ke vzniku města. Navíc jejich pozice v městském urbanismu z nich dělá strategická místa vhodná k rekonverzi. Rekonverze přístavu vytváří možnost propojení nového centra s původním centrem a může být prostředkem k znovunalezení ekonomické, sociální a kulturní dynamiky města.

---

<sup>1</sup> Univerzita západní Bretaně (Université de Bretagne Occidentale, dále jen UBO)



## STRATEGICKÁ POZICE JAKO PŘÍČINA VZNIKU I DESTRUKCE MĚSTA

Mnoho přístavních měst na pobřeží Atlantického oceánu se rozvinulo díky své strategické pozici ve významná střediska průmyslu a obchodu.



Obr.1 – Mapa Francie

Cartes de France. *Site de l'encyclopédie Quid*. [online]. 2009-12-04 [cit. 2009-12-04]. Dostupné z URL<<http://www.quid.fr/>>. grafická úprava autorka disertační práce



Obr.2 – Mapa západní Francie, města Brest, Lorient, Saint-Nazaire

Cartes de France. *Site de l'encyclopédie Quid*. [online]. 2009-12-04 [cit. 2009-12-04]. Dostupné z URL<<http://www.quid.fr/>>. grafická úprava autorka disertační práce

Město Saint-Nazaire bylo založeno jako obchodní „před-přístav“ a překladiště k metropoli Nantes. Nantes bylo umístěno hlouběji ve vnitrozemí a jeho přístav na řece Loire již nemohl přijmout nové typy obchodních lodí (lodě s větší hloubkou ponoru). Následné umístění staveb

námořních lodí a nástupišťě zaoceánských parníků, které spojovaly americký kontinent s Evropou, zajistilo Saint-Nazaire slibný rozvoj.

Podobný osud mělo i město Lorient, původně nazývané l'Orient (Orient).<sup>2</sup> Za vlády Ludvíka XIV. se zde usadila Indická orientální společnost (Compagnie des Indes orientales). Tato první obchodní společnost společně s následujícími společnostmi, které zde působily v letech 1666–1769, významně pozvedly bezvýznamné místo v zálivu Scorff na důležitý obchodní přístav dovážející koření, čaj, hedvábí, porcelán a ebenové dřevo. Po ukončení činnosti obchodních společností v roce 1690 umístilo francouzské námořnictvo na tomto strategickém území arzenál královského námořnictva (arsenal royal).

Brest, založený na původním opevněném římském táboru pravděpodobně ze 3. století, se v roce 1631 díky ambicióznímu kardinálu Richelieu rozvinul v opravdovou námořní mocnost. Toto přístavní město pod vládou Ludvíka XIV. nadále vzkvétalo.

Další rozkvět přístavních měst byl akcelerován průmyslovou revolucí, ale také potřebami vzniklými v dobách světových konfliktů. Během druhé světové války byly přístavy okupovány německými vojáky a na pobřeží Atlantiku byly postaveny četné vojenské základny. Velká část přístavních měst Atlantiku byla z tohoto důvodu během druhé světové války bombardována spojenci. Jediné, co zůstalo ve zničených městech nepoškozeno, byly právě vojenské základny a jejich průmyslové zázemí – příčiny destrukce měst. Konstrukce ponorkových základen, které byly vyvinuté a realizované německou nacistickou stavební organizací Todt<sup>3</sup>, vydržely i nápor nejobávanějších bomb té doby. Začalo se jim říkat nezničitelné základny. Byly to mj. ponorkové základny v Lorientu nebo v Saint-Nazaire.

## POVÁLEČNÁ OBNOVA MĚST

Opětovné postavení měst po ukončení druhé světové války bylo velkou příležitostí k obnově jejich městských struktur, k modernizování technických infrastruktur, ale také k realizování ambiciózních urbanistických projektů. Ekonomická prosperita přístavních měst se vždy točila kolem jejich přístavních aktivit. Nezbytná modernizace přístavních struktur a také přání nebránit ekonomickým projektům přístavu v jejich rozvoji vedla k izolování a ochraně vojenských,

---

<sup>2</sup> Město Lorient bylo pojmenováno podle lodi Indické obchodní společnosti nazývané Slunce Orientu (Soleil d'Orient).

<sup>3</sup> Textová příloha A – Organizace Todt

námořních, obchodních a průmyslových aktivit od zbytku města. To se projevilo zamezením přístupu místních obyvatel do prostor nábřeží. Přístavy tak byly od města odříznuty. Přesto, kdysi a ještě donedávna, tyto přístavy představovaly skutečný střed měst, jejich *down-town* (centrum města).<sup>4</sup>

## PRŮMYSLOVÁ REVOLUCE A VÁLEČNÉ KONFLIKTY – ROZBUŠKA PROSPERITY

Doba průmyslové revoluce byla dobou velkých inženýrských a technických vynálezů. Ve velmi krátkém časovém rozmezí došlo k významnému pokroku v oblasti stavebních konstrukcí. Nové technologické postupy daly vzniknout novým typům budov a také novému architektonickému výrazu. Vznikla nová architektura: průmyslová architektura, architektura obranná a také architektura přístavní, která se od tradiční městské architektury výrazně liší. Do skupiny přístavní architektury bychom mohli zařadit: sila, jeřáby, doky, nábřeží, sklady, hangáry, vojenská obranná sídla a základny a další.

Rychlý rozvoj technologií spolu s technickými pokroky v oblasti výroby a materiálů byly také důvodem velkých změn na poli produkce. Modifikace specifických pracovních procesů vedly často k radikálním transformacím, které vyžadovaly nezbytné změny výrobních/vojenských prostor a často vedly k ukončení činnosti a k jejich opuštění. Přístav je stejně jako město složitý živý organismus, který se neustále vyvíjí a přetváří.

## OPUŠTĚNÉ PRŮMYSLOVÉ A VOJENSKÉ BUDOVY A ÚZEMÍ V PŘÍSTAVECH

Vojenské aktivity byly vždy hnacím motorem technických vynálezů. Za vývoj většiny dnes běžně používaných technologií a přístrojů vdčíme právě vojenskému odvětví.<sup>5</sup>

Stejně jako ostatní průmyslové budovy a území rovněž vojenské aktivity, které přetrvaly v těchto městech, dnes progresivně uvolňují pozemky a budovy francouzského námořnictva MNF.<sup>6</sup> Desítky hektarů zastavěného území jsou předány nebo prodány obcím. V přístavních městech dnes nacházíme průmyslové a vojenské zóny, které jsou zbavené své primární funkce. Jedná se o území, která jsou přilehlá k novým centrům měst a která jsou poznamenaná určitou historickou a dokumentační kvalitou.

---

<sup>4</sup> Např. po skončení druhé světové války bylo při obnově města Saint-Nazaire jeho nové centrum přesunuto o 500 m směrem do vnitrozemí a byla vytyčena nová ochranná zóna izolující město od jeho přístavu. Nové město se otáčí zády k přístavu a k jeho aktivitám.

<sup>5</sup> Např. lodě na parní pohon byly původně také navrženy pro vojsko, pak teprve byly vynálezy rozšířeny pro obchod, rybolov atd.

<sup>6</sup> francouzské námořnictvo (Marine nationale française, dále jen MNF)

Při současném trendu využití přímořského aspektu pro volný čas a turistiku se městské radnice snaží vyhovět obyvatelům svých měst. Chtějí navázat kontakt s mořem, s mořským panoramatem a otevřít zde nové perspektivy. Touží nalézt novou silnou symboliku, emblém města navazující na jeho historii a prvopočátky.

Jsou ale tyto vojenské a průmyslové areály schopny přijmout nové funkce? Mohou být druhou šancí pro města reorganizovat urbánní prostor města a jakýmsi způsobem tím dokončit jejich rekonstrukci započatou po druhé světové válce? Jednotlivé objekty těchto území vyvolávají otázky památkového přístupu. Jedná se o monumenty, které dokumentují důležité historické události a které jsou často svědky nových unikátních konstrukčních technik průmyslové revoluce. V očích obyvatel však reprezentují bolestivé a tragické vzpomínky na dobu okupace. Jedná se navíc o architekturu (vojenská, průmyslová architektura), jež spadá do problematicky ocenitelné estetické kategorie.

## 1.2 OTÁZKY VÝZKUMU A HYPOTÉZY

JAK NEJLÉPE ZNOVU DOBYT TATO V MINULOSTI „ZTRACENÁ“ A ZAPOVĚZENÁ ÚZEMÍ?

JE JEJICH ZBAVENÍ PŮVODNÍ FUNKCE JE PŘÍLEŽITOSTÍ K PŘEPRACOVÁNÍ URBANISMU MĚSTSKÝCH CENTER, NEBO SE JEDNÁ O FINAČNĚ PŘÍLIŠ NÁROČNOU A ESTETICKY PROBLEMATICKY OCENITELNOU ZÁTĚŽ MĚST?

JAKÉ JSOU MOŽNOSTI ZAPOJENÍ OPUŠTĚNÝCH PRŮMYSLOVÝCH A VOJENSKÝCH OBJEKTŮ A ÚZEMÍ, KTERÉ SE NACHÁZEJÍ V BLÍZKOSTI MĚSTSKÝCH CENTRECH A JSOU NAPOJENÉ NA VODNÍ PRVKY (MOŘSKÉ A ŘÍČNÍ BŘEHY), DO ŽIVOTA MĚST A Z ČEHOTYTO MOŽNOSTI VYCHÁZEJÍ?

MAJÍ TYTO KOMPLEXY VOJENSKÝCH A PRŮMYSLOVÝCH OBJEKTŮ PAMÁTKOVOU HODNOTU? POKUD ANO, TAK JAKOU ROLI HRAJE KOMUNIKACE PRO JEJÍ ZPROSTŘEDKOVÁNÍ? JAKOU ROLI HRAJÍ ARCHITEKTI A UMĚLCI?

JAKÝ ZPŮSOBEM SE DAJÍ DEFINOVAT NOVÉ FUNKCE, JEŽ JSOU VHODNÉ PRO JEJICH REKONVERZI?

### **Hypotézy**

OPUŠTĚNÉ PRŮMYSLOVÉ A VOJENSKÉ OBJEKTY V PŘÍSTAVECH JSOU DŮLEŽITOU SLOŽKOU KULTURNÍHO DĚDICTVÍ PŘÍSTAVNÍCH MĚST A TVOŘÍ PAMÁTKOVÉ DĚDICTVÍ PO VÁLCE OBNOVENÝCH MĚST.

JE TŘEBA VYTVOŘIT PROJEKTY VYCHÁZEJÍCÍ Z GLOBÁLNÍ REFLEXE CELÉHO ÚZEMÍ PŘÍSTAVŮ. MENŠÍ, DÍLČÍ PROJEKTY VEDOU BEZ ZAMYŠLENÍ SE NAD PROBLÉMY Z KOMPLEXNÍHO HLEDISKA JEN K DALŠÍM PROBLÉMŮM V ÚZEMÍ.

ZAPOJENÍ UMĚLCŮ A MÍSTNÍCH OBYVATEL DO PROCESŮ A PROJEKTŮ REKONVERZE OPUŠTĚNÝCH PŘÍSTAVNÍCH ÚZEMÍ A BUDOV PŘISPÍVÁ K TOMU, ŽE SE OBYVATELÉ SMÍSTY PŮVODNĚ ZAPOVĚZENÝCH VOJENSKÝCH A VÝROBNÍCH PROSTOR SNADNĚJI IDENTIFIKUJÍ A PŘISVOJÍ SI JE.

STEJNĚ JAKO V DOBĚ KRIZE PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE ZAČALI LIDÉ HLEDAT KVALITY V TRADIČNÍ PRŮMYSLOVÉ ARCHITEKTUŘE, TAK I DNES V 21. STOLETÍ, V DOBĚ SVĚTOVÉ EKONOMICKÉ KRIZE, VÍCE OCENÍME KVALITY VOJENSKÝCH A PŘÍSTAVNÍCH OBJEKTŮ A ÚZEMÍ A OBJEVÍME SMYSL V JEJICH ZACHOVÁNÍ A V NOVÉM VYUŽITÍ.

## 2 FORMULACE PROBLÉMŮ

Průmyslová architektura byla vždy nositelem idejí společnosti a odrazem jejího technického a hospodářského pokroku. Z tohoto pohledu by se dalo dívat i na architekturu obrannou. Funkční a prostorová rekonverze opuštěných přístavních areálů a jejich průmyslových a vojenských struktur představuje jedno z hlavních témat moderní architektury a urbanismu.

### 2.1 DOPAD VOJENSKÉ A PRŮMYSLOVÉ ARCHITEKTURY NA OBRAZ OBJEKTŮ, VNÍMÁNÍ VOJENSKÉ A PRŮMYSLOVÉ ARCHITEKTURY

#### 2.1.1 Negativní faktory

##### Špatné vzpomínky

Vojenské objekty často představují svědky války. Jsou s nimi spojené negativní vzpomínky na dobu válečnou, na ztrátu domova a blízkých osob. Některé z těchto objektů byly navíc postaveny nepřítelem.<sup>7</sup>

##### Těžko ocnitelná estetická kategorie

Průmyslová a vojenská architektura odráží technický pokrok, ale často stojí stranou estetických koncepcí. Přizpůsobila se hlavně konstrukčním požadavkům a ekonomii výroby než formálním kvalitám. Zvláště průmyslové a vojenské objekty 20. století spadají do těžko ocnitelné estetické kategorie. Není to líbivá architektura. Jsou to „škaredé, šedivé bloky“ říkají o architektuře z železobetonu někteří obyvatelé přístavních měst.<sup>8</sup> Tím vyvstává otázka: Dá se říci, že architektura ze železobetonu nebo z ocelových struktur je krásná?

Architektura ocelových příhradových struktur je obecně laiky kladněji vnímána a snadněji přijímána než třeba šedé železobetonové bloky, které v očích veřejnosti představují nelidskost a v případě válečných staveb ztělesňují brutalitu války.

---

<sup>7</sup> Např. ponorkové základny v Brestu, Lorient a Saint-Nazaire byly postaveny Němci během německé okupace Francie za druhé světové války.

<sup>8</sup> Výsledek z průzkumu v centrech měst Brest, Lorient a Saint-Nazaire (náhodně dotázaní chodci v centrech měst) autorky disertační práce.

K tomu, abychom mohli nalézt krásu ve vojenských budovách 20. století, je možná potřeba odstupu několika staletí, stejně jako dnes shledáváme krásnou architekturu opevněných hradů, zámků nebo jen starých budov.<sup>9</sup> Neomítnuté kamenné domy z 18. nebo 19. století kdysi také nebyly považované za krásné a líbivé. Tento charakter „nahých“ kamenů byl ale původně determinován spíše omezenými finančními prostředky majitelů, kteří šetřili na omítnutí budov, než estetickými kritérii té doby.

## **Znečištění**

Funkční architektura je často zatížena průmyslovým znečištěním. Její odstranění bývá finančně náročné a trvá dlouho. Není proto náhodou, že cena přístavních pozemků oproštěných od své primární výrobní nebo vojenské funkce je přímo závislá na míře jejich znečištění.

U vojenské architektury se přidružují také problémy s odstraněním zbytků válečných zbraní (bomby, zbraně apod.).

V důsledku těchto faktorů dochází především ze strany obyvatel často k žádostem o zbourání „ošklivých“ průmyslových budov.<sup>10</sup>

### **2.1.2 Pozitivní faktory**

Rozsáhlá průmyslová a vojenská území a na nich umístěné objekty se často vyznačují velkou historickou a technickou výpovědní kvalitou.

#### **Historický faktor**

Vojenské průmyslové monumenty vypovídají o důležitých událostech a představují důležitou epochu v historii lidstva.

Obnovená přístavní města jsou dnes konfrontována s voláním po hledání tradic a jejich kulturních hodnot. Města mají potřebu obrátit se ke kořenům, navázat na svou historii a počátky, a na základě toho nalézt novou silnou identitu, nový obraz města, který podpoří jejich ekonomický a turistický rozvoj. V hledání své ztracené identity se snaží navázat na historické události. Pojmy

---

<sup>9</sup> Např. obranná citadela Port-Louis v Lorient byla původně postavená Španěly. Místními obyvateli byla po ukončení náboženských konfliktů mezi protestanty a katolíky zatracovaná, ale dnes tvoří jeden z výrazných monumentů obnoveného města po druhé světové válce (obrazová příloha A).

<sup>10</sup> Toto dokládají žádosti o zbourání ponorkových základů, postavených Němci za druhé světové války v Saint-Nazaire a v Lorient.



kulturního dědictví a místní identity zde nacházejí společný cíl, hledání kolektivní paměti, která tak dotvoří jejich historickou kontinuitu.

### **Kolektivní paměť**

Oproti vojenským nebo průmyslovým objektům, jako jsou základny nebo rozlehlá průmyslová území, např. uhelné pánve nebo těžký průmysl, je opětne využití tradiční průmyslové architektury, kterou představují tabákové manufaktury, cukrovary a jiné výrobní prostory z konce 18. a 19. století, obyvateli obecně kladně vnímáno. Toto společenské dědictví, nárokováné obcemi, se během posledních 30. let progresivně postavilo na úroveň klasického dědictví historického. Místní obyvatelé se mohou ve jménu kolektivní paměti dovolávat zachování průmyslových budov. Zájem obyvatel působí kladně pro záchranu kulturního dědictví a hraje důležitou roli při jeho konzervaci nebo rekonverzi.

Pierre Nora k pojmu kolektivní paměti uvádí: „Historie se nadále píše pod tlakem kolektivní paměti“, která se snaží: „o vykompenzování historického a sociálního vykořenění a obavy z budoucnosti zhodnocením minulosti, která nebyla doposud takto vnímána.“<sup>11</sup> Podle Pierra Nory také: „památečné místo ve všech svých významech vychází z objektů materiálních, konkrétních a geograficky situovaných, ale může vyústit v objekty abstraktní a intelektuálně vykonstruované“.<sup>12</sup> Může se tedy jednat o památku, významnou osobu, muzeum, archív nebo jiný objekt či událost, která vytvoří symbol/emblém města. Když veřejnost vloží do objektu své city a emoce, objekt se stane místem památečným a unikne tak zapomnění (k tomuto účelu slouží např. umístění pamětních desek apod.). Oproti přístupu genealogie, která se zakládá hlavně na historii rodinné příbuznosti a jež se omezuje na historii jedinců nebo skupin svázaných rodinným poutem, památečná místa odkazují na historii kolektivní.<sup>13</sup>

Průmyslové dědictví dovolilo v periodě dlouhé pouze 20–30 let regulovat ve správném poměru násilí lokálních i regionálních metamorfóz (destrukce průmyslových objektů a vytvoření „bílého“ místa ve městě, často následované pozemkovou spekulací apod.). Města si osvojila povinnost zachování společenské paměti, kulturního dědictví a tím své identity.

---

<sup>11</sup> NORA, P. *Les lieux de mémoire*. Paříž, 1992.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Svazky publikace *Les lieux de mémoire* (Památná místa), vydané pod vedením Pierra Nory v letech 1984–1992 a v roce 1997, se zabývají kulturním odkazem ve Francii. Zkoumaná problematika byla poté převzata v Německu, Itálii, Holandsku, Luxemburgu a v Rusku.

Povinnost této paměti je vyjádřena posvěcením původních míst výroby a tvoří opravdový žal práce, který je ale spásný a osvobozující.<sup>14</sup> Je to žal práce, který pramení ze vzpomínek na místa, kde tito lidé pracovali a kterých se museli vzdát. Výše zmíněné spásné a osvobozující pocity pocházejí z naděje ve znovuožití svědků jejich práce a jejího uznání.

V přístavních městech, která utrpěla destruktivním zásahem, a nebo městech s velkou přítomností dělnické vrstvy, je sblížení mezi průmyslovým dědictvím a identitou obzvláště patrné. Návrší kapucínů (Plateau des Capucins) je průmyslovým, vojenským územím se slavnou historií, které může zužitkovat tento fenomén kolektivní paměti. Výrobní ateliéry byly postaveny místními stavebními podniky a francouzským námořnictvem. Pracovali zde místní lidé. Vysoká technická úroveň ateliérů byla od počátku pýchou místních obyvatel. Architektura ocelových struktur je také všeobecně snadněji ocenitelná než architektura železobetonová.

Trochu jiný, složitější je přístup široké veřejnosti k architektuře ryze vojenské, přímo spojené s válkou, jako jsou bunkry a ponorkové základny postavené nepřítelem během druhé světové války (jako např. v Lorientu a v Saint-Nazaire, ale i v Bordeaux a v La Pallice atd.). Mnoho lidí není schopno ocenit jejich historické, technické, architektonické a prostorové kvality. Ale pro odbornou urbanistickou a architektonickou veřejnost spadá pojem průmyslového/vojenského přístavního dědictví jednoznačně do fondu historického a fondu identity. Všeobecně se řadí do kulturního dědictví. Do diskuze o otázkách průmyslového a vojenského dědictví se začínají angažovat také umělci.

### **Estetika průmyslové a vojenské architektury**

Estetika industriálních a obranných staveb je závislá na proporcích vztahu mezi technikou a ekonomikou funkční architektury. Nejdříve přemýšlíme o funkčních a symbolických dimenzích stavby, později jí přiznáváme i funkci reprezentační s estetickými motivy. Průmyslová architektura je také o vyjádření *image* (obrazu) podniku. Estetikou průmyslové architektury rozumíme ten moment, kdy průmysl přenechá smyslům a citům část místa původně ponechaného pouze rozumu. Část z užitkové funkce stavby je přenechána uměleckému účelu.

---

<sup>14</sup> RODRIGUES-MALTA, R, RUBINO, G. Ville, port, patrimoine portuaire: à propos des expériences de Marseille et de Naples. In *Patrimoine de l'industrie*. Paříž, 2005, č. 14. s. 9–19.

Prostřednictvím stavebního materiálu může být do architektury vložena estetická esence a symbolika. Např. o kameni by se dalo říci, že reprezentuje stabilitu, evokuje podnik, který je silný a trvá. Dřevo má aspekt tepla a flexibility. Keramická tvárnice ztělesňuje sociální charakter. Cihla byla používána, aby vyjádřila péči a starostlivost podniku o rozvoj jeho zaměstnanců (např. továrna a dělnické domky firmy Baťa ve Zlíně v České republice). Beton byl považován v 50. letech 20. století za ideální materiál pro církevní stavby. Dalo by se říci, že ve své surové podobě vyjadřuje určitou pokoru. Železobeton je schopný vyřešit velké technické problémy a maximálně odpovídal požadavkům při potřebě rychlé poválečné výstavby.<sup>15</sup> Často je však vnímán jako materiál ambiciózních, monumentálních děl velkých umělců moderní doby (např. kostel Notre-Dame de Victoire v Lorientu ve Francii, 1950, architekt J.B. Hourlier, obrazová příloha B).

### **Faktor subjektivní estetiky**

Je jasné, že v nových, relativně mladých (po válce obnovených) městech jsou kritéria rarity, starobylosti, estetické a symbolické hodnoty subjektivního charakteru. Města zničená během druhé světové války jsou odštížená od své minulosti a nedisponují takovou paletou historického dědictví jako města s nepřerušeným historickým vývojem. Je to tedy náklonnost obyvatel a symbolická hodnota míst, která tvoří hlavní důvody pro zachování nebo pro nové využití opuštěných objektů. Ochrana průmyslových a vojenských budov v přístavech se jeví nezbytná pro zachování odkazu a paměti na historicky důležitou epochu přístavních měst – na jejich vznik.

### **Technický pokrok**

Jedná se o nemalé prostory nacházející se ve výjimečné situaci, na kterých byly použity do té doby nevídané, unikátní konstrukční technologie. Jejich zachování, jako svědků technologického pokroku během industriální a válečné doby, je pro dnešní i budoucí generace důležitým skutkem.

### **Urbanismus recyklace**

Dnes, v době nového tisíciletí, se změnil charakter výrobních vztahů, struktura národní obrany i všeobecně struktura společnosti. Svět zažívá období globalizace a doba tradiční průmyslové výroby přežívá jen stěží, stejně jako činnost velké části průmyslových areálů a továren. Města musí reagovat na tyto změněné podmínky. Jsou nucena přehodnotit politiku plošného rozpínání se

---

<sup>15</sup> *Lorient Années 50, une Ville de Caractères. Topoguide.* Lorient, 2000, s. 21.

do okolí. Jedná se o tzv. suburbanizaci, která se rozšířila ve městech v době průmyslové revoluce, hlavně díky rozkvětu průmyslu a s tím souvisejícím přílivem obyvatel. Zároveň jsou dnes města konfrontována s voláním po tradičních hodnotách, identitě a historické kontinuitě. Objevil se nový přístup k urbanismu – urbanismus recyklace. Projekt se staví proti extenzivnímu urbanismu. Je sestaven tak, aby odhalil především přítomné kvality velkých průmyslových souborů. Musí nejdříve vyzdvihnout kvality, které se již na území nacházejí, a pak zhodnotit a optimalizovat prostorové možnosti a komfort nového využití. V současné době jsou patrné snahy ze strany měst angažovat se do transformace přístavních prostor, jež už nejsou schopné fungovat jako moderní přístav. Města chtějí vytvořit projekt rekonverze a transformace přístavu a z původně zapovězených míst udělat své ekonomické triumfy pro 21. století, např. Dunquerque nebo Bordeaux,<sup>16</sup> ale i řešená přístavní města Brest, Lorient a Saint-Nazaire.<sup>17</sup>

Průmyslové a vojenské budovy v přístavních zónách měst na pobřeží ztratily svou původní funkci. Tím se otevírá nová možnost přepracování struktury městského centra a získání tak nové, ztracené identity. Jejich rekonverze se ve světě stala zvykem, který představuje základní kámen pro operace územního plánování v přístavních městech. Jako nové rezervoáry aktivit terciálního sektoru, kultury a volného času mohou přinést korekci prostorových nefunkčností v urbanistickém prostoru přístavů a městských center.

#### ZAHRADA V DOCÍCH, LE HAVRE

Rekonverze 30 ha přístavní zóny ve čtvrti Saint-Nicolas v Le Havru je koncipována jako rozlehlá krajina (obrazová příloha C).<sup>18</sup> Krajina těží z mořského prvku, ale hlavně čerpá atmosféru z opuštěných průmyslových a námořních aktivit, které tu kdysi probíhaly (kontejnery, překladiště, zdi, jeřáby atd.). Plán rekonverze byl svěřen architektu Brunu Fortierovi. Zahrada doplňuje konverzi velké haly v přístavu na komerční centrum od architektů Reichena & Roberta.

#### OSTROV NANTES (ILE DE NANTES), NANTES

Zamýšlení se nad budoucností původního areálu staveb námořních lodí v Nantes při řece Loiře bylo započato již v roce 1989. Jde o ostrov o rozloze 337 ha v centru města, jehož původní aktivita má pro Nantes velký význam a symboliku. Od června 2007, kdy bylo otevřeno veřejnosti, ožilo území restauracemi, promenádami, muzeem, ateliérem strojů. Největší turistickou atrakcí ateliéru strojů je obrovský umělý slon, který se pohybuje a převáží turisty ve svých útrobách. Hlavní nové

---

<sup>16</sup> více v kapitole 13.6 Rekonverze vojenských přístavů

<sup>17</sup> více o konkrétních snahách měst v kapitole 12 Současnost, nové záměry městských úřadů

<sup>18</sup> Le patrimoine naval mis en scène. In *Le Monde*. Paříž, 16. října 2009, s. 60–61.

funkce na ostrově jsou tedy kultura a volný čas. Původní průmyslové části vybavení a strojů byly zakomponovány do nově navržených zahrad (v projektu celkem 5 tematicky pojatých zahrad, obrazová příloha D).

## **2.2 PROBLÉMY SPOJENÉ S OPUŠTĚNOU PRŮMYSLOVOU A VOJENSKOU ARCHITEKTUROU**

### **Nevyužití objektu a neinformovanost o objektu a o jeho hodnotách**

Problémy objektů zbavených své původní funkce jsou spojeny s otázkami destrukce a rekonverze továrenských a armádních objektů a k němu přilehlých prostor. Dnes se jeví jako důležité informovat odbornou i laickou veřejnost o kvalitách objektů a o problémech, které přicházejí s jejich nevyužitím. Je zde snaha vzbudit v obyvatelích zájem o historii místa, ve kterém žijí. V Evropě je také běžným jevem vznik místních sdružení, jež se zabývají právě touto propagací ochrany *genia loci* (ducha místa) a jiných historických souvislostí.

### **Umístění objektů v urbanismu města**

Industriální a vojenské objekty v přístavech se nacházejí v urbanistické pozici (v sousedství městských center), do které svojí strukturou nezapadají. Struktura přístavů, ať už přístavu obranného, obchodního nebo přístavů smíšených, je příčinou problému jejich integrace do městské struktury, která je dnes obklopuje. Tato rozdílná území (přístav – obrana, obchod, průmysl a sídlo – bydlení) byla od sebe oddělená již od prvopočátku. Město ponechalo prostor pro rozvoj přístavu, který zajišťoval ekonomický růst města. Opuštěné přístavy často tvoří jak psychickou, tak fyzickou bariéru mezi městem a mořem. Za těchto podmínek je důležité si položit otázku: Vyžaduje současná situace, kdy má dojít ke změně ve využití přístavu, propojení těchto dvou entit? Pokud ano, tak jakým způsobem se toho dá dosáhnout? Tyto otázky jsou podrobněji probírány v kapitole 11 Přisvojení si dříve zapovězených přístavních oblastí.

### **Nové funkce v návaznosti na památkové hodnoty**

Tato skupina problémů s sebou nese debaty o míře zachování původní dispozice, detailu nebo celkové hmotové kompozici objektu. Zachování budov je podmíněno nalezením nových funkcí, které si nejdříve žádají značné zásahy do struktury a celkového obrazu budov.

Setkáváme se s absencí teoretické a praktické připravenosti rozhodujících orgánů měst. Městské rady mají mnohdy nejasnou představu o projektu rekonverze vojenského a průmyslového území (nebo přístavu) a nebo mají nebezpečně nízké požadavky na investora. Při transformaci objektů pro novou funkci je důležité zvážit míru zachování autentičnosti výrobního prostoru. Jen

nejvýznamnější budovy a soubory se mohou stát muzejními objekty.<sup>19</sup> Je vůbec možné „zakonzervovat“ atmosféru posledního pracovního dne, vytvořit zdání jakoby včera opuštěné továrny, kde najdeme prach, znečištění a výrobní atmosféru, jak po ní volají někteří památkáři? U všech staveb je nutno jednotlivě posoudit důležitost a míru zachování objemové struktury, půdorysu nebo některých zajímavých detailů. Spolupráce s experty, architektky a umělci je nevyhnutelná.

### **Nová majetková situace**

Problémy představují i finanční možnosti a politické ambice nových vlastníků. Francouzské námořnictvo MNF si v minulosti zabralo hodnotné pozemky pro sebe. Dnes část z nich ale již nepotřebuje a postupně je uvolňuje. Desítky hektarů zastavěné plochy, které okupují strategicky významné pozemky v blízkosti městských center, jsou opuštěny a předány/prodány obcím. Ve Francii dochází k zajímavé situaci, kdy stát, jenž je v tomto případě vlastníkem pozemků, prodává nevyužitelné stavební komplexy městům. Prodej pozemků je mnohdy uskutečněn s tržní cenou. Mezi zástupci měst a Ministerstvem národní obrany (ministère de la défense nationale) dochází často k drsnému vyjednávání o ceně. Města za tyto pozemky a budovy nechtějí platit vysokou cenu. Tvrdí, že v minulosti nežádala námořnictvo, aby zabralo pozemky v jejich přístavech, byl to požadavek státu/císaře/krále. Nebyla to také tato města, kdo způsobil opuštění dnes již nechtěných vojenských objektů. Navíc se často jedná o pozemky znečištěné těžkými kovy a průmyslem. Vzhledem k tomu, že odstranění znečištění půdy je drahé, ceny takto znehodnocených pozemků klesají v závislosti na výši jejich kontaminace. Ministerstvo většinou nakonec prodává městským radám své pozemky a budovy za symbolickou cenu.<sup>20</sup>

Financování projektů a rekonverzí rozlehlých území v relativně malých městech je náročné. Po získání opuštěných průmyslových a vojenských objektů v přístavech vyvstává otázka jejich eventuální destrukce nebo rekonverze. Obě cesty jsou pro středně velká města, jako jsou Brest,

---

<sup>19</sup> Např. Völklingová huť (Weltkulturerbe Völklinger Hütte) v Německu představuje průmyslový památník světového kulturního dědictví. Völklingová huť tvoří jedinečné svědectví historie techniky a průmyslové kultury 19. a začátku 20. století. Kdysi byla huť jednou z nejmodernějších průmyslových zařízení v Evropě. Je dokonale zachovaná a tak dnes můžeme obdivovat labyrint z vysokých pecí a ohřívačů větru, potrubí a kolejí zavěšených drah, jehož součástí je také vědecké centrum (Science-center Ferrodrom), které ukazuje názorně svět prožitků kolem železa a oceli. Můžeme zde tedy být svědky kompletního procesu výroby železa a oceli v jedinečném průmyslovém zařízení Evropy.

<sup>20</sup> Např. v Saint-Nazaire byla ponorková základna prodána městu v roce 1998 za 800 000 franků (přibližně 3 366 000 Kč). Cena korespondovala s nájemným od firmy na výrobu sóji Soja France, která tehdy okupovala 6 alveol. Směnný kurz francouzského franku a eura byl stanoven 31. prosince 1998 na 6,55957 franků/€. Euro je přepočteno na české koruny dle průměru kurzu devizového trhu České národní banky za 1. čtvrtletí v roce 2009. 1 € = 27,599 Kč

Lorient a Saint-Nazaire finančně velice náročné. Jaké jsou jiné možnosti financování projektů? Pomoc může přijít ze strany Evropské unie, státu, kraje i samotného města (např. Saint-Nazaire takto financovala svůj projekt rekonverze přístavu a ponorkové základny).<sup>21</sup>

Neměli bychom opomenout otázky ekonomické úspěšnosti a následného ekonomického fungování projektu.

### **Stav konstrukce objektu a technické možnosti jeho rekonverze**

Na objektech se díky špatné nebo žádné údržbě projevují negativní vlivy klimatu. Někdy jsou přítomné problémy způsobené technologickými chybami už při výstavbě. Podrobněji jsem se tímto tématem zabývala v seminární práci: *Lorient, průmyslová a vojenská architektura přístavních měst, Památkové dědictví III. říše.*<sup>22</sup>

Nikdo ale dnes nedokáže říct, co se stane s budovami za několik let. Tyto objekty potřebují neustálou údržbu. Jak tyto objekty zestárnou? Co se s nimi stane potom? Železobeton z estetického pohledu obyvatel přístavních měst velmi špatně stárne. Aspekt šupinově opadaného betonu od výztuže na ponorkových základnách v Saint-Nazaire a v Lorient je obyvateli těchto měst i turisty špatně vnímán. Díky masivní konstrukci ponorkových základen (zdi z železobetonu o tl. 3,5 m) zde ale není riziko statických problémů.

---

<sup>21</sup> viz. kapitola 12.3.3 Aktuální projekty rekonverze přístavu a ponorkové základny, odstavec Financování projektu přístavní město 2 (Ville-port 2)

<sup>22</sup> KRAMÁŘOVÁ, Š. *Lorient, průmyslová a vojenská architektura přístavních měst, Památkové dědictví III. říše.* Brno, 2006, 19 s.



### 3 DEFINICE, TERMINOLOGIE

#### Definice industriálního dědictví

Industriální dědictví je tvořeno pozůstatky industriální kultury, které mají historickou, technologickou, sociální, architektonickou nebo vědeckou hodnotu. Jsou to různé stavby a strojní zařízení, dílny, továrny, mlýny, skladiště, obchody, doly, vojenské základny, místa, kde se zpracovávají a čistí suroviny a objekty, kde se vyrábí, přenáší a využívá energie. Patří sem i dopravní stavby a veškerá infrastruktura, místa mající vztah k průmyslu, včetně objektů sloužících k bydlení, bohoslužbě, vzdělávání nebo vojenského průmyslu.

Industriální archeologie je interdisciplinární vědou, která se zabývá studiem veškerých hmotných a nehmotných dokladů, tj. dokumentů, artefaktů a staveb, lidských sídel a přírodních nebo urbanizovaných krajín, které vznikly pro účely industriálních procesů nebo jako jejich důsledek. Industriální archeologie využívá takových postupů, jež nejvhodnějším způsobem prohlubují poznání minulosti a přítomnosti průmyslu. Těžištěm zájmu je historické období od počátku průmyslové revoluce ve druhé polovině 18. století až do současnosti.<sup>23</sup>

#### Charakteristika přístavních areálů

Přístavy vznikly na mořském nebo říčním pobřeží. Přístav je tedy soustava ploch a zařízení na vhodném místě břehu řeky/moře. Přístavní města na pobřeží Atlantického oceánu vznikla jako levná dopravní cesta na břehu moře. Přístavy se na pobřeží vytvořily dříve než samotná města (sídla). Později vznikla z pouhých přístavů přístavní města. V minulosti to tedy nebyla nezbytně významná obytná a obchodní sídla. Středověká obchodní města byla ve Francii soustředěna většinou na říčních tocích hlouběji ve vnitrozemí. V Bretani to byla např. středověká města Hennebont a Pont-Scorff, která ležela při původní římské cestě vedoucí z Nantes do Quimperu.

Účelem přístavu je umožnit bezpečné kotvení lodí, manipulaci s plavidly, zajistit snadnou nakládku a vykládku zboží, nalodování a vyloďování osob, dopravu zboží a osob do dalších destinací. Dále také může sloužit k obraně sídla a státu.

Základní prostorovou jednotkou přístavu je přístavní nábřeží/molo/dok. Podle umístění dělíme přístavy na říční a námořní. Námořní přístavy jsou přizpůsobeny k přijímání větších lodí (lodí

---

<sup>23</sup> *The Nizhny Tagil charter for the industrial heritage* (Charta industriálního dědictví). Nizhny Tagil, 2003.

s větším ponorem). Říční přístavy přijímají lodě, jejichž velikost i ponor jsou omezeny ostatními vodními stavbami na řekách (především mosty, přehrady aj.).

## PŘÍSTAVNÍ AREÁLY

Přístavní areály jsou různorodou směsí souborů průmyslových (výroba, obchod, skladování, nebo třeba údržba lodí), dopravních (transport osob a zboží) a obranných (vojenské základny). Jejich hlavní funkce mohou být:

- dopravní uzel – doprava osob a produktů
  - vodní (lodní) doprava:
    - námořní a vnitrozemská doprava (vnitrozemskou dopravou se rozumí zejména doprava říční a jezerní). Jelikož jsou obvykle mořské přístavy umístěny na ústí velkých řek, některé lodě se mohou pohybovat jak na řekách, tak na mořích.
    - osobní a nákladní doprava
    - linková (pravidelná) a příležitostná doprava
- obchodní křižovatka
- sklady a překladiště zboží
- průmysl – výroba, opravy lodí atd.
- obranná funkce – opevněná sídla, vojenské základny, ponorkové základny, arzenály atd.

## PŘÍKLADY PRŮMYSLOVÝCH AKTIVIT, KTERÉ SE V PŘÍSTAVECH VYSKYTUJÍ

- rybářský průmysl – komerční aktivity rybolovu (produkující ryby a ostatní produkty tohoto typu)
- letecká výroba – konstrukce, stavby, testování, prodeje a údržby letadel nebo jeho částí
- lodní výroba – konstrukce, stavba, oprava a údržba plavidel nebo jeho částí
- vojenská základna, arzenál, kasárna apod.

V každém přístavu je rozložení aktérů trochu jiné. Každý přístav je jiný. V žádných dvou přístavech např. nenajdeme přesně stejné složení aktivit a spolupůsobících a rozhodujících aktérů. Každý přístav je jedinečná kombinace citovaných aktivit. Mimo to, v přístavech na pobřeží Atlantiku hraje důležitou roli množství různých aktérů: stát, obchodní komora CCI,<sup>24</sup> místní obec a další. Není zde pouze jeden suverénní rozhodující činitel.

---

<sup>24</sup> obchodní komora (Chambre de commerce et d'industrie, dále jen CCI)

## **Charakteristika lokalit opuštěných průmyslových/vojenských území a objektů (nebo také brownfield)**

Brownfield je plocha, která byla v minulosti využívána pro průmyslovou, zemědělskou, stavební nebo jinou činnost a mohla by být v následku této nebo předchozí činnosti kontaminována (ekologická zátěž) či jinak zdevastována, což snižuje její atraktivitu pro budoucí využití. Může se jednat například o zcela nebo jen z části opuštěné průmyslové areály, staré zemědělské objekty, nevyužívané pozemky dráh, bývalé vojenské prostory, vybydlené obytné čtvrti apod. Pozemek typu brownfield je původně využívané území, jehož ekonomický potenciál však není v současnosti plně uplatněn. Samotný pozemek brownfield může být součástí mnohem většího území (např. jde-li o autoopravnu, sklad pohonných hmot a teplárnu v bývalém jednotném zemědělském družstvu). Využití, jež v minulosti způsobilo kontaminaci nebo devastaci, nemusí být historicky posledním využitím – může jít o časově vzdálenější využití daného pozemku (příkladem je průmyslová zástavba na místě bývalé skládky). Kontaminaci či devastaci nemuselo způsobit pouze „běžné“ využívání pozemku, mohlo jít i o „jednorázovou“ nehodu či havárii (například záplavu, únik chemikálie nebo dopravní nehodu). Negativní dopady někdejšího využití mohou být fyzické, tedy viditelné (konstrukční), nebo chemické či biologické (kontaminace). Stupeň kontaminace/devastace se bude v rámci lokality lišit – jako důsledek rozličných důvodů. Mohou být v rozmezí od jednotlivých lokalizovaných skvrn či budov, přes širší a různorodější kontaminaci až po devastaci.

Pozemky brownfield byly v minulosti využívány: těžkým průmyslem, lehkým průmyslem, pro vojenské účely, komerční výstavbou, zemědělskou výstavbou, občanskou vybaveností (např. energetika), dopravní obsluhou, odpadovým hospodářstvím apod.

### **Použitá terminologie**

konzervace, rehabilitace, obnova, konverze/rekonverze, rekonstrukce, brownfield<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Práce se opírá o množství materiálů ve francouzském jazyce. Pro přesnost výrazů je v textové příloze B – Francouzská a česká terminologie – uvedeno srovnání české a francouzské odborné terminologie.

## 4 CÍL PRÁCE

Nejprve bude provedena analýza opuštěných průmyslových a vojenských areálů v přístavech vybraných francouzských měst: Brest, Lorient a Saint-Nazaire. Práce zkoumá původ měst, jejich historický vývoj, příčiny jejich vzniku i destrukce. Součástí analýzy tvoří také porovnání charakteristických znaků vzniklých při jejich obnově na konci druhé světové války. Dnes se v přístavech blízkých centrům měst nacházejí vojenské a průmyslové objekty zbavené jejich primární funkce.

Předmětem dalšího zkoumání je architektonický a urbanistický potenciál těchto dnes opuštěných objektů a souborů ke konverzi. Výzkumná práce hledá nová možná využití a nové přístupy, jak začlenit tato izolovaná území do fungování města a jak je oživit. Klade si otázku: Jak vrátit život do těchto opuštěných a v minulosti vždy uzavřených území a objektů? V reakcích na základní otázky rekonverze: Pro koho? Proč? Jak? se zabývá hledáním odpovědí v obecnější rovině.

Důležitou část práce tvoří také možná kritéria výběru kulturních/průmyslových a vojenských památek a zhodnocení jejich památkové nebo dokumentační hodnoty. Je zde přiblížen složitý vztah po válce obnovených měst k historii a k jejich historickému a kulturnímu dědictví. Zachování nebo rekonverze objektů vojenské a průmyslové architektury má v obnovených městech jiný rozměr, než je běžný v tradičních městech bohatých na kulturní a historické dědictví, jejichž historie nebyla přerušena ničivými událostmi (vojenské konflikty nebo přírodní katastrofy).

Práce neopomíjí ani ekonomické aspekty konverzních procesů a s tím související otázky životaschopnosti jejich nových programů. Problémy související s ekonomickými otázkami rekonverzí území v přístavech měst jsou nastíněny v kapitole 2.2 Problémy spojené s opuštěnou průmyslovou a vojenskou architekturou, v odstavci Nová majetková situace, a dále jsou rozvíjeny na jednotlivých příkladech (Brest, Lorient, Saint-Nazaire). Pro města samotná je ale důležitým elementem hlavně ekonomická úspěšnost rekonverze a její další přímý i nepřímý dopad na ekonomický růst města.

V disertační práci se prolínají teoretické části s uvedenými úspěšnými evropskými příklady rekonverze průmyslových/vojenských areálů, které jsou ve specifické urbanistické pozici (jsou v sousedství center měst a často vytvářejí neprostupnou bariéru mezi centrem města a jeho mořským pobřežím), nebo také s teoretickými pracemi architektů, filosofů a studentů architektury.

Tyto nové ideje, zajímavé myšlenky, projekty a postupy různých projektů rekonverzí, jež jsou aplikované ve městech, která možná mají určitý „náskok“ ve vývoji reflexí rekonverze jejich průmyslového nebo vojenského dědictví, jsou pak srovnány s konkrétními problémy v řešených městech na pobřeží Atlantiku: Brest, Lorient, Saint-Nazaire.

## 5 METODIKA ŘEŠENÍ

### 5.1 SOUČASNÝ STAV PROBLEMATIKY

Pozice řešených průmyslových přístavních areálů v urbanistické struktuře je vzhledem k jejich umístění v městském prostoru specifická. Areály přiléhají těsně k městským centrům a zároveň jsou napojeny na vodní prvek (moře, řeka). Tvoří jakousi předělující zónu mezi městem (uměle člověkem vytvořeným) a mořem (přírodním prvkem). Současný stav problematiky, který je rozveden v následujících kapitolách, byl zkoumán pomocí metod logických. Poznatky vycházejí převážně ze strukturovaných rozhovorů, z analýzy dokumentů a z pozorování.

Metody logické zahrnují množinu metod využívajících principy logiky a logického myšlení. Patří k nim „párové metody“: abstrakce – konkretizace, analýza – syntéza. Přístup ke zkoumání systému vychází z podrobné analýzy a navrhuje teoretické postupy, jak by to mělo být. Metodou je analýza a syntéza minulosti, současnosti a predikce budoucnosti.

#### **Analýza**

Analýza je proces faktického nebo myšlenkového rozčlenění celku (jevu, objektu) na části. Je to rozbor vlastností, vztahů, faktů postupující od celku k částem. Analýza umožňuje odhalovat různé stránky a vlastnosti jevů a procesů, jejich stavbu, vyčleňovat etapy, rozporné tendence apod. Analýza umožňuje oddělit podstatné od nepodstatného, odlišit trvalé vztahy od nahodilých.

#### **Syntéza**

Syntéza znamená postupovat od části k celku. Dovoluje poznávat objekt jako jediný celek. Je to spojování poznatků získaných analytickým přístupem. Syntéza tvoří základ pro správná rozhodnutí.

Oba myšlenkové pochody (analýzu a syntézu), podobně jako abstrakci a konkretizaci, nelze chápat odděleně, izolovaně. Je důležité důmyslně rozebírat jev na menší složky a z nich potom sestavit celek. Není to však pouhé skládání jednotlivých částí, ale je to činnost odhalování nových vztahů a zákonitostí.

#### **Použité metody sběru dat:**

- Přímé či nepřímé (přes nějaké indikátory) pozorování, které je zaměřené na plánované vnímání vybraných jevů, které jsou pak systematicky zaznamenávány (někdy též etnografický výzkum).

- Strukturovaný rozhovor (interview), při kterém jsou vyžadované informace získávány v přímé interakci s respondentem. Rozhovor může být prováděn „face-to-face“, nebo přes nějaké komunikační medium (telefon, mail apod.).
- Analýza dokumentů je rozbor jakýchkoliv dokumentů, které nebyly vytvořeny za účelem tohoto výzkumu.

Dalšími použitými metodami je abstrakce a konkretizace. Tyto procesy nám pomohou vydělit a izolovat zkoumané problémy, ze kterých můžeme následně sestavit obecné řešení a závěry. Následně díky procesu konkretizace můžeme závěry aplikovat na další příklady, které mají společné aspekty.

### **Abstrakce**

Abstrakce je myšlenkový proces, v jehož rámci se u různých objektů vydělují pouze jejich podstatné charakteristiky (nepodstatné se nezohledňují), čímž se ve vědomí vytváří model objektu obsahující jen ty charakteristiky či znaky, jejichž zkoumání nám umožní získat odpovědi na otázky, které si klademe.

### **Konkretizace**

Konkretizace je opačný proces, kdy vyhledáváme konkrétní výskyt určitého objektu z určité třídy objektů a snažíme se na něj aplikovat charakteristiky platné pro tuto třídu objektů.

## **5.2 NÁVRH ZPRACOVÁNÍ PROBLEMATIKY REKONVERZE OPUŠTĚNÝCH PRŮMYSLOVÝCH A VOJENSKÝCH ÚZEMÍ A OBJEKTŮ**

Postupně zde budou hledány nové přístupy, nové cesty ke konverzi průmyslových a vojenských přístavních areálů, které leží ladem v centrech měst, a jsou bez jakéhokoli jasného vztahu k centru města a dalším přílehlým čtvrtím.

Budou zde také zkoumány památkové hodnoty objektů a jejich možná legislativní ochrana. Na příkladech uskutečněných rekonverzí jsou ukázány možnosti nového využití.

Metoda zkoumání vychází z předpokladu ochrany a zachování hodnot průmyslového a vojenského dědictví. Je to metoda všeobecně aplikovatelná i na jiné soubory průmyslových a vojenských brownfields, které se nemusí nutně nacházet na pobřeží, ovšem splňují stanovená kritéria.



## 5.3 KROKY METODY REKONVERZE OPUŠTĚNÝCH PRŮMYSLOVÝCH A VOJENSKÝCH OBJEKTŮ A ÚZEMÍ

### 5.3.1 Návrh metody a přístupů

#### 1. krok

- podrobná analýza území a objektů
- zpracování důležitých podkladů
- stavebně historický průzkum

#### 2. krok

- vyhodnocení stavu a hodnot území
- specifikování architektonických kvalit průmyslových a vojenských objektů
- definování historických, prostorových a estetických kvalit území a budov na nich se nacházejících
- kontext
- vyhodnocení místních a světových zkušeností a přístupů v obdobných problémech a otázkách
- sběr informací je zpravidla realizován prostřednictvím metody sběru informací tzv. benchmarkingu, tzn. hledáním nejlepších řešení prostřednictvím systematického porovnávání s podobnými procesy v obdobných situacích; spolupráce s obcemi a městy, které řeší podobné problémy

Je nutno vzít v potaz:

- celkovou deprivaci oblasti,
- ekologické zatížení území,
- složitost odstranění ekologické zátěže,
- nevyjasněné majetkoprávní vztahy,
- časovou náročnost projektu rekonverze,
- finanční náročnost projektu rekonverze,
- management a koordinaci projektu a jeho realizace,
- programování nových funkcí,
- změny potřeb trhu (poptávka služeb).

### 3. krok

- vyhlášení urbanistické nebo architektonické soutěže idejí, nové nápady a pohledy na problémy, možnost si vyzkoušet určité scénáře, které lépe determinují možnosti území a objektů přijmout novou funkci
- vytvoření pracovní skupiny (architekti, urbanisté, sociologové, ekonomové, programátoři, zástupci městské rady). Fungující systém je podmíněn participací expertů, která je nezbytná k nalezení úspěšného řešení rekonverze budov a území a k realizaci nových zásahů do již existujících struktur.
- zapojení veřejnosti a veřejných sdružení (sdružení občanů, obyvatelů blízké nebo řešené čtvrti atp.) V zahraničí je běžný vznik místních sdružení, jejichž členové jsou jak odborníci, tak i široká veřejnost. Zabývají se ochranou památek 20. století a propagací jejich zachování, rekonstrukcí nebo rekonverzí. Důležité je obeznámení veřejnosti s kvalitami území a objektů, osvětlení, proč by tyto budovy či území měly být zachovány a konvertovány spíše než zbourány.
- zajištění bezpečnosti na území, možnost otevřít území veřejnosti a turistům, zahájit umělecké projekty apod.
- urbanistická a architektonická studie
- zpracování podkladových dokumentů (projektová dokumentace, studie proveditelnosti)
- žádost o spolufinancování (státní rozpočet, kraje, EU, zapojení privátních investorů)
- samotné provedení projektu: výběrové řízení, sanační práce, demoliční práce, stavební práce

## 6 SEZNÁMENÍ SE S TÉMATEM PRÁCE

### 6.1 PRŮMYSLOVÉ A VOJENSKÉ DĚDICTVÍ 19. A 20. STOLETÍ

„Ve světě, který konzumuje věci a energii v bezohledném tempu, je strategie založená na zachování a péči o význačné stávající budovy a místa eticky a ekonomicky zdravým přístupem.“

Frank Weiner

Průmyslové budovy obecně, vojenské budovy nevyjímaje, mají tendenci přežít svou původní funkci, takže jsou v průběhu svého života postupně adaptovány na místní prostředí a transformovány. Tento rozpor mezi fyzickým a funkčním stárnutím je tím větší, čím větší je nutnost změn výrobních procesů. Tato skutečnost pak vede k nutnosti transformace staveb. Často pak dojde k tomu, že budova už nevyhovuje své původní funkci a je podnikem/armádou opuštěna. Následkem je zbourání nebo nevhodné a provizorní využití pro jiné programy.

Ztráta původní funkce může být způsobena několika příčinami:

- koncentrováním výroby do větších celků,
- opuštěním, přemístěním – průmyslová výroba nebo vojenské aktivity jsou z centra města vytlačeny,
- ukončením aktivity.

Rychlý vývoj technologií a způsobů výroby představuje hlavní příčinu opuštění objektů.<sup>26</sup> Uvolňování velkého množství industriálních budov započalo v Evropě na konci průmyslové éry v 60. a 70. letech 20. století. Také transformace tradičních způsobů dopravy způsobily uzavření mnoha přístavních a jiných struktur. Rozpad některých specifických druhů výrobních sektorů, jako např. textilního průmyslu ve Velké Británii nebo uhelných pánví na severu Francie, uvolnil několik stovek hektarů území. Velká hospodářská krize v roce 1929 přispěla také k uzavření mnoha výrobních podniků po celém světě (mimo bývalou SSSR). Všeobecně se soudí, že tato krize byla příčinou vyvolání druhé světové války.

Po druhé světové válce nebyla průmyslová architektura kladně oceňovaným architektonickým druhem. Na industriální objekty bylo nahlíženo jako na zdroje špíny, kouře a hluku. Přístup k těmto objektům se změnil asi až v polovině 70. let. 20. století, když se svět musel potýkat

---

<sup>26</sup> Většina velkých objektů byla v minulosti a je dodnes akcelerovaná hlavně válečnými aktivitami.

s dalšími problémy jako energetická krize a lidé pomalu měnili svoje stereotypy a chování. Ekonomičtější přístup k využívání energií vedl k zevšeobecnění recyklování surovin, ale také budov. V této době se změnil i názor na industriální architekturu 19. a 20. století a začaly se hledat její architektonické kvality. Náhrada původní funkce novou se ukázala jako jedna z možností, jak zachovat a nově využít opuštěné objekty, jako možnost „recyklace“ budov.

## **Průmyslová archeologie**

Rekonverze průmyslových budov dnes dovolí zhodnotit jejich strukturu nebo konstrukční principy a prozkoumat jejich nové možnosti použití. Tato změna v myšlení dala vzniknout novému oboru, průmyslové archeologii. Průmyslové archeologie vznikla v 80. letech 20. století ve Velké Británii. Měla za úkol definovat pojmy průmyslového dědictví a předat tak budoucím generacím znalost o rozvoji průmyslu. Výzkum a dokumentace průmyslového dědictví má prokázat prospěch jeho industriálních historických stop. Nejen budovy, ale také ostatní průmyslové objekty (např. jeřáby, mosty, pece nebo jiná průmyslová vybavení) mají historickou hodnotu.

### TICCIH<sup>27</sup>

Průmyslová archeologie studuje také příčiny a původ vzniku průmyslu a průmyslové krajiny na určitém území. Jedná se o archeologii území. Cílem průmyslové archeologie je obnovit atmosféru místa. Vyvrcholením těchto snah bylo založení mezinárodní komise pro ochranu průmyslového dědictví TICCIH.<sup>28</sup> TICCIH je mezinárodní společnost věnující se studiu průmyslové archeologie a ochraně, podpoře a analýze průmyslového dědictví. Je také vědeckou komisí Mezinárodní rady pro památky a sídla (International Council on Monuments and Sites, dále jen ICOMOS) pro industriální dědictví. Role TICCIH spočívá ve snaze o dokumentaci a zachování nejvýznamnějších památek a dokumentů týkajících se vzniku a vývoje manufaktur, rozvoje průmyslu, dopravy a veřejně obslužné infrastruktury od počátku nástupu průmyslové revoluce.

---

<sup>27</sup> Mezinárodní komise pro ochranu průmyslového dědictví (The international committee for the conservation of the industrial heritage, dále jen TICCIH). TICCIH byla zřízena po první mezinárodní konferenci týkající se zachování industriálního dědictví, konané ve Stockholmu v roce 1978. Ale tyto snahy započaly ve Velké Británii založením organizace Ironbridge Gorge Museum Trust Sirem Neilem Cossonem už v roce 1973. Generální shromáždění členů se konají každým druhým nebo třetím rokem. Roku 2006 se tak v Itálii konalo již třinácté setkání. Příští kongres se bude konat v roce 2009 v německém Freibergu. Členy TICCIH jsou jak osoby, tak i národní společnosti jako např. francouzská Informační platforma pro archeologii, studium a zhodnocení průmyslového dědictví (Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industrie, dále jen CILAC) nebo česká Sekce ochrany průmyslového dědictví (dále jen SOPD) při Národním technickém muzeu (dále jen NTM) v Praze.

<sup>28</sup> TICCIH. [online]. 2010-02-19 [cit. 2010-03-02]. Dostupné z URL<<http://www.mnactec.cat/ticcih/>>.

<sup>28</sup> *The Nizhny Tagil charter for the industrial heritage* (Charta industriálního dědictví). Nizhny Tagil, 2003.

Komise je sdružení intelektuálů a specialistů přesvědčených o nezbytnosti rozšířit kulturu historického dědictví o technické, sociální a architektonické dědictví průmyslu, stejně jako o nezbytnosti vyvinout efektivní nástroje komunikace a upevnění mezinárodní sítě. Původně se zabývala hlavně zachováním a rekonverzí manufaktur a tradičních průmyslových staveb z počátku 19. století (textilní továrny, manufaktury a pivovary).

Dnes se zdá, že pole působnosti ochrany průmyslových objektů a kategorie historických brownfieldů je možno rozšířit i na netradičnější objekty, jako jsou např. dopravní kanály, vodní díla, mosty, pily a celá řada dalších funkčně rozličných budov.

Ve Francii se ochrana průmyslového dědictví a jeho zhodnocení prosadila v posledních 30 letech. Inventář kulturního dědictví byl započat André Malauxem v roce 1964. Od 1. února 2007 je inventář předán jednotlivým krajům ke spravování a k aktualizaci. Francouzský stát si ponechal rozhodující roli při definování norem nezbytných pro udržení ucelenosti národní politiky památkového dědictví.

### **Vojenské dědictví**

Dnes se kromě průmyslové architektury 20. století začíná oceňovat také architektura vojenská. Uvolnění vojenských objektů bylo způsobeno restrukturalizacemi armád, které v evropských zemích proběhly v nedalekém časovém odstupu (Francie, Česká republika, Německo, 1995).

Je snaha přistupovat k tomuto dědictví stejně jako k dědictví průmyslovému. Začínají se hledat jeho historické, technické, konstrukční a prostorové kvality a nové funkce a způsoby, jak jej začlenit do života společnosti. Zatím však zůstává pouze u několika malých projektů a u ocenění historiků a architektů a inspirace umělců a filozofů.

### **VOJENSKÁ ARCHITEKTURA JAKO INSPIRACE ARCHITEKTŮ A FILOZOFŮ**

Architekt Claude Parent<sup>29</sup> a filozof Paul Virilio<sup>30</sup> se kolem roku 1960 nechali ovlivnit bunkry a těžkou válečnou architekturou. Jejich teoretické práce vycházejí z myšlenky, že ve společnosti, kde dominuje válka, zastává průmyslový a vojenský komplex důležitou roli při rozvoji města

---

<sup>29</sup> Claude Parent (26. února 1923, Neuilly-sur-Seine) je významný francouzský architekt. Jeho ateliérem prošlo několik významných osobností současné architektury (jeho žákem byl např. Jean Nouvel). V roce 1936 působil v ateliéru architekta Noëla Le Maresquiera na škole výtvarných umění v Toulouse. V 60. letech 20. století spolupracoval také s umělcem Yvesem Kleinem na jeho reflexi architektury vzduchu a prostoru. V pozdějších letech realizoval mj. kancelářskou budovu v Praze. A v roce 1979 mu byla udělena národní cena *grand prix* za jeho celoživotní přínos architektuře.

<sup>30</sup> Paul Virilio (1932, Paříž) je významný francouzský urbanista a filosof. Jeho otec byl italský komunista a matka katolička pocházející z Bretaně. Jako chlapec zažil bombardování města Nantes během druhé světové války. V roce 1963 založil spolu s Claudem Parentem skupinu architektury podstaty (Architecture Principe) a společně publikovali její první manifest šikmé architektury (*architecture à l'oblique*).

a jeho prostorové organizaci. Podle Virilia bylo středověké opevněné město nehybný a nezranitelný válečný stroj. Válečnému stroji se přizpůsobila doprava, byl to také impulz k rozvoji městské masy. Jako důsledek tohoto uspořádání představuje opevněné město z feudální doby setrvačně obytný prostor. Nicméně Virilio si položil zásadní otázku: Proč tato opevněná města později zanikla? Jeho nekonvenční odpověď je, že to způsobil příchod nových mobilních válečných zbraní a systémů. To mělo zapříčinit transformaci setrvačného válečného sídla na válku v pohybu. Virilio zastává oproti Marxovi názor, že přechod z feudálního systému do kapitalismu nebyla transformace ekonomická, ale metamorfóza vojenská, politická, prostorová a technologická. Tam, kde Marx mluví o materialismu a historii, Virilio popisuje koncepci vojenské historie. V roce 1958 začala skupina Architecture Principe (Parent, Virilio) s hloubkovým průzkumem vojenských objektů a organizace území, zvláště pak podél pobřeží Atlantiku. Během druhé světové války bylo nacisty po celém pobřeží západní Francie postaveno 15 000 bunkrů. Tato opevněná linie, dnes nazývaná „zed' Atlantiku“, je měla ochránit před útoky spojeneckých vojsk.<sup>31</sup> Z tohoto výzkumu pak vznikla jejich architektura bunkrů, která je inspirovaná válečnou architekturou. Jde o brutální architekturu charakteristickou svou těžkostí.



Obr.3 – „Zed' Atlantiku“

*U: Boat bases, After the Battle. Londýn, 1987, č. 55. s. 1.*

Mezi jejich realizované projekty patří např. kostel svaté Bernadetty v Nevers (Sainte-Bernadette du Banlay, 1963–1966). Jejich dalšími stavbami jsou výzkumné letecké centrum Thomson-

<sup>31</sup> ARMITAGE, J. Beyond Postmodernism? Paul Virilio's Hypermodern Cultural Theory. *Ctheory*. [online]. 2000-11-15 [cit. 2006-10-12]. Dostupné z URL <www.ctheory.net>.

Houston ve Villacoubly (1996), kulturní komplex v Charleville (1965), dům Mariotti v Sanit-Germaine-en-Laye (1997) nebo také komerční centrum v Remeši (Reims-Tinqueux, 1969) a v Sens (1970).

Paul Virilio vydal také spis *La Procédure de silence* (Galilée, 1999). V době postmoderní zůstává umění společníkem na cestě v tomto cynickém světě trápícím se vzpomínkami na válku.



Obr.4 – Kostel svaté Bernadety v Nevers, Claude Parent a Paul Virilio

Sainte-Bernadette du Banlay. *Archiguide*. [online]. 2009-12-01 [cit. 2009-12-02]. Dostupné z URL <<http://www.archiguide.com>>.

## 6.2 OCHRANA PRŮMYSLOVÉHO A VOJENSKÉHO DĚDICTVÍ

Když mluvíme o průmyslové archeologii, máme většinou na mysli průmyslovou architekturu z konce 18. a z 19. století. Vojenská a přístavní průmyslová architektura 20. století neodpovídá stejným kritériím jako tyto „staré“ tradiční průmyslové architektury (např. manufaktury apod.). Proto se při jejich posuzování a ochraně často klade mnoho otázek.

Proti ochraně nedávno postavených staveb se navíc staví překážky praktické i ekonomické. Již jen jejich identifikace jako monumentu či památky je náročná. Jejich ochrana se také těžko prosazuje. Ekonomický aspekt, jakým je např. pozemková spekulace, v sobě zahrnuje destrukci objektů a území bez charakteru.

### 6.2.1 Co chránit?

Překážky a problémy představuje především identifikace významných průmyslových a vojenských objektů z 19. a 20. století. Kritéria určující jejich důležitost se v aktuálním umění mohou lišit podle úhlu pohledu. Nové směry a estetická kritéria ještě nejsou veřejností přijata a široce uznávána, proto určení „nových“ monumentů není tak jednoznačné jako u staveb „starých“. Objekty ještě nenabýly historické patiny, jejich architektura je proto posuzována jako minoritní.

Některé objekty se bohužel degradují dříve, než dojde k nezbytnému historickému odstupu.<sup>32</sup> Je zde velké riziko, že se stavby nedožijí sentimentálního ocenění, které se rozvinulo např. u „starých kamenů“. A naopak, u těch nejrychleji opotřebovaných, nejrychleji mimo své funkční využití, posouvá jejich negativní zchátralost posuzování o zachování směrem k rozhodnutí o jejich destrukci. Jejich konstrukce se nachází v již tak tragickém stavu, že jediným východiskem je stavbu zbořit.

Nedávno postavené světské, užitkové, průmyslové, vojenské nebo privátní stavby nedosáhnou obvykle společenského uznání, které je předpokladem jejich zapsání do široce přijímaných kulturních hodnot. Tyto budovy také málokdy plnily reprezentační funkci, a tak nedisponují „obrazem“ památky. Je těžší poměřovat důležitost architektury 20. století bez možnosti dostatečného časového odstupu. Jejich obraz však nekoresponduje s klasickým pojetím památky.

---

<sup>32</sup> Nezbytná doba pro ochranu památky tvoří podle Mezinárodní rady pro památky a sídla ICOMOS minimálně 25 let od jejího postavení.



## „BIOLOGIZACE ARCHITEKTURY“

Co se člověku líbí, jaká část z toho se mu líbí a proč? Tyto základní otázky si už několik desítek let kladou specialisté různých oborů a nově konstituované disciplíny jako sociobiologie, neuroestetika a od roku 2005 neurokunsthistorie.<sup>33</sup> Ke zjištění lidských preferencí se již nevyužívají pouze sociologické metody a statistika, nýbrž sofistikované metody a technologie mentálního mapování, experimentální stimulace mozkových center nebo záznamy proměn tělesné biochemie.

Podle Martina Horáčka je modernismus: „navzdory své předstírané sofistikovanosti – anticivilizačním a antihumánním hnutím, což ostatně Eisenman otevřeně deklaruje jako ctnost. "Dialog" – jak tomu říkají – s přírodou a s tradiční kulturou je nezbytný. Intenzivní a chytré zapojení přírodních prvků nebo vklínění do historické zástavby má ostatně lví podíl na atraktivitě významných modernistických ikon: Čím by byla vila Tugendhat bez zelené zimní zahrady a skvostné polohy ve svahu s výhledem na staré město či Gropiovy mistrovské domky učitelů Bauhausu mimo borovicový lesopark nebo Zumthorův bregenzský Kunsthaus někde na zaprášené – modernistické – periferii?“<sup>34</sup>

Martin Horáček dále uvádí: „Nejen pro architekty, nýbrž také pro památkovou péči představují výsledky neurobiologických bádání zásadní výzvu. Již není třeba se zdráhat s tvrzením, že se chrání stará sídla a tradiční kulturní krajina, protože jsou "krásná", a v obavě před napadením z nevědeckosti či sentimentality zdůrazňovat jiné argumenty, třeba důležité (vzpomínková hodnota, historický dokument atd.), *de facto* nicméně podružné. Sám pojem památka získává nový výměr. Intuitivní tušení a „zdravý rozum“ dostávají racionální vysvětlení.“<sup>35</sup>

Bude opravdu možno přesvědčivěji a skutečně vědecky uchopit fenomén kvality architektonického výkonu pomocí biologizace teoretické rozpravy? Samotný pojem památka by tak získal nový rozměr a intuitivní přístup dostal racionálně podložené vysvětlení.

Zatím je ale možno památky posuzovat pouze podle jejich kvalit a podle několika vědeckých metod a kritérií. V této práci se pokusíme shrnout několik základních kritérií výběru památek.

---

<sup>33</sup> Průkopníkem neurokunsthistorie (Neuroarthistory) je historik architektury John Onians.

<sup>34</sup> HORÁČEK, M. Věda, architekti a památky. *Archiweb*. [online]. 2008-06-11 [cit. 2008-11-01]. Dostupné z URL <<http://www.archiweb.cz>>.

<sup>35</sup> Ibid.

## Vědecká kritéria posuzování hodnot architektury 19. a 20. století<sup>36</sup>

Rozhodnutí o ochraně památek 20. století začalo objekty nejznámějších architektů. Proč tomu tak bylo? Známy a uznávaný architekt garantuje snadnost výběru a posuzování památky. Ale měly by všechny objekty, na kterých tyto prestižní osobnosti pracovaly, být zachovány? To asi nikoliv. Jaká jsou tedy kritéria výběru?

Dnes nalezený směr tzv. kritický regionalismus<sup>37</sup> (pracující s pojmem duch místa *genius loci*), začal (přinejmenším intuitivně) jako jakýsi antiglobalizační proud kroužit kolem podstatného bodu, kterým je individuální vnímání architektury a hodnota konkrétního zážitku pro uživatele.

Jak určit, které prvky či objekty jsou významné a které ne? Snažíme se o jejich definici v závislosti na jejich výpovědní hodnotě historické, technické, na jejich krajinné nebo prostorové kvalitě, nebo na jejich zvláštním charakteru. Některé objekty v sobě spojují více těchto kvalit.

### KRITÉRIUM ORIGINÁLNOSTI A JEDINEČNOSTI DÍLA

Dílo by mělo tvořit originální a ucelený komplex. Pro skupinu objektů by měla prohloubená studie určit, který element by měl být ponechaný či chráněný jako signifikantní. Sledují se zde faktory: koncepce, realizace, využití. Je ale těžké obhájit např. konceptuální faktory, jestliže nejsou doprovázeny realizací.

Vytyčení významných prvků a objektů v území a jejich roztřídění probíhá podle jednotlivých okruhů zájmů:

- historická hodnota – prvotní stavby nebo objekty,
- technická hodnota – podle toho, jak zachycují výrobní procesy, stroje i budovy,
- prostorová hodnota – objemově nebo výškově zajímavé objekty.

---

<sup>36</sup> MONNIER, G. A propos de la protection du patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle. In *Les Cahiers de la recherche architecturale. Architecture moderne en province*. Cahors, 1989, č. 24/25. s. 50–53.

<sup>37</sup> Kritický regionalismus je přístup k architektuře, který se snaží za pomoci kontextuálních sil zvrátit lhostejnost k prostoru moderní architektury. Jde mu o obohacení významu architektury. Termín kritického regionalismu byl poprvé použit Alexandrem Tzonisem a Lianem Lefaivrem. Později se o jeho větší známost zasloužil kritik a historik architektury Kenneth Frampton. Obecně, kritický regionalismus nemusí vycházet přímo z kontextu, ale některé jeho prostorové elementy mohou být izolovány a vytrženy z kontextu a poté použity novým způsobem. Cílem tedy je uvědomění si zmatku a perturbace prostoru, což by mělo vyvolat následnou reflexi. Také by to znamenalo skoncování s „dokončenými“ prostory. Neměli bychom zaměňovat kritický regionalismus s regionalismem. Regionalismus navazuje na tradiční lidovou architekturu bez toho, aniž by si uvědomil celkové univerzální (světové) souvislosti. Kritický regionalismus je považován za určitou formu postmoderní odezvy v rozvojových zemích.

## GEOGRAFICKÉ/TOPOGRAFICKÉ KRITÉRIUM

Jedná se o ochranu významného poznávacího objektu nebo význačné architektury. Spadají sem např. krajinně zajímavé objekty, prvky a perspektivy – emblematické elementy podporující identitu, výškové budovy a jiné objekty, např. komíny atd.

Např. vily „Mexičanů“ v Barcelonnette, které bychom prošli bez povšimnutí, jestliže by byly roztroušeny v okrajové čtvrti města Lyon, mají v Barcelonnette silný lokální význam.<sup>38</sup> Nebo může jít o významný regionální soubor, jako např. vily avantgardy postavené v době meziválečné na pobřeží Côte d'Azur ve Francii.

## KULTURNĚ-SPOLEČENSKÉ KRITÉRIUM

Zde se bere v úvahu lokální význam a sympatie mezi skupinou obyvatel a objektem. Lpění místní populace na monumentu 20. století je úkaz ojedinělý, a proto by jako takový neměl být přehlížen. Např. ve městě Isle-sur-Sorgue se lidé dovolali ochrany kavárny postavené začátkem století, jejíž dekor by ve velkém městě nevzbudil žádný zájem. Zde se však stal místním obyvatelům sympatický.<sup>39</sup>

## Výběr objektů dle jejich vlastnického stavu

Pro zapsání objektů do inventáře památkově chráněných objektů byly často přijaty objekty zproštěné veškeré funkce a nebo již nevyhovující vybavení. Jsou to objekty, jejichž konzervace nebyla v rozporu se žádnými zájmy. Výběr se často zužuje na bezproblémové a bezrizikové objekty.<sup>40</sup> Opuštěná vojenská stavba se snadněji chrání. Armáda má úplně jiný přístup ke stavbám než kdokoli jiný – nepotřebuje např. stavební povolení ani povolení k demolici budov a vzhledem k tomu, že v případě vojenského historického nebo kulturního dědictví jde často o území, která jsou stále ve vlastnictví armády, tedy o území lidem nepřístupná, jeho ochrana se špatně provádí. Ta je mnohdy možná pouze tehdy, až vojsko své pozemky uvolní a ty se potom stanou civilním majetkem.

---

<sup>38</sup> Barcelonnette se nalézá na jihovýchodě Francie, na italských hranicích. Na začátku 20. století z něj stovky obyvatel emigrovaly do Mexika. Po několika letech se někteří úspěšní podnikatelé a textilní průmyslníci vrátili a ovlivnění mexickou kulturou zde stavěli své vily a rezidenční domy s prvky mexické architektury. Architektura vil vychází silně z historických událostí města a navazuje na jeho tradici. Pokud by se tato stejná „mexická“ architektura ocitla na jiném místě bez historického odůvodnění, pak by neměla takový význam.

<sup>39</sup> MONNIER, G. A propos de la protection du patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle. In *Les Cahiers de la recherche architecturale. Architecture moderne en province*. Cahors, 1989, č. 24/25. s. 50–53.

<sup>40</sup> Ve Francii je 23 z 60 zapsaných památek 20. století mimo zorné pole architektury a spadá do oblasti bitevní pole a důležitá vojenská místa.<sup>40</sup>

Např. na poloostrově Crozon, v blízkosti Brestu se nachází přes 150 opevněných objektů které datují svůj vznik od prehistorie až po současnost. Zastupitelé města Crozon (na poloostrově Crozon) se už od roku 2007 snaží o otevření turistického okruhu po těchto pevnostech na pobřeží moře. Tyto zde od pradávna sloužily k obraně kontinentu.<sup>41</sup> Ne všechny z těchto historických i současných pevností byly armádou opuštěny, mnohé z nich jsou ještě v jejím vlastnictví. Proto se zatím podařilo vytvořit okruh s pouze 15 obrannými objekty.<sup>42</sup>



Obr.5 – Kerbornn, opevnění z 19. a 20. století, poloostrov Crozon  
Kerbornn. *Imageshack*. [online]. 2007-05-21 [cit. 2009-12-02]. Dostupné  
z URL <<http://img514.imageshack.us/i/110307016yo3.jpg>>.

## 6.2.2 Proč chránit?

Chránit soubory všeobecně málo oceňované má smysl jen v případě, že je jejich ochrana v souladu s pozitivní územní politikou. Zachránit svědky minulosti by nemělo způsobit katastrofu přítomnosti. Záchrana objektů by neměla ani zdeformovat jejich historii, ani zničit nebo překrýt jejich hodnoty vyplývající ze svědectví doby, ve které vznikaly. Ochrana architektury, kterou posuzujeme vědecky, musí mít také důvody kulturní.

---

<sup>41</sup> GUÉGUEN, S. La „Route de fortifications“ : projet de mise en valeur du patrimoine militaire de la Presqu'île de Crozon. In *Valoriser les patrimoines militaires*. Brest, 22–24. října 2008. s. 16–18.

<sup>42</sup> 20. století: opevnění postavené za druhé světové války v Kerbornn; 19. století: pevnost Landaoudec (1887), pevnost Lanvéoc, opevnění z roku 1846 v Gouinu, v Roscanvelu, v Kadoru, v Postolonnec a v Aber, obranné věže z roku 1811 v Toulanguet a na Pointe des Espagnols; 18. století: části opevnění Quélem, baterie v Kador; 17. století: obranná věž Vauban (1696); středověk: hradby kolem kláštera v Landévennec, Rozan; prehistorie: části obranného opevnění v Lostmarc'h

Někdy se setkáváme se snahou vymazat průmyslovou nebo válečnou minulost z historie území, rychlým odstraněním některých historicky významných elementů. Tuto snahu vede nedomyšlená touha profitovat z nového území na „zelené louce“ uprostřed města nebo snaha popřít minulost a historické události, stát se novým městem s novou identitou. Vznikají tak území bez historie (která je často v případě vojenské architektury nebo těžkého průmyslu negativní). To by ale znamenalo zbavit se kromě nechtěné historie i kvalit, kterými tato území disponují, což má často za následek vznik anonymních míst bez charakteru.

### **6.2.3 Jak chránit?**

Průmyslové budovy jsou často definovány jako série užitkových prostorů, jsou neustále modifikované a adaptované na nové technologie. Tato metamorfóza je ale protichůdná ke statutu historické památky, kde chránit znamená zapovědět nové adaptace a jednoduše udržovat původní stav. Nabízí se tedy otázka: Je ochrana památky v rozporu s udržením technického pokroku? Provoz průmyslových budov si žádá konstantní adaptace. Je tedy nutno na základě podrobné studie přesně stanovit míru zachování a vhodnou míru nových architektonických a provozních zásahů.

Rozhodnutí o ochraně musí být jasné, zvláště pokud se jedná o objekty z 20. století. Je nutno jej metodicky doplnit o vysvětlující a přesné informace. Existuje rozdíl mezi administrativním rozhodnutím o ochraně a jeho reálnými výsledky. Mohli bychom si myslet, že ochrana nevyužitého objektu je způsob, jak zachytit historii a vývoj technologií. Jestliže se však objekt začal evidovat jako památka a nemá novou funkci, status se projeví pouze odsunutím problému. Nedostatek údržby takového objektu způsobí jeho pasivní ochranu, která je samozřejmě iluzorní. Objekt chátrá a posléze zanikne nebo ztratí svoje hodnotné části. Ochranu nebo konverzi průmyslových a vojenských objektů 20. století často provází také ekonomické a technické těžkosti.

Na prahu 21. století se v ochraně tohoto nového dědictví (průmyslovou a vojenskou architekturu lze všeobecně nazývat kulturním dědictvím) klade důraz především na osvětu obyvatel. Důležité je vytvoření místní skupiny vědců a znalců, kteří pomohou zprostředkovat názory masám. Jen tak může dojít k uznání v rámci místní kulturní sféry, k obohacení místních institucí (škol, muzeí), vědeckých prací (spisů, inventářů), výtisků pro širokou veřejnost (turistických průvodců, pohlednic) a v konečném důsledku tak lze přispět i k rozvoji turistických aktivit. Musí se u lidí vzbudit zájem a zvědavost o toto dědictví.

Jestliže ochrana „klasické“ moderní architektury 20. století začala díly architektů, jejichž renomé je nepopiratelné, bylo to zajisté také proto, že nebylo nutné se vyjadřovat k jejich hodnotě. Jejich díla byla všeobecně uznávána jako hodnotná. Pohled na moderní architekturu je však jiný. Je to proto, že specialisté nevědí, jak vysvětlit moderní architekturu široké veřejnosti, nebo proto, že neexistuje žádný pojící článek mezi odborníky a laiky? Komunikace v novinách a komerčních a odborných časopisech se dnes jeví jako nezbytná. Důležitá je také vydavatelská činnost. Byly to např. Newyorské noviny, které vysvětlovaly pozoruhodnou konzervaci architektury průčelí Manhattanu. Na jednotlivých veřejných aktech projektů rekonverze tedy leží úkol provádět vzdělávání obyvatel jejich měst nebo krajů.

## 6.3 ZÁVĚR – PRŮMYSLOVÉ A VOJENSKÉ DĚDICTVÍ 19. A 20. STOLETÍ

Přínos průmyslové architektury snad dnes již není třeba obhajovat. Jeho rekonverze se dnes staly běžné a také mnohdy vyhledávané. Průmyslové detaily jsou často povýšeny na umělecké objekty a lidmi a odborníky shledávané „krásné“ nebo přinejmenším zajímavé. Základní podmínkou pro regeneraci tradičního průmyslového brownfieldu jsou vyřešené majetkoprávní vztahy. Řada těchto staveb má však nevyjasněnou vlastnickou minulost, uvízla v restitučním sítě nebo její majitelé žijí v zahraničí. To potom komplikuje další projekty.

V důsledku nedávných reforem evropských armád vzniklo v evropských zemích také mnoho opuštěných vojenských areálů a objektů. Začíná docházet k uvědomování si bohatosti a rozmanitosti tohoto dědictví (hradby a opevnění, ponorkové základny na pobřeží Atlantiku, archívy, válečná pole a jiná historická místa, kasárna, vojenské nemocnice a školy atd.). Jak ale toto dědictví zhodnotit a jak dosáhnout toho, aby byli obyvatelé vnímaví k jeho kvalitám? Vojenské dědictví je dědictví silně zatížené negativním aspektem. Pro mnoho lidí symbolizuje zapovězené území, ztrátu svobody a často i válečné konflikty a smrt.

Jakou politiku tedy zvolit pro jejich další využití? Města, kterým armáda svoje území objekty prodala nebo darovala, nemají k dispozici metody přístupu a často si nevědí rady. Potýkají se jak s otázkami programování (nových funkcí), financování projektu, tak i samotného přijetí náročného projektu obyvateli.

Přitom tyto již nevyužité průmyslové a vojenské zóny nabízejí městům novou možnost, vytváří nové záchytné body v urbanistickém prostoru města. Výhoda vojenských brownfields spočívá hlavně v jejich umístění. Často jsou totiž součástí městské zástavby i větších obcí, kde se dnes volné pozemky hledají jen velmi obtížně. Vojenské brownfieldy také většinou nejsou zatíženy vlastnickými problémy (většinou je jen jeden vlastník), což usnadňuje realizaci dalších projektů a jejich nové využití. Nabízejí navíc nezaměnitelnou atmosférou a schopnost svým prostřednictvím obohatit urbanistické prostředí města o hodnověrnou informaci o jeho minulosti.

## 7 REKONVERZE PRŮMYSLOVÉ A VOJENSKÉ ARCHITEKTURY 19. A 20. STOLETÍ

„Architektura je vůle doby myšlená v prostorových pojmech.“ L.M. v Rohe

Projekty konverzí průmyslové architektury nejsou dnes jen pouhou recyklací, představují již rovnocenné architektonické téma.

To si myslí i Benjamin Fragner: „Romantizující představy o respektu k průmyslovému dědictví, jako reprezentantu kdysi slavných firem a jmen spjatých s podnikáním či technickým rozvojem, záhy uzemnila restrukturalizace průmyslu a často až divoká privatizace: nedbající na původní stavitele a vlastníky, provázená konkurzy a zástavami historických staveb u bank, s následkem neodvratitelného chátrání až likvidace. Paradoxně i to mělo svůj pozitivní efekt ve střízlivém a naléhavějším pojmenování mizejících hodnot. U průmyslového dědictví se začínají uplatňovat shodná hlediska, obvyklá u architektury jiných typologických druhů.“<sup>43</sup>

Dalo by se říci, že stejně jsou na tom i brownfieldy vojenské.

Obecně se při projektech rekonverzí průmyslu/vojenských objektů vyskytují 3 hlavní typy problémů.

- Ekonomické problémy: Území je příliš rozlehlé vzhledem k malým finančním prostředkům měst. Jsou tato rozlehlá průmyslová území ležící ladem v relativně malých městech vůbec znovu využitelná? Získat zpět tyto průmyslové oblasti je tedy pro město šance, nebo spíše povinnost, která je příliš drahá?
- Psychologické problémy: Často jsme konfrontováni s nesouvislým nebo nečitelným obrazem města nebo jeho částí. S tím souvisí vnímání vojenské a průmyslové architektury 19. a 20. století.
- Technický okruh problémů: Území je často znečištěné vlivem průmyslu.

S vložením nové funkce do objektu, kterou charakterizujeme jako průmyslovou památku, přicházejí problémy jako: míra zachování její původní dispozice, detailu nebo celkové hmotové kompozice objektu. Zásahem do dříve vzniklého autorského díla vyvstává otázka, do jaké míry po konverzi zůstává památka autentická. Je zde možnost popřít smysl celého zásahu jeho uskutečněním? Jak konverzí a funkční proměnou neseřít hodnoty, které zpočátku vedly

---

<sup>43</sup> FRAGNER, B. Industriální stopy. *Obec architektů*. [online]. 2007-10-01 [cit. 2008-12-02]. Dostupné z URL <<http://archiv.architekt.cz>>.



k rozhodnutí industriální objekt zachovat a nově využít? Kdy je gesto inspirující výzvou a kdy beznadějným směřováním k banalitě? Jak dosáhnout pravdivosti nových intervencí, které umožní industriální stavbě přežít v nové době a pro novou funkci? Intervenční kroky mohou vést ke zhodnocení původní architektury, jindy třeba k recyklaci materiálu a nebo také pouze k využití budovy bez zřetele na výraz, historii nebo uměleckou hodnotu. Tyto otázky se netýkají pouze architektury nebo stylu, ale také dialogů památkové péče a ambicí architektů, autorů nových projektů, aktuálních náklonností orgánů i psychologických bariér. Původní industriální architektura se stopami zaniklých činností přesvědčí svou novou výtvarnou zkušeností.<sup>44</sup>

Rekonverze průmyslových areálů znamená sice novou příležitost pro města, představuje ale rovněž zátěž v podobě zdolávání technických i finančních limitů.

### **Nová funkce budov**

Tato etapa je nejtěžší, protože neodpovídá vždy racionálnímu postoji, ale přichází s citlivým přístupem a analýzou kvalit a atmosféry stavby. V minulosti prošly desítky průmyslových budov rehabilitací bez těchto citlivých přístupů a analýz a spokojily se zakonzervováním a „muzeifikací“ jejich původní funkce. Dnes se však ukazuje, že je nezbytné skončit s touto mumifikací původních funkcí průmyslu, ale spíš ji připomínat a artikulovat jejími fragmenty. Integrace nové funkce s tou původní je prostředek, jak využít jinak nepostřehnutelnou magickou atmosféru a historii místa. Toto je důvod proč jsou rekonverze dnes tak populární. Z mála realizovaných projektů vojenských rekonverzí můžeme jmenovat např. projekty rekonverze kasáren v Praze nebo v Uherském Hradišti.<sup>45</sup>

Většinou konstatujeme, že přímé propojení mezi původní a novou funkcí dopředu neexistuje. Desítky kombinací rekonverzí realizovaných během posledních let potvrzují názor, že brutální zobecnování je marné. Nelze tedy říci, že manufaktury se hodí nejlépe konvertovat na bydlení nebo kanceláře nebo sídlo podniku. Oproti tomu myšlenka, že dobrý architekt může transformovat jakýkoli typ budovy na jakoukoli funkci je také nebezpečná. Reflexe by neměla jít přes rekonverzi vynucenou, ale měla by dodat budově novou harmonickou funkci. Musíme využít možností, které tato budova nabízí. Vhodnou alternativou je přístup, kdy racionálně stanovíme funkci potenciálně vhodnou pro jisté druhy objektů v závislosti na jejich umístění a podstatě.

---

<sup>44</sup> FRAGNER, B. O možnostech a limitech. In *Vesmír 84 Industriální stopy V. září 2005*, s. 558–559.

<sup>45</sup> více v kapitole 7.2.2. Vojenské dědictví v České republice

Je důležité si položit mnoho otázek: Jaké technické prostředky použít? Kolik z původní budovy zůstane zachováno a v jaké čitelnosti po zásahu? Jak artikulovat stávající a nové úpravy? U každého projektu budou odpovědi jiné. Nezbytnou podmínkou kvalitní rekonverze je provedení citlivé analýzy, která definuje hlavní kvality, jež musí být zachovány a jež poslouží jako základ pro nový projekt. Proto je nutné spíše než rovnice typu kasárna = obchodní dům vytvořit metodický postup, jak k objektům přistupovat a jak nejlépe v závislosti na daných místních podmínkách determinovat nové využití.

### **Důvody rekonverze**

Někdy je z různých příčin třeba zachovat budovu a nalézt funkci, pro kterou by mohla budova sloužit. V jiných případech máme k dispozici nějakou aktivitu, pro kterou hledáme vhodné umístění.

V prvním případě je priorita dána budově a konečný projekt by se měl podřídit zachování budovy. Výsledkem je většinou finančně dost náročná rekonverze. Objekt je uveden do původního stavu, což limituje kulturní využití.

V druhém případě jde o nekompromisní postoj k původnímu objektu, kdy chceme maximálně uspokojit požadavky nové funkce a ekonomického rozkvětu města. Výsledek tohoto druhého způsobu může mít ale pro budovu/památku devastující následky.

Jde tedy o to realizovat projekt, který bude chránit budovu a zároveň do ní vloží novou funkci. Nová náplň budovy, stejně jako její funkce, determinují ekonomickou návratnost investic, ale také budoucí vývoj objektu.

## 7.1 SEZNÁMENÍ SE S KONVERZEMI PRŮMYSLU VE FRANCII

Rekonverze průmyslových a přístavních areálů se stala příležitostí pro místní správy k rozvoji území a k reprezentaci ekonomického potenciálu a schopností managementu zvolených městských zastupitelů. Pokud jde o strategické pozemky, místní správa často převezme iniciativu v řízení těchto konverzí. Ekonomicky rentabilní projekty lze snadněji realizovat na menších opuštěných průmyslových plochách, jelikož jejich rekonverze vyhovují lépe aktivitám soukromého sektoru. Jinak je to ale v případě velkých území, která nejsou tak přitažlivá pro soukromé investory. Jejich nové využití představuje často pro místní správu ekonomicky těžce řešitelný problém.

### 7.1.1 Místní politika konverzí a její ekonomičtí aktéři

Decentralizování francouzské státní moci v roce 1983 mělo mimo jiné za následek převod pravomocí v oblasti územního a ekonomického rozvoje ze státu na místní správy. Došlo k rozdělení pravomocí mezi kraje, okresy (departementy) a obce a tedy k posílení autonomie jednotlivých měst.<sup>46</sup>

Ve francouzském administrativním systému se v územní politice měst prosazují tyto aktéři: městské zastupitelstvo (communauté urbaine), rada aglomerace neboli sdružení obcí (communauté d'agglomération), rada kraje (conseil régional), generální rada (conseil général), obchodní a průmyslová komora (chambres de commerce et d'industrie, dále jen CCI). Na finanční realizaci projektů se mohou různými procenty podílet všichni tyto jmenovaní aktéři.

Realizace významných operací územního rozvoje přináší městům nemalou ekonomickou zátěž. Projevuje se to především na místní daňové politice. Ve Francii se platí daně na státní úrovni a daně na místní úrovni. Na místní úrovni se jedná především o daň z podnikání, což je přímá místní daň, která se vztahuje k hmotnému majetku firem ve městě působících a k příjmům jejich zaměstnanců. Tato daň představuje 50–80 % z přímých příjmů obce. Dalšími místními daněmi jsou: daň z bydlení a vlastnické daně z vlastněných budov a z pozemků.<sup>47</sup> Výši daní si více méně každé město určuje dle svých potřeb a také možností. (Města sice chtějí získat co nejvíce peněz do rozpočtu, výše daně ale zároveň musí zůstat přitažlivá pro investory a podniky). Proto se výše místních daní mohou lišit. Kraje a generální rady mají k dispozici pouze malé rozpočty, podílí se

---

<sup>46</sup> Francie se rozděluje na 22 krajů a 95 departementů (Nejsou zde započítány jejich kolonie, kraje a departementy mimo Evropu).

<sup>47</sup> Rozhovor PRIGENT, Lionel – profesor ekonomie, Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne occidentale, Brest, 5. prosince 2006.

tedy na projektech minimálně. Celek je z velké části zaštitěn evropskými fondy a samotnými příjmy města.

#### DVĚ VARIANTY FINANČNÍHO ŘÍZENÍ MĚSTSKÝCH OPERACÍ:

V prvním případě může být zachována místní daň z vybavenosti, takzvaná TLE<sup>48</sup> (taxe locale d'équipement, dále jen TLE). Tato daň odpovídá poměrným výdajům obce na vybavení stavebního pozemku. Daň TLE se platí při udělení stavebního povolení. Výše daně je odvozena od užité plochy a druhu budovy. Z příjmů z této daně obec realizuje další vybavení v obci (komunikace, sítě, zeleň, mateřské školky).<sup>49</sup>

V druhém případě je daň TLE v zóně zrušena a developer si náklady na vybavení pozemků rozpočítá do ceny pozemku. Tato cena pozemku kromě poměrných nákladů na vybavení zóny zohledňuje i zastavitelnost pozemku. To znamená, že její výše je určena podle funkce, kterou je možno na pozemku umístit, a podle m<sup>2</sup>, které je možné realizovat (jiná cena pro silně zastavitelný pozemek s kancelářskou budovou, jiná pro pozemky na bytové domy s nízkou zastavitelností). Tato daň se ve Francii nazývá daňová zátěž pozemku (charge foncière). Její výše musí odpovídat poptávce, jinak je pozemek neprodejný. Jelikož operace konverzí mohou trvat mnoho let, je nutné, aby operátor dokázal vyrovnávat výkyvy v nákladech a ziscích z operace v různých fázích cen na trhu nemovitostí.

### 7.1.2 Legislativní systém a nástroje konverzí ve Francii

#### Nástroje konverzí na státní úrovni:<sup>50</sup>

- smlouvy o plánu mezi státem a regionem – CPER<sup>51</sup>
- státní pozemkové instituce – EPF<sup>52</sup>
- státní rozvojové instituce – EPA<sup>53</sup> a státní programy rozvoje nebo obnovy území

---

<sup>48</sup> TLE – Místní daň z vybavenosti (Taxe locale d'équipement, dále jen TLE)

<sup>49</sup> DOLEŽELOVÁ, Lucie. Nástroje pro rekonverze nevyužitých průmyslových ploch ve Francii. *Ústav územního rozvoje* [online]. 2008-02-28 [cit. 2009-03-11]. Dostupné z URL<<http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2003/2003-02/04-rekonverze.pdf>>.

<sup>50</sup> Ibid.

<sup>51</sup> CPER je státní smlouva o projektech, plán regionů navrhovaný na období 4 let, do něž se pak musí jednotlivé politiky měst vepsat. CPER pro období 1984–1988 zahrnoval ve Francii plán na rekonverze asi 4 000 ha průmyslových ploch. To představovalo roční výdaje 80–90 000 000 franků (přibližně 378 669 000 Kč), z toho 30 000 000 franků (přibližně 126 223 000 Kč) jen pro region Nord-Pas-de-Calais. Směnný kurz francouzského franku a € byl stanoven 31. prosince 1998 na 6,55957 franků/€. Euro je na české koruny přepočteno dle průměru kurzu devizového trhu České národní banky za 1. čtvrtletí v roce 2009. 1 € = 27,599 Kč

<sup>52</sup> EPF patří mezi jeden z nejúspěšnějších nástrojů pro rekonverze velkých průmyslových ploch. V jejich pravomocích je nákup, úpravy (ne však rozparcelování nebo vybavení pozemků), správa a následný prodej pozemků. EPF operují ve spolupráci s obcemi, které vytvářejí programy a plány budoucího využití ploch. EPF jsou financovány ze speciální daně TSE, která se ustanovuje v příslušném regionu a představuje přírůstek 1 % k výnosu ze 4 místních daní. (daň z podnikání, daň z bydlení, daň ze zastavěných a nezastavěných pozemků).

- speciální fondy, podpora banky CDC

### **Nástroje na místní úrovni:**

- smlouva o plánu mezi regionem a státem – CPER
- strategické plány rozvoje regionů a aglomerací
- územně plánovací dokumentace, územní plány – SD/SCOT, POS/PLU<sup>54</sup>
- financování územního rozvoje
- místní rozvojové společnosti – SEM<sup>55</sup>
- operační procedury pro rozvoj území – např. ZAC<sup>56</sup>

Kraje severní Francie (Nord-Pas-de-Calais, Champagne-Ardenne, Lorraine a pařížský region) byly oblasti nejdříve postižené ztrátou původní funkce průmyslu. Od roku 1972 probíhaly rekonverze těžebních oblastí, ale ropný šok v roce 1973 způsobil uzavírání velkého množství podniků. Tím zde vzniklo mnoho opuštěných průmyslových území velké rozlohy, která stávající tržní mechanismy nemohly absorbovat. Další degradace opuštěných průmyslových ploch znamenala pro města úbytek finančních příjmů, nárůst sociálních výdajů, ale především poškození nebo ztrátu *image* – obrazu města pro možné budoucí investory. Jak k tomu došlo např. v případě Saint-Nazaire.

Od roku 1993 se města setkávají s většími problémy. Obnova jejich městských čtvrtí (ať už obytných či opuštěného průmyslu) se stala nezbytnou, zatěžuje však jejich veřejné rozpočty. Pouze fyzická rehabilitace degradovaných částí měst však nestačí. Je nutno také podpořit sociální a ekonomickou situaci místních obyvatel a firem. Problematika týkající se konverzí průmyslových ploch se tedy transformovala do oblasti politiky městské obnovy (ve Francii nazývané *renouvellement urbain*). Velký městský projekt (*Grand projet de la ville*, dále jen GPV), dnešní velká operace městských obnov, je součástí smluv CPER. Pro řízení obnovy velkých

---

<sup>53</sup> EPA jsou státem založené instituce pro řízení operací rozvoje území velkého významu, tedy i rekonverzí. Původně byly EPA nástrojem pro výstavbu nových měst. Mezi nejznámější EPA zabývající se rekonverzemi patří EPA Roubaix, Euroméditerranée a Plaine St. Denis. Místní správa se k jejich založení vyjadřuje a má v nich své zastoupení. EPA jsou právnické osoby obchodního charakteru. Financovány jsou přímo ze státního rozpočtu.

<sup>54</sup> SD – Rámcový územní plán (*Schéma directeur*, dále jen SD) byl zrušen zákonem SRU v roce 2000.

SCOT – Rámcový územní plán (*Schéma directeur de cohérence territoriale*, dále jen SCOT), který nahradil SD. Je platný od roku 2000.

POS – Podrobný územní plán (*Plan d'occupation des sols*, dále jen POS). Byl zrušen zákonem SRU v roce 2000.

PLU – Místní urbanistický plán (*Plan local d'urbanisme*, dále jen PLU), který nahradil POS v roce 2000.

<sup>55</sup> SEM – Smíšená společnost, napůl veřejný, napůl soukromý operátor územního rozvoje (*Société d'économie mixte*, dále jen SEM)

<sup>56</sup> ZAC – Koordinovaná zóna územního rozvoje (*Zone d'aménagement concertée*, dále jen ZAC)

degradovaných území jsou po dohodě státu a místních správ (obcí) zakládány státní rozvojové instituce EPA.

Starostové měst mají velké kompetence a snaží se během jejich volebního období zapsat do povědomí obyvatel dokončenými projekty (často prostřednictvím nějakého urbanistického nebo architektonického počínu). Díky tomu je snadnější uskutečnit některé plány rozvoje, většinou ale spíše krátkodobé. Problém délky funkčního období politiků tak diskriminuje některé časově náročnější projekty. Často vyvstává otázka: Jaký směr projekt nabere po skončení jejich aktivního působení v čele správy města?

Městské rady mají samozřejmě zájem o co nejvyšší kvalitu nové městské části. Soukromí developeři, pro které je však prioritou primární zisk namísto kvality veřejného prostoru, nejsou v těchto strategických lokalitách oblíbení. Na druhé straně s sebou developeři nesou kapitál, který městům mnohdy chybí. Město oproti tomu dbá na zakomponování i těch společenských a městotvorných funkcí do operace, které nejsou svým ziskem příliš zajímavé. Stará se také o estetické kvality úprav veřejného prostranství a zeleně. Program často pojímá funkci vzdělávací, kulturní nebo řešení problematiky sociálního bydlení.

### **Urbanismus reglementační a operační**

Ve Francii existují dva druhy urbanismu: reglementační a operační. Urbanismus reglementační představuje obdobu našeho územního plánování. Operační urbanismus je nástroj pro řízení operací urbanismu. Má za cíl realizaci místní politiky bydlení, organizaci, rozšiřování a přijímání ekonomických aktivit, napomáhání rozvoji aktivit volného času, turismu, realizaci veřejného vybavení, boj za zdravotní nezávadnost, realizaci urbanistické restrukturalizace, ochranu a zhodnocení památek a přírodního prostředí. Autorizace jsou vždy v kompetenci místní správy.

### **ZAC**

Koordinovaná zóna územního rozvoje ZAC je nástrojem urbanistické legislativy, je to operační procedura vytvořená v roce 1967. Zákon L. 311-1 C. urb.<sup>57</sup> ji definuje jako: „ZAC jsou zóny, uvnitř kterých se některá veřejná správa nebo veřejná instituce, mající k tomu určení, rozhodne zasáhnout s cílem realizovat nebo nechat realizovat rozvoj a vybavení pozemků, zvláště těch, které

---

<sup>57</sup> *Code de l'urbanisme* (Zákon o urbanismu) [online]. 2009-01-12 [cit. 2009-01-12]. Dostupný z URL <<http://www.legifrance.gouv.fr>>.

tato veřejná správa nebo instituce získala nebo získá se záměrem je později postoupit nebo propůjčit veřejným nebo soukromým uživatelům.“

### **Typy vedení operací rekonverzí:**

- Místní správa operace. Město samo operaci řídí, zajišťuje financování a nese její rizika.
- Soukromý operátor – developer. Řízení operace městem se uskutečňuje pouze na základě této smlouvy. Město tedy nemá právo ovlivňovat průběh operace, ale jeho úkolem je např. schvalovat předkládanou dokumentaci.
- Nejčastějším modelem řízení operace je prostřednictvím napůl veřejného, napůl soukromého operátora SEM. Tradičně má obec v SEM podíl min. 51 %. Někdy bývá účastníkem operace vlastník pozemků, zbytek podílu ve správní radě mají banky v čele s CDC, někdy stát, region nebo departement. Výkonný tým SEM tvoří tým profesionálů z oborů právních, finančních, architektury apod. SEM je obchodní společnost, město řídí a kontroluje její činnost a bývá jejím věřitelem (ručitelem).<sup>58</sup>

### **7.1.3 Propagace konverzí**

Ještě před deseti lety se nové, plošnější využití průmyslového dědictví ve Francii zdálo být utopické. Dnes ale nastal obrat hlavně díky organizaci CILAC,<sup>59</sup> která kolem roku 1994 rozproudila debaty na téma rekonverze. Ve Francii patří rekonverze k hitům teorie a praxe současné architektury. Je dobře propagovaná architektonickými hvězdami jako je Renzo Piano (továrna Fiat, Turín, Itálie),<sup>60</sup> Herzog a De Meuron (Tate Gallery, Londýn), Nicolase Michelin a Rudy Ricciotti v Paříži (Grands Moulins de Paris, Halle aux Farines) a dalšími víceméně úspěšnými zásahy v Roubaix, Noisel (architekti Reichen & Robert), Toulouse, Marseille (projekt Mediterannée). Rekonverze dnes představuje nové téma, které ovládá řadu architektonických časopisů. Zároveň se projekty konverzí stávají politickými platformami při rozhodování o přínosu nové vybavenosti na komunální, ale i státní úrovni.

---

<sup>58</sup> DOLEŽELOVÁ, Lucie. Nástroje pro rekonverze nevyužitých průmyslových ploch ve Francii. *Ústav územního rozvoje* [online]. 2008-02-28 [cit. 2009-03-11]. Dostupné z URL<<http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2003/2003-02/04-rekonverze.pdf>>.

<sup>59</sup> Informační platforma pro archeologii, studium a zhodnocení průmyslového dědictví (Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel, dále jen CILAC) Organizace CILAC byla založena již v roce 1978 a dnes je mimo jiné francouzským reprezentantem v TICCIH. *CILLAC*. [online]. 2009-02-12 [cit. 2009-02-15]. Dostupné z URL<<http://www.cilac.com/>>.

<sup>60</sup> Bývalá továrna automobilky Fiat Lingotto. Tovární budova dlouhá 500 m vznikala v letech 1916–1923 podle návrhu mladého architekta Mattè Trucca. Do dějin architektury se zapsala díky testovací dráze, která zaujala i architekta Le Corbusiera. Továrna na automobily byla v provozu až do roku 1982. Poté byla přestavěna na kongresové a obchodní centrum s luxusním hotelem. Autorem přestavby je architekt Renzo Piano. V roce 2008 se zde konala 23. architektonická konference Mezinárodní unie architektů (XXIII UIA World congress of architecture).

Projekty realizované v poslední době představují další rovinu odpovědí. I když jsou stále ještě nejednoznačné, potvrzují, že se prostory s průmyslovou nebo i vojenskou historií a duší stávají výhodou.



## 7.2 REKONVERZE PRŮMYSLOVÝCH A VOJENSKÝCH ÚZEMÍ A OBJEKTŮ V ČESKÉ REPUBLICE

### 7.2.1 Historie průmyslového dědictví v České republice

Úvahy o změně využití industriální architektury v České republice (resp. ještě v tehdejší Československu) se objevují až od poloviny 80. let 20. století. Na začátku šlo spíše o vize než o reálné procesy. Na výstavě Industriální architektura – nevyužití dědictví Národně technického muzea (dále jen NTM) v roce 1990 převládaly vedle zahraničních příkladů konceptuální projekty studentů architektury. V roce 1997 NTM vystavilo na Staroměstské radnici v Praze 20 realizovaných projektů rekonstrukce a rekonverze průmyslových budov. Několik z nich od té doby zaniklo, jako např. galerie Hůlka v Liberci, jiné žijí novým životem, více či méně úspěšným (větrný mlýn v Ruprechtově, elektrárna města v Písku, aukční hala jatek v Olomouci, městská elektrárna v Brně). Přesto je po tolika letech překvapivé, že není mnohem více příkladů, o které bychom se mohli opřít.<sup>61</sup>

Větší projekty konverzí se doposud realizují hlavně pod vlivem veřejných investic (např. textilní továrna v Semilech, Smíchovská tržnice atd.). Propojování veřejných a soukromých podnikatelských investic je u nás zatím méně obvyklé. Zahraniční zkušenosti ale potvrzují úspěšnost a výhody těchto projektů, byť jsou často zatíženy kompromisy. Sem bychom mohli zařadit např. konverzi areálu Vaňkovka v Brně.<sup>62</sup>

Úvaha Sira Neila Cossonse<sup>63</sup> směřuje k rozpoznání průmyslového dědictví jako „kulturního potenciálu udržitelného rozvoje“. Benjamin Fragner rovněž zastává názor, že: „Paměť industriální éry, stavby a technická zařízení, kterým se nyní snažíme vtisknout jiné užití, s významy, které nesou, s obsahem symbolů i nepřehlédnutelnými materiálními hodnotami, jsou jakoby vyslovenou metaforou doplňující celistvější obraz současné doby.“<sup>64</sup>

---

<sup>61</sup> FRAGNER, B. O možnostech a limitech. In *Vesmír 84 Industriální stopy V.* září 2005, s. 558–559.

<sup>62</sup> Projekt rekonverze areálu bývalé strojírně, dnes galerie moderního umění, zčásti napojené na nové obchodní centrum, je projektem brněnského ateliéru DRNH.

<sup>63</sup> Sir Neil Cossonse založil v roce 1973 organizaci Ironbridge Gorge Museum Trust zabývající se záchranou průmyslového dědictví ve Velké Británii. Dnes je prezidentem části English Heritage (Anglické dědictví) v TICCIH.

<sup>64</sup> FRAGNER, B. Industriální stopy. *Obec architektů*. [online]. 2007-10-01 [cit. 2008-12-02]. Dostupné z URL <<http://archiv.architekt.cz>>.

## 7.2.2 Vojenské dědictví v České republice

Vedle průmyslových výrobních objektů byla svým původním uživatelem opuštěna i řada vojenských zařízení (kasárna, letiště, cvičiště, hangáry, bunkry). Ministerstvo obrany ČR dodnes prodalo či zdarma převedlo na nové majitele (většinou obce) 1 347 nepotřebných objektů, jejichž hodnota činila asi 30 miliard Kč.

V mnoha případech se novými vlastníky bývalých kasárenských areálů stala města či obce, které pro ně nyní hledají, dle jejich názoru, nejvhodnější způsoby dalšího využití. To není lehké, neboť pro nové investory nejsou staré vojenské areály příliš ekonomicky lákavé. Obvyklé stavební náklady se zvyšují o částky, které padnou na demolicе a ekologické práce (odstranění znečištění). Na druhou stranu se brownfields v ČR, stejně jako ve Francii, často nalézají v atraktivních lokalitách, kde se volné pozemky už vůbec nevykytují.

Např. Palladium Praha na náměstí Republiky v Praze je jedním ze stovek vojenských objektů, které byly po roce 1989 českou armádou opuštěny. Jde o budovu bývalých kasáren Jiřího z Poděbrad. Rekonverze kasáren Jiřího z Poděbrad na obchodní centrum Palladio si vyžádala investici několika miliard korun. Bývalá kasárna mají výhodnou pozici v centru Prahy a byla proto vhodná k vytvoření nákupního centra.



Obr.6 – Palladium, Náměstí Republiky, Praha

Palladium opening tomorrow. *Crest communication*. [online]. 2007-10-24 [cit. 2009-12-05]. Dostupné z URL <<http://www.crestcom.cz/tiskove-stredisko/files/download/8/Palladium-nam.Republiky.jpg>>.



Obr.7 – Rekonverze kasáren v Uherském Hradišti

Dům s chráněnými byty Uherské Hradiště, ul. Štefánikova. *Stamos spol. s.r.o.* [online]. 2009-11-28 [cit. 2009-12-05]. Dostupné z URL <<http://www.stamos.cz/referencni-stavby/opravy-a-rekonstrukce-objektu>>.

Nebo např. rekonverze kasárenského areálu v Uherském Hradišti. Přítomnost vojáků ve městě měla své přednosti i zápory. Armáda zaměstnávala velký počet lidí z Uherského Hradiště a okolí, na druhé straně vojáci zabírali rozsáhlý areál v jedné z nejexponovanějších a nejatraktivnějších částí města a tím blokovali jeho urbanistický rozvoj. Vojenská posádka prostor opustila v roce 2001.

Vlastnická práva ke kasárenskému areálu město začalo uplatňovat v dubnu roku 2002, kdy se po poměrně rychlých jednáních s Ministerstvem obrany ČR stalo jeho novým a jediným majitelem. Město tím rozšířilo své území o 17 ha (pro srovnání – památková zóna neboli historické jádro města má asi 30 ha). Existence takového rozlehlého a opuštěného brownfieldu představovala pro Uherské Hradiště novou příležitost i problémy: příležitost v podobě využití potenciálu tohoto území pro další rozvoj města a ke zlepšení kvality života jeho obyvatel, problémy v podobě toho, jak jej naplnit smysluplnými a ekonomicky udržitelnými aktivitami.

Uherské Hradiště zvolilo koncepční a cílevědomý přístup k dlouhodobé revitalizaci svého bývalého kasárenského areálu: zevrubné vyhodnocení stavebního stavu objektů, technické infrastruktury, zvážení vlastních rozvojových potřeb a cílů, formulace zásady a principů budoucího využití areálu. Město zde preferovalo aktivity s pozitivními dopady na ekonomický rozvoj města. Území bylo rozděleno na tři části: obytná zóna, vzdělávací zóna a obchodní zóna. Principy budoucího využití zformulovala urbanistická studie (Koncepte využití areálu bývalých kasáren v Uherském Hradišti). Koncepte byla rozpracována v době, kdy bylo téměř zřejmé, že město se stane jediným vlastníkem celého areálu. Zastupitelstvo města muselo, záhy po převodu

areálu kasáren do vlastnictví města (září 2002), schválit nový územní plán, který reflektoval změnu funkčního využití plochy kasáren.<sup>65</sup>



Obr.8 – Vizualizace nového bydlení v areálu bývalých kasáren v Uherském Hradišti

Rezidenční bydlení „Kasárna“, Uherské Hradiště. *Novostavby na Moravě*. [online]. 2009-10-22 [cit. 2009-12-05]. Dostupné z URL <<http://www.novostavby-morava.cz/nabidka/>>.

Regenerace rozsáhlého brownfieldu uprostřed města představuje příliš velké sousto pro rozpočet města o 26 000 obyvatelů. Většina projektů byla realizována ve spolupráci se soukromými investory (komerční a obytná část) a s podporou prostředků regionální politiky ČR nebo Evropské unie (strukturální fondy EU pro zónu vzdělávání).

Samostatnou kapitolu procesu rekonverze tvoří problematika demolic a s tím související tzv. ekologická zátěž. Vzhledem k velkému počtu těžké bojové techniky, která zde byla umístěna, se v areálu nacházelo i příslušné technické zázemí (podzemní zásobníky pohonných hmot apod.). Průzkum území, odstranění znečištěné zeminy a její likvidaci zajistilo Ministerstvo obrany ČR ještě před předáním areálu. Nicméně i demolice zbývajících objektů představovala velkou investici (přibližně 16 000 000 Kč). Proto byl stanoveny fáze jednotlivých prací se snahou přenést alespoň část těchto nákladů na soukromé investory formou zápočtu při prodeji pozemků. Obdobný postup byl zvolen i v oblasti inženýrských sítí a komunikací – úspěšně se aplikoval v případě prodeje pozemků pro výstavbu supermarketu. Převážná část nákladů na vybudování infrastruktury

---

<sup>65</sup> BIČAN, J. HOLÝ, A. ŠUPKA, P. *Revitalizace bývalého kasárenského areálu v Uherském Hradišti*. Uherské Hradiště, 2009, s. 5.

(celkové náklady přibližně 90 000 000 Kč) však zůstala na bedrech města a současně s financováním projektů vzdělávací zóny tak vytváří obrovský tlak na městský rozpočet v nejbližších letech.

Nově zpřístupněné prostory v okolí rekonstruovaných budov přinesly (po odstranění symbolického oplocení) nový městský prostor, který je veřejností přijímán velmi kladně. Rekonverze kasáren je jistě zdařilá. Co se týče architektonického výrazu a celkové harmonie nového bydlení v areálu bývalých kasáren, výsledek je sporný. Z projektu je ale zřejmé, že bez spolupráce s privátními investory by se rekonverze kasáren nedala uskutečnit. Může tedy tento aspekt užitečnosti vyvážit diskutovatelný architektonický výraz nových budov bydlení, které hustě a málo citlivě zastavěly pozemek kasáren?

Další vojenské dědictví ČR tvoří například vojenské újezdy. V roce 1990 bylo na současném území České republiky osm vojenských újezdů, tři byly v roce 1991 zrušeny. I proto připravila armáda studii využití újezdů, kde se v bodě Turistika a cestovní ruch vymezují pravidla, za kterých budou části újezdů zpřístupněné. Trvale by se měl uvolnit například průjezd po některých silnicích v okrajových částech města, dočasně (například v pátek od 14 hod do neděle do 24 hod a o svátcích) by se mohlo jezdit a chodit po některých cyklostezkách a stezkách pro pěší a v zimě běžkařit. Uvažuje se i o zřízení naučných stezek k přírodním i historickým lokalitám, i o exkurzích s průvodcem.

Armáda i ekologové by nejraději současné vojenské újezdy nechali se zákazem vstupu. Tlaky na zpřístupnění a turistické využití ale zesilují. Vojenských újezdů je na českém území pět, zabírají plochu skoro 1 300 km<sup>2</sup>. Újezdy tvoří 1,65 % rozlohy ČR, což se vzhledem k malé rozloze republiky a pouhým 25 000 profesionálních vojáků může zdát hodně. Jde ale o dědictví válečné minulosti: jen dva z nynějších vojenských prostorů – v Brdech a u Vyškova – vznikly už za první republiky, ostatní jsou výtvozem druhé světové války a války studené.<sup>66</sup>

### **7.2.3 Rozlehlá průmyslová území ve složitých urbanistických situacích v ČR**

V České republice můžeme nalézt několik typicky průmyslových měst jako např. Kladno, Ostrava nebo město Tomáše Bati – Zlín. Jde často o rozsáhlé soubory těžkého průmyslu, které jsou dnes částečně nebo úplně opuštěny. Tato průmyslová území jsou situovaná poblíž městských center a mají kulturní a historické hodnoty. Města často (např. Kladno, Zlín, Ostrava) dluží za svůj vznik těmto průmyslovým podnikům (uhelné doly, ocelárny, baťovský průmysl atd.).

---

<sup>66</sup> HALADA, A. Boje o prostor. In *Reflex*. Praha, 2004. č. 24.

## Kladno

Kladno má podobný osud jako níže řešená francouzská města Brest, Lorient a Saint-Nazaire, která se také ocitla v krizi, opuštěná jedním průmyslem.<sup>67</sup> Zosobňuje charakteristiky průmyslových měst v krizi. Průmyslová města se rozvinula velice rychle a náhle, jedním velkým podnikem – zde průmyslem Poldi.<sup>68</sup> Způsob jejich vzniku znemožňoval dlouhodobější plán rozvoje města. Úpadek průmyslových měst byl však zpravidla ještě brutálnější. Města se po opuštění jejich jediným podnikem, jediným ekonomickým motorem, ocitla v krizi (nezaměstnanost, sociální problémy, krize identity).

Během 150 let se Kladno rozrostlo z 1 000 na 70 000 obyvatel. Na počátku 19. století to byla ještě vesnice na kopci, organizovaná kolem velkého obdélníkového náměstí, ale v roce 1846 bylo v blízkosti města objeveno rozlehlé naleziště uhlí. V roce 1854 byla těžba uhlí rychle doplněna kovodělným průmyslem. Tento fakt měl za následek zřetelnou transformaci původního krajinného rázu. Vesnice se začala přetvářet na obraz prosperujícího města s bohatou historií (městská radnice a synagoga v neorenesančním stylu, kostel v neo-románském slohu, domy buržoazie atd.). Tyto stavby byly v kontrastu s dělnickými čtvrtěmi při okraji města a město bylo díky tomu nazýváno „český Manchester“. Druhá světová válka poznamenala město především genocidou ve vedlejší obci Lidice, v odvetě na atentát na českomoravského protektora Heydricha. V době poválečné, komunistické, bylo město zmodernizováno a rozrostlo se o okolní dědiny. Dělnické čtvrtě byly zbourány a nahrazeny kolektivním bydlením. Město se ještě dále rozrůstalo během 70. let 20. století, a to zřízením nového centra města Sítňá a nové metalurgické továrny Poldi II.

V Kladenských slévárnách pracoval v prvních letech po komunistickém puči spisovatel Bohumil Hrabal (1914–1997), který byl podezříván komunistickým režimem z nedostatku sympatií k novému režimu.<sup>69</sup>

---

<sup>67</sup> Brest a Lorient – námořnictvem, Lorient – Indickou obchodní společností, Saint-Nazaire – Společností zaoceánské dopravy

<sup>68</sup> Podnik Poldi byl založen českou a rakousko-maďarskou elitou.

<sup>69</sup> Ze svého působení potom čerpá náměty na své romány a knížky povídek. Na podzim roku 1950 dokončil dvě skvělé poémy – *Bambino di Praga* a *Krásnou Poldi*. Na jaře 1952 vzniká slavná *Jarmilka*. Komponovaná povídková sbírka *Inzerát na dům*, ve kterém už nechci bydlet, se stal jedním z podstatných kroků na cestě k Pražskému jaru 1968. Odhalení Stalinova kultu sice trochu uvolnilo dusné ovzduší 50. let 20. století, přesto však psát pravdu o tak problematických tématech, jako bylo postavení monumentální Stalinovy sochy nad Prahou a její téměř okamžitá demolice, nebo jako byla práce "třídních nepřátel" na "dobrovolné" brigádě v těžkém průmyslu, to vyžadovalo osobní odvalu jak autora, tak nakladatelství. Povídková knížka *Skřiváci na niti* inspirovaná autorovým pobytem v továrním prostředí Kladna byla v roce 1968 adaptovaná režisérem Jiřím Menclm ve stejnojmenném filmu.

Krise průmyslu v 90. letech 20. století zanechala město v těžké situaci. Obyvatelé většinou odešli za prací do Prahy. Průmysl se rozvíjel severovýchodním směrem od centra města. Každá fáze rozvoje města, historické centrum, dělnické čtvrti a rozvoj průmyslu v 19. století, panelové domy po roce 1945, se podepsala na novému umístění a charakteru centra města. Jako tradiční historická památka se zde dá identifikovat snad jen kostel od Dientzenhofera.

Dnes má město přibližně 73 000 obyvatel a můžeme zde identifikovat tři městská centra:

- náměstí Starosty Pavla (historické, středověk – renesance)
- náměstí Svobody (počátek 20. století)
- náměstí Sítná (70. léta 20. století)

Autobusové nádraží se nachází přesně na rozhraní centra a původní továrny Poldovky. Urbanistická struktura města, které se rychle rozrostlo z vesničky na město o 70 000 obyvatelích, je roztržštěná. Město fungovalo vždy v závislosti na továrně Poldi. Nejdříve tedy bylo nutné zahustit strukturu centra města, které bylo značně roztáhlé do krajiny a tím získat jasnější prostorovou strukturu.



Obr.9 – Situace opuštěné továrny v centru města

CLADEN, R. *Un autre regard sur les usines Poldi à Kladno*. Rennes, 2006, s. 40–41.



Obr. 10 – Fotografie opuštěné továrny  
Foto z archivu architekta Rémy Cladena, 2005.

## OBRAZ MĚSTA

Veškerá ekonomická průmyslová aktivita stála pouze na jednom velkém podniku. Velice brzy, již na konci 19. století město získalo obraz města uhelného, černého, města oceli. V polovině 80. let 20. století firma Poldi zaměstnávala více než 20 000 lidí, což tvořilo asi polovinu tehdejších obyvatel města. Trauma spojené s uzavřením továren město a jeho obyvatele hluboce zasáhlo. Dnes je třeba jej obnovit a vytvořit jeho nový, pozitivní obraz, který se bude opírat o průmyslové dědictví i o jeho industriální krajinu. Hlavní problém komplexnějšího přístupu je počet vlastníků území. Dnes je území továrny rozděleno mezi 84 vlastníků.

Ocelárna ležící v samotném srdci města je z velké části opuštěna. Bývalá továrna ztělesňuje krajinu charakteristickou pro těžký průmysl 20. století. Byla uzavřena v polovině 90. let 20. století. Kladno se dá charakterizovat jako město oceli, průmyslu. Dnes má Kladno problém dostat se z krize, která vznikla uzavřením firmy Poldi. Rekonverze továrny by mohla pomoci otevřít městu nové perspektivy a vytvořit nový *image*. Na projektech rekonverze pracovalo již mnoho studentů z Fakulty architektury na ČVUT v Praze. Jejich projekty dokládají, čeho by se zde dalo dosáhnout. Otázkami vedení a financování projektů se však již studenti fakult architektury zpravidla nezabývají.



## JINÝ POHLED NA POLDOVKU

Zajímavý je projekt rekonverze průmyslového území města Kladna, ležícího asi 25 km západně od Prahy, od francouzského architekta Rémy Cladena z roku 2006.<sup>70</sup> Claden předložil městské radě Kladna urbanistický projekt zahrnující proces znovudobytí tohoto území. Navrhl několik stupňů akcí, které by svým dopadem mohly přispět k uskutečnění projektů rekonverze tohoto velkého území poznamenaného těžkým průmyslem. Zapojení Prahy do přestavby Kladna se mu jevilo jako nezbytný element rozvoje města.

Jeho projekt se zabývá částí továrny nejbližší městskému centru, tam kde se nacházelo prvotní sídlo továrny – Vojtěšská huť. Je to území o rozloze 9 ha, vzdálené jen 300 m od radnice města. Z historického centra se nabízí panorama továrenských komínů. Je to strategicky důležité území, ikonografický svědek různých dob, který představuje důležitý opěrný bod při „dobývání“ postindustriálního města. Město a továrna mají ale dodnes pouze vizuální kontakt. Město by mělo využít příležitosti a dodat místu nový charakter, vytvořit novou čtvrť (čtvrté centrum?). Anebo spíš vytvořit propojení mezi novým centrem a původním centrem výroby (původním „srdcem“ města).

Zvolený záměr architekta Kladena na odstranění znečištění v Kladně pomocí *phytoremediation* (phytoremediace)<sup>71</sup> není výsledkem ekologického přístupu nebo snahy přistoupit k problému negativního obrazu průmyslu obklopením města jeho protipólem – zelení. Naopak, ve svém projektu se snaží vycházet z existujících průmyslových struktur. Základní linií projektu rekonverze je propojení až do teď oddělených částí města. Postupným integrováním nových funkcí do řešeného průmyslového území továrny, chce Claden položit základy nové plnohodnotné městské čtvrti. Prostřednictvím zeleně, je možno si představit různé scénáře řešení, jak krajinně-přírodní, tak městské.<sup>72</sup>

---

<sup>70</sup> CLADEN, R. *Un autre regard sur les usines Poldi à Kladno*. Rennes, 2006, 85 s.

<sup>71</sup> *Phytoremediation* – jde o proces odstranění znečištění průmyslu z vrchních vrstev země. Tato metoda byla již použita na několika projektech ve Spojených státech amerických. V Evropě je zatím ve fázi výzkumu. Více v textové příloze F – „Phytoremediace“ (Phytoremediation)

<sup>72</sup> CLADEN, R. *Un autre regard sur les usines Poldi à Kladno*. Rennes, 2006, 85 s.



Obr.11 – Phytoremediace, tzv. bod nula projektu rekonverze

CLADEN, R. *Un autre regard sur les usines Poldi à Kladno*. Rennes, 2006, s. 68.

Rekonverze továrny Poldi v centru Kladna je hlavní opěrný bod urbanistického projektu architekta Cladena pro Kladno.

Navrhované body projektu rekonverze a znovudobytí území továrny:

- ambice dát městu progresivně novou, opravdovou městskou strukturu (město je roztáhlé do krajiny plus továrna v centru města), tzv. bod 0;
- rozvinout infrastrukturu, která přitáhne nové investory;
- vybudovat pozitivní obraz města, který se opírá o průmyslovou budoucnost města, továrna Poldi jako památkové dědictví města;
- dát impulz k rekonverzi místa, začít nejdříve s procesem odstranění znečištění prostřednictvím rostlin a rezervováním veřejných prostor (parků a přístupových cest).

Claden navrhl rozfázovat realizaci projektu rekonverze do tří časových horizontů: 5, 15 a 30 let. Doporučil obsluhu města doplnit o tramvajovou linku a zároveň myslel i na budoucí rychlé vlakové spojení s Prahou. Obě nádraží umístil v centru města v návaznosti na původní továrnu.<sup>73</sup>

---

<sup>73</sup> Rozhovor – CLADEN, Remy, architekt, Rennes, 12. srpen 2008 a telefonický rozhovor 19. prosince 2008.

### 7.3 ARCHITEKT A REKONVERZE PRŮMYSLOVÝCH NEBO VOJENSKÝCH OBJEKTŮ

„Architektura je vždy kombinací podmínek existujících a podmínek nových. Mysl architekta tu balancuje mezi prací na zelené louce *tabula rasa* a prací s objekty, které jsou již reálně přítomny. Renovace nebo přetvoření existujících míst a staveb jsou často vnímány pouze jako doplňková disciplína architektury, jako kdyby architektura byla aktem *creatio ex nihilo* (vytváření něčeho z ničeho). Může to být i tak, že budování tzv. novostaveb je spíše podoborem renovace.“ Frank Weiner

Projekty nového využití nebo rekonverze ať už průmyslových, nebo vojenských objektů a území jsou projekty, které se od novostaveb značně liší. Ještě nedávno byla práce architekta na rekonverzi průmyslového objektu považovaná za komplikovanou a limitující jeho kreativitu. Příklady oživení továren nebo jiných objektů z konce 19. nebo z 20. století, které nebyly zatíženy tak velkou památkovou ochranou, však ukazují na jinou zkušenost. Architekti měli poněkud volnější ruku.

Úspěch rekonverze závisí na tom, jakého vztahu docílí architekt mezi původní atmosférou a novým zásahem. Je nezbytné zachovat původní charakter budovy a jejího prostředí. I v továrně transformované na byty – *lofty*, bychom měli nalézt atmosféru původní továrny. Toho se dá docílit jen co nejjemnějšími a nejpromyšlenějšími zásahy. Nový návrh musí podtrhovat kvality původního objektu. V architektonických intervencích se často používá symetrie, gradace vnitřních prostor, monumentální charakter interiéru, univerzálnost aj. Metoda kontrastu a odlišnosti je všeobecně používaným architektonickým nástrojem konverzí. Jde o zdůraznění odlišnosti tvarů, materiálů nebo řemeslného zpracování. V různých stupních je tu zvýrazněn poměr původního a nově přidaného, moderního a starého, dekorativního a strohého, vrstvení a odkrývání vrstev, transparentního a masivního atd. Ale nedá se jednoznačně předem stanovit hranice, kam až lze zajít. Tento mezní bod musí určit historická a prostorová studie jednotlivých objektů a cit architekta.

„Bůh je v detailech.“ L.M. v Rohe

Důležitým aspektem návrhu je připomínka původních aktivit. Otisky zaniklých činností se stávají novou estetickou hodnotou. Konstruktivní detaily, pilíře, litinové sloupky, členění oken a další

prvky jsou vytrženy ze svého původního strukturálního kontextu a jsou povýšeny na umělecké objekty. Protože jsou tyto budovy součástí naší kultury, je jejich zachování veřejným zájmem.

Důležitý je také dialog umělců a architektů. V době avantgardy mezi sebou umělci komunikovali v rámci manifestací, expozic nebo prostřednictvím dopisů napříč různými disciplínami. Dnešní proces závisí na otevřenosti investora, zda se odhodlá ke spolupráci s více či méně známým umělcem. Každý pracuje individuálně, málokdo tvoří za pochodu nebo v diskuzi. Přesto můžeme nalézt architekty, kteří úzce spolupracují s umělci. Např. Rem Koolhaas je ovlivněn Land artem, Frank O. Gehry spolupracuje s Richardem Serrou, francouzský architekt Jean Nouvel pracuje s umělci jako Pipiloti Ritz, který k výtvarné činnosti využívá převážně video, nebo s „textařkou“ Jenny Holzerovou. Francouzský architekt Dominique Perrault zase kooperuje s těmito umělci: Claudem Rutaultem, Yannem Kersalé nebo Danielem Burenem.

## 7.4 ZÁVĚR – REKONVERZE VOJENSKÉ A PRŮMYSLOVÉ ARCHITEKTURY

Problémem při rekonverzi opuštěných průmyslových a vojenských areálů v centrech měst je absence teoretické a praktické připravenosti městských zastupitelstev. Těm často chybí jasná vize a globální projekt. Jejich nejasná koncepce jim brání v znovuoživení hodnotného území v blízkosti městského centra.

Velké měřítko operací si žádá náročná řešení. V těchto oblastech je třeba vyvinout nové aktivity, které umožní jejich začlenění do přilehlých sektorů města. Městská rada by si měla dát pozor na výběr vhodného investora. Nízké požadavky na budoucího investora mohou památce uškodit a mohou mít negativní dopad na celkový obraz města a jeho ekonomiku. Co se týče financování projektů, možná bychom si mohli vzít příklad ze zahraničních projektů, kde se na realizaci projektů rekonverze průmyslu nebo vojenských staveb podílejí město, stát, Evropská unie i soukromí investoři.

Je také důležité si uvědomit, že jakmile dojde k rekonverzi objektů nebo území, tyto se mohou stát nečitelnými. Z některých elementů vzniknou výrazné orientační body, jiné prvky zcela zaniknou. Nové generace si vytvoří své novodobé mýty o původu a historii.

Při zachování těžkého průmyslu nebo vojenských základen nejde o stejný typ ochran jako např. u katedrál, hradů, manufaktur nebo jiných „starých“ historických památek. U těchto staveb z 20. století nejde o to vytvořit z nich muzea, ale živé součásti měst s viditelnou historickou stopou a s respektem ke *geniu loci*. Dobrá rekonverze by v sobě měla propojit zkušenosti expertů z odlišných profesí, architektů, stavebních inženýrů, památkářů, developerů, sociologů, umělců a lidí z oblasti kultury.

## 8 HISTORICKÝ VÝVOJ PŘÍSTUPŮ KONVERZÍ PŘÍSTAVŮ

Revitalizační hnutí za obnovu *waterfront* (mořské fasády) bylo zahájeno severoamerickými městy již v 60. letech 20. století.<sup>74</sup> První zkušenosti z oboru rekonverze průmyslových přístavních struktur pocházejí ale také z místa zrodu průmyslové revoluce, Velké Británie.<sup>75</sup> Velká Británie byla prvním průmyslovým národem světa, byla ale také jednou z prvních zemí, které zaznamenaly úpadek v tradiční průmyslové výrobě a v manipulaci zboží v přístavních docích. Stala se sice průkopníkem v oblasti revitalizace a rekonverze průmyslu a přístavů, na druhé straně však vlivem velké progresivity procesů zde také došlo v projektech rekonverzí k mnoha ekonomickým neúspěchům.

Přístavní města se snaží prostřednictvím rekonverze svých dnes již neaktivních částí přístavů najít novou „mořskou“ identitu. Protože nechtějí následovat komerční využití přístavů, tak jako k nim došlo např. v Severní Americe, hledají nové přístupy, které by byly aplikovatelné na místní podmínky. Je ale jistě zajímavé uvést alespoň nástin vývoje v oblasti rekonverzí přístavů ve světě.



Obr.12 – London Docklands

CHALINE, C. Les Docklands de Londres. Régénération urbaine en Europe. In *L'Architecture D'Aujourd'hui Villes portuaires*. Paříž, 2001, č. 332. s. 37.

### Počátky přístupů k rekonverzím přístavních souborů v Americe a Velké Británii

Ve Velké Británii nalezneme mnoho zajímavých konverzí přístavů. Při výčtu významných příkladů dokumentujících vývoj konverzí bychom neměli zapomenout na Doc Island, průmyslový

---

<sup>74</sup> RODRIGUES-MALTA, R, RUBINO, G. Ville, port, patrimoine portuaire: à propos des expériences de Marseille et de Naples. In *Patrimoine de l'industrie*. Paříž, 2005, č. 14. s. 9–19.

<sup>75</sup> První zemí na světě, kde došlo k industrializaci byla Velká Británie, nedlouho po ní následovala Francie, Německo a Spojené státy americké. Do konce 19. století se až s výjimkou Balkánu a Ruska zprůmyslnila celá Evropa. Druhá světová válka naplno ukázala možnosti průmyslové výroby, zajišťované masovou produkcí v již industrializované společnosti a to v dosud nevídaném měřítku. V 50. letech minulého století začala válka studená, během níž došlo k většímu rozvoji průmyslu v USA a bývalém SSSR a jeho satelitech. K velké industrializaci došlo také v Japonsku, Malajsii, Tchaj-wanu a v Jižní Koreji. Dnes je zemí ve velkém procesu industrializace Čína.

přístav hlavního města Velké Británie na řece Temži. Tento projekt dnes nazývaný London Docklands, byl v 80. letech 20. století konvertován na *business centre* (centrum obchodu) s obytnou funkcí. Zde, v prostředí obchodních společností a bank, nebylo pro přírodu místo.



Obr.13 – Boston, festival market place, promenády, park, akvárium atd.

Foto z archivu architekta Claudi Prelorenzo



Obr.14 – Starý přístav, Montreal

Vieux-port de Montréal. *Groupe Cardinal Hardy*. [online]. 2008-09-12 [cit. 2009-12-05]. Dostupné z URL <<http://www.cardinal-hardy.ca/proj-port.html>>.

Přístavy Inner Harbor v Baltimore a v Bostonu jsou jedny z prvních konverzí přístavů ve Spojených státech amerických, které si zachovaly navzdory radikálním změnám vazbu mezi mořem a zemí. Toto „dobytí“ opuštěných přístavních struktur se uskutečnilo prostřednictvím programu rekonverze založeného na rozvoji kulturních a obchodních aktivit s prioritou aktivit volného času.<sup>76</sup> Tato rekonverze amerických přístavů (Boston, Baltimore, San Francisco, San Diego) je postavená na modelu komerční zóny (festival market place) a ilustruje jeden z důležitých směrů vývoje v dobývání *waterfront* – tyto bývalé průmyslové přístavy lákají jako zábavní, komerční parky obyvatele amerických měst k návštěvě a svým druhotným efektem tak způsobují vylidnění center měst.

---

<sup>76</sup> PRELORENZO, C. Les édifices et espaces portuaires ou l'invitation à la grande dimension. In *Les Annales de la Recherche Urbaine. Les Echelles de la ville*. Paříž, 1999, č. 82. s. 101–108.

Jako další signifikantní příklad rekonverze mohu jmenovat starý přístav Vieux Port v Montrealu v Kanadě, který prošel rekonverzí své přístavní fasády v roce 1970. Přístav se nachází v samém centru města. Montreal otevřel revitalizací svého přístavu novou éru v přístupu ke konverzím přístavních souborů. Nacházíme zde už rozvinutější práci s přírodou a zelení. Zelené prostory přístavu vytvářejí jakoby lineární park, oddělující tak město od moře. Projekt se setkal s velkým úspěchem u místních obyvatel. Je zde ale málo městských a komerčních aktivit (nenajdeme tu téměř žádné obchody) a z ekonomického pohledu je tedy považován za neúspěšný.

## **Evropa**

Od 90. let 20. století se v Evropě setkáváme s poptávkou po nové koncepci konverzí opuštěné přístavní průmyslové architektury.

Ve francouzských městech Brest, Lorient a Saint-Nazaire se jedná o trochu jiný historický kontext přístavních měst. Zatímco Velká Británie disponuje množstvím přístavních měst s bohatou historií, tyto francouzské přístavy na pobřeží Atlantiku představují vojenské a průmyslové doky obklopené rozlehlými skladišti a překladišti. Přístavy jsou odříznuté od svých měst, která byla obnovena v polovině 20. století. Díky svému vývoji se dnes přístavy tedy nacházejí v relativně mladých „moderních“ městech, jejichž historie byla smazaná druhou světovou válkou. Není tedy příliš udivující, že právě znovunalezení moře a jeho břehů je jedním z hlavních směrů rozvoje měst s oslabenou identitou.

Evropským trendem je hledání cest, které jsou méně zaměřené na komerční zábavu a ekonomickou spekulaci, než jak k tomu došlo v některých amerických přístavech. Priorita je dána veřejnému prostoru, zeleni, esplanádě, procházkám po mořském pobřeží (např. přístav v Barceloně). Disponibilita rozlehlých uvolněných (i když zastavěných) prostor v těsné blízkosti vody/moře a centra města by měla poskytnout obyvatelům místo pro relaxaci a volný čas. Rovněž kontakt s přírodou, propojený s historickým odkazem míst, by měl město pozvednout a podtrhnout jeho identitu. Příklon k přírodě se dnes nabízí jako jeden z hlavních prostředků přispívajících k rozvoji problematiky rekonverze přístavů.

Rekonverze se v Evropě opírají o zhodnocení, nebo někdy až monumentalizaci opuštěných starých industriálních staveb, a vybavení, jako jsou skladiště, překladiště, hráze, nábřeží, sila, doky, námořní nádraží, jeřáby nebo ponorkové základny (obrazová příloha C – Le Havre, zahrada v docích).



Touto problematikou se zabývá několik evropských institucí např. Centro Internazionale Citta d'Acqua, která má sídlo v Benátkách nebo Association Internationale Villes et Ports AIVP se sídlem ve francouzském Le Havru.

### **Shrnutí cest rekonverze a revitalizace přístavu**

- komerční zóny *festival market place*: Boston, Baltimore, San Francisco, San Diego (převážně americká města)
- veřejné prostory, zeleň: Barcelona (Španělsko), Montreal (Kanada)
- různé kombinace komerčních zón *festival market place*, hotelů, kanceláří, bydlení, přístavů plachetnic, akvárií, kongresových center *world trade center* a zeleň: Kapské město (Jihoafrická republika), Buenos Aires (Argentina), Rotterdam (Holandsko), Le Havre (Francie)

## **8.1 REKONVERZE V PO VÁLCE OBNOVENÝCH PŘÍSTAVNÍCH MĚSTECH VE FRANCII**

Téma rekonverze přístavů je ve Francii tématem aktuálním. Na rozdíl od konverzí tradičních průmyslových areálů na severu Francie, jako byly např. transformace uhelných pánví na hranicích Francie a Belgie nebo transformace rozlehlých průmyslových center v Roubaix, Francie nemá mnoho konverzí rozlehlých přístavních areálů. Jak již bylo zmíněno, v Severní Americe a Velké Británii docházelo transformačními procesy přístavních aktivit k modifikaci uplatnění pobřeží již od 60. let 20. století. Francouzská města se teprve nedávno pokusila využít příležitosti, které nabízejí odložené přístavní průmyslové areály přilehlé centrům měst. Jejich transformace byly ale zatím vyhrazené pouze projektům, jež radikálně nezasahují do existující struktury města a které s sebou nesou co nejméně problémů týkajících se vlastnictví, financování a image objektů.

Vzhledem k historii přístavních měst a dalším spolupůsobícím faktorům typickým pro Francii může být toto jejich zdánlivé zpoždění smysluplné. Jakým způsobem zde došlo ke zpoždění v konverzních procesech?

### **8.1.1 Faktory zpoždění konverzí francouzských přístavů**

#### **Časový faktor**

Důvodem již zmíněného zpoždění v transformacích přístavů položených na pobřeží Atlantiku je, že tato „nová“ města byla zničena válečným konfliktem (druhá světová válka). Znovu byla postavena teprve v 50. letech 20. století, tedy v době, kdy v jiných zemích již docházelo ke konverzím opuštěných průmyslových přístavních areálů. Po dlouhou dobu zde nedocházelo k významnému oprošťování industriálních budov a dalších přístavních struktur od jejich původní funkce a tedy ani k potřebě jejich znovuvyužití.

#### **Faktor ambiciózních projektů obnovy měst**

Poválečné projekty obnovy měst vedly k různým urbanistickým řešením. Jejich cesty se vydaly rozdílnými směry – od aplikace nových myšlenek moderního urbanismu až po nostalgické touhy znovu nalézt původní město. Projekty konverzí jejich bývalých přístavních areálů jsou tedy o to složitější. Postupy operací se nedají snadno a plošně aplikovat na všechna obnovená města – musí se brát v potaz specifická urbanistická řešení, která vychází z jejich historického vývoje.

## 8.1.2 Destrukce minulosti – přínos budoucnosti?

„Zanikáme, odcházíme, ale čas plyne dál.“ Ernest Renan

Přístavní města byla hlavním dějištěm střetů druhé světové války. Strategická pozice přístavu byla pro město blahodárná, ale byla to rovněž příčina jeho neštěstí. Během válečných let (40. léta 20. století) byla města a jejich centra v několika hodinách zničena kobercovým bombardováním spojenců (některá až z 90 %). Po válce tudíž vyvstala problematika jejich obnovy.

Zničení města přineslo možnost nového uspořádání urbanismu města. Objevila se tak příležitost pro vytvoření nového urbanistického plánu obnovy měst. To znamenalo velkou výzvu pro uznávané architektky té doby. Otevřely se nové obzory, které jim umožnily aplikovat v praxi nové urbanistické doktríny a ideje. Objevila se možnost znovu promyslet městskou strukturu a fungování města (bydlení, doprava, výroba, přístavy atd.).

Dá se tedy říci, že tyto smutné historické události byly pro tato města vlastně přínosem? Byly posunem kupředu, novou příležitostí jak obnovit svou městskou strukturu a zároveň zlepšit funkčnost města?

## 8.1.3 Obnova měst zničených během druhé světové války

Francouzská města poničená během druhé světové války se stala jakýmsi laboratorními objekty urbanismu. Umožnila urbanistům vyzkoušet si při jejich obnově různé postupy. V poválečné době tak bylo aplikováno několik přístupů, které můžeme rozdělit do tří hlavních proudů:

- restituce
- moderní urbanismus
- moderní tradicionalismus

Stát ovšem prostřednictvím Ministerstva pro obnovu a územní plánování MRU,<sup>77</sup> reprezentovaným Raulem Dantrym a jeho stejně odhodlaným následníkem Eugenem Claudem-Petit, podporoval při rekonstrukci země cestu modernizace. Francouzský stát chtěl při obnově postavit nová města budoucnosti.<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> MRU – Francouzské ministerstvo pro obnovu a územní plánování (Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme, dále jen MRU)

<sup>78</sup> *Lorient Années 50, une Ville de Caractères. Topoguide*. Lorient, 2000, s. 6.

## Cesta obnovení města do původního stavu – Restituce

Historizující obnova města, kopie někdejšího místa podle původních plánů, která vznikla z potřeby obyvatel po znovunalezení své původní identity, je značně ovlivněna sentimentálními vzpomínkami na dobu předválečnou. Podobný příklad opětovného postavení města podle původních plánů, jako je např. ve Varšavě v Polsku, ve Francii neexistuje.

Saint-Malo je jediný příklad historizující obnovy. Je to francouzské přístavní město Lamanšského průlivu, nacházející se na pomezí Bretaně a Normandie. Saint-Malo bylo zničeno v srpnu roku 1944. I přes to, že městský archiv byl zničen, se nakonec podařilo nalézt část původních plánů. Obnova města probíhala podle urbanistického plánu Marca Brillaud de Laujardiere v době od 10. května 1948 do roku 1960. Město bylo postaveno ze stejného druhu kamene a na základě archeologických linií původního města. Pro laiky je dnes k nerozeznání od „opravdových starých“ městských center.



Obr.15 – Obnovené Saint-Malo

Foto z archivu Guillaume Galagorn



Obr.16 – Obnovený Le Havre

Foto z archivu Erika Levilly

## Moderní urbanismus

Příkladem aplikování moderního urbanismu může být normandský přístav Le Havre. Le Havre má důležitou pozici přepravního přístavu.<sup>79</sup> Je prvním obchodním přístavem Francie a je jedním z prvních mezinárodních obchodních přístavů západní Evropy. Ale Le Havre je známý také díky své obnově. Moderní podoba města přitahuje čím dál tím více turistů.

Na konci války bylo město Le Havre ohodnoceno jako jedno z nejvíce poškozených. V jeho centru bylo uvolněno téměř 150 ha. Ale místo toho, aby obnova navázala na historické linie města, si městské orgány, podpořené ministrem, prosadily moderní přístup k obnově. Převážila u nich touha použít nové přístupy a poznatky urbanismu, možnost aplikovat nové doktríny a uskutečnit ambiciózní projekty uznávaných architektů. Hlavním architektem obnovy byl francouzským ministerstvem MRU jmenován architekt August Perret. Perret měl řídit poválečnou obnovu města. Tehdejší městská rada nebyla s výběrem státu velmi spokojena, protože už schválila jiný projekt místního architekta Henriho Colboca.

Projekt poválečné obnovy od Augusta Perreta zapisuje město jako jeden z příkladů tzv. moderního urbanismu obnovy. „Nový Havre“ je dílem absolutní tvorby. Jasná doktrína zajišťovala jednotu obnovy a poprvé v historii byla aplikovaná na celé město. Díky tomu byl Le Havre 15. července 2005 zapsán do seznamu památkového dědictví světového významu Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu UNESCO.<sup>80</sup> Areál čítající 133 ha reprezentuje podle UNESCO: „jedinečný příklad poválečné architektury, novátorské využití stavebního potenciálu betonu a je jedním z mála zapsaných novodobých souborů podobného charakteru v Evropě“.<sup>81</sup> Architekt August Perret navrhl projekt, který je zároveň velkolepý i kompatibilní s nutností rychlé obnovy. Nejdříve vytyčil hlavní dopravní síť na ortogonálním půdorysu tvořenou dvěma osami (sever-jih a východ-západ), jednak bulvár Štrasburk (boulevard Strasbourg), pak třída Foch (avenue Foch) a pak také Pařížská ulice (rue de Paris). Tak vznikl hlavní rastr ulic, který celkově vytváří čtverec o stranách 100 m. Jednotlivé menší čtverce jsou pak rozděleny obslužnými komunikacemi a jsou zastavěny ve formě bloků. Veškeré rastry ulic, délka a šířka jednotlivých budov vychází ze základního čtvercového modulu 6,24 x 6,24 m. Ten se stal normovým příkladem nechávajícím architektům absolutní volnost. Stavba celého města trvala

---

<sup>79</sup> Ekonomika přístavu Le Havre stojí na transportu energií, průmyslového zboží a zemědělsko-potravinářských produktů.

<sup>80</sup> UNESCO – Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, dále jen UNESCO)

<sup>81</sup> Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret. *UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*. 2009-03-18 [cit. 2009-03-18]. [online] Dostupné z URL <<http://whc.unesco.org/fr/list/1181>>.

pouhých 20 let. Město je dnes považované za laboratoř nových konstrukčních procesů, zejména díky viditelné železobetonové struktuře.

Obyvatelé Le Havru našli při návratu monumentální a moderní město, které ovšem neshledali krásné. Také jeho absolutní nenávaznost na původní město způsobila sociálně-demografické přesuny a změny.<sup>82</sup> Změnila se původní sociální skladba obyvatel. Původní obyvatelé odešli a byli nahrazeni novými. Během uplynulé doby od války se však pocity místních obyvatel rozvinuly a tito mají pozitivnější přístup k městu a k jeho kulturnímu dědictví. Město disponuje dnes stále více uznávaným kulturním dědictvím. Díky svému výjimečnému charakteru získal Le Havre v roce 2001 titul: Město umění a historie (Ville d'art et d'histoire).<sup>83</sup> Jeho kulturní hodnota je tak oficiálně uznána nejen UNESCO, ale také francouzským ministrem kultury (ministère de la culture) a místními autoritami. Centrum spadá od roku 1995 do francouzské ochranné zóny architektonických, urbanistických a krajinných památek ZPPAUP.<sup>84</sup>

Místní turistické centrum provádí turistické okruhy obnovenou částí města. A noční osvětlení v rámci hlavního plánu osvětlení města jeho architekturu zhodnocuje. Světlem jsou tak podtrženy hlavní budovy města: městská radnice, kostel Svatého Josefa (église de Saint Joseph) nebo lávka přístavních doků.

V Le Havru se jako relativně nová forma turistiky rozvinula technologická turistika. Mnohé průmyslové podniky akceptují návštěvy skupin turistů. Odvětví průmyslové výroby jsou velmi různorodá. Jedná se např. o tepelnou centrálu elektřiny Francie (Electricité de France, dále jen EDF) nebo tabákové centrum společnosti pro průmyslovou výrobu tabáku a zápalek (Société d'exploitation industrielle des tabacs et des allumettes, dále jen SEITA). Turistická kancelář nabízí také prohlídky Normanského mostu<sup>85</sup> nebo návštěvy automobilové továrny značky Renault. Le Havre dokázal ze své situace průmyslového přístavu vytěžit, a rozvinout toto specifické turistické odvětví.

---

<sup>82</sup> Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret. *UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*. 2009-03-18 [cit. 2009-03-18]. [online] Dostupné z URL <<http://whc.unesco.org/fr/list/1181>>.

<sup>83</sup> Město umění a historie (Ville d'art et d'histoire) je označení vydávané Ministerstvem kultury a komunikace (Ministère de la culture et de la communication) od roku 1985. Seskupuje 137 měst a krajů, které se rozhodly zhodnotit a oživit své památkové dědictví a architekturu. Toto označení jim dává právo získat finanční podporu od státu na některé projekty týkající se zhodnocení jejich dědictví (památkových objektů, architektury, přírodního a průmyslového dědictví), také je ale zavazuje k prezentaci jejich aktivit (např. turistické prohlídky, expozice, výuka apod.).

<sup>84</sup> ZPPAUP – Ochranná zóna architektonických, urbanistických a krajinných památek (Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, dále jen ZPPAUP) je ustanovená v zákoně ze 7. ledna 1983.

<sup>85</sup> Stavba Normanského mostu byla velkou technologickou výzvou. V době jeho projektu byl největším lanovým mostem most Alex Fraser v Kanadě (se středním polem o 465 m). Architektem Normanského mostu je ateliér Architecture et ouvrage d'art. Most byl slavnostně otevřen v lednu roku 1995. Se svým středním polem o 856 m držel 4 roky světový rekord v nejdělsím lanovém mostě. V roce 1999 ho předstihl nový japonský most Tatara.

## Moderní tradicionalismus

Řešená města, Brest, Lorient a Saint-Nazaire, se při obnově zařadila do proudu tzv. umírněné moderny – střední cesty mezi historickou kontinuitou v podobě kompletní obnovy a negace minulosti aplikováním nové doktríny. Cílem obnovy měst bylo respektovat předválečnou strukturu města a jeho sentimentální hodnoty. Byla to příležitost obnovit starou městskou skladbu, modernizovat inženýrské sítě nebo uskutečnit ambiciózní projekty. V těchto městech obnova většinou pokračovala v hlavních liniích nastíněných už v předválečných plánech úprav, zvelebení a rozvoje PAEE.<sup>86</sup> Důsledkem zónování je dnes fyzické odříznutí částí města (centra) od přístavů a vytvoření nových hranic.



Obr.17 – Obnovený Brest

Archiv Brest métropole océane

---

<sup>86</sup> Plán úprav, zvelebení a rozvoje (Plan d'aménagement, embellissement et d'extension, dále jen PAEE) – Francie přijala po ukončení první světové války zákon (ze 14. dubna 1919) o rozvoji a urbanistickém plánování měst. Každé město s více než 10 000 obyvateli muselo vypracovat plán rozvoje města PAEE.

## 8.2 ZÁVĚR – OBNOVA MĚST

Dnes se u těchto měst, jako důsledek negace minulosti a kořenů města, projevuje značná roztržitost městské struktury, která je často podpořena důslednou izolací městských center od mořského pobřeží. Původně přístavní města, která vznikala díky prvotnímu umístění přístavu se v průběhu svého vývoje otočila k přístavu a tedy i k moři zády. Tato města, stvořená díky oceánu, prosperující a rozvíjející se díky oceánu, mu v minulosti otočila svá záda. Směr jejich urbanistického rozvoje se snažil popřít existenci moře a nasměrovat svůj rozvoj do vnitrozemí. Toto zapření původu vzniku měst a ekonomického motoru jejich rozvoje se dělo z několika příčin. Hlavními faktory, které přiměly města se otočit do vnitrozemí byly válečné konflikty spojené s hrozbou devastace části města přiléhající k přístavu spolu se znečištěním a hlukem spojeným s průmyslem, rybolovem a vojenským využitím přístavu. V reakci na tento jev dnes vznikla silná touha po nabytí nové „mořské“ identity. Jedná se o určitý návrat k původně zavrženému nebo nedostupnému srdci města. Města touží znovu nalézt kontakt s mořem. Z přístavů se dnes staly atraktivní turistické lokality s exotickou a melancholickou atmosférou, kde chtějí turisté i místní obyvatelé trávit volný čas.



## 9 ZROD A VÝVOJ PŘÍSTAVNÍCH MĚST

### 9.1 KONTEXT, GEOGRAFICKÁ POLOHA MĚST

Vznik těchto přístavních měst i celá jejich historie je spjata s jejich strategickou polohou na pobřeží Atlantického oceánu. Díky tomuto umístění zde hlavní slovo měla průmyslová výroba, doprava a námořnictvo.

Brest vznikl především jako obranný přístav, bylo to obranné sídlo. Jeho průmyslová výroba se tedy soustředila hlavně na vojenské vybavení, na výrobu a na opravu válečných lodí.

V Lorientu to byl především obchod. Město Lorient bylo na počátku své historie překladiště zboží z východního Orientu (Japonsko, Čína, Indie atd.) a výrobce obchodních lodí určených k převozu tohoto zboží. Město se dále rozvinulo ve velký rybářský přístav se zpracovatelským průmyslem.

Saint-Nazaire byl vytvořen v 19. století. Byl to nejdříve pouze překladiště a tranzitní přístav pro Nantes, který se ale rychle rozvinul v přístav průmyslový a dopravní. Vyrábějí a opravují se zde oceánské lodě (oceánská doprava) a letadla (Airbus).

Historie měst byla spojena s rozvojem jejich přístavů. V době válečných konfliktů se všechna tato přístavní města rozvinula ve významné obranné přístavy.<sup>87</sup> Jejich struktura byla zřetelně ovlivněna funkcemi jednotlivých přístavů (vojenský přístav, obchodní přístav, sklady, překladiště, rybářský přístav, zpracovatelský průmysl, výroba a oprava lodí, nebo dnes veřejností vyhledávané doky přístavu plachetnic a jachet). Městská struktura byla v průběhu vývoje přístavních měst poznamenána přístavní průmyslovou a vojenskou architekturou. Vojenské základny a další přístavní objekty dnes vytvářejí obraz těchto měst. Na vojenské a průmyslové architektuře se dnes zakládá jejich historické a kulturní dědictví.

---

<sup>87</sup> Podrobná historie jednotlivých měst je rozebrána dále v jednotlivých kapitolách: 9.2 Brest, 9.3 Lorient a 9.4 Saint-Nazaire.

## Brest

Město se nachází v ústí řeky Penfeld do Atlantického oceánu v departementu Finistère (konec světa).<sup>88</sup>

Kraj: Bretaně

Departement: Finistère

Kód města: 292 00

Rozloha: 5 000 ha

Počet obyvatel ve městě Brest: 144 200 obyvatel (1999)

Počet obyvatel aglomerace BMO (Brest métropole océane, dále jen BMO): 209 480 obyvatel (1999)<sup>89</sup>

Agglomerace BMO je sdružení 8 obcí: Brest, Guipavas, Plougastel-Daoulas, Plouzané, Le Relecq-Kerhuon, Guilers, Gouesnou, Bohars.



Obr.18 – Poloha města Brest

AUBOIRON, F. CHARLET, E. LE DEZ, J. *Le tourisme urbain à Brest*. Brest, 2002, s. 5.

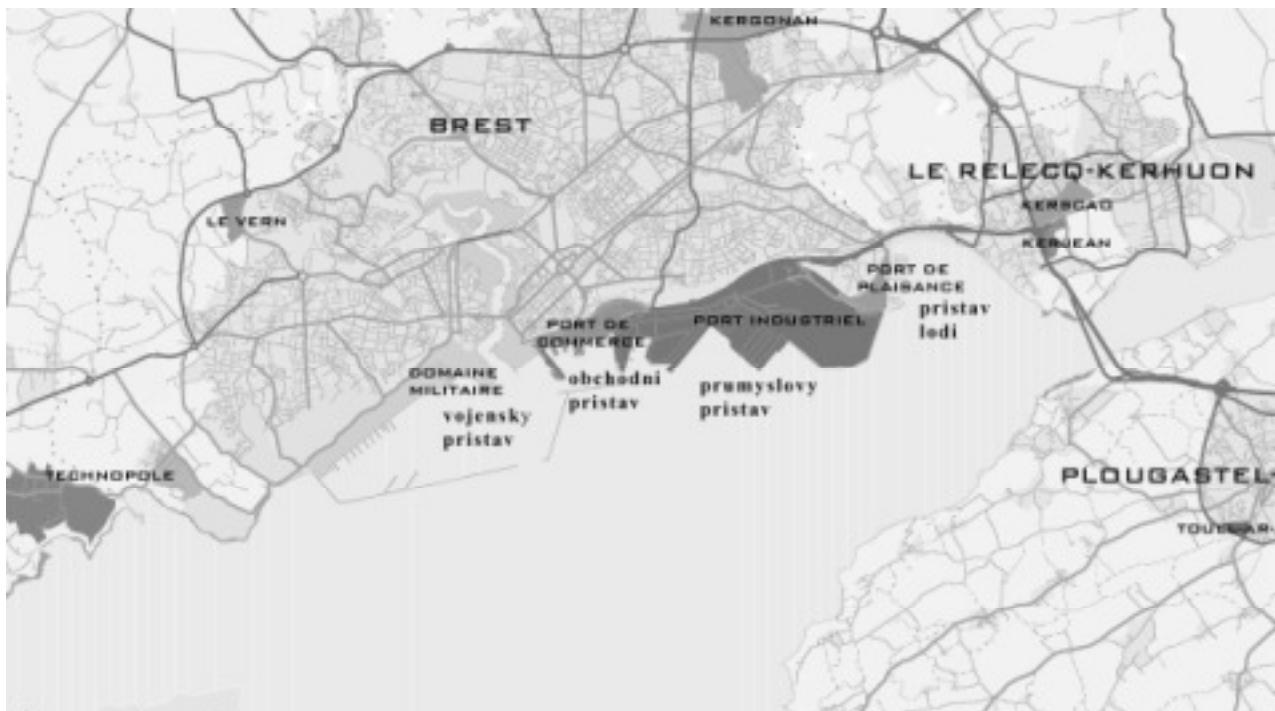
Přístavy: vojenský přístav na řece Penfeld, obchodní přístav, průmyslový přístav, lodní přístav (volno-časový plachetnicový)

Ekonomické aktivity města: výzkum a mořské technologie, konstrukce a opravy námořních lodí, informační technologie, zemědělsko-potravinářský průmysl, strojírenství, logistika, služby

Dostupnost: Nachází se na výběžku Bretaně, 4 hod. 40 min. vysokorychlostním vlakem TGV (Train de grande vitesse, dále jen TGV) od Paříže. Město má také mezinárodní letiště Guipavas.

<sup>88</sup> Francie se administrativně dělí na 22 krajů (regions), které jsou dále rozděleny na 95 departementů.

<sup>89</sup> *Donnees economiques 2007/2008*. Brest, 2009, s. 10.



Obr.19 – Přístavy Brestu  
Archiv Brest métropole océane

#### Kapacita pro přijetí turistů:

- 47 hotelů (1 741 pokojů), z čehož 8 hotelů je tříhvězdičkových a 20 hotelů je dvouhvězdičkových
- 4 hotelové rezidence
- 300 restaurací
- 1 ubytovna v přístavu Port de plaisance du Moulin Blanc (128 lůžek)
- 4 centra mořských sportů
- 4 300 míst v kempech<sup>90</sup>

#### Hlavní turistické atrakce, návštěvnost turistů:

- mořské akvárium a výzkumné centrum moře Océanopolis, 500 000 návštěvníků/rok
- hudební čtvrtky v přístavu, 235 000 návštěvníků/rok
- kulturní a kongresové centrum Quartz, 200 000 návštěvníků/rok
- námořní slavnosti, stovky tisíc návštěvníků/každé 4 roky
- klášter v Daoulas (Abbaye de Daoulas) – mezinárodní centrum setkávání civilizací, 61 000 návštěvníků/rok
- muzeum námořnictva umístěné v hradu, 51 000 návštěvníků/rok<sup>91</sup>

<sup>90</sup> *Donnees economiques 2007/2008*. Brest, 2009, s. 29.

<sup>91</sup> *Ibid.* s. 27.

## Lorient

Lorient je hlavní město departementu Morbihan. Nachází se na soutoku řek Scorff a Blavet, při jejich ústí do Atlantického oceánu.

Kraj: Bretaň

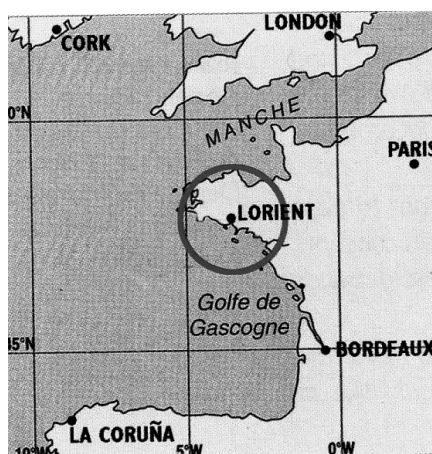
Departement: Morbihan

Kód města: 561 00

Rozloha města: 1 742 ha (2007)<sup>92</sup>

Počet obyvatel ve městě Lorient: 58 400 obyvatel (2007)

Počet obyvatel aglomerace Lorientu (Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient, dále jen Cap l'Orient): 184 610 obyvatel (2007)



Obr.20 – Poloha Lorientu

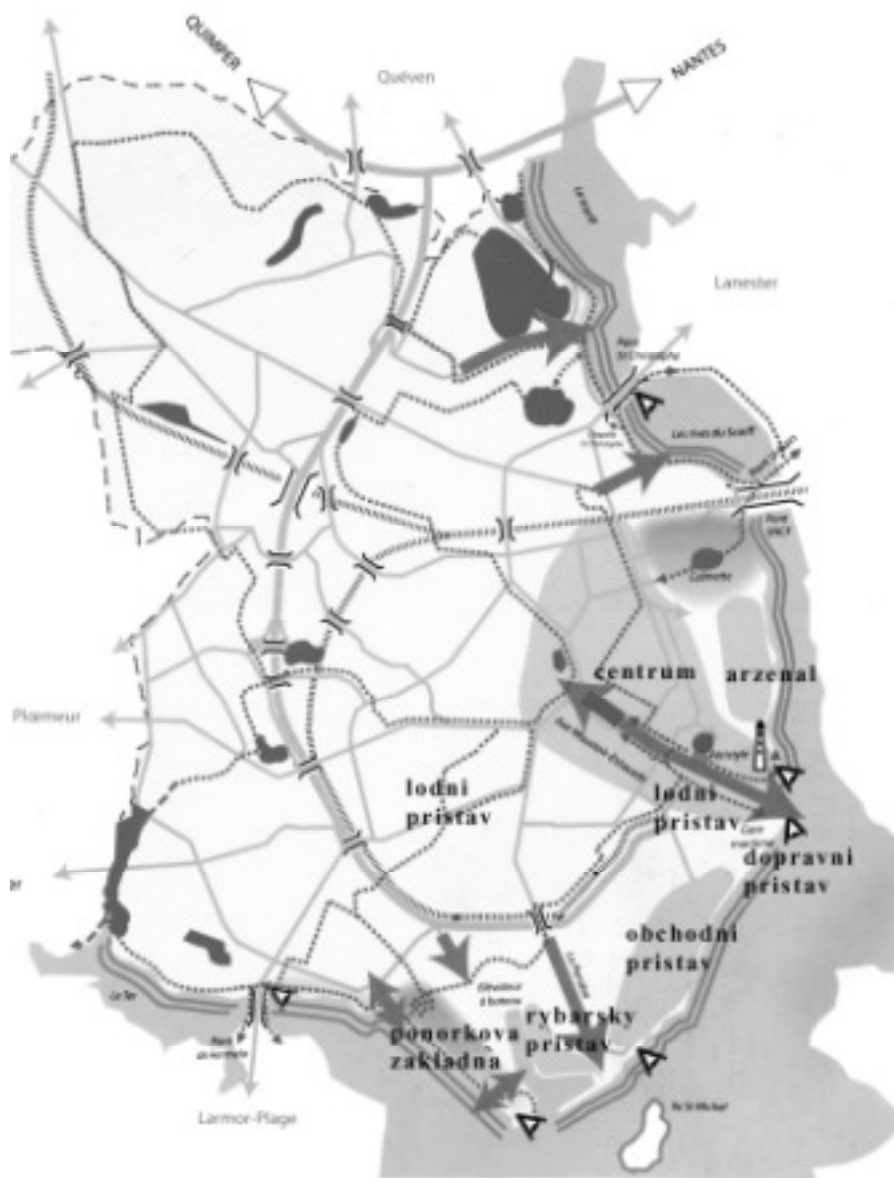
*Base des sous-marins de Lorient Keroman. Concours international d'idées. Lorient, 1998, s. 6.*

Město má 5 přístavů:

- Arzenál, ponorková základna a škola vojáků námořní pěchoty představují vojenský přístav.
- Kergoaz je obchodním přístavem.
- Rybářský přístav je umístěn na výběžku Keroman.
- Lodní volno-časový (rekreační) přístav se nachází v Kernevel.
- Dopravní přístav zajišťuje spojení na blízké ostrovy Ile de Groix a Belle Ile en mer.

---

<sup>92</sup> *Le pays de Lorient en Chiffres. Lorient, 2008, s. 3.*



Obr.21 – Přístavy Lorientu

*Plan local d'urbanisme*. Lorient, 2007, s. 21. grafická úprava autorka disertační práce

Lorient je členem společenství Cap l'Orient, které sdružuje dalších 18 obcí: Brandérion, Caudan, Cléguer, Gâvres, Gestel, Groix, Guidel, Hennebont, Inzinzac-Lochrist, Lanester, Languidic, Larmor-Plage, Locmiquélic, Lorient, Plœmeur, Pont-Scorff, Port-Louis, Quéven a Riantec.

Ekonomické aktivity města: námořní konstrukce, pól zdravotnictví, průmysl zemědělsko-potravinářský (konzervárna ryb), mořské produkty, strojírenství, stavební materiál a materiál pro stavbu lodí (kompozitní materiály). Lorient je prvním francouzským přístavem v importu

uhlovodíku a sóje a třetím francouzským přístavem v rybolovu (s produkcí 42 000 tun ryb ročně).<sup>93</sup>

Dostupnost: Nachází se pouze 1 hod. 40 min. od Brestu a od Rennes. Od Paříže je dostupné za 3 hod. 45 min. vysokorychlostním vlakem TGV.

Hlavní turistické atrakce, návštěvnost turistů:

- muzeum Tour Davis (Musée Sous-Marin), původní ohrazení Indické obchodní společnosti (Enclos du port) 18 707 návštěvníků/rok
- ponorková základna Keroman, 20 000 návštěvníků/rok<sup>94</sup>
- centrum plachetnic (Cité de la voile Eric Tabarly), 100 000 návštěvníků/prvních 8 měsíců po otevření<sup>95</sup>
- muzeum Indické obchodní společnosti + muzeum námořní historie v citadele Port-Louis 66 119 návštěvníků/rok
- festival keltské kultury, 700 000 návštěvníků/během dvou týdnů v době letních měsíců
- loď La Thalassa, 24 144 návštěvníků/rok

---

<sup>93</sup> *Lorient* (Oficiální internetové stránky města). Dostupné z URL <<http://www.lorient.com>>.

<sup>94</sup> *Le pays de Lorient en chiffres*. Lorient, 2005, 12 s.

<sup>95</sup> Rozhovor – ANTICH Y AMENGUAL, Franck, vedoucí projektu ekonomického rozvoje, Odbor urbanismu a ekonomického rozvoje Lorient AudéLor (Agence d'urbanisme et de développement économique du pays de Lorient), Lorient, 6. března 2009.

## Saint-Nazaire

Město se rozkládá při ústí řeky Loire do Atlantického oceánu, v srdci regionálního přírodního parku Parc naturel régional de Brière, mezi pobřežím Côte d'Amour a Côte de Jade. Nedaleko se nacházejí solná pole Guérande, kde se ještě stále vyrábí sůl tradičním způsobem vysoušení moře.

Kraj: Pays-de-la-Loire

Departement: Loire-Atlantique

Kód města: 446 00

Rozloha města: 4 730 ha

Počet obyvatel města Saint-Nazaire: 68 200 obyvatel (2007)

Počet obyvatel aglomerace Saint-Nazaire (Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire, dále jen CARENE): 115 000 obyvatel (2007)

Počet obyvatel atlantické metropole (Nantes/Saint-Nazaire): 800 000 obyvatel (2007)

Saint-Nazaire je členem sdružení obcí CARENE.

Přístavy: vojenský přístav, stavby námořních lodí, obchodní přístav, dopravní přístav, lodní přístav



Obr.22 – Poloha Saint-Nazaire

*Saint-Nazaire* (Oficiální internetové stránky města). Dostupné z URL <<http://www.mairie-saintnazaire.fr>>.

Hlavní ekonomické aktivity města: průmyslová výroba, stavby námořních lodí, výroba zaoceánských parníků, konstrukce letadel Aerobus

Dostupnost: 450 km od Paříže, tj. 2 hod. 30 min. vysokorychlostním vlakem TGV, 35 min. od mezinárodního letiště Nantes-Atlantique



Obr.23 – Přístavy Saint-Nazaire

*Saint-Nazaire*. Montreuil, 2006. mapa města. grafická úprava autorka disertační práce

Kapacita pro přijetí turistů:

- 23 hotelů, z toho 5 tříhvězdičkových a 8 dvouhvězdičkových
- ubytovna
- kemp
- 59 restaurací

Hlavní turistické atrakce, návštěvnost turistů:

- Ecomusée, 80 000 návštěvníků/rok
- muzeum zaoceánských parníků Escal'Atlantic, 219 887 návštěvníků/rok
- ponorková základna (VIP, Life, Escal'Atlantic, střecha ponorkové základny), 400 000 návštěvníků/rok
- muzeum ponorky Espadon
- stavby námořních lodí (Chantier navals)
- konstruktér letadel Airbus
- hudební festival Přístaviště (Les Escales) 12 000 návštěvníků v roce 2008



## 9.2 VZNIK MĚSTA BREST A JEHO VÝVOJ NA POZADÍ HISTORICKÝCH, POLITICKÝCH A HOSPODÁŘSKÝCH UDÁLOSTÍ

### 9.2.1 Počátky města

Město bylo založeno na původním opevněném táboru, pravděpodobně ze 3. století, a hrálo důležitou roli během stoleté války. Město se nyní jakoby „roubuje“ na přístav. V místě, kde se přístavní aktivity setkaly s osadami námořníků a dělníků, vzniklo centrum města nazývané místo sedmi svatých (lieu de Sept-Saint). Námořnictvo již od počátku rozhodovalo o urbanistických strategiích rozvoje města. Kolem kostela sedmi svatých (église de Sept-Saint) a kostela Panny Marie z Recouvrance (église Notre-Dame de Recouvrance) se město rozvinulo anarchickou prostorovou organizací. Za vlády Ludvíka XIV. se osídlení okolo přístavu rozrostlo z 200 obyvatel na město o 15 000 obyvatelích. Hradební opevnění města pochází z roku 1694 a bylo navrženo Vaubanem.<sup>96</sup>



Obr.24 – Mapa Brestu z roku 1790

Archiv Brest métropole océane

<sup>96</sup> Markýz Sébastien Le Prestre de Vauban (1633–30. březen 1707) byl za vlády Ludvíka XIV. francouzským maršálem, ale především vojenským inženýrem. Jeho dílo způsobilo převrat v koncepci pevností a následně v jejich dobývání.

Brest je výsledkem námořní politiky 17. století, moci a síly krále Ludvíka XIV. Antoine Choquet de Lindu, hlavní inženýr francouzského námořnictva, umístil na obou stranách řeky Penfeld impozantní objekty a velké průmyslové soubory pro stavbu a údržbu lodí.

V 18. století mělo město už kolem 30 000 obyvatel a bylo považováno za „ošklivé a šedé“,<sup>97</sup> zatímco jeho přístavy byly opěvovány. Námořnictvo se zasadilo o stavbu městského divadla (1766) a promenády na Cours Dajot. Promenáda byla vyhledávaným místem brestské smetánky a dodnes otevírá nezvyklé panoramatické pohledy na oceán.

Průmyslová revoluce způsobila velký převrat v přístupu k městskému prostoru. Novým dopravním a pohonným možností se přizpůsobila i struktura města. Během druhého francouzského císařství (v 2. polovině 19. století a na počátku 20. století) došlo v rámci pokroku a modernizace v oblasti dopravy k využití páry. V Brestu byl postaven nový most přes řeku Penfeld, který umožnil proplování parních lodí. Navzdory prvnímu dojmu přispěla realizace mostu přes Penfeld k opětovnému potvrzení nároku vojenského námořnictva na přístav a k definitivnímu zamezení přístupu obyvatel Brestu do arzenálu. Přístav na řece Penfeld, který fungoval původně jako smíšený přístav (vojenská i obchodní funkce), byl tehdy pro obchodní lodě definitivně uzavřen a jeho břehy byly obehnány vysokou kamennou zdí. Vytlačení obchodního přístavu z Penfeldu přispělo k rozvoji města mimo opevnění města. Obyvatelé se z centra města na místě nazývaném sedm svatých (lieu de Sept Saints) přesunuli na Cours Dajot.

Izolování přístavu od města bylo i v budoucnu dodrženo jak v plánech rozvoje města PAEE, tak i při obnově města (vznik nového centra).

Rozvoj obchodu a s tím spojené železnice, obchodního přístavu a zaoceánské dopravy v 19. století přispěl k upevnění postavení městské rady a dopomohl jí k dynamizaci rozvoje města. Civilní emancipace se projevila vytvořením kulturních aktivit, jako např. stavbou střední školy (1848), muzea (1877), Vysoké školy umělecké (Ecole régional des Beaux-arts, 1907) nebo Vysoké školy muzických umění (Ecole national de musique, 1926).

---

<sup>97</sup> MARRIERE, D. *Brest, Lorient, Saint-Nazaire, trois villes de la mer en deuil de leur port*. Brest, 1994, s. 8.



Obr.25 – Plan PAEE, Brest, 1920, George Milineau

LE COUEDIC, D. POPESCU, C. SATTOLO, R. *Art public et projet urbain*. Bonchap-les-Lavals, 2007, s. 98.

## 9.2.2 Poválečná obnova Brestu

Brest byl z 85 % zničen během 40denního bombardování přístavních struktur spojenci v září roku 1944. Utrpěla především část města uvnitř hradebního opevnění. Hradby se i přes dřívější diskuze o jejich zbourání zachovaly až do druhé světové války. Původní opevnění města se v průběhu doby stalo neúčinné a svazující. Už v plánu PAEE z roku 1935 od architekta George Milineau se uvažuje o jejich vyřazení a nahrazení zeleným prstencem (obrázek 25). Zvoleným zástupcům města se však před druhou světovou válkou nepodařilo plány provést.



Obr.26 – Trosky města Brest po druhé světové válce  
Archiv Brest métropole océane

### NOVÉ BÍLÉ MĚSTO BREST, MEZI ZAPOMNĚNÍM A REFERENCÍ K MINULOSTI

Po druhé světové válce nastala potřeba rychlé obnovy města. Brest byl spolu se Saint-Nazaire přístavem, kde přistávaly lodě svobody (*liberty ships*).<sup>98</sup>

Poválečná obnova Brestu respektovala předválečné městské struktury i sentimentální hodnoty, ale zároveň využila možnosti restrukturalizace městské skladby a modernizace inženýrských sítí. Architekt obnovy Jean-Baptista Mathon vytvořil nové lineární centrum, které negovalo přímořskou podstatu města i přes to, že jakoby symbolicky ústí do řeky Penfeldu. Centrum se otevírá směrem do vnitrozemí. V roce 1945 byly k Brestu připojeny vedlejší obce Lambézellec, St. Pierre-Quilbignon a St. Marc.

Pod záštitou hygieny a zlepšení podmínek automobilové dopravy došlo k zasypání historických sedimentů města sutinami zničených domů a byla tak vytvořena umělá platforma. Centrum bylo realizované na této uměle navýšené plošině a oproti původnímu přírodnímu terénu dosahuje výškový rozdíl až 30 m. Tato nová geografická situace také determinuje vztah k Penfeldu. Není tu téměř žádný vizuální kontakt mezi centrem a řekou Penfeld ani mezi centrem a mořem. Pouze v horní části ulice Jean Jaures je vidět maják a část vojenských přístavů.

---

<sup>98</sup> Lodě svobody (*liberty ships*) dovážely ze Spojených států amerických základní suroviny jako pomoc Evropě zdevastované druhou světovou válkou.



Obr.27 – Plán centra města, architekt Jean-Baptiste Mathon, 1948

LE COUEDIC, D. POPESCU, C. SATTOLO, R. *Art public et projet urbain*. Bonchap-les-Lavals, 2007, s. 99.

### **Přetrhání vazby s řekou Penfeld**

Brest je odloučen od své historické identity a přístavů již od svého prvopočátku, a to jak z historického, tak i geografického pohledu. Prvotní sídlo položené na břehu řeky Penfeld, bylo později vybrané francouzským námořnictvem k umístění základny. Střed města byl tehdy podroben prvnímu přemístění. Při obnově města, která sledovala hlavní směry už před válkou, však bylo toto jeho prostorové odříznutí, nastíněné v plánech PAEE, ještě posíleno (obrázek 25). Po letech monopolizace, kdy rozhodující instancí bylo námořnictvo, získala na konci válečného konfliktu konečně část moci i obec. Zасыпáním zbytků zničeného centra města vznikla umělá plošina, která způsobila zlom ve vztahu mezi centrem města a přístavem, ale vytvořila také prostor pro usazení sídel civilních úřadů. Nové reprezentativní centrum v neo-klasicistním stylu mělo vyjádřit tuto novou moc městských úřadů. Topografické oddělení podporuje ambice zemní centrality v novém pojetí plánů a úprav hlavního architekta obnovy J.B. Mathona.<sup>99</sup> Mathon vytyčil na plošině monumentální osu, která jako nové lineární centrum alespoň symbolicky

---

<sup>99</sup> DIEUDONNÉ, P. LE COUEDIC, D. LE GALLO, Y. et. al. *Brest alias Brest – Trois siècles d'urbanisme*. Liège, 1992, s. 168.

dobývá nedostupné břehy Penfeldu – původ vzniku Brestu.<sup>100</sup> Horizont centra města směřuje sice k přístavu na Penfeldu, ale ústí do uzavřeného vojenského areálu. Umístění neoklasicistní městské radnice (také navržené Mathonem) do středu osy bylo snahou o rozbití této linearity. Původní centrum města se stalo pouhou čtvrtí a veřejným parkem.



Obr.28 – Nové lineární centrum, J.B. Mathon

LE COUEDIC, D. POPESCU, C. SATTOLO, R. *Art public et projet urbain*. Bonchamps-Lavals, 2007, s. 23.

### **Mezinárodní konference obnovených měst (*Villes reconstruites, villes à construire*)**

V 80. letech 20. století se Brest a vůbec všechna obnovená města (Lorient, Saint-Nazaire, Le Havre, Saint-Malo, Dunkerque, Rotterdam, Beyrouth, Agadir, Kiel, Maubeuge, Saint-Dié, Sète a další) potýkala s krizí identity. První konference obnovených měst se konala 26.–28. ledna 1983. Bylo to vyústění reflexí nad jejich složitou situací, které probíhaly již od 80. let 20. století. Mělo jít o společné zamyšlení se nad problémy specifickými pro obnovená města. Byla definována 3 témata: správa obnovených měst, obnovená města a jejich centra, vnímání a obraz obnovených měst. Hlavním problémem obnovených měst je, že byla vybudována proto, aby uspokojila funkční požadavky. Ale dnešní obyvatelé se potřebují se svými městy identifikovat a minulost dodává městu jeho existenční hodnotu. V těchto městech byl tedy diagnostikován deficit symboliky a paměti a také potřeba imaginárnosti.

---

<sup>100</sup> DIEUDONNÉ, P. Reconstruire les limites, Remparts, franges et extensions des villes reconstruites. In *Les Annales de la Recherche Urbaine. Les Echelles de la ville*. Paříž, 1999, č. 82. s. 109–115.

Nespokojenost se způsobem obnovy a výsledky z Mezinárodní konference obnovených měst z roku 1983<sup>101</sup> vedly k přepracování městských center, k práci na veřejných prostorech ve městech a k zapojení umělců do vytvoření identity obrazu města a jeho reprezentace.

### **Transformace centra a veřejných prostor Brestu, umění jako prostředek k dosažení ztracené historie**

Město špatně snášelo svoje odštížení od moře a od své historie. Prostřednictvím úprav veřejných prostorů se proto snažilo navázat na „mořskou“ identitu. V Brestu bylo hlavní náměstí přepracováno architektem Huetem (obrázek 29). Cílem bylo dodat lineárnímu centru větší „tloušťku“.



Obr.29 – Transformace centra města (place de la Liberté) od architekta Bernarda Hueta v roce 1992–1996

Foto z archivu architekta Daniela Le Couédica



Obr.30 – Cesta fontán (Les lacs) Marta Pan, André Wogenscky, 1988

LE COUEDIC, D. POPESCU, C. SATTOLO, R. *Art public et projet urbain*. Bonchap-les-Lavals, 2007, s. 96.

---

<sup>101</sup> Další konference obnovených měst se konala 20.–22. ledna 1993. Zúčastnilo se jí na 130 městských zastupitelů a výzkumných pracovníků, architektů a urbanistů.

Veřejný prostor pěší zóny na ulici Siam (lineární centrum města Brest) byl upraven v roce 1988 umělkyní Martou Pan<sup>102</sup> jako cesta fontán, která směřuje k Penfeldu a odvolává se na mořskou podstatu města. Cesta fontán byla ale hlavně dílem urbanistickým a ekonomickým. Pěší prostor měl dopomoci rozvinout obchodní zónu na ulici Siam (obrázek 30).

Zastupitelstvo chtělo v 80. letech 20. století dodat Brestu více barev. Najali si proto umělce Henriho Cueca, Jeana-Clauda Latila a Fabia Rietiho, kteří měli pracovat na fasádách domů v centru města (obrázek 31). Ve stejné době mladý umělec Paul Bloas rozmístil ve městě své obrazy Titánů (přízraků obřích dělníků, dokařů, tuláků navracených ze zapomnění, na obrázku 34). Byly to obrazy malované akrylovými barvami na papír, který se několik týdnů po nainstalování roztřepil. To vyvolalo nepokoj a otázky. Bloas tak na chvíli dodal lidskou podobu „pomalé smrti prostoru“. Městská rada byla proti této degradaci města.



Obr.31 – Coat-ar-Gueven, Henri Cueco, 1986

Archiv AUDEPA, Brest

Město si objednalo v lednu 1988 umělecké dílo od sochaře Marcela Van Thiennena (1922–1988) pro náměstí ve čtvrti Recouvrance. Umělec neměl v tvorbě příliš volnosti. Byla mu dodána klíčová slova: Recouvrance, historie, modernost, voda v pohybu, světlo, hmota. Thiennen navrhl dvě stejné struktury z nerezové oceli, které připomínaly stěžně plachetnic, a tím tak evokovaly námořní historii Brestu. Umělecké dílo bylo slavnostně otevřeno v listopadu 1988 (obrázek 32).

---

<sup>102</sup> Marta Pan (1923–2008) pochází z Budapeště v Maďarsku. Vystudovala tam Vysokou školu uměleckou a poté se v roce 1947 usadila v Paříži, kde pracovala jako mladá umělkyně v architektonickém ateliéru Le Corbusiera. Tam se také seznámila se svým pozdějším manželem architektem Andrém Wogensckym. Velice rychle se díky němu začala zajímat o architekturu. Později tento zájem ve své tvorbě uplatnila, a to na svá monumentální umělecká díla spojující v sobě purismus a smyslnost, která dnes vytváří městský prostor.



V roce 1989 bylo na relativně pustém místě umístěno dílo Ygaela Tumarkina. Je to jediné umělecké dílo odvolávající se na válku v Brestu. Spálený a zrezivělý železný vagón je jakoby opuštěný po deportaci a svědčí o páchaných válečných krutostech.



Obr.32 – Recouvrance, Marcel Van Thiennen, 1988

Foto z archivu Carmen Popescu



Obr.33 – Železná boží muka (Calvaire-acier), Ygael Tumarkin, 1989

Foto z archivu Brice Remy-Zephir, prosinec 2009

V roce 1984 se v Brestu udály první manifestace umění ulice (art de rue). Byly charakterizovány pracemi Paula Bloase<sup>103</sup> a Gwenaelle Magadur.<sup>104</sup> Od objednaných uměleckých děl se lišily přístupem k paměti místa, ale jeden z největších rozdílů spočívá v jejich životnosti. Umělecká díla zadaná municipalitou musí být programově permanentní, zatímco umělci hledali efemérnost. Zánik děl vyzývá k zamyšlení nad pomíjivostí, koncem a rozvratem. Dalším rozdílem je to, že „umělci ulice“ nejsou podřízeni politickým rozhodnutím. Bloas se zabývá fantómy minulosti, zatímco Magadur pracuje s mentální archeologií.

Na konci 80. let 20. století se Bloas spojil s městskou radou. Díky pravidelné spolupráci se stal téměř oficiálním umělcem Brestu. Mezi místními obyvateli je velice oblíbený. Více se zviditelnil při námořních slavnostech Brest 2000, kdy na budovu Grand large (kancelářská budova) v obchodním přístavu instaloval obraz Titánů o ploše 150 m<sup>2</sup> (obrázek 34). Gwenaelle Magadur při příležitosti slavností plachetnic Brest 2000 vyznačila původní trasu hradebního opevnění Brestu (na obrázku 35).



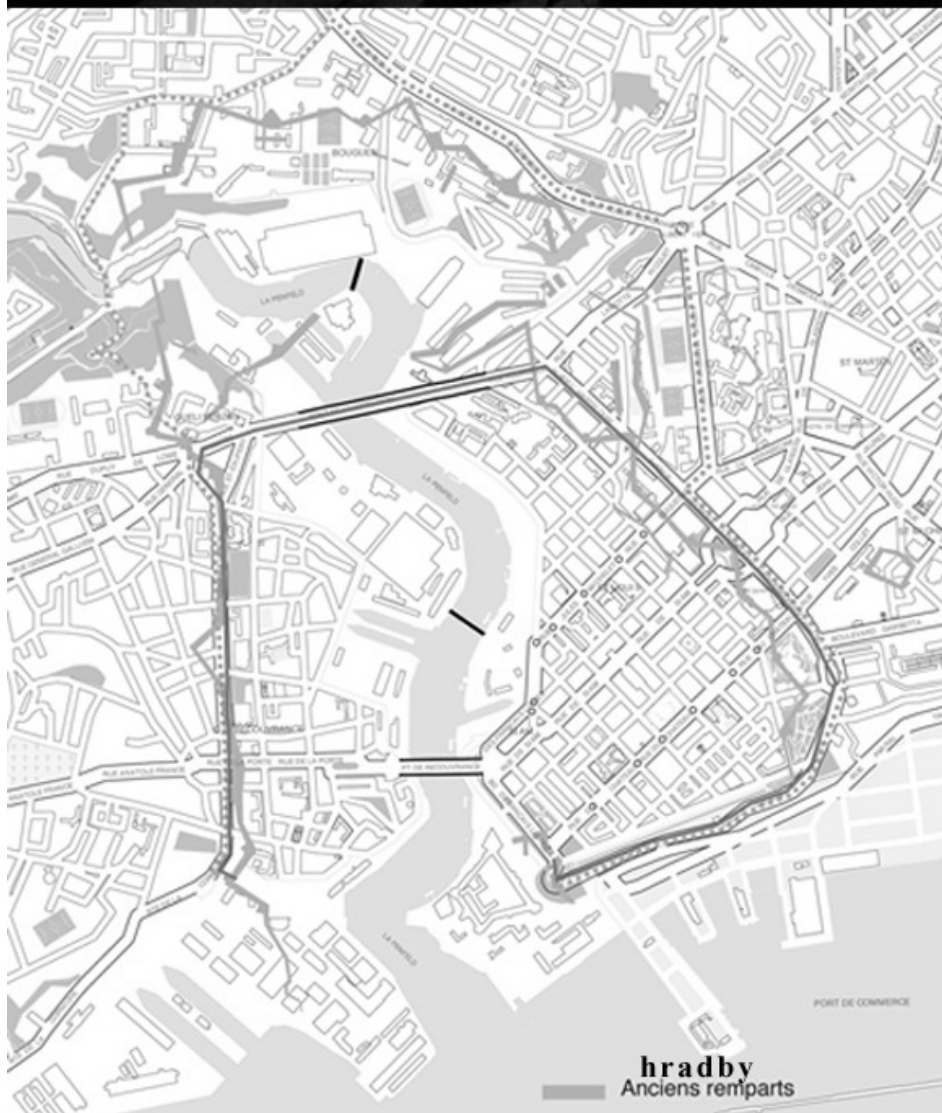
Obr.34 – Titáni v obchodním přístavu, Paul Bloas, 2000

Foto z archivu Brice Remy-Zephir, prosinec 2009

---

<sup>103</sup> Paul Bloas se narodil v Brestu v rodině dělníka vojenského arsenálu. Dětství strávil na Madagaskaru. Po návratu do Brestu pátral po identitě města. Brest byl prvním městem, kde umělecky působil, ale pracoval také v Berlíně, Budapešti, Bělehradě a Bilbau. Zobrazuje „osoby, které pro společnost neexistují.“

<sup>104</sup> Gwenaelle Magadur se také narodila v Brestu. Studovala na uměleckých školách v Rennes a v Nantes.



Obr.35 – Modrá linka, Gwenaelle Magadur, 2000

Foto z archivu Reného Tanguy, 2000

### 9.3 VZNIK MĚSTA LORIENT A JEHO VÝVOJ NA POZADÍ HISTORICKÝCH, POLITICKÝCH A HOSPODÁŘSKÝCH UDÁLOSTÍ

U málokterého města máme možnost přesněji datovat jeho vznik než v případě Lorientu. Historie města započala v roce 1666, když Indická obchodní společnost (Compagnie des Indes orientales) koupila od hraběte de Guémené pozemek o rozloze 7 ha na vřesovišti Faouëdic.<sup>105</sup> Do té doby to bylo nedůležité místo, v blízkosti římské cesty na jižním pobřeží Bretaně. Římská cesta tehdy vedla přes Hennebont a Pont-Scorff z Nantes do Quimperu. Hennebont, umístěný na řece Blavet dále ve vnitrozemí, byl ve středověku významné a bohaté sídlo a obchodní křižovatka, jak pozemních, tak námořních cest. Místo dnešního města Lorient nabylo na důležitosti, až když Ludvík XIV. povolil umístění malého podniku Indické obchodní společnosti v zálivu Scorff. Osídlení města se rozvinulo okolo ohrazeného území společnosti na počátku 17. století.

Nová Indická obchodní společnost založená v roce 1719 znovu nastartovala ekonomickou prosperitu města, dříve pozastavenou válečnými konflikty. A město se v průběhu 18. století dále rozvíjelo v závislosti na prosperitě společnosti.



Obr.36 – Záliv Lorient v roce 1779

*Base des sous-marins de Lorient Keroman. Concours international d'idées. Lorient, 1998, s. 8.*

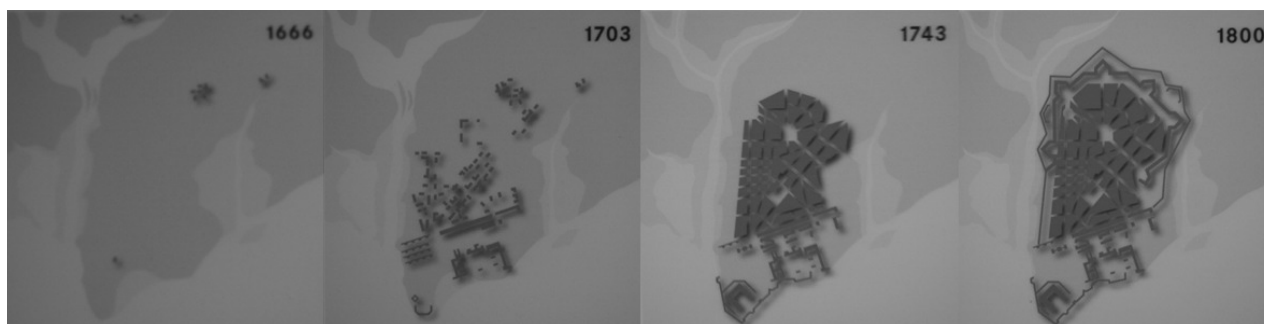
<sup>105</sup> Muzeum Indické obchodní společnosti, citadela Port-Louis, Lorient.

V 19. století byl rozbuškou blahobytu města technický pokrok (konzervárny, průmyslové zpracování sardinek) a také umístění sídla vojenského arzenálu (po celé délce zálivu při levém břehu řeky Scorff). Ve 20. století dochází k rozšíření jeho ekonomických aktivit na obchod a rybolov. Byly založeny dva nové přístavy, Kergoise a Keroman. Na výběžku Keroman byla vytvořena nová moderní rybářská jednotka.

### 9.3.1 Indická obchodní společnost a počátky města

Počáteční osídlení kolem ohrazeného území Indické obchodní společnosti (1666–1769) se dělo anarchickým způsobem v zadní části nábřeží a doků a to do dvou hlavních směrů:<sup>106</sup>

- směrem k Plouemer (sardinkový pól)
- podél rybníku Faouëdic a nemocniční ulice (dnešní ulici rue J. Legrand) směrem k Pont-Scorff a Hennebont



Obr.37 – Vývoj území společnosti a prvotní osídlení místa Lorientu  
Archiv muzea Indické obchodní společnosti v citadele Fort-Louis, Port-Louis, Lorient

Indická obchodní společnost se zrodila díky intervenci J. B. Colberta<sup>107</sup> podle holandského modelu, aby konkurovala zahraničním firmám. Královým prohlášením ze srpna roku 1664 měla společnost zajištěna tato privilegia: monopol na obchod s Afrikou a Japonskem, právo vlastnit okupované pozemky, právo ozbrojit obchodní a válečné lodě, právo zřídit vojenské posádky, právo razit peníze a dokonce i právo vlastnit otroky. V roce 1664 našla Indická obchodní společnost, která měla již jedno sídlo v Le Havre, útočiště v citadele Port-Blavet. Pevnost byla postavena Španěly během náboženských válek.<sup>108</sup>

<sup>106</sup> Rozhovor – POGAM, Jean Luc, zástupce generálního ředitele pro rozvoj urbanismu, životního prostředí a dopravy v Cap l' Orient, Lorient, 20. února 2009.

<sup>107</sup> Jean-Baptista Colbert (29. srpna 1619, Remeš – 6. září 1683, Paříž) byl nejprve osobním sekretářem kardinála Mazanina a po jeho smrti se stal v letech 1665–1683 francouzským ministrem financí (za vlády Ludvíka XIV.).

<sup>108</sup> Citadela Port-Louis byla v 18. století hlavní obranou pevností města. V roce 1486 byl přístav Port-Louis, ve kterém se citadela nachází, obchodním přístavem a nesl název Port-Blavet. Už bretaňský kníže František II. měl v úmyslu

Společnost se od roku 1666 usídlila na vřesovišti Faouëdic. Podnik zde nejdříve umístil překladiště a stavební ateliéry nezbytné ke konstrukci jejich obchodních lodí. Vzhledem k nemalé vzdálenosti od okolních sídel byli dělníci společnosti nuceni bydlet na místě. Usadili se tedy okolo území společnosti. První budova, která tu byla v roce 1675 postavená z kamene, byla kaple. V roce 1677 postavila společnost lineární zeď, jež oddělovala její pozemky od obydlí dělníků. Na tuto zeď se později „nalepily“ ateliéry na splétání lan. Ateliéry na výrobu lan byly umístěny na západní straně území společnosti. Kasárna a hlavní budova společnosti byly umístěny paralelně s ateliéry a svou formou písmene U se otevíraly do moře. V hlavní budově byly umístěny sklady a obchody, kovářská dílna se nacházela v její severní části. Na západní straně byla umístěna kaple a další ateliéry.<sup>109</sup>

Náboženské války mezi protestanty a francouzskými katolíky – hugenoty (v letech 1696–1697) a pak také válka o následnictví španělského trůnu (1702–1714) narušily obchod společnosti. Místo nazývané brána Indie nebo příhodně Orient (l’Orient) mělo tehdy 6 000 obyvatel. Loď nazývaná Slunce Orientu (Soleil d’Orient), pýcha Colbertova námořnictva, dala jméno rodičímu se městu.<sup>110</sup>

Další indická obchodní společnost (Compagnie Perpétuelle des Indes), založená bankéřem Johnem Lawem, která obchodovala s tabákem, razila peníze a spekovala se státními dluhy Francie, zkrachovala v roce 1720 kvůli nerozvážným spekulacím a způsobila tak Lawovi bankrot.

Ministr Philibert Orry<sup>111</sup> společnost v roce 1730 zreformoval. Opustil nevýnosné obchody s africkými obchodními přístavy, s koloniemi v Louisianě, se Saint-Dominique i obchod s otroky a zaměřil se na obchod s Čínou a Japonskem. Dovoz cenného zboží, jako byly látky, koberce,

---

umístit na skalnatý výběžek poloostrova obrannou pevnost, ale jeho zamýšlený projekt se nakonec neuskutečnil. O 100 let později se tato myšlenka objevila znovu. Po zavraždění Jindřicha I. Lotrinského, vévody de Guise (Henry de Guise, 31. ledna 1550 – 23. prosince 1588), Duc de Mercœur, který byl tehdy také guvernér Bretaně, pochopil, že francouzský trůn přejde do rukou protestanta Jindřicha IV. Navarrského. Guvernér proto při své revoltě proti protestantům požádal o pomoc španělského krále Filipa II. Habsburského zvaného moudrý (21. května 1527 – 13. září 1598). Filip II. Habsburský poslal do Bretaně během této náboženské války mezi protestanty a katolíky 3 000 mužů, aby podpořili tehdejšího guvernéra Bretaně a pomohli mu vypudit protestanty. Španělé se vylodili v přístavu Blavet a velitel Španělů Don Juan del Aguila začal stavební práce na opevnění. Ty byly započaty v prosinci roku 1590. Na konci ledna 1591 byl Jindřich IV. Navarrský značně znepokojen vývojem v Port-Blavet a požádal anglickou královnu Alžbětu I. o 2 000 mužů, kteří by pomohli zabránit Španělům vystavit opevnění na Blavet. Práce na citadele ale pokračovaly a správce pevnosti Don Juan del Aguila jí dal jméno Fuerte del Aguila (pevnost del Aguila). Smlouva z Vervins z roku 1598 ukončila španělskou okupaci Bretaně. Král Jindřich IV. Navarrský chtěl pevnost zbourat, ale její demolice byla nakonec jen částečná. Dodnes jsou zachovány dvě bašty, kasárna, některé části mostu, dvě strážní místa a kaple. V následujících letech došlo k váhání ohledně její dostavby nebo přebudování pevnosti. Ale v letech 1616–1621 bylo k této pevnosti přistaveno pět dalších bašt a v letech 1619–1653 bylo přilehlé sídlo Port-Blavet obeháno hradbami. Pevnost byla přejmenovaná na Ludvíkovu pevnost (Fort-Louis) a původní město Port-Blavet bylo taktéž přejmenované na Ludvíkův přístav (Port-Louis). obrazová příloha A

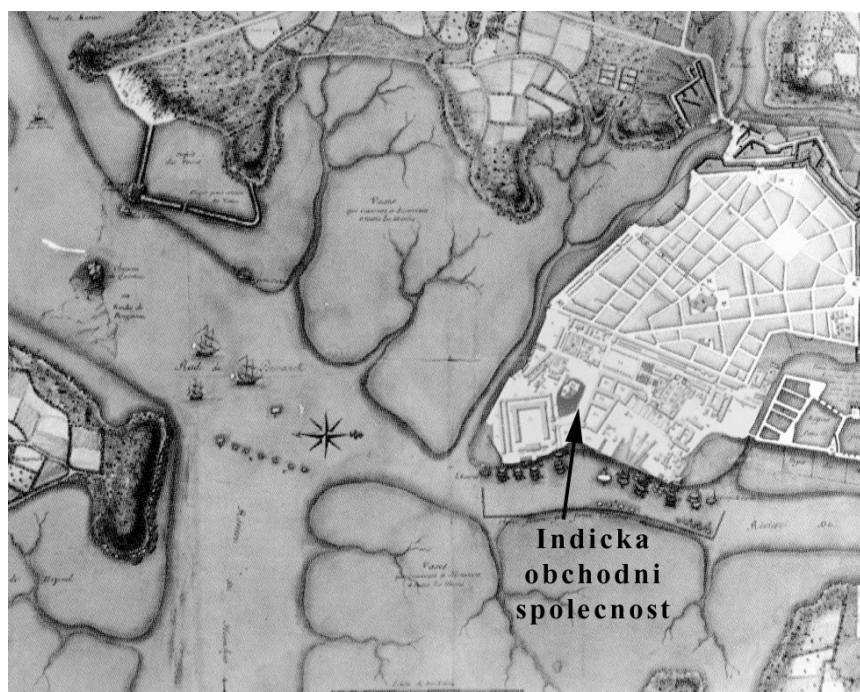
<sup>109</sup> *Les lumières de Lorient. Topoguide*. Lorient, 2000, s. 33.

<sup>110</sup> ROBERT, M. Lorient. Sous les bunkers, la Sailing Valley. In *Enjeux Septembre 2008*. Lorient, 2008, s. 70.

<sup>111</sup> Philibert Orry byl ministr, státní poradce, hlavní finanční kontrolor a generální ředitel královských staveb.

porcelán, čaj a koření, byl hlavním motorem rozkvětu města v průběhu 18. století a potvrdil Lorient jako důležitý obchodní přístav Evropy. Také díky dalšímu rozhodnutí tohoto tehdejšího králova ministra se obchodní trhy už nekonaly v Nantes, ale v Lorientu. Tím došlo k velkému rozvoji přístavních a obchodních struktur. Lorient se stal exkluzivním obchodním přístavem s koloniálními produkty a operačním centrem staveb námořních lodí obchodní společnosti. Monopol společnosti na obchodní transakce Francie nebo na obchod v Indickém oceánu a čínském moři zaručil Lorientu velkou prosperitu.

Od roku 1720 byly prakticky všechny konstrukce ve městě postaveny z kamene. Město se rozrůstalo a v roce 1730 dosáhlo přibližně 20 000 obyvatel.



Obr.38 – Mapa osídlení společnosti, architekt J.V. Gabriel, Guillois a Louis de Saint-Pierre, plán z roku 1732

*Les lumières de Lorient. Topoguide. Lorient, 2000, s. 12.*

Městský úřad neměl na rozvoj města téměř žádný vliv. Urbanistický vývoj města řídil architekt Indické obchodní společnosti Jacques V. Gabriel.<sup>112</sup> Z jeho utopického projektu ideálního města ale byly nakonec realizovány jen sklady, ateliér bednářské výroby a část ateliérů na výrobu lan. A z projektu obchodního domu společnosti byly z finančních důvodů postaveny jen dva vstupní pavilony otevírající se na náměstí place d'Armes.

---

<sup>112</sup> Architekt J.V. Gabriel pocházel z velké rodiny architektů. V roce 1735 se stal královským architektem a pracoval na obnově města Rennes, které bylo tehdy zničeno požárem.



Obr.39 – Vstupní pavilony Indické obchodní společnosti od architekta J.V. Gabriela obnovené do původní podoby po druhé světové válce

Foto z archivu autorky disertační práce, březen 2009

V letech 1739–1745 probíhaly práce na doku Orry. Rozšíření obchodního přístavu společnosti zasypáním bahnitě oblasti mezi doky a mlýnem na levém břehu vřesoviště Faouëdic bylo v roce 1756 pozastaveno tzv. sedmiletou válkou<sup>113</sup>. Během výstavby města byly často použity zemní práce a násypy pro rozšíření přístavních nábřeží.

V roce 1744 bylo město obeháno hradbami a původní nesourodá městská struktura byla přepracována na základě schématu vojenského tábora. Uprostřed opevnění bylo umístěno čtvercové náměstí place Alsace-Lorraine, které sloužilo jako shromaždiště vojska v případě útoku na město. Centrální náměstí bylo napojeno na další dvě vstupní náměstí. Ulice se na náměstí napojovaly ve tvaru vějíře.

Rada města si přála vytvořit přímořskou fasádu v impozantním architektonickém stylu, která by reprezentovala moc a prosperitu města. Na nábřeží Aiguillon byly roku 1769 prodány pozemky s velkou regulací fasád a vzniklo tak dnešní Indické nábřeží (quai des Indes).

---

<sup>113</sup> Sedmiletá válka byla důležitým válečným konfliktem 18. století. Často je srovnávána s první světovou válkou. Odehrávala se na několika dějových polích a byla do něj zapojena většina evropských zemí a jejich kolonií. Po ukončení konfliktu došlo k znovu rozložení mocenských sil v Evropě. Např. Velká Británie z ní vyšla jako světově významná mocnost, zatímco Francie přišla o svou pozici koloniální mocnosti.



Později, když byly cesty indického oceánu uzavřeny Brity a Holanďany, se přístav přeorientoval na obchod s otroky.<sup>114</sup> V té samé době zde bylo založeno administrativní sídlo královského námořnictva. Ukončení koloniální nadvlády (1763) a následné zbankrotování Indické obchodní společnosti jen několik let poté (1769), vedlo ke skoupení pozemků společností králem a k jejich transformaci na válečný přístav a královský arzenál. V roce 1791 pak byla pozice vojenského námořního přístavu Lorientu ještě upevněna.

### **Rozvoj přístavů (1769–1939)**

Mnoho rodin opustilo během revoluční doby město,<sup>115</sup> což způsobilo značný odliv kapitálu z města. Za doby prvního císařství byla pak priorita dána vývoji kontinentálních měst a rozvoj přístavů a námořnictva byl zanedbán.<sup>116</sup> Na počátku 19. století se přístavní struktury nacházely zpustlé a z důvodu obchodní blokády Velké Británie z nich vymizel i obchod. Francouzská obchodní komora investovala do stavby nového lineárního doku na nábřeží Rohan. Nový dok byl dokončen rok po příchodu železnice (1862), ale pro obchod s uhlím byl využíván až v letech 1870–1888.<sup>117</sup>

V druhé polovině 19. století představoval Lorient díky relativní stabilitě mezinárodních vztahů důležitý rybářský a uhelný přístav.<sup>118</sup> Roku 1827 zde byla postavena nová sardinková konzervárna. Větší spotřeba energií způsobená průmyslovou revolucí vedla také k větší spotřebě uhlí. Dřevo a uhlí uskladněné na jižním nábřeží si vynutilo stavbu nových hangárů a skladů. Rozšíření přístavu a realizace nového uhelného nábřeží tedy započalo roku 1913. Od roku 1922 byly doky Kérgoise už plně v provozu.

---

<sup>114</sup> Následkem válečných konfliktů jako tzv. devítiletá válka (1688–1697) a válka o nástupnictví na španělském trůně (1702–1714). Za tzv. devítileté války se dohodly země Augšpurské ligy na „zatlačení“ Francie do hranic z roku 1659, což by pro císaře mj. znamenalo i znovuzískání Lotrinska. I když byla Francie vojenským kolosem, tato válka ji poprvé výrazně vyčerpala, neboť už nebyla v tak hegemoniální pozici a čelila spojenému náporu Velké Británie, Nizozemí, císaře a německých knížat. Při ujednávání rijswického míru roku 1697 ale projevila překvapivou umírněnost. Francie vyklidila Lotrinsko a to bylo vráceno jeho vévodovi, tehdy už Leopoldu Josefovi. Vévodství bylo ale znovu dobyté Francií během války o španělské nástupnictví na trůn.

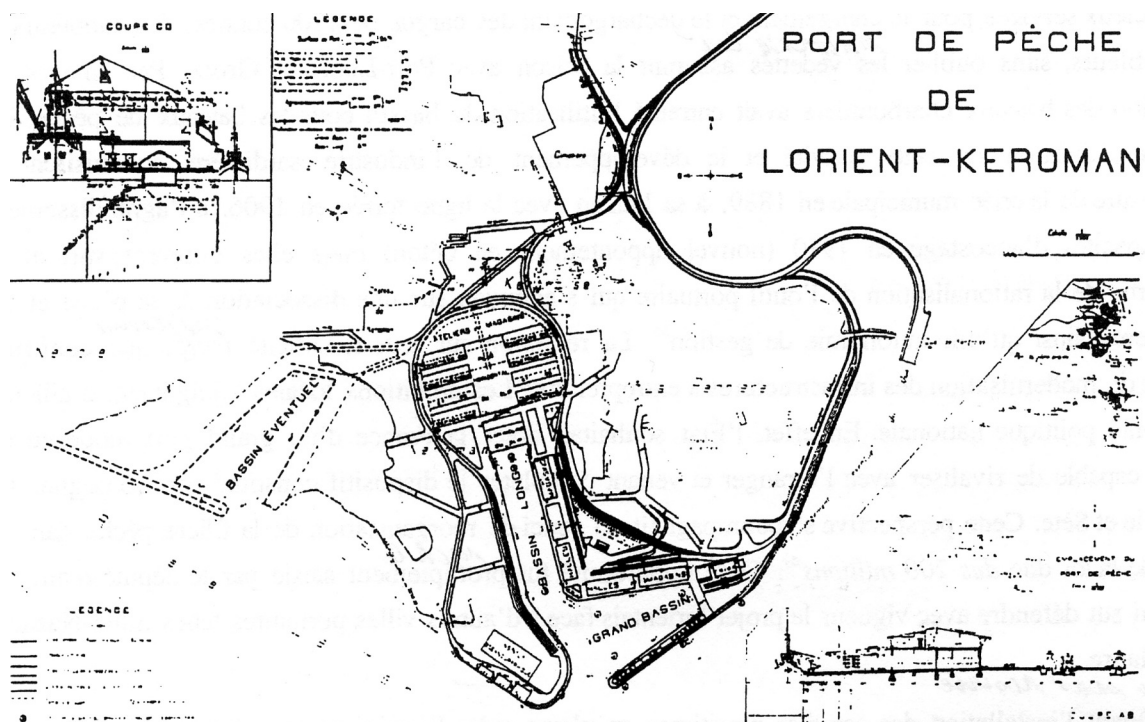
VÁVRA, R. *Přehledné dějiny Lotinska*. [online]. 2000-04-10 [cit. 2009-06-15]. Dostupné z URL <[http://pvh.fk.cuni.cz/exkurze07/referaty/vavra\\_prehledne\\_dejiny.pdf](http://pvh.fk.cuni.cz/exkurze07/referaty/vavra_prehledne_dejiny.pdf)>.

<sup>115</sup> Velká francouzská revoluce (1779–1799), další revoluce v letech 1830 a 1848

<sup>116</sup> První francouzské císařství vybudované Napoleonem Bonapartem bylo počátkem 19. století dominující evropskou mocností. Napoleon se nechal korunovat císařem 2. prosince 1804, čímž skončila éra Francouzského konzulátu. Poté troj-koalice Rakouska, Pruska, Ruska, Portugalska a dalších národů vyhlásila Francii válku, v níž Napoleon dobyl mnohá vítězství, největší v bitvě u Slavkova (1805) a u Friedlandu (1807).

<sup>117</sup> *Les lumières de Lorient. Topoguide*. Lorient, 2000, s. 33.

<sup>118</sup> import uhlí a export dřevěných kůlů pro uhelné doly



Obr.40 – Plán moderního rybářského přístavu od inženýra Verrière z roku 1919

MARRIÈRE, D. *Brest, Lorient, Saint-Nazaire, trois villes de la mer en deuil de leur port*. Brest, 1994, s. 28.

Krise pobřežního rybolovu na počátku 20. století posunula Lorient do nové pozice. Jelikož se stát chtěl vybavit velkým moderním rybářským přístavem, schopným konkurence zahraničním přístavům, rozhodl se reorganizovat rybářské odvětví v Lorientu. Inženýr a polytechnik Verrière vypracoval projekt pro přesun a koncentraci rybářských aktivit na výběžku Keroman. Nová rybářská jednotka oplývala obdivuhodnou moderností technologií. Rybolov traulery<sup>119</sup> jim umožnil lovit ryby dále od francouzských břehů.<sup>120</sup> Vznikly tak dva velké přístavní doky přístupné za odlivu i přílivu a chladičí budova pro uskladnění ryb vybavená výtahem v každém jejím rohu. Roku 1921 byla prodloužena železniční dráha od nábřeží Rohan až po uhelné molo na Kérigoise. Přístav byl slavnostně otevřen v roce 1927. *Slipway*, skluzová dráha pro spouštění rybářských lodí na moře, byla dokončena v roce 1932. Dráha dodnes obsluhuje přilehlé rybářské doky, které jsou rozložené do tvaru hvězdy. Na výběžku Keroman bylo také rezervováno místo pro vytvoření oceánografického centra, budoucího francouzského výzkumného institutu pro využívání moře IFREMER.<sup>121</sup>

<sup>119</sup> Trauler je speciální loď pro lov ryb vlečnými sítěmi.

<sup>120</sup> Lodě rybářů se tak mohly vydat třeba až do oblasti Irského moře nebo do Gaskoňského zálivu.

<sup>121</sup> IFREMER – Francouzský výzkumný institut pro využívání moře (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer, dále jen IFREMER)

Ekonomický rozvoj v době první světové války byl zajištěn vojenským přístavem – arzenálem. Rybářské lodě byly transformovány na vyhledávače podmořských min a ponorek. Destrukce města na konci války, spolu se zmrazením francouzsko-britských obchodních vztahů, přinesla ale ekonomice města velké potíže. Ještě před vypuknutím druhé světové války byl lineární dok v centru města opuštěn a z Kergoise a z Keromanu se staly přístavy na okraji města.

## **Rozvoj města**

### **MĚSTO UVNITŘ OPEVNĚNÍ**

Rozvoj obchodního přístavu podněcoval i rozvoj města. To se však brzy otočilo k přístavu zády. Aktivním srdcem města se stalo náměstí Bisson (nebo také náměstí Espéménil) a dvůr Bôve (cours de la Bôve) s kostelem Svatého Ludvíka a tržnicí. Potenciální možnou mořskou perspektivu (prostřednictvím doků) uzavřelo nové městské divadlo.

Přístavní ulice (rue du Port) byla stará cesta od ohrazeného území Indické obchodní společnosti směrem k městečku Ploemeur. Ulice byla plná malých restaurací a obchodů s tabákem a tvořila další osu městského centra.

Roku 1784 byly provedeny zkrášlující práce na promenádě a nábřeží (cours des Quais) bylo osázeno stromy. Stalo se z něj vyhledávané místo obyvatel Lorientu. Na nábřeží byla otevřena od roku 1880 pošta a také komplex škol (základní škola a obchodní a průmyslová škola).

### **ČTVRŤ NOVÉ MĚSTO (NOUVELLE VILLE)**

Už v roce 1833 se město dusilo ve svých hradebních opevněních.<sup>122</sup> Příchod průmyslové revoluce rozvoj města Lorient ještě dynamizoval. Nejprve došlo k navýšení domů a k oddálení městských hradeb směrem k vrcholům Carmel. Ale rozkvět města, podpořený jeho napojením na železniční trať, způsobil stálou poptávku po nových pozemcích. Demolice mlýnu Faouëdic a vysušení přilehlého pozemku v letech 1820–1855 uvolnila potřebné místo pro novou městskou čtvrť. Bahnitě místo bylo zavedeno a v roce 1888 byla založena čtvrť Nové město. Zbourání opevnění města bylo započato teprve až v roce 1907.

Otevření lineárních doků dovolilo využití a zcivilizování bahnitě části Faouëdicu a také postavení nového gymnázia na pomezí dvou čtvrtí: čtvrť uvnitř hradebního opevnění (Intra-muros) a čtvrť Nové město (Nouvelle ville). Propojení bylo podpořeno pozdějším zasypáním části doků a vytvořením náměstí Jules-Ferry (v roce 1913). Změny na poli techniky (parní pohon)<sup>123</sup> snížily

---

<sup>122</sup> *Les lumières de Lorient. Topoguide.* Lorient, 2000, s. 33.

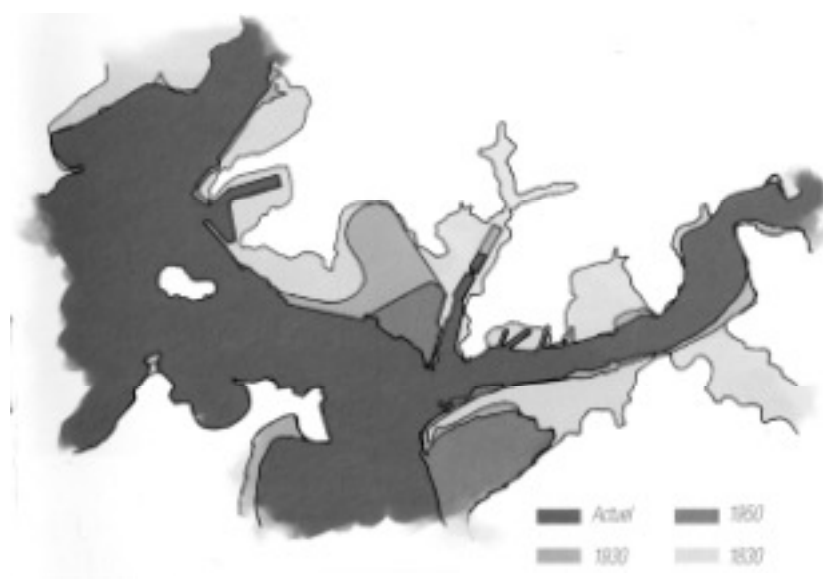
<sup>123</sup> První pamí stroj se objevil v ateliérech arzenálu Lorient už v roce 1827.

kapacitu využití doků v centru města, ztrátu jeho obchodní funkce a jeho progresivní opuštění ve prospěch přístavů Kergoise v hlubokých vodách. Lineární doky představovaly rozdělující bod mezi městem uzavřeným uvnitř opevnění (přibližně dnešní centrum města) a novou čtvrtí, ve které se koncentrovaly hlavně bydlení a průmyslové aktivity.



Obr.41 – Čtvrť Nové město

*Les lumières de Lorient. Topoguide. Lorient, 2000, s. 17.*



Obr.42 – Mapa rozrůstání se města směrem do moře

*Les lumières de Lorient. Topoguide. Lorient, 2000, s. 18.*

### **Charakter vztahů město a přístav**

Implantování první Indické obchodní společnosti rozhodlo o prvotním poslání města – překladištní přístav jednoho podniku a obchodního monopolu. Díky zásahu válečných konfliktů<sup>124</sup> do ekonomiky společnosti se mohli také městští političtí činitelé stát aktivními. První starosta města,

<sup>124</sup> Velká francouzská revoluce a tzv. sedmiletá válka

který byl osvobozený od mocenských pout společnosti a nepodléhal ani námořnictvu, byl zvolen díky revoluci v roce 1790.

#### MĚSTO OBRÁCENÉ ZÁDY K PŘÍSTAVU

Přístav má již od počátku velký vliv na tvorbu morfologie města. Byl důvodem vzniku města. Brání mu však v dosažení pobřeží. Éra strojů a revoluce v oblasti dopravy způsobila funkční disociaci přístavů a města.

Uzavření přístupu do obchodního přístavu a do vojenského arzenálu mělo za následek, že jediný přístup k moři byl možný přes lineární doky, přístav a hráz. To byla favorizovaná místa promenád už od 18. století.<sup>125</sup> S počátky rozvoje turistického ruchu, se vyhledávaným místem úniku z městského prostředí stalo Larmor-Plage (venkovská osada na jihu od Lorientu). Do přístavu už lidé přicházejí pouze aby nastoupili na loď, plující do jiných přímořských stanic. Přístav a centrum Lorientu se tak stávají místy, která pouze zajišťují přístup někam jinam.

Dvůr Bôve na hlavní ose města, který by mohl otevřít perspektivu na přístaviště, byl zakončen masivním objemem budovy nového divadla. Divadlo reprezentovalo symbol buržoazie a její moci, ale vytvořilo také vizuální bariéru.

#### PŘÍMOŘSKÁ FASÁDA

Rozrůstání města se zastavilo na výběžku Keroman, na místě nazývaném konec světa (le bout du monde). Jde o nejdálčenější místo od centra města, které bylo ještě dostupné tramvají. Výběžek Keroman při zálivu Ter byl vyhledávaným místem promenád. Otevíraly se zde unikátní perspektivy na zátoku řeky Scorff vlévající se do Atlantického oceánu. Mohli jsme tu nalézt kasino, lázně a lodě plující k Ludvíkově pevnosti (Fort-Louis) a do Kernevel. Realizování nového rybářského přístavu Keroman vzalo tomuto místu veškerý jeho šarm. Kasino ukončilo svou činnost roku 1920. Nedlouho potom také zmizely lázně, které byly nahrazeny rybími trhy.

---

<sup>125</sup> MARRIERE, D. *Brest, Lorient, Saint-Nazaire, trois villes de la mer en deuil de leur port*. Brest, 1994, s. 59.



Obr.43 – Oddělení města od jeho přístavů

*Lorient et son agglomération*. Paříž, 2006. mapa města. grafická úprava autorka disertační práce

### 9.3.2 Poválečná obnova Lorientu

Během druhé světové války, v době 14. ledna – 16. února 1943, byl Lorient vystaven nočnímu bombardování.<sup>126</sup> Město bylo zničeno z 85 %. Z původních 5 000 budov jich bylo celkem 3 500 srovnáno se zemí a v centru města jich zůstalo stát pouze 70. Tyto zachované budovy byly po válce zrestaurovány.<sup>127</sup>

<sup>126</sup> Na město bylo shozeno 60 000 zápalných bomb a 500 bomb výbušných.

<sup>127</sup> *Lorient Années 50, une Ville de Caractères*. Topoguide. Lorient, 2000, s. 18.



Obr.44 – Zničené město Lorient

*Lorient Années 50, une Ville de Caractères. Topoguide. Lorient, 2000, s. 18.*

V důsledku této destrukce došlo při poválečné obnově města k oddálení centra od přičiny zkázy – vojenského přístavu a arzenálu. Poměrně rychle bylo jasné, že v Lorientu nepůjde o postavení ideálního města. Obnovené město ale nebylo postaveno ani jako kopie města původního. Francouzské ministerstvo pro urbanismus a poválečnou obnovu země chtělo vytvořit z Lorientu moderní město. Nakonec ale došlo ke kompromisu moderního přístupu s místním kontextem a tradicí. Poválečná obnova města měla za cíl rozvolnění husté a nezdravé zástavby původního centra města.

Hlavní architekt obnovy Lorientu pařížský urbanista Georges Tourry byl již od léta 1943 povolán, aby vypracoval nový plán města.<sup>128</sup> Nejprve navrhnul ambiciózní projekt obnovy, ale po diskuzích s místními obyvateli jeho plány moderního města následovaly alespoň částečně původní urbanistické linie města.

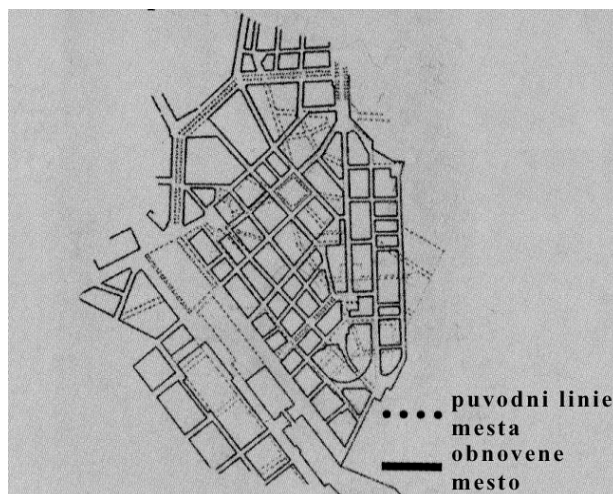
Hlavní zásahy v novém Tourryho plánu:

- Město bylo z důvodu ochrany města před další válečnou destrukcí (napadením arzenálu) fyzicky odříznuté od přístavů.
- Larmor-Plage se stalo rezidenčním centrem místní buržoazie.

---

<sup>128</sup> *Lorient Années 50, une Ville de Caractères. Topoguide. Lorient, 2000, s. 35.*

- Radikálnější zásahy do hygienických předpisů byly již nastíněných v předválečných plánech PAEE.<sup>129</sup> Hlavní body byly: vznik zeleného pásu, zónování a separace přístavních a městotvorných funkcí.



Obr.45 – Plán obnovy města Lorient

*Lorient Années 50, une Ville de Caractères. Topoguide. Lorient, 2000, s. 7.*

Tourry vyprojektoval svůj první plán obnovy již v roce 1946. Ministerstvo přijalo definitivní podobu plánu města v dubnu roku 1948. První kámen obnovy centra města byl položen v březnu roku 1949.<sup>130</sup>

Na nábřeží Rohan měl zasypáním části lineárních doků vzniknout nový veřejný prostor, který by byl symetricky obklopený prestižními veřejnými budovami jako je radnice, finanční úřad, divadlo, burza práce a další. Veřejný prostor měl být osázen stromy a měl tvořit spojnici mezi původním opevněným městem a čtvrtí Nové město. Avšak tyto navrhované málo expresivní úpravy prostoru, ze všech stran atakovaného silnou dopravou, nemohly stačit k jeho přetvoření na místo silného impulsu. Doky byly zavezeny jen částečně.<sup>131</sup> Pozitivním počinem ale bylo odsunutí průmyslových aktivit z centra města, které dovolilo umístění sportovního parku a nového gymnázia Dupuy-de-Dôme.<sup>132</sup>

Kolem původních lineárních doků na nábřeží Rohan mělo podle plánu obnovy města z roku 1948 vzniknout šest kolektivních domů sociálního bydlení, postavených na pilotách ve volné zástavbě a obklopených veřejnými prostory zeleně. Náměstí Jules Ferry bylo navrženo

<sup>129</sup> Plán úprav, zvelebení a rozvoje byl v Lorient vypracovaný Claudem Parentym v roce 1933. Urbanista Parenty navrhnul provzdušnění nové zástavby na západě města a nový systém dopravy, který měl smazat negativní vliv železniční dráhy.

<sup>130</sup> *Lorient Années 50, une Ville de Caractères. Topoguide. Lorient, 2000, s. 35.*

<sup>131</sup> K zastavení zasypávání lineárních doků došlo v roce 1949.

<sup>132</sup> *Les lumières de Lorient. Topoguide. Lorient, 2000, s. 33.*



v klasicistní urbanistické kompozici s náklonností k modernímu směru a k *Cité radieuse* architekta Le Corbusiera. V místních obyvatelích však tento projekt vyvolal nespokojenost a byl odmítnut.

#### DEBATA KOLEM ZELENÉHO PÁSU

Ochranná zóna kolem přístavních aktivit se opírala o urbanistickou chartu vyhlášenou zákonem 15. června roku 1943, ve které byly ustanoveny pravidla zónování. Pod záštitou bezpečnosti a hygieny navrhnul G. Tourry zónu zeleně, která měla izolovat přístavní aktivity.<sup>133</sup> Tato zóna ovšem zelená dlouho nevydržela. Už v roce 1948 došlo k její úpravě na ostrůvky zeleně a o dva roky později tu své místo našly nové budovy a dopravní infrastruktura.<sup>134</sup>

Poslední plán obnovy byl ustanoven v roce 1959. Konečný projekt byl méně ambiciózní a respektoval více přání obyvatel zachovat ducha místa. Z Tourryho původního plánu v něm zůstalo zónování a dopravní řešení jako např. přesun hlavního vstupu do města směrem na západ. Doky na nábřeží Rohan byly do dvou třetin zasypány a osázeny stromy.

Poválečná obnova města Lorient proběhla na základě městských bloků.<sup>135</sup> Každý blok měl svého hlavního architekta, který se staral o jeho estetickou jednotu.<sup>136</sup> Jednotliví stavitelé pak angažovali každý svého architekta, který pracoval na jednotlivé zakázce. Během let 1949–1963 participovalo na obnově města asi 50 architektů.<sup>137</sup> První bloky byly uzavřené a kompaktní, měly jednoduché formy a jasně čitelné rozdělení parcel. Později ovšem tendence zamezit tvoření uzavřených bloků vedla k jejich otevření a k vytvoření volné zástavby ve veřejném prostoru. Postupně došlo i k odklonu od původních linií města. Jako důsledek dřívějšího projektu sociálního bydlení byly na nábřeží Rohan postaveny tři velké panelové domy kolektivních bytů HLM.<sup>138</sup> Jedna z budov se jakoby plazí směrem k moři. Toto nové pojetí skoncovalo s pravoúhlostí předchozích návrhů.

---

<sup>133</sup> I když se můžeme dohadovat, že to bylo na přání vojenských autorit obávajících se nedostatku místa pro rozvoj jejich námořních aktivit.

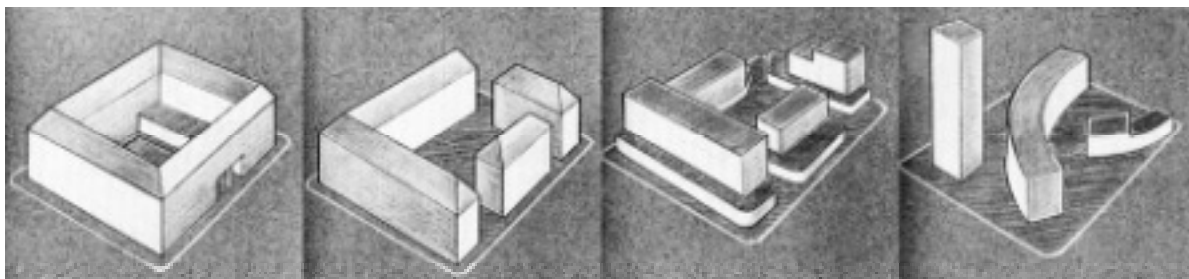
<sup>134</sup> DIEUDONNÉ, P. Reconstruire les limites. Remparts, franges et extensions des villes reconstruites. In *Les Annales de la Recherche Urbaine. Les Echelles de la ville*. Paříž, 1999, č. 82. s. 109–115.

<sup>135</sup> Centrum města má přibližně 30 bloků. Finanční zátěž obnovy podmínila realizaci nového města v rytmu dva bloky ročně.

<sup>136</sup> *Les lumières de Lorient. Topoguide*. Lorient, 2000, s. 33.

<sup>137</sup> Rozhovor – POGAM, Jean Luc, zástupce generálního ředitele pro rozvoj urbanismu, životního prostředí a dopravy v Cap l' Orient, Lorient, 20. února 2009.

<sup>138</sup> HLM – Bydlení s regulovaným nájemným (Habitation à loyer modéré, dále jen HLM) Je to orgán, který spravuje byty ve státním nebo soukromém vlastnictví a který je z části dotován státem. V roce 2005 byly ve Francii více než 4 000 000 sociálních bytů (což představuje zhruba 18 % z celkového bytového fondu Francie). Je v nich ubytováno 12 000 000 osob v překerní finanční situaci.



Obr.46 – Vývoj od uzavřených bloků až po moderní rozvolněnou zástavbu  
*Les lumières de Lorient. Topoguide. Lorient, 2000, s. 26–27.*

V Lorientu jsou reprezentovány snad všechny architektonické tendence 50. let 20. století. Budovy inspirované regionální architekturou se mimo jiné nacházejí na náměstí Lorraine a v bloku při ulici Liège. Jsou charakterizovány hlavní kompozicí apelující nejčastěji na symetrii, šikmou střechou pokrytou břidlicí a nebo třeba prezencí světlíku.



Obr.47 – Příklad architektury inspirované regionálními směry v Lorientu  
*Immeubles et maisons 1950 Régionale. Lorient, 2000.*



Obr.48 – Budova Banán navržena architektem G. Tourrym a J.B. Hourlierem<sup>139</sup>

Foto z archivu autorky disertační práce, březen 2009

<sup>139</sup> Ministr MRU jmenoval architekta Jeana Baptistu Hourliera zástupcem hlavního architekta obnovy Lorient (architekta Tourryho). Jeho úkolem bylo vytvořit veřejné budovy města: radnice, pod-prefektura, náměstí Alsace Lorraine aj. Při udělování stavebních povolení jako poradní architekt zastával hlavní roli v definování architektury města.

V ulicích rue du Port a rue de Liège jsou zase situovány budovy inspirované moderními směry jako např. obytná budova Banán nebo věž Martel.<sup>140</sup> Kolektivní bydlení nebylo před válkou běžnou věcí. Budova Banán byla financovaná státem a měla sloužit jako příklad a symbol nového moderního bydlení. Bydlení v 50. letech 20. století přineslo nový komfort. Koupelny se zvětšují, kuchyně modernizují, do bytů přicházejí nové technické vymoženosti a spotřebiče. Je to doba opravdové demokratizace moderního života a elektrických spotřebičů.

### **Přetržení vztahu s přístavem**

**Obnova Lorientu, stejně jako PAEE potvrdila obětování přístavní fasády města ekonomickým aktivitám.**

Velký poválečný demografický rozvoj Lorientu doprovází rozrůstání a roztahování zástavby města do okolní krajiny. Zároveň bylo město od doby obnovy značně prostorově roztržštěné. I když otevření se modernímu je nevyhnutelné, město svým přístupem k obnově ztratilo hodně ze své jednoty, z transparentnosti a čitelnosti. V roce 1980 se Lorient, jako většina obnovených měst, ocitl v krizi identity. Lineární doky na nábreží Rohan tvoří klíčový bod města, jsou místem směřujícím k moři a k přístavům. Mohly by se stát stmelujícím elementem mezi dvěma oddělenými organismy, městským centrem a čtvrtí Nové město (na obrázku 43). Doky jsou dodnes prostorem s velkou symbolikou pro město a jeho obyvatele. Představují opravdovou připomínku mořské podstaty města.

### **Transformace nábreží Rohan, klíčového bodu centra města**

Projekt, který navrhl architekt Jean-François Revert v roce 1999, se snažil zvrátit původní nehostinnou situaci. Doporučil modifikaci veřejného prostoru v blízkosti lineárních doků, jdoucí přes rybářský přístav až po poněkud odlehlejší ponorkovou základnu Keroman. Navrhl promenádu přístavních doků doplněnou veřejným vybavením a úpravami odvolávajícími se na dobu koloniální a na Indickou obchodní společnost.

Revert rehabilitoval sociální bydlení budov Rohan a v lineární kontinuitě k ní přistavil nové bydlení. Obytný blok navazuje na přístavní molo a promenádu a je doplněn občanským vybavením. Obnova budovy kolektivního bydlení Rohan si vyžádala zmenšení výšky budov ale také narušení hlavní blokové kompaktní masy budovy. Centrální část panelového domu byla stržena a jeho zbytek byl stupňovitě upraven.

---

<sup>140</sup> AUBOIRON, F. CHARLET, E. LE DEZ, J. *Le tourisme urbain à Brest*. Brest, 2002, s. 62.



Obr.49 – Rehabilitace obytného bloku na nábřeží Rohan

Foto z archivu autorky disertační práce, březen 2009

### **Obraz *Image* Indické obchodní společnosti**

V Lorientu bylo několik hlavních událostí a aktérů, které rozhodly o urbanistické formě města a řídily jeho urbanistický a ekonomický rozvoj. Nejprve to byly Indické obchodní společnosti (18. století – obchod), poté vojenské aktivity (od doby krále Ludvíka XIV.), dále průmyslová revoluce (19. století – rybolov) a druhá světová válka (20. století – stavby námořních lodí a válka), které rozvoj města podepřely. Z této palety skutečností (Lorient je druhým největším přístavem Francie v rybolovu, přítomnost arzenálu, námořních lodí atd.) a historických událostí ovšem vychází jako nejsilnější a nejtrvalejší právě historická stopa Indické obchodní společnosti.<sup>141</sup> Proč tomu tak je? Jednak to byla právě společnost, která byla důvodem vzniku města a jeho prvotním ekonomickým motorem. A také mýtus Indické obchodní společnosti, který nabízí únik z reality do imaginárních a exotických dalekých krajů, byl posílen během poválečné obnovy města.

---

<sup>141</sup> LE BOUEDEC, G. De l'interprétation des équipements portuaires hérités à l'élaboration d'un portrait d'une ville-port: Lorient. In *Les Rencontres de l'AIVP*, Lorient, 2003, s. 12–13.

## **Veřejný prostor v centru města**

Lorientu je velice aktivní ve vytvoření svého mořského obrazu. Veřejné prostory v docích v centru města byly upraveny promenádou a vyhlídkovým belvedérem. Stejně tak prostory v centru města.

Na několika místech byly umístěny plastiky podporující bretaňský charakter a identitu města (např. plastika Poliga Monjarreta, sběratele tradičních bretaňských písní a hudebních motivů).



Obr.50 – Veřejný prostor v centru Lorientu

Foto z archivu autorky disertační práce, březen 2009



Obr.51 – Polig Monjarret, 2008, sochař Bernard Potel

Foto z archivu autorky disertační práce, březen 2009

## 9.4 VZNIK MĚSTA SAINT-NAZAIRE A JEHO VÝVOJ NA POZADÍ HISTORICKÝCH, POLITICKÝCH A HOSPODÁŘSKÝCH UDÁLOSTÍ

Přístavní město Saint Nazaire se nachází při Atlantickém oceánu v departementu Loire-Atlantique. Jeho zrod za doby druhého císařství v sobě pojí ambice výbojného ducha Napoleona III. a soukromého kapitálu bratří Péreirů. Už v roce 1808 Napoleon Bonaparte navštívil záliv a nechal vypracovat projekt opevněného přístavu a arzenál (realizovaný v roce 1845).<sup>142</sup>

Město bylo založeno jako před-přístav k Nantes<sup>143</sup> a rozvinulo se v důležitý obchodní přístav (import uhlí) a dopravní přístav (zaoceánské parníky). Dodnes je Saint Nazaire známé svou průmyslovou výrobou: stavby námořních lodí (výroba zaoceánských lodí)<sup>144</sup> a konstrukce letadel Airbus.



Obr.52 – Ústí řeky Loiry kolem roku 1760

Archiv zámeckého muzea v Nantes (Collection Musée du château)

<sup>142</sup> *Exposition sur le toit de la base sous marine.* (Výstava na střeše ponorkové základny). Saint-Nazaire, 2007.

<sup>143</sup> Nantes, velký námořní a obchodní přístav, který se ocitl díky rychlému technickému rozvoji v problematické situaci. Lodě dosáhly takových rozměrů, že hloubka řeky Loiry již nebyla dostačující k jejich přistání. V roce 1847 bylo tedy vybráno Saint-Nazaire jako jeho před-přístav.

<sup>144</sup> První zaoceánská dopravní loď postavená skotským průmyslníkem Johnem Scottem v Saint-Nazaire byla Impératrice Eugénie v roce 1865 (byla pojmenovaná po císařovně Josefíně, manželce Napoleona Bonaparta). Na lodním staveništi Penhöt pracovalo v roce 1900 5 000 dělníků. V době mezi válkami zde byly stavbami námořních lodí Loiry a stavbami námořních lodí Penhöt postaveny nejprestižnější francouzské luxusní parníky jako Ile-de-France (1926), Paris, Lafayette, Champlain a George Philippar. Byl zde postaven také známý parník Normandie (1935), který se brzy poté stal nejrychlejším parníkem severního Atlantiku. Ještě na počátku 21. století došlo k oživení tradice zaoceánských parníků a v Saint-Nazaire byla postavena loď britského námořního dopravce Cunarda Queen Mary 2 (pojmenovaná po skotské královně Marii Stuartovně).

### 9.4.1 Počátky města

V roce 1836 bylo osídlení seskupeno do několika ulic a mělo 635 obyvatel. Vlastní město vzniklo později na ortogonálním půdorysu podle plánu inženýra Paula Leferme z roku 1856. Z rozložení městské struktury je jasně čitelná racionalizace prostoru a jeho zónování. Město i přístav byly zřetelně vymezeny. Spojující bod oddělených částí představovalo přístavní náměstí (place du bassin). Tento důležitý dopravní uzel byl vytvořený ulicemi, které tak zformovaly hlavní páteř nového města: rue de Villers-Martin, rue du Croisic, rue du Parc-à-l'Eau, rue du Nantes. Osa sever – jih byla věnována rozvoji přístavu a stavbě lodí a na ose východ – západ byl umístěn přístav luxusních zaoceánských lodí. Kolem těchto monumentálních os se město dále vyvíjelo.



Obr.53 – Plán města z roku 1888, architekt A. Pinguet  
Archiv kraje Loire-Atlantique (Archives départementales de Loire-Atlantique)

## Dopravní, obchodní a průmyslový přístav

První přístavní dok, který byl schopný přijmout první typy zaoceánských lodí byl dokončen v roce 1856.<sup>145</sup> A v roce 1858 Napoleon III. rozhodl o vytvoření pravidelných zaoceánských linek s odplouváním ze Saint-Nazaire. Generální společnost zaoceánské dopravy CGT<sup>146</sup> zajišťovala osobní dopravu do střední Ameriky (Antily, Panama, Mexiko, Francouzská Guyana). Město velice rychle ukázalo svou nezávislost na Nantes a na konci 19. století se stalo druhým největším dopravním zaoceánským přístavem.<sup>147</sup> Rozkvět Saint-Nazaire se zakládal na osobní dopravě a na importu koloniálního zboží (cukr, káva, tabák, dřevo) nezbytného pro průmysl města Nantes.



Obr.54 – Odplouvání parníku Champagne v roce 1885, odplouvání parníku Normandie v roce 1935  
Archiv muzea Ecomusée, Saint-Nazaire



Obr.55 – Náměstí Marceau, kolem roku 1900  
Archiv muzea Ecomusée v Saint-Nazaire

<sup>145</sup> *Exposition sur le toit de la base sous marine* (Výstava na střeše ponorkové základny). Saint-Nazaire, 2007.

<sup>146</sup> Generální společnost zaoceánské dopravy (Companie générale transatlantique, dále jen CGT)

<sup>147</sup> Největším dopravním zaoceánským přístavem bylo tehdy město Le Havre.



## Malá bretaňská Kalifornie

Saint-Nazaire se rychle rozrostlo (4 175 obyvatel v roce 1847 – 20 000 obyvatel v roce 1870). Celé město bylo v podstatě postaveno za pouhých 20 let. Nápor obyvatel přicházejících z venkova do města Saint-Nazaire za prací a za lepším životem byl srovnáván francouzským novinářem z deníku revue des Deux Mondes s tehdejšími fenomény zlaté horečky v americké Kalifornii. Město má od té doby přezdívku malá bretaňská Kalifornie.

## Lázeňské město na pobřeží

S rostoucí oblibou pláží a mořských koupelí se rozvinula železniční doprava do blízkých přímořských letovisek. Orleánské vlakové nádraží (gare d'Orléans) v Saint-Nazaire bylo slavnostně otevřeno v roce 1866. Bylo postaveno v monumentálním stylu podle modelu pařížského východního vlakového nádraží (gare de l'Est). Do počátku 20. století to byla jediná stanice obsluhující celé pobřeží côte d'Amour. Dodnes je to jedna z mála budov, která zůstala v Saint-Nazaire po druhé světové válce (obrázek 56 – Vlakové nádraží před druhou světovou válkou).



Obr.56 – Vlakové nádraží před druhou světovou válkou  
Foto P. Pauvert, Archiv muzea Ecomusée, Saint-Nazaire

Domky dělníků byly umístěny v návaznosti na nábřeží (čtvrť Petit Maroc), zatímco buržoazní vily v neogotickém a eklektickém stylu se rozpínaly od roku 1870 mezi bulvárem Oceánu (boulevard de l'Océan) a ulicí Villèr-Martin (rue de Villèr-Martin). Ulice Villèr-Martin pak tvořila jakousi hranici mezi čtvrtí dělnickou a čtvrtí rezidenční. Promenády na pobřeží (při bulváru Oceánu) patřily k nejvyhledávanějším. Její přímořská fasáda byla formovaná linií movitých domů z šedé žuly (obrázek 57 – Přímořská fasáda bohatých domů z šedé žuly, boulevard de l'Océan). Na pozemku prince z Béarn byly roku 1885 vybudovány zahrady na dunách. Ale průmyslové poslání

města limitovalo od počátku jeho touhu být městem lázeňským, tak jako k tomu došlo v nedalekých vyhledávaných turistických střediscích v La Baule nebo v Pornichet.



Obr.57 – Přímořská fasáda bohatých domů ze šedé žuly, boulevard de l'Océan

Foto z archivu autorky disertační práce, březen 2009

### **Ekonomická prosperita města**

Až do vyloďení Američanů v červnu roku 1917 (během první světové války) závisela ekonomická aktivita přístavu na zaoceánské dopravě a importu uhlí z Velké Británie a ze Španělska. Během let 1917–1919 se počet obyvatel Saint-Nazaire zdvojnásobil (kromě 35 000 místních obyvatel zde bydlelo také 30 000 amerických vojáků). Američané v přístavu v tomto období provedli významné stavební operace.

Ekonomické problémy byly nejdříve maskované rozkvětem přístavu během válečných let (přepravní a zásobující přístav v letech 1917–1919), ale ukončení válečného konfliktu a mezinárodní krize z roku 1929 přinesla radikální snížení aktivit přístavu.<sup>148</sup> Trh s importem

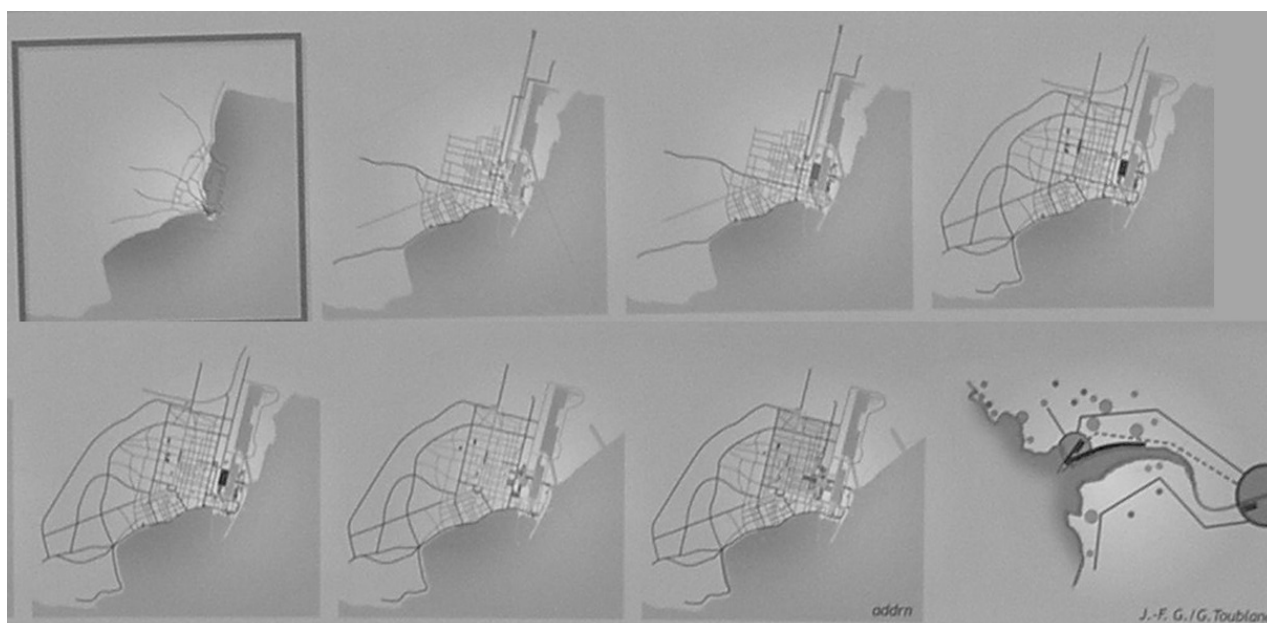
---

<sup>148</sup> Z důvodu snížení administrativních výloh, zamýšlela Generální společnost zaoceánské dopravy koncentrovat od roku 1872 své sídla do přístavů v Le Havre a Bordeaux. V roce 1933 zůstala v Saint-Nazaire pouze linka na Antily a do Panamy.

(uhelný průmysl) se zřítil.<sup>149</sup> Úpadek ekonomické prosperity města nastal spolu s ukončením provozu zaoceánských dopravních linek.<sup>150</sup>

Stavby námořních lodí se po válce ukazují jako nový možný směr rozvoje města. Město se ovšem opět stalo závislé na jednom jediném průmyslu. Generální společnost zaoceánské dopravy zrekonstruovala doky staveb námořních lodí: Penhët a Loiry.<sup>151</sup> Se vznikem parníku France postaveným 11. května 1960 zažilo Saint-Nazaire další slavnou epochu zaoceánských parníků, která podnítila ekonomický i populační rozkvět města.<sup>152</sup> Stát pravidelně zasahoval do ekonomiky města a podporoval hlavně rozvoj metalurgického odvětví (stavba lodí Normandie v letech 1928–1935). Výroba se později přeorientovala na katapultovací systémy hydroplánů.

V roce 1970, po obnovení Saint-Nazaire, mělo město 17 000 obyvatel.



Obr.58 – Schéma vývoje města Saint-Nazaire

Archiv Agentury pro rozvoj regionu Saint-Nazaire ADDRN (Agence pour le développement durable de la région nazairienne, dále jen ADDRN), Saint-Nazaire

## Prosazení civilní moci

Oproti ostatním zkoumaným městům, došlo v Saint-Nazaire k výraznějšímu prosazení místních obyvatel. To se projevilo vznikem veřejných institucí: radnice (1853), jatky (1859),

<sup>149</sup> Úpadek obchodu v oblasti importu uhlí byl způsoben několika faktory: technický pokrok, přechod na elektrifikaci sítí a francouzský zákon upřednostňující francouzský uhelný průmysl. Určitou roli hrálo také uzavření provozu kovoprůmyslu v Trignac (1889–1932).

<sup>150</sup> V roce 1933 už byla v provozu pouze jedna zaoceánská linka.

<sup>151</sup> Na staveništi Penhët byly postaveny největší luxusní zaoceánské parníky a linka do New Yorku. Stavby Loiry zabezpečovaly zakázky námořnictva a konstrukce naftových tankerů.

<sup>152</sup> Poslední zde postavený parník byl Sovereign of the Seas (Vládce moří) z roku 1987.

nemocnice (1862), knihovna a pod-prefektura (1879). Magistrát, který zde měl od počátku silnější pozici než úřady v Brestu a Lorientu, si přál zachovat určitou jednotu architektury. Město bylo původně jen spojením nesourodých částí – starého města s malými nezdravými domky uskupenými kolem kostela a nového ortogonálního města. Roku 1864 byla k Saint-Nazaire připojena obec Méan.

### **Vojenský přístav**

Saint-Nazaire bylo strategické místo na pobřeží Atlantického oceánu. To rozpoznal již Napoleon Bonaparte při své návštěvě v roce 1808 a později i Napoleon III., který zde upevnil pozici vojenského přístavu. V roce 1940 pak město Saint-Nazaire i jeho přístav obsadili německé válečné oddíly a postavily zde ponorkovou základnu.

## **9.4.2 Poválečný vývoj Saint-Nazaire**

### **Poválečná obnova města**

V roce 1943 bylo centrum města silně poškozeno systematickými nálety spojenců (85 % města bylo zničeno). Vzhledem k nemožnosti neutralizovat německou ponorkovou základnu v Saint-Nazaire, rozhodly spojenecké síly o shození zápalných bomb na město. To učinilo místo neobyvatelné a tím znemožnilo fungování základny. Saint-Nazaire bylo posledním osvobozeným městem Evropy (11. května 1945).<sup>153</sup>

Poválečnými prioritami byly zemní úpravy a obnovení ekonomie – znovuzprovoznění konstrukcí námořních lodí a obnovení lodní dopravy. Jako Lorient i Saint-Nazaire byl přístavem, kde po druhé světové válce přistávaly americké lodě svobody (liberty ships), které přivážely pomoc pro postiženou Evropu.

Možná že i díky relativní mladosti města zde při jeho poválečné obnově v roce 1948 architektem Jean-Noël Le Maresquier došlo k mnohem radikálnějším změnám v urbanistickém řešení než v Brestu a Lorientu. Plán poválečné obnovy byl schválen 13. října 1948. Mnohé z hlavních směrů plánu poválečné obnovy se však opírají o předválečný plán PAEE od architekta Chauveta.<sup>154</sup>

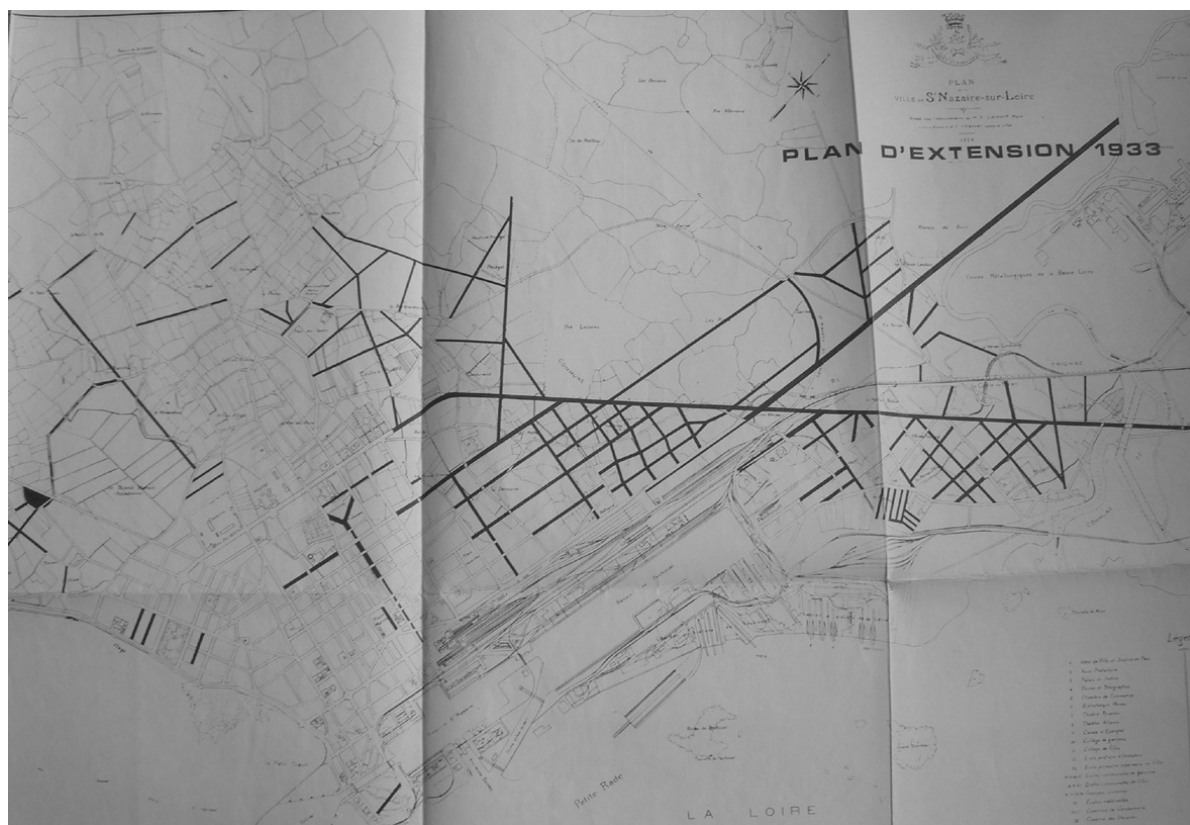
---

<sup>153</sup> *Exposition sur le toit de la base sous marine*. (Výstava na střeše ponorkové základny). Saint-Nazaire, 2007.

<sup>154</sup> DIEUDONNÉ, P. Reconstruire les limites. Remparts, franges et extensions des villes reconstruites. In *Les Annales de la Recherche Urbaine. Les Echelles de la ville*. Paříž, 1999, č. 82. s. 109–115.

Hlavní směry poválečné obnovy:

- zvětšení průmyslových přístavních prostor
- racionalizace funkcí v území
- regulace dopravy



Obr.59 – Plán města PAEE, architekt Chauvet, 1933

Archiv muzea Ecomusée, Saint-Nazaire

Konkrétní zásahy do struktury města:

- Centrum bylo přesunuto o 500 m dále do vnitrozemí. Architekt Le Maresquier chtěl uvolnit parcely přilehlé k dokům. Doky byly již přeplněné aktivitami a byly nedostačující pro budoucí rozvoj přístavu. Mezi městem a přístavem vznikla proto tzv. sanitární zóna. Nové centrum města bylo přemístěno na třídu Republiky (avenue de la République), posazenou paralelně k původnímu centru (přístavní ulici Villès-Martin). Na této nové ose byly koncentrovány důležité administrativní budovy. Ulice byla symbolicky zakončena monumentální radnicí. Střed města má v Saint-Nazaire, podobně jako v Brestu, neo-klasicistní formu, která měla vyjádřit důležitost těchto městských orgánů. Centrum v této nové dispozici ztratilo vizuální i symbolický vztah s mořskou krajinou. Město se tak pod vlivem vzpomínek na válečné destrukce od svého místa zrodu distancovalo.

- Vlakové nádraží bylo taktéž odsunuto od přístavu k novému vstupu do města a na nové ose vytvořilo protipól k radnici města. I zde jde o potvrzení symbolického otevření se města směrem do vnitrozemí.
- Celé území města bylo uspořádáno pod vlivem myšlenek zónování do funkčních pruhů. Plán obnovy od architekta Le Maresquiera vycházel z teorií architekta Le Corbusiera – separace zón. Architekt se snažil oddělit zatěžující průmysl od bydlení. Ale průmysl (přístavy, stavby námořních lodí, atd.) byl již od počátku do centra města integrován. Pod pretextem hygieny proto vznikl pás zeleně o šířce 300 m. Izoloval město od výroby a přístavních aktivit. Později sloužil jako pozemková rezerva města.
- Architektura nového města se nechala inspirovat moderním směrem (a architektem Le Corbusierem). Nové budovy byly postaveny v duchu funkcionalismu očištěné od dekoru. Protože bílá barva byla považována za barvu modernity, byly často budovy omítnuty na bílo.<sup>155</sup> Začal se také hojně používat železobeton, který umožnil aplikování pěti bodů moderní architektury (funkcionalismu).<sup>156</sup>



Obr.60 – Plán poválečné obnovy města, architekt Jean-Noël Le Maresquier, 1948

Archiv muzea Ecomusée, Saint-Nazaire

<sup>155</sup> *Exposition sur le toit de la base sous marine*. (Výstava na střeše ponorkové základny). Saint-Nazaire, 2007.

<sup>156</sup> Sloupy uvolní přízemí pro zeleň a volný pohyb. Plochá střecha umožňuje budovat na střechách zahrady. Nahrazuje tak zeleň, kterou dům místu odebral v přízemí. Volný půdorys umožňuje volné členění prostoru nenosnými příčkami. Pásová okna. Volné průčelí, konzolovitě vyvedené stropy uvolňují průčelí pro naprosto volné řešení oken a průčelí.

## **Vztah město – přístav**

Už od počátku byly město a přístav odděleny (položeny vedle sebe) a rozvíjely se samostatně. Náměstí na nábřeží (place du bassin) fungovalo jako dopravní uzel a bylo jediným propojením těchto dvou entit. Předválečné plány PAEE i obnova města po druhé světové válce toto rozložení vztahů potvrzuje.

Během poválečné obnovy město uvolnilo pozemky přiléhající k dokům, aby zajistilo možnost jeho budoucího rozvoje. Bod tohoto zlomu mezi městem a jeho přístavem byl ztvárněn již zmíněnou sanitární zónou. Izolující zóna byla zbavena funkce radikálními transformacemi městské struktury v 70. letech 20. století. Byla to „záda“ přístavu i města. Město se dále rozvíjelo odděleně na horizontální úrovni, zatímco přístav se projevoval spíše na plánu vertikálním.

V roce 1970 převládal trend individuálního bydlení a město se rozvíjelo směrem na západ. Nové parcely byly vyčleněny ve čtvrti Méan-Penhoët. Méan-Penhoët byla původně dělnická čtvrť na východě města, která sousedila se stavbami námořních lodí.

## **Krise ekonomiky a identity města na konci 20. století**

Globalizace ekonomiky přivedla do krize i přístav Saint-Nazaire. Po dvou naftařských krizích proběhly i v Saint-Nazaire mutace průmyslu a přístavů. Upevnění pozice zemí Pacifiku na světovém trhu přineslo tomuto evropskému městu hospodářský úpadek. Hlavním důvodem bylo nedostatečné využití jeho super tankerů. Na počátku 80. let 20. století zde firma CEG Alsthom zachránila poslední velké francouzské stavby námořních lodí a s nimi i 4 500 zaměstnanců tím, že se specializovala na konstrukce nových zaoceánských parníků.<sup>157</sup> Město ale i přesto prožívalo ekonomickou a sociální krizi. Díky vzrůstající nezaměstnanosti a dokařským konfliktům získalo brzy město negativní obraz a ztratilo přitažlivost pro potenciální investory.

## **Transformace centra města Parníkem**

V 90. letech 20. století se město nacházelo v krizi identity a ekonomie. Mělo negativní obraz a jeho centrum zelo prázdnotou. Městská radnice tedy přišla s urbanistickým i architektonickým návrhem pro oživení centra, a během tří let se jí podařilo nalézt investory, kteří investovali do výstavby obchodního centra v ekonomicky „skomírajícím“ městě.

---

<sup>157</sup> MARRIERE, D. *Brest, Lorient, Saint-Nazaire, trois villes de la mer en deuil de leur port*. Brest, 1994, s. 123.

V roce 1988 se tedy konkretizoval projekt nového obchodního domu – Centrum Republiky (Centre République).<sup>158</sup> Jeho autorem je architekt Claude Vasconi. Vasconi se snažil o symbolické navrácení centra města do místa jeho zrodu – do přístavu. Chtěl dodat centru města jeho ztracenou mořskou identitu. Toto nové obchodní centrum vzniklo jako reference k historii města a k jeho stavbám námořních lodí (konstrukce lodí a zaoceánských parníků). Místními obyvateli je nazváno Parník.

Budova vznikla na křižovatce dvou hlavních cest v centru města (avenue de la République a ulice Albert-de-Mun). Obchodní galerie, která se inspirovala středověkou tržnicí, měla oživit centrum města. Zastupitelům města šlo hlavně o to, dodat poválečnému lineárnímu centru symbolický střed, symbolické jádro. Projekt obchodního domu tak transformoval prázdný prostor na místo napětí a setkání. Tady se setkáváme s pojetím projektu jako architekt Ludovic Juet ve svém projektu rekonverze ponorkové základny v Lorientu.<sup>159</sup>



Obr.61 – Obchodní dům Parník, Claude Vasconi  
*Projet urbain*. La Défense, 1999, č. 17. s 6.

---

<sup>158</sup> Le Projet urbain. Le sens de la ville. In *Projet urbain*. La Défense, 1999, s. 6.

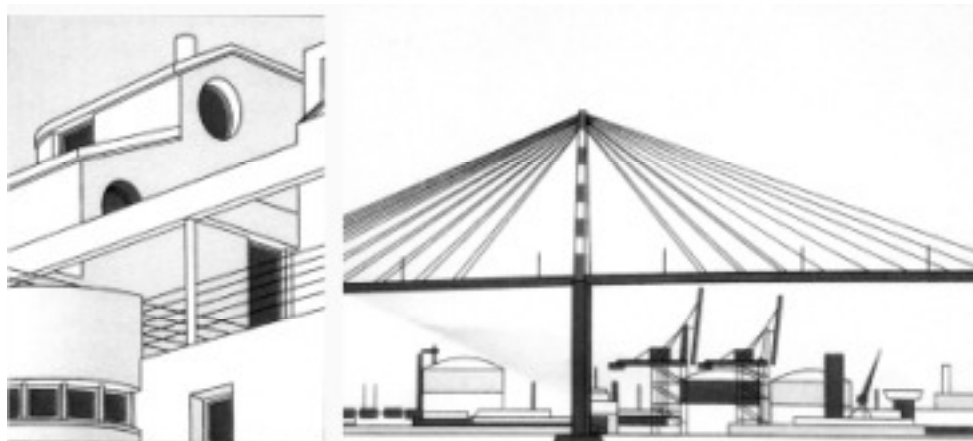
<sup>159</sup> více viz. kapitola 12.2.1 Aktuální projekty Lorientu odstavec Studentské projekty



## Úpravy veřejného prostoru a „styl Saint-Nazaire“

Projekt obchodního domu Parník dal příležitost k úpravám okolního veřejného prostoru. Postupně se tak zrodil „styl Saint-Nazaire“, který je inspirovaný námořní architekturou, 30. léty 20. století a také poválečnou obnovou města. Tento styl se odvolává na zkušenosti z Barcelony. Město objednalo litografie od umělce Alberta Baliho (na obrázku 62). Ateliér Ruelle upravil parkoviště, zeleň i osvětlení mezi centrem města a novým vlakovým nádražím. Z ekonomických důvodů zde dali přednost stromořadí exotických dřevin před ve Francii oblíbenými záhony květin.<sup>160</sup>

Úpravné práce byly provedeny také na ulici Míru (rue de la Paix, 1988), ulici Charles-de-Gaulle a Villès-Martin (1994). Snaží se předat informace o historii místa mezi čtvrtí Petit-Marc a novými částmi města. Dopravní komunikace byly rozšířeny a osázeny palmami. Zeleň zde charakterizuje místo a přispívá k jeho identitě. Např. na ulicích směřujících k moři byly použity palmy pocházející z jižní Ameriky jako odkaz na historii města a zaoceánské plavby. Fontány se snaží symbolicky navázat na mořskou historii města.



Obr.62 – Litografie architektonického „stylu Saint-Nazaire“

Archiv Albert Bali



Obr.63 – Úpravy veřejného prostoru v centru města, fontány, palmy

Foto z archivu autorky disertační práce, květen 2009

<sup>160</sup> Stromy jsou mnohem méně finančně náročné na údržbu.

V roce 1991 se také uskutečnil festival nazvaný Noc v docích (La Nuit des Docks), kdy sochař Yann Kersalé<sup>161</sup> umístil trvalou světelnou expozici podél 1,5 km dlouhého pobřeží přístavů Saint-Nazaire. Použití světla je dnes relativně nový směr, který propojuje urbanismus a umění a podporuje tak přivlastnění území obyvateli.<sup>162</sup> Původní původci špatné reputace (přístav a ponorková základna) se tak staly uměleckými díly, zdrojem nového obrazu města a pýchy obyvatel. Toto přivlastnění a jakési zlidštění průmyslových a válečných struktur usnadnilo následnou rekonverzi ponorkové základny v Saint-Nazaire.<sup>163</sup>

Podobným případem může být často citovaná rekonverze průmyslového území Emcher Park v Ruhr, kde umělecké zásahy do opuštěné továrny odstartovaly jiný náhled na její průmyslové území a dopomohly k jejímu zhodnocení.<sup>164</sup>



Obr.64 – Noc v docích, Yann Kersalé, 1991

*Projet urbain.* La Défense, 1999, č. 17. s. 10.

Na zdech základny byla umístěna grafika oblíbené kreslené postavičky Tintina, který v jednom z příběhů odplouvá na parníku ze Saint-Nazaire do Ameriky. Parníky odplouvaly ze stejného místa, kde byla později postavena ponorková základna.

Na náměstí Amerique Latine před ponorkovou základnou byla umístěna plastika Gérarda Haligona – Siréna Iémanja. Toto ještě více ukazuje na snahu městské rady evokovat moře ve městě (na obrázku 110).

---

<sup>161</sup> Yann Kersalé, narozen v roce 1955, vystudoval v roce 1978 na vysoké škole umění v bretaňském Quimperu. Ve svých světelných expedicích hledá vyjádření emocí. Neomezuje se pouze na visuelní díla, ale spolupracuje také na urbanistických a architektonických projektech.

<sup>162</sup> více viz. kapitola 13.5 Osvětlení v přístavech

<sup>163</sup> více viz. kapitola 13.5.1 Světlo v architektuře a urbanismu aplikované na projekty rekonverzí nebo „dobývání“ opuštěných průmyslových a vojenských objektů a území, odstavec Světelný projekt jako rozbuška rekonverze přístavu v Saint-Nazaire

<sup>164</sup> více viz. kapitola 13.5.1 Světlo v architektuře a urbanismu aplikované na projekty rekonverzí nebo „dobývání“ opuštěných průmyslových a vojenských objektů a území, odstavec Rekonverze průmyslového území Emcher Park



Obr.65 – Grafika Tintina na zdech ponorkové základny v Saint-Nazaire

Foto z archivu autorky disertační práce, 2007

## 9.5 ZÁVĚR – ZROD A VÝVOJ MĚST

Historie všech tří měst, Brest, Lorient a Saint-Nazaire, je neodlučně spojena s jejich strategickou pozicí na pobřeží Atlantického oceánu. Jak Brest, tak Lorient i Saint-Nazaire jsou ve své podstatě města zrozená teprve nedávno, vytvořená zásahem krále nebo z vojenského rozhodnutí. Města vznikla díky přístavům a jejich dopravní, obchodní nebo obranné funkci. Přístavy stojí na počátku všech tří řešených měst. Jsou jejich prvotní jádra a jejich historická srdce.

### UMĚLE VYTVOŘENÁ MĚSTA

Díky jejich rychlému rozvoji v 19. a 20. století zde není tradiční historický vývoj s jakým se setkáváme ve městech založených např. při římských cestách. Byla to města uměle založená silnými osobnostmi (stát, král), která se dále úspěšně rozvíjela díky jednomu jedinému ekonomickému „motoru“ (Indická obchodní společnost v Lorientu, Generální společnost zaoceánské dopravy v Saint-Nazaire, francouzská armáda v Brestu). Z podnětu státu (Ludvík XIV.) byl Brest koncipován ne jako tradiční sídelní město, ale především jako přístav sloužící národní obraně. Námořnictvo je zodpovědné za jeho demografický rozvoj i za jeho plán rozvoje. Francouzský král Ludvík XIV. také podpořil umístění Indické obchodní společnosti do zálivu Scorff, kde později vznikl přístav Lorientu. Napoleon si zase prosadil rozvinutí vojenské základny v Saint-Nazaire.

### PŘETRŽENÍ VZTAHU MEZI CENTREM MĚSTA A PŘÍSTAVY

Poválečná obnova posadila Brest na umělou plošinu, na které pak bylo postaveno moderní město inspirované místním stylem. Saint-Nazaire byl již od počátku moderním městem s projektovaným pravoúhlým rastrem ulic podle moderních urbanistických doktrín. Původní centrum města položené v blízkosti doků bylo při poválečné obnově oddáleno o 500 m směrem do vnitrozemí. Specifická geografická situace Lorientu zase způsobila, že se mohl rozrůstat jediné směrem do moře. Je to město vytvořené na uměle vytvořené zemi (zasypáním moře). Konstrukce lineárních doků na jižní straně původního území Indické obchodní společnosti tak umožnila vznik nové městské čtvrti, Nové město. Zасыпání zátoky Kergoise vytvořilo místo pro obchodní přístav.

Tyto zemní práce přispívající k snadnější obnově nebo k rozrůstání se měst měly druhotný efekt – neustálé oddalování centra města od moře. Důsledkem je, že všechna tato města mají problematický vztah ke svým městským centrům a ke svým přístavům.

## POVÁLEČNÁ OBNOVA MĚST

Poválečná doba byla plná nadějí a nadšení. Při obnově měst byla snaha o vytvoření moderního komfortu bydlení.

**Města Brest, Lorient i Saint-Nazaire, byla obnovena pod vlivem urbanismu umírněné moderny představující spojení touhy po změně, po aplikaci nových myšlenek a nostalgie a kolektivní paměti místa.**

Rozpor mezi očekáváním poválečných let a dnešní zkušeností přinesl zklamání. Brest byl postaven na sutinách původního města a tímto navýšením vznikla uměle vytvořená plošina, která topograficky odděluje město od jeho přístavů. V Lorientu byl každý jednotlivý blok navržen jiným architektem. Výsledkem je opravdový katalog urbanistických tendencí a architektury a eklektismu 50. let 20. století. To dnes vyústilo k roztržtění města. V Saint-Nazaire by se dalo říci, že nový plán města se odvolává na plán obnovy Le Havru od Augusta Perreta a na odkaz Le Corbusiera. Architekt Le Maresquier se snažil upravit systém dopravy ve městě, racionalizovat rozložení městských funkcí a zvětšit prostor pro přístavní průmysl.

Obnova měst je dnes považována za věc prosazenou státem (Ministerstvem pro obnovu a urbanismus MRU), který je tak měl zbavit jejich minulosti. Pravda ale je, že jak v Brestu, tak v Lorientu, architekti obnovy modifikovali své plány dle požadavků místních obyvatel (sdružení vlastníků a místní obyvatelé zde měli určitý vliv) a zároveň následovaly směry rozvoje města z předválečných plánů PAEE. A co se týče Saint-Nazaire, plán od architekta Le Maresquier byl vypracován ve shodě s místním městským úřadem i tehdejšími obyvateli.

## KRIZE IDENTITY PO VÁLCE OBNOVENÝCH MĚST

V průběhu 60. let 20. století přišla do těchto měst, zároveň s odklonem od betonářského kapitalismu, vlna nových původně vesnických obyvatel, která ještě vystupňovala touhu po staré, pitoreskní architektuře. V 80. letech 20. století se k těmto problémům připojila degradace budov (jejich narušení agresivním přímořským podnebím) a hledání identity.<sup>165</sup> Ve stejnou dobu se celá Francie potýkala s krizí týkající se způsobu poválečné obnovy měst, během které mnohá města přišla o svou původní identitu.

---

<sup>165</sup> LE GOÏC, P. Donner un avenir au passé. In *Politiques locales de la trace historique dans trois villes reconstruites Lorient. Saint-Nazaire, Brest, 2007, s.7.*

Obnovená města Francie vinila stát z toho, že je zvoleným moderním způsobem obnovy po druhé světové válce připravila o jejich charakter a identitu. V případě Saint-Nazaire, Brestu ani Lorientu to ale nebyl stát, kdo zapříčinil jeho moderní obnovu. Ta byla vepsána již v jejich předválečných plánech rozvoje PAEE. Města se s tímto problémem vyrovnávala prostřednictvím zásahů do jejich městských center a přizváním umělců k zlepšení jejich obrazu a k nalezení jejich ztracené identity.

## UMĚNÍ

Umění logicky podněcuje navázání vztahu s místem, s jeho historií a *geniem loci*, a podporuje tak jeho identitu. Každé město je především místo reprezentující samo sebe. Není to o objektivní realitě, je to obraz, který si sami o sobě děláme a který si o nás dělají druzí. Stejně jako každý jednotlivec, každý člověk má svůj styl – sociální statut, svoji identitu, kterou shledává neporovnatelnou s jinou identitou, existuje i identita a obraz města, které hrají důležitou roli v jeho ekonomickém a sociálním rozvoji.

Město je z tohoto pohledu velká divadelní scénografie. Velký rozdíl vidíme v uměleckých dílech na objednávku a v uměleckých dílech ulice (art de rue). V Brestu měly největší úspěch neobjednané manifestace umělců.

## VYUŽITÍ POBŘEŽÍ

Lorient byl ve své minulosti postaven před dilema mezi ekonomickou prosperitou v podobě arzenálu, rybářského a obchodního přístavu a nebo rekreačním duchem místa. Dilema využití přímořské fasády bylo ale vždy rychle vyřešeno ve prospěch průmyslového a ekonomického využití pobřeží.

V Saint-Nazaire i v Brestu byly snahy o vytvoření městských pláží, nakonec ale i zde mělo ekonomické využití přístavu, průmysl a lodní doprava vždy přednost před funkcemi turistickými a funkcemi volného času. Brest, Saint-Nazaire i Lorient jsou města přístavní, vojenská a průmyslová. Část jejich přístavů se dnes nachází opuštěná od své primární funkce (obrana, výroba lodních dílů, oprava námořních lodí atd.) Rekonverze těchto přístavních struktur nabízí městům šanci jak se vypořádat s urbanistickými problémy ve vztazích mezi městskými centry a mořským pobřežím. Prostřednictvím rekonverze přístavů tak mohou napravit své historické omyly.

Města se mohou při realizaci svých urbanistických a architektonických projektů opřít o své silné stránky:

#### BREST

- vojenský, obranný přístav
- opravy námořních lodí
- výzkum moře, mořské technologie

#### LORIENT

- fond obrazu Indické obchodní společnosti
- velké poznatky a zkušenosti v oblasti mořského průmyslu a rybolovu

#### SAINT-NAZAIRE

- průmysl (stavby námořních lodí, konstruktér letadel Airbus)
- mýtus zaoceánských parníků
- kulturní pól

## 10 ŘEŠENÁ ÚZEMÍ V PŘÍSTAVNÍCH MĚSTECH

### 10.1 NÁVRŠÍ KAPUCÍNŮ V BRESTU – PLATEAU DES CAPUCINS

#### 10.1.1 Historický vývoj areálu Návrší kapucínů

Kapucíni z Řádu svatého Františka z Assisi se v městské čtvrti Recouvrance nacházeli již od roku 1672. Ale teprve v roce 1692, po sedmi letech odmítání ze strany Colberta, ministra krále Ludvíka XIV., jim bylo uděleno stavební povolení konventu a kostela. Základní kámen konventu byl položen v roce 1695 samotným Vaubanem. V letech 1757–1758, kdy v Brestu řádila tyfová epidemie, byl konvent transformován na nemocnici. Ještě jednou pak byl během druhé tyfové epidemie přeměněn na nemocnici v roce 1779 a svými zahradami a přímořským prostředím pomáhal k uzdravení nemocných.



Obr.66 – Návrší kapucínů kolem roku 1700

Archiv J.I. Guillame

V roce 1791 rozprášila Francouzská revoluce náboženskou komunitu kapucínů a dekret z 12. března téhož roku přiznal jejich stavby a pozemky námořnictvu nové francouzské republiky. V roce 1801 je námořnictvo přetvořilo na kasárna pro dělostřelecké učně. Tato transformace byla součástí velkých prací zahájených arzenálem za doby prvního císařství.

Během nové doby průmyslové revoluce došlo z rozhodnutí ministerstva války ke konstrukci budov, které měly zastřešit parní stroje na výrobu dílů pro vojsko a námořnictvo (motory pro



námořní lodě aj.). Námořnictvo postavilo strojírenské ateliéry, aby bylo připraveno v případě potřeby válečného konfliktu, ale také aby vyrovnalo nepravidelnost pracovních příležitostí svých dělníků. Již tehdy se jednalo o enormní komplex budov. Budovy i vnitřní dvory dosahovaly rozlohy 2,54 ha.

Originalita strojírenských ateliérů spočívala v jejich umístění na plošinu vyvýšenou 25 m nad mořskou hladinu. Koně i automobily měli k dispozici přístupovou rampu. Na vyzdžené přístavní hrázi byly instalovány jeřáby, které zajišťovaly návaznost na ateliéry. Velký parní jeřáb – viadukt byl umístěn na vyzdženém mostním oblouku. Materiál pak pokračoval po vozíkové dráze do ateliérů. Odbavení materiálu proběhlo stejně rychle jako kdyby se dělo na úrovni nábřeží. Výdaje na stavbu silně přesáhly původní rozpočet, ale operace byly stále shledávány nedostačujícími.<sup>166</sup> Plocha strojírenských ateliérů byla během let 1858–1864 prakticky zdvojnásobena. Stavba byla dokončena roku 1863 pod vedením inženýra námořních staveb Gervaise.

### 10.1.2 Konstrukční část

Ateliéry byly postaveny inženýry Fauveau a Menu de Mensnil podle plánů barona Duperré. Během let 1858–1864 vznikly tři velké haly, široké 16 m a dlouhé 150 m, které vedou od jihovýchodu na severozápad a jsou oddělené přilehlými budovami. Na východě byla umístěna montážní hala, budovy s rozvinutější technologií a slévárna na velké kotlářské díly. Spolu s ateliéry, slévárnou, seřizovacími ateliéry, montážními ateliéry, kotlárnou a s přilehlou hřebíkárnou a ateliérem pro strojírenské práce byl realizován také zmíněný velký parní jeřáb a dva parní stroje o výkonu 14,9 kW.<sup>167</sup> Kapacita zdvihu parních strojů dosahovala zdvih materiálu o hmotnosti 80 000 kg do výšky 30 m za dobu 15–25 min. Sestava byla doplněna menším parním jeřábem od firmy Neustat, který sloužil pro zdvih surovin lehčích 6 000 kg.<sup>168</sup>

Mohutné zdi postavené z opracovaného kamene představovaly spolu s dokonalou symetrií forem i rozměrů stavby mnohem ekonomičtější metodu stavby než by bylo použití nových materiálů průmyslové revoluce, jako byla např. celokovová konstrukce. Snadná dostupnost stavebního kamene byla příčinou nižších finančních nákladů, než by stály nové moderní

---

<sup>166</sup> Odhad rozpočtu pro hřebíkárnu byl 71 000 franků (přibližně 298 600 Kč) a skutečné výdaje dosáhly 137 950 franků (přibližně 580 400 Kč), odhad pro ateliér strojírenských prací byl 66 000 franků (přibližně 277 600 Kč) a skutečné náklady dosáhly 125 403 franků (přibližně 527 700 Kč). Směnný kurz francouzského franku a eura byl stanoven 31. prosince 1998 na 6,55957 franků/€. Euro je na české koruny přepočteno dle průměru kurzu devizového trhu České národní banky za 1. čtvrtletí v roce 2009. 1 € = 27,599 Kč

<sup>167</sup> více o technickém vybavení jednotlivých ateliérů je v textové příloze C – Vybavení ateliérů

<sup>168</sup> ABEGUILE-PETIT, C. *Marine et industrie en Bretagne, L' Arsenal de Brest et les établissements sous-traitants aux XVIII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> Siècles*. Rennes, 2002, Svazek II. s. 182.

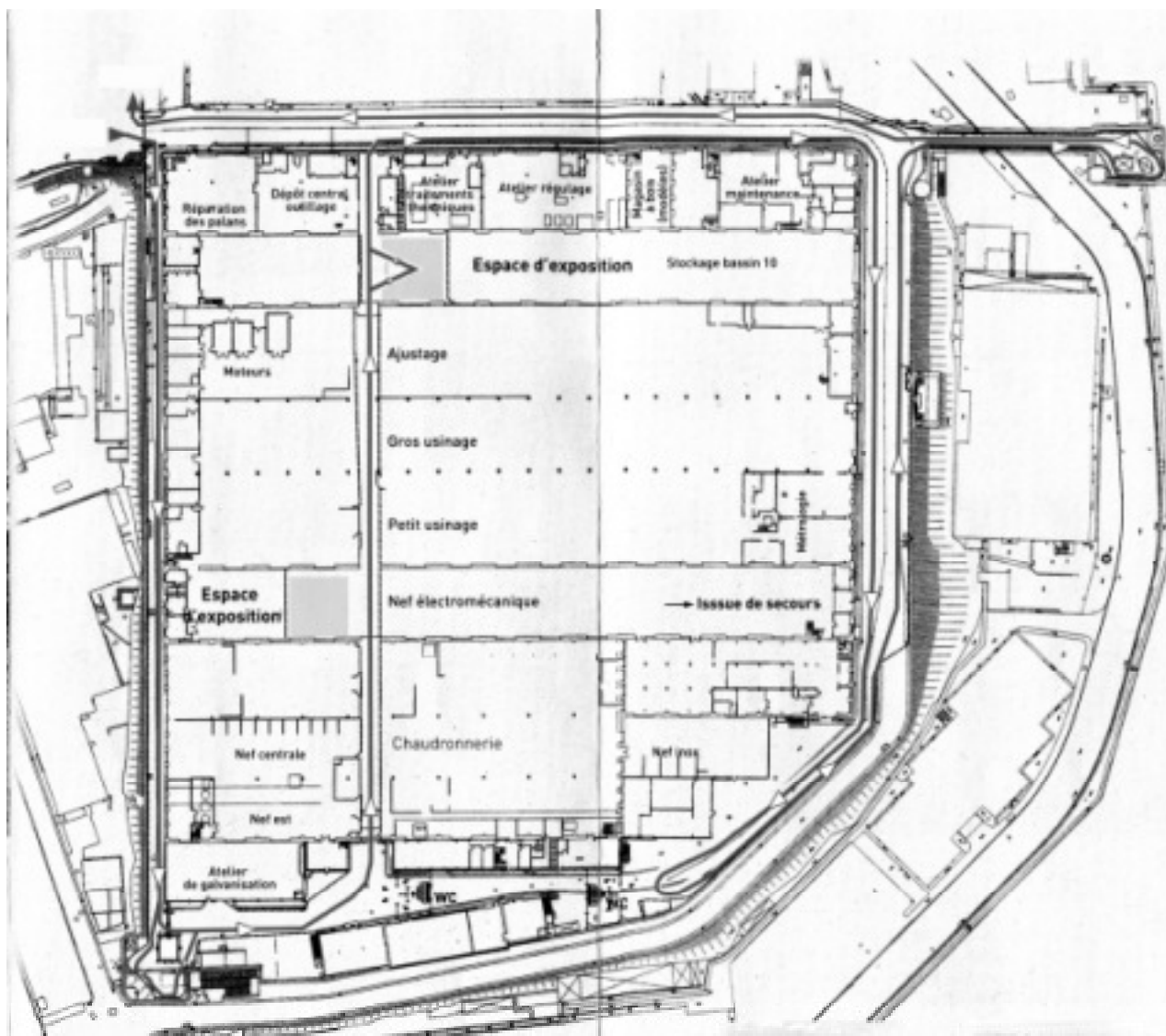
konstrukční materiály jako byl beton nebo železo. Tradiční provedení ale ovlivnilo vnímání lidí a Hallette d'Arras<sup>169</sup> prohlásil: „je to skutečná průmyslová katedrála postavená ze žuly.“<sup>170</sup> Kameny byly tak precizně opracované, jako by byly určeny pro stavbu jedné z katedrál. Kamenná konstrukce byla doplněna litinovými sloupy. Střešní konstrukce ateliérů byla vyrobena ze dřeva importovaného ze severu a pokryta tradiční břidlicí. Střecha budovy, která přiléhala ke slévárně, byla z důvodu požární bezpečnosti pokryta železným plechem.



Obr.67 – Plán řešeného území Návrší kapucínů  
Archiv Brest métropole océane

<sup>169</sup> Alexis Hallette (1788–1846) se usadil v Arrasu v roce 1812. Byl to opravdový průkopník moderního průmyslu, stal se společníkem firmy Crespel–Delisse a vymyslel první stroje na výrobu cukru z cukrové řepy. Zdokonalil impozantní množství strojů z různých oblastí: bojler, záchranné lodě (bateau–drapeur), hydraulický lis pro mlýn na olej, parní stroje, nakonec se zajímal i o železnici.

<sup>170</sup> ABEGUILE-PETIT, C. *Marine et industrie en Bretagne, L'Arsenal de Brest et les établissements sous-traitants aux XVIII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> Siècles*. Rennes, 2002, Svazek II. s. 175.



Obr.68 – Plán ateliérů

Výstava a dny otevřených dveří. 5.–6. června 2004. Archiv Brest métropole océane.

## 10.2 PONORKOVÁ ZÁKLADNA V LORIENTU

Základna Keroman v Lorientu představuje největší vojenskou stavbu postavenou nacisty mimo území Německa během druhé světové války.<sup>171</sup> Nalézá se v jižní části města. Její území tvoří podlouhlý pás, přibližně 250 m široký a 1 000 m dlouhý, orientovaný na severovýchodní stranu. Nacházejí se zde 3 bunkry, které měly ochránit německé ponorky před bombovými útoky spojenců. Opevněné bloky jsou navzájem propojeny podzemním tunelem – servisním koridorem.<sup>172</sup> Území přiléhá k rybářskému přístavu na severovýchodě a na severní straně sousedil s komplexem dříve nazývaným Halioparc (koncem 20. století seskupoval aktivity rybářského průmyslu). Zde byly původně umístěny ateliéry na výrobu torpéd a aktivity rybářského průmyslu. Celý areál je dnes majetkem aglomerace Lorientu (Cap l'Orient).



Obr.69 – Ponorková základna Keroman

Foto z archivu autorky disertační práce, květen 2006

---

<sup>171</sup> *Les lumières de Lorient, Topoguide*. Lorient, 2000, s. 33.

<sup>172</sup> Podrobný popis konstrukce je v textové příloze E – Bunkry a vozíková dráha (slipway).

### 10.2.1 Historický vývoj ponorkové základny

Od června roku 1940, byl Lorient okupován němci. Přístav Lorientu byl vybrán admirálem Karlem Dönitzem<sup>173</sup> jako strategicky významné místo na pobřeží Atlantiku. Admirálovým rozhodnutím se Lorient stal velitelstvím německých ponorkových základen Atlantiku a byl zde založen vojenský přístav III. Říše.<sup>174</sup> Admirál se usadil v jedné ze zabavených vil, nazývané němci Zámek sardinek (le château des Sardines) na Larmor-plage naproti budoucí základně.

V září roku 1940 započala stavba prvních bunkerů-katedrál (dom-bunkers) v blízkosti rybářského přístavu na výběžku Keroman.

Další tři enormní bunkry, postavené v rekordním čase při zálivu Ter, byly němci nazvané pragmaticky: Keroman I (K I), Keroman II (K II) a Keroman III (K III). Bloky K I a K II byly dokončeny už v prosinci roku 1941. Během let 1941–1943 pracovalo na stavbě této „nezničitelné“ základny 15 000 nucených dělníků organizace Todt.<sup>175</sup> Základna původně nesla jméno alsaského námořního důstojníka inženýrských staveb, inženýra generála Strosskopfa, který byl zástupcem ředitele námořních staveb arzenálu. Tento byl ale v roce 1944 němci zastřelen za vyzrazení informací o rozmístění a pohybech německých ponorek U-Boote.

Když ponorky typu U-Boote zasahovaly stále více spojeneckých lodí,<sup>176</sup> a stávaly se tak stále větší hrozbou, francouzské ministerstvo války povolilo letecké útoky na německé základny na pobřeží Francie. Winston Churchill pak vydal rozkaz k masivnímu bombardování pobřeží Atlantiku s prioritní zónou na Keroman v Lorientu. V říjnu 1942 byla základna bombardována asi 15 britskými bombardéry. Základna Keroman přesto zůstala nedotčená. V lednu 1943 bylo kvůli bombardování evakuováno civilní obyvatelstvo, a během dalšího velmi silného útoku v období 15. ledna – 17. února 1943 shodily britské jednotky na město více než 4 000 tun bomb. Následkem tohoto silného bombardování bylo celé město Lorient v troskách, základna Keroman a všechny ponorky, které se zde nacházely, však zůstaly nepoškozeny. Střecha základny ještě jednou

---

<sup>173</sup> Karl Dönitz (16. září 1891 – 24. prosinec 1980) byl německý námořní velitel, který v německém námořnictvu sloužil už v první světové válce a velil německém námořnictvu (Kriegsmarine) v druhé polovině druhé světové války. V III. říši byl admirál mužem důležitosti č. 2 a po Hitlerově smrti se stal mužem důležitosti č. 1. V posledních dnech války (30. dubna 1945 – 23. května 1945) zastával úřad prezidenta německé říše. Vyvinul také teorii zničení loďstva nepřítele, ne tím, že napadne jejich lodě přímo, ale tím, že odřízne jejich zásobování – hospodářská válka. Po válce byl odsouzený u Norimberského soudu k deseti letům vězení.

<sup>174</sup> Jako další byly vybrány přístavy v Brestu, Saint-Nazaire, Bordeaux a La Pallice.

<sup>175</sup> Textová příloha A – Organizace Todt

<sup>176</sup> Během bitvy Atlantiku bylo potopeno 2 850 spojeneckých lodí a 750 z 860 německých ponorek bylo taktéž zničeno.

prokázala svou neuvěřitelnou pevnost, když na ni byla 6. srpna 1944 svržena bomba Tallboy o hmotnosti 5,5 tun (obrazová příloha E – Konstrukce ponorkových základen).

Německá základna Keroman byla aktivní až do roku 1945, i když od června roku 1944 byl její provoz značně zredukován. Po vylodění spojenců (červen roku 1944) byla Bretaň osvobozena během měsíce srpna, ale boje Němců dále pokračovaly. V základnách byly umístěny kapsy jejich odboje, které se vzdaly až 10. května 1945, tedy celé dva dny po uzavření příměří.



Obr.70 – Ponorková základna Keroman

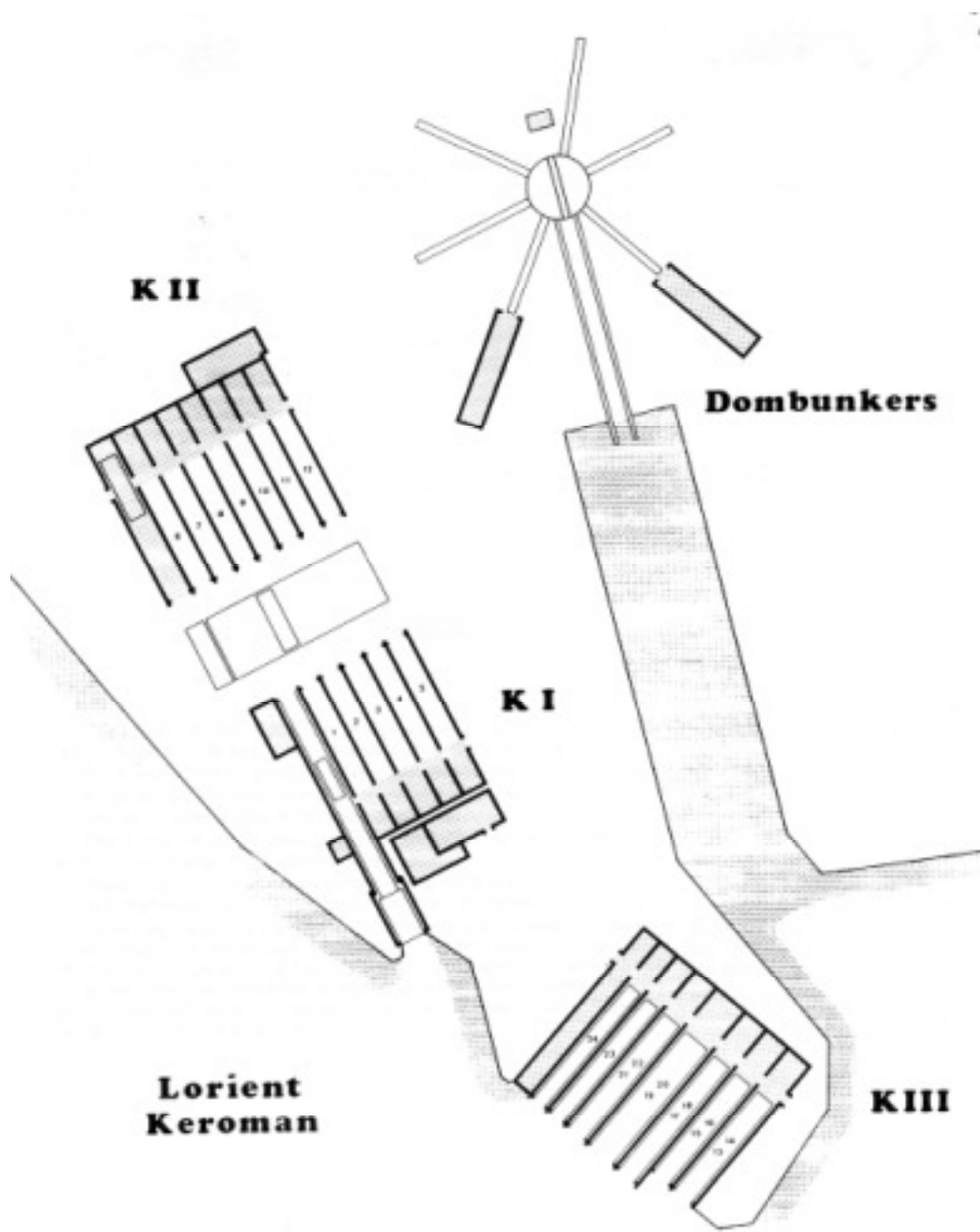
*Base des sous-marins de Lorient Keroman. Concours international d'idées. Paříž, 1998, 103 s.*

grafická úprava autorka disertační práce

## DRUHÁ POLOVINA 20. STOLETÍ

Po válce se Keroman znovu probudil k aktivnímu životu již koncem května 1945, a to jako nová základna francouzského námořnictva MNF. Během let 1958–1984 prošly základnou tři generace útočných ponorek. Spolu s technickými změnami v oblasti pohonu ponorek (z elektrického pohonu ponorek se přešlo na využití jaderné energie) přišel i definitivní konec

využívání základny. Keroman již nebyl vyhovující pro nové typy ponorek. Vzhledem k těmto jejím nedostačujícím technickým performancím tak 11. února 1997 francouzské námořnictvo základnu opustilo. Uzavření základny způsobilo městu Lorient, které se už od 80. let 20. století nacházelo ve fázi ekonomické restrukturalizace, velké ekonomické potíže.



Obr.71 – Plán ponorkové základny Keroman

PALLUD, J-P. *U-Boote: La base sous-marine de Lorient*. Bayeux, 1986, s. 27.

## 10.2.2 Konstrukční část

### ZÁKLADNA V ČÍSLECH

Základna byla postavena tak, aby mohla pojmout více než 40 německých ponorek typu U-Boote.<sup>177</sup> Na území o rozloze 26 ha se rozpínají opravdová monstra o velikosti 90 000 tun železobetonu. Vojenské bunkry zabírají plochu 63 000 m<sup>3</sup> a 1 200 m přímořské fasády města. Na stavbu hlavní konstrukční struktury bylo použito 443 000 m<sup>3</sup> betonu a na stavbu infrastruktury ho bylo spotřebováno 210 000 m<sup>3</sup>. Vnější stěny bunkrů dosahují zpravidla tloušťky 2,5 m a rozměry střešní konstrukce se pohybují mezi 3,5–7 m.

### Keroman I

K I byl postaven jako první a ve skupině bloků ponorkových základen zaujímá centrální pozici. Jeho stavba započala v únoru roku 1941. Jedná se o železobetonový bunkr, který měl zastřešit zvedací systém vozíkové dráhy (slipway), který zajišťoval dopravu ponorek na souš a do jednotlivých alveol základny (obrazová příloha E) K I má rozměry 119,5 m x 120 m x 18,5 m výšky (z toho 3,5 m tvoří střecha).<sup>178</sup> Na konstrukci vrchní vrstvy železobetonové střechy byl použit norský modrý granit. Uvnitř základny se nachází 5 alveol (82 m délky, 15 m šířky a 10 m výšky). K I byl doplněn přilehlou pojistnou centrální elektrárnou se 6 dieselovými alternátory.

### Keroman II

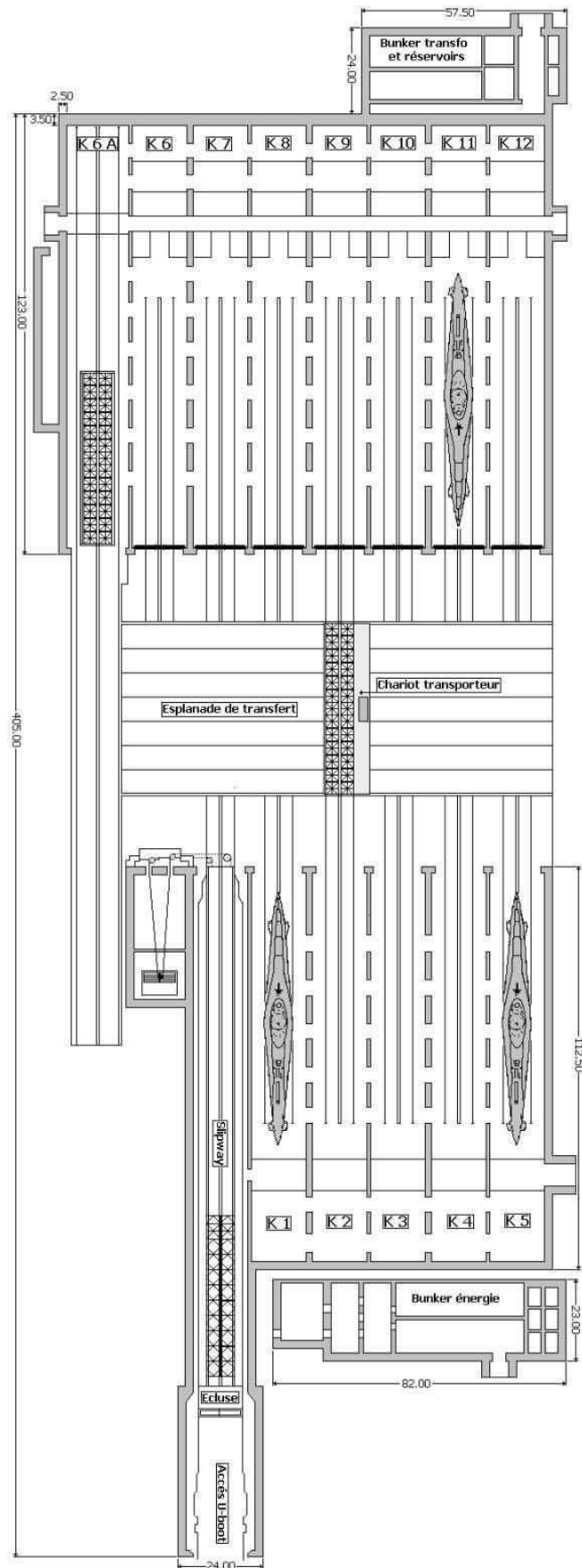
Téměř identická stavba Keromanu II ke Keroman I započala v květnu 1941 a byla dokončena ještě v prosinci téhož roku. Jedná se o stejný proces stavby, s podobnými rozměry (120 m délky, 138 m šířky, 20 m výšky). I zde nalezneme železobetonovou strukturu. Na střeše byl taktéž použit norský modrý granit. Vnitřní dispozice se skládá ze 7 alveol pro ponorky a z 1 alveoly pro pojízdnou vozíkovou dráhu (slipway). Vnitřní rozměry každé z alveol dosahují 80 m délky, 15 m šířky a 10 m výšky. V K II byla také kasárna pro 1 000 mužů, divadelní sál, knihovna, kantýna, ošetřovna, pokoje důstojníků, dieselová centrální elektrárna a parní centrála.

---

<sup>177</sup> Jen pro zajímavost, ze 168 ponorek typu U-Boote, které prošly ponorkovou základnou v Lorient, jich bylo 135 potopeno. To dělá téměř 80% ztráty.

<sup>178</sup> *Base des sous-marins de Lorient Keroman. Concours international d'idées.* Lorient, 1998, 103 s.





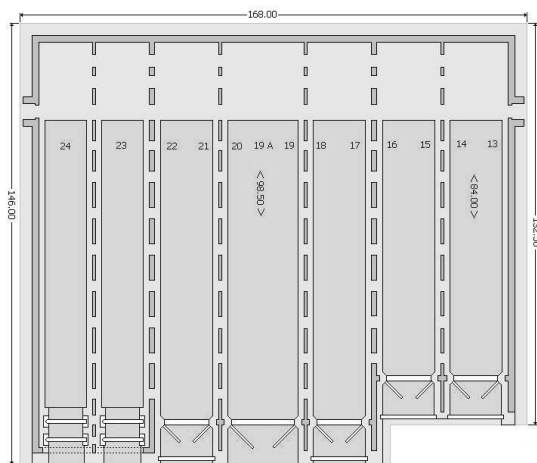
Obr. 72 – Plán K I a K II

*Base des sous-marins de Lorient Keroman. Concours international d'idées. Paříž, 1998, 103 s.*

### Keroman III

Železobetonová základna K III se nachází na jihovýchodním výběžku Keroman. Svými rozměry, 138 m na délku, 170 m na šířku a 20 m na výšku, je vůbec největší z bunkrů na tomto území. Stavba základny trvala dva roky (říjen 1941–leden 1943). Její střecha je odolná proti bombovým útokům. Tloušťka této střechy dosahuje v nejchráněnějším místě 7,4 m. V oblasti technické zóny má jeho střecha tloušťku pouze 3,6 m. Uvnitř se nachází 7 alveol (5 dvojitých alveol a 2 standardní alveoly pro opravu ponorek). Alveoly dosahují vnitřních rozměrů 80–103 m na délku, 15–22 m na šířku a 10 m na výšku.

Před přístupem z moře byly potopeny dvě ponorky, Štrasburk (Strasbourg) a Ropucha (Crapaud), které měly chránit vstup před útočnými torpédy.



Obr.73 – Plán K III

*Base des sous-marins de Lorient Keroman. Concours international d'idées. Paříž, 1998, 103 s.*

V projektu byl také Keroman IV a Keroman V. K IV měl sloužit jako kasárna, sklad materiálu a vlakové nádraží. Nebyl však nikdy dokončen. Keroman V měl stát na místě rybářského přístavu. Stavba K V nebyla nikdy započata.

### DŮMYSLNÝ KONSTRUKČNÍ SYTÉM STŘECHY

Všechny bunkry byly vybaveny důmyslným systémem proti bombovým útokům. Tloušťka střechy se pohybovala mezi 3–7,5 m. Ale nebyla to jen tloušťka konstrukce, která vysloužila základně přezdívku nezníčitelná. Střecha byla vybavena systémem komor a tzv. výbušných pokojů, o které se bomby roztříštily dříve, než dopadly na skutečnou konstrukci střechy. Bomby tedy vybuchly nad střechou a nemohly již svou ničivou silou zasáhnout ponorky uvnitř základny (obrazová příloha E).

## TECHNICKÝ STAV BUDOV

Betony byly vyráběny z mořského písku a nikoliv z písku říčního. V důsledku toho můžeme dnes snadno pozorovat solné stopy na stěnách a pevnost betonu se povrchově snížila. Několik prvních centimetrů betonu se místy snadno odlupuje od výztuže, ale vzhledem k rozměrům jednotlivých konstrukčních částí a celkové mohutnosti konstrukce však můžeme říci, že jsou v dobrém stavu a statické problémy nehrozí.

## 10.3 PONORKOVÁ ZÁKLADNA V SAINT-NAZAIRE

V roce 1941 němečtí okupanti zbořili budovy a technické zázemí zaoceánského přístavu a na jeho místě usadili ponorkovou základnu. Základna se oproti dalším základnám v Brestu, Bordeaux, La Pallice nebo i v Lorientu nachází v samém srdci města. Tyto základny a další opevnění vytvořily společně to, co dnes nazýváme opevněnou stěnu Atlantiku (mur de l'Atlantique, na obrázku 3).



Obr. 74 – Ponorková základna v Saint-Nazaire

Foto z archivu autorky disertační práce, květen 2006

### 10.3.1 Základní údaje

Ponorková základna postavená pod vedením inženýra Probst a německou organizací Todt<sup>179</sup> během let 1941–1942 dodnes vévodí přístavu Saint-Nazaire.

---

<sup>179</sup> Textová příloha A – Organizace Todt

Má mnohem jednodušší strukturu než např. základna v Lorientu. Skládá se ze 14 alveol z nichž 5 sloužilo pro opravy ponorek (na obrázku 75). Základna byla vybavena jako kompletní vojenský arzenál:

- 62 ateliérů (ateliér torpéd, strojů, motorů, ateliér soustružení, svařování, zámečnictví, opravný periskopů a navigačního zařízení);
- 97 skladů pro uskladnění výměnných součástí;
- 150 správních kanceláří;
- 92 individuálních a kolektivních pokojů pro osádku ponorek a personál údržby.

Byly zde také 4 kuchyně, 2 pekárny, nádrž s pitnou vodou, jídelna, 6 sanitárních zařízení (WC plus sprcha), blok zubní chirurgie a operační blok. Chod základny zajišťovaly dvě elektrické centrály (jedna klasická a jedna záchranná elektrická centrála se 3 dieselovými alternátory).<sup>180</sup>

Během druhé světové války bylo město a přístav vystaveno silnému bombardování britských letců.<sup>181</sup> Zatímco celé město bylo poničeno silným bombardováním, masivní ponorková základna přežila téměř beze škod. Asi 50 bombových útoků nejvíce poškodilo město a jeho civilní obyvatel (několik stovek obyvatel zranilo, 479 obyvatel bylo zabito a město bylo zničeno z 85 %).<sup>182</sup>

I zde Němci aplikovali novou obrannou techniku proti bombovým útokům spojenců. Jedinečná technologie výstavby základny (hlavně speciálně vyvinutá konstrukce střechy technologií Fangfrost – technologií tříštivých pokojů) jí vysloužila přívlastek nezničitelná (obrazová příloha E).

## ZÁKLADNA V ČÍSLECH

Rozměry základny jsou 295 x 130 x 18 m.

Rozloha budovy dosahuje 39 000 m<sup>2</sup>.

Celkový objem betonu je odhadnut na 480 000 m<sup>3</sup>.<sup>183</sup>

---

<sup>180</sup> SICARD, D. La base sous-marine de Saint-Nazaire. In *Revue 303. Arts, recherches et créations*, Nantes, 2000, č. 65. s. 4–13.

<sup>181</sup> Britové byli vystřídáni Američany teprve až v roce 1943.

<sup>182</sup> *Exposition sur le toit de la base sous marine*. (Výstava na střeše ponorkové základny). Saint-Nazaire, 2007.

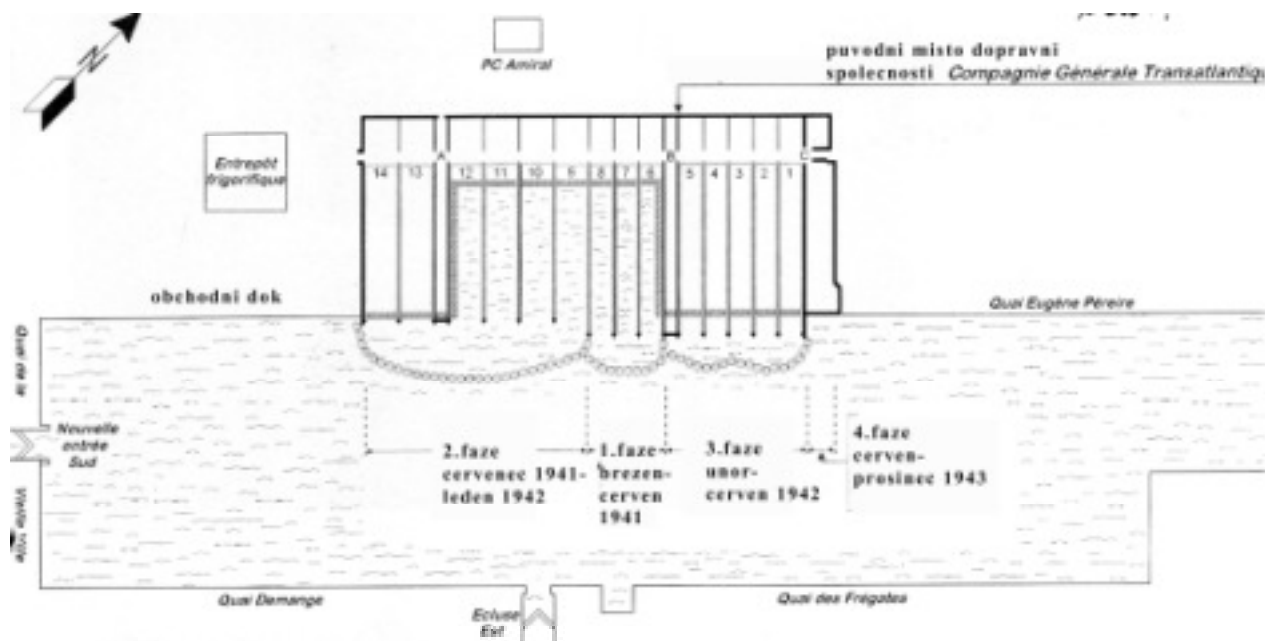
<sup>183</sup> SICARD, D. La base sous-marine de Saint-Nazaire. In *Revue 303. Arts, recherches et créations*. Nantes, 2000, č. 65. s. 4–13.

## STAVBA ZÁKLADNY

V lednu roku 1941 byly odstartovány stavební práce na sérii bunkrů na pobřeží v okolí Saint-Nazaire. Stavba ponorkové základny pro ponorky typu U-Boote započala v březnu 1941 na východní straně přístavního doku v místě původního obratiště Společnosti zaoceánské dopravy (Compagnie générale transatlantique).

Konstrukce probíhala ve 3 etapách:

- První fáze byla konstrukce základů pro všech 14 alveol.
- Ve druhé fázi byly postaveny superstruktury jednotlivých alveol, ateliérů, kanceláří o tloušťce zdí 1,5–3,5 m. Jako první byly postaveny alveoly č. 6–8. Ty byly dokončeny již v červnu roku 1941. Stavba alveol č. 9–14 proběhla v období červenec 1941 – leden 1942. Alveoly očíslované 1–5 byly dokončeny v červnu 1942. Přilehlá věž byla postavena v době červen – prosinec 1942. Jedna z alveol, které byly dokončeny už v červnu 1941, poskytla útočiště ponorce U-203. Ponorka tu byla slavnostně přivítána německými důstojníky admirálem Dönitzem a inženýrem Todtem.
- Poslední fází bylo zastřešení alveol několika betonovými a železobetonovými deskami o celkové tloušťce střechy 8 m.



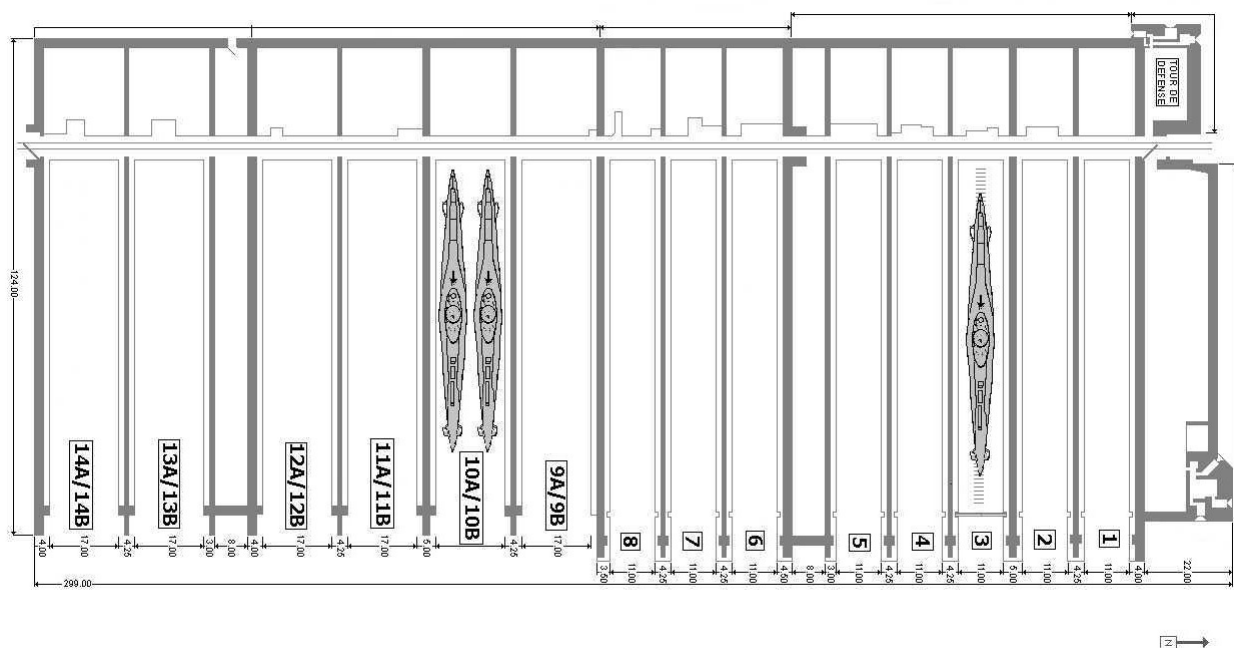
Obr.75 – Fáze stavby ponorkové základny v Saint-Nazaire

BRAUER, L. *La base sous-marine de Saint-Nazaire*. Batz-sur-mer, 2001, s. 8.

grafická úprava autorka disertační práce

## ALVEOLY

Základna má tedy celkem 14 alveol, číslovaných 1–14 od severu na jih. Alveoly č. 1–8 mají rozměry 92 x 11 m. Tyto mokré doky bylo možno vysušit a pak byly používány pro opravu ponorek typu U-Boote. Každá z nich disponuje pouze 1 ponorkovým stáním. Následujících 6 alveol jsou pouze mokrá stání o rozměrech 62 x 17 m, každá alveola mohla přijmout 2 ponorky typu U-Boote. Mezi alveolami č. 5–6 a č. 12–13 byly umístěny tzv. mezi-boxy (inter boxy), které sloužily jako přístupové cesty do vyšších podlaží.



Obr.76 – Alveoly základny

Archiv muzea Ecomusée, Saint-Nazaire.

## KONSTRUKCE STŘECHY

Střecha tvoří jednu třetinu z celkové konstrukce základny. Na počátku války byla postavena železobetonová střecha o tloušťce 3,5 m (toto bylo potřeba, aby střecha odolala bombám používaným v roce 1942 o velikosti 1 tuny). Na tuto vrstvu byla koncem roku 1942 přidána další vrstva betonu vyztužená žulovým kamenem o tloušťce 35 cm, pro případ, že by na stejné místo dopadly 2 bomby o velikosti 1 tuny. V březnu roku 1943 se Němci dozvěděli, že Britové vyvíjejí nové bomby o 3,5 tunách a zesílili střechu železobetonovou deskou o tloušťce 1,7 m. Nakonec byly na střechu položeny betonové trámy o průřezu 1,4 x 1,5 m, které měly chránit konstrukci střechy a odvádět výbuch vytvořenými vzduchovými kapsami. Použití této poslední vrstvy dostalo název technologie Fangrost (obrazová příloha E).

## STAVEBNÍ DĚLNÍCI

Na stavbě se podílelo 1 502 dělníků a 3 166 nucených pracujících.<sup>184</sup> Pracovali zde vězni, rekvírovaná osádka i soukromé stavební podniky.<sup>185</sup> Stavba základny probíhala na dvě směny – denní a noční (kolem 5 000 dělníků v každé směně). I přes výhody, které práce na ponorkové základně pro místní podniky představovala,<sup>186</sup> nebyla příliš vyhledávaná. Jednalo se o fyzicky náročnou práci s nezvykle dlouhou pracovní dobou (12 hodin). Především noční směna nebyla oblíbená, protože v době, kdy hrozily nálety museli dělníci pokračovat v práci po tmě a docházelo tak k mnoha pracovním úrazům a úmrtím.

## TECHNICKÝ STAV BUDOV

Základna měla výrazné problémy s vodotěsností střechy. Ještě před započítím konverzních prací muselo město vynaložit 1 000 000 € na její opravu. Zásahy byly provedeny jak z exteriéru tak z interiéru. Stavební práce trvaly 9 měsíců.<sup>187</sup>

---

<sup>184</sup> KIS, M. “Ville-Port” fait émerger Saint-Nazaire. In *Le Courier des Maires et des élus locaux*. Paříž, 2003, č. 162 s. 65.

<sup>185</sup> Dans la légende des paquebots. Escal' Atlantic. In *Bretagne Magazine*. Paříž, 2001, s. 36–37.

<sup>186</sup> Němci dodávali francouzským stavebním firmám materiál i nářadí, které nebyly jinak v době války dostupné.

<sup>187</sup> Un million d'euro pour l'étanchéité de la base sous-marine. In *Presse Océan*. Saint-Nazaire, 2007.



## 11 PŘISVOJENÍ SI DŘÍVE ZAPOVĚZENÝCH PŘÍSTAVNÍCH OBLASTÍ A OBJEKTŮ OBYVATELI

V minulosti vojsko vždy zabralo pro své účely hodnotné oblasti ve městech. Dnes je už nepotřebuje, částečně nebo úplně je uvolňuje a dává k dispozici městům. Ve Francii se setkáváme se specifickou situací: stát je vlastníkem a prodává tato opuštěná území městům.

### **Urbanistický pohled: nová šance**

Opuštěné vojenské průmyslové areály dnes představují novou šanci pro tato města. Vojenské průmyslové zóny, které byly vždy důsledně oddělené od městských center, se uvolňují od svých původních aktivit. Na tuto novou šanci se dá nahlížet jako na další možnost dokončení obnovy měst po druhé světové válce. Města dostávají k dispozici rozlehlé parcely v srdcích měst a v blízkosti jejich nových center a znovu je jim umožněno, již po druhé v jejich krátké historii (poprvé to bylo během jejich poválečné obnovy), přepracovat urbanistickou strukturu svých center. Je to šance využít a zhodnotit to co se již na území nachází, než pokračovat v jeho ignorování.

### **Sociální pohled**

Vojenské monumenty dokumentují důležité historické události a jsou svědky nových jedinečných konstrukčních technologií (železobetonové konstrukce odolávající bombardování). Mnoho místních obyvatel a stavebních podniků pracovalo na těchto objektech nebo přímo v nich vyrábělo různé součástky. Z tohoto pohledu jsou na ně místní obyvatelé často pyšní a zajímají se o jejich zachování a zhodnocení.

### **MOŘSKÁ IDENTITA**

Společnost je čím dál více vodomilná. Starostové chtějí pro svá města vodní nádrže, fontány, jezera, přímořské pobřeží atd. Tato přitažlivost vodou, která je v měřítku celé společnosti pro člověka nová, tlačí na „dobývání“ přístavních zón. Nabízí se možnost, prostřednictvím nových projektů rekonverze, podpořit v minulosti popřenou, přímořskou identitu, spojenou s unikátní historií a lépe tak směřovat rozvoj města. Projekty zhodnocení přístavního kulturního dědictví tak přispějí nejen k větší čitelnosti území, ale i k podpoře místní kolektivní mořské a průmyslové identity.

Přístavy jsou místa těch, co zde pracují: průmysl, lidé kolem moře, dělníci atd., těch, co je přetvářejí: investoři, architekti, urbanisté atd., těch, co je studují: studenti, ekonomové, sociologové, a také všech lidí, co zde hledají emoce a možnosti úniku z reality do imaginárního světa dalek a neznáma. Imaginární svět přístavů podpoří identitu populace, která se snaží se objevit své kořeny.<sup>188</sup> Tento jev kulturní a námořní imaginární historie je přítomný ve všech třech řešených přístavních městech.

### **Estetický pohled**

V očích obyvatel reprezentují tragické pomníky války a vzpomínky na dobu okupace. Jedná se o architekturu těžko ocnitelné estetické kategorie.

### **Ekonomický pohled**

#### SVĚTOVÁ GLOBALIZACE

Města se díky této ve Francii nové problematice ocitají ve svízelné situaci. Relativně malá přístavní města, jako jsou Brest, Lorient nebo Saint-Nazaire, mají problém finančně zajistit projekty rekonverze rozlehlých komplexů budov čítající desítky hektarů. Na druhé straně tyto operace rekonverzí představují výzvu přepracovat část města nebo dokonce i vytvořit novou městskou čtvrť. Města se snaží o upevnění jejich pozic, a to především rozvinutím terciálního sektoru a vybavení. Reorganizace nového využití území musí být podepřena ekonomickými strategiemi. Historická témata s sebou nesou kapitál imaginace, který je důležitým prostředkem v procesu adaptování se v dnešní situaci světové globalizace. Přístavní města se snaží o konkurenceschopnost v evropském i světovém měřítku. Atraktivní území, která se prostřednictvím rekonverze průmyslových areálů nabízejí, jim k tomu mají dopomoci. Vztah město – přístav tedy zaujímá klíčovou pozici v této politice podpory dynamizace ekonomiky a nové kooperace. Otevření přímořské fasády městu může být podníceno implantací nových městských funkcí (smíšených funkcí jako bydlení, obchod, služby) a turisticky atraktivními projekty.

---

<sup>188</sup> LE BOUEDEC, G. De l'interprétation des équipements portuaires hérités à l'élaboration d'un portrait d'une ville-port: Lorient. In *Les Rencontres de l'AIVP*, Lorient, 2003m s. 12–13.

## 11.1 UVOLNĚNÍ NÁVRŠÍ KAPUCÍNŮ (PLATEAU DES CAPUCINS)

Námořní aktivity spolu se sektorem národní obrany představovaly po dobu mnoha let hlavní ekonomický motor Brestu. Ale restrukturalizace Obrany národa, která ve Francii probíhala od 80. let 20. století, postavila politické činitele přístavních měst před nezbytnost řešit problémy spojené s hlubokými mutacemi na poli průmyslu. Námořnictvo uvolňuje postupně své už nepotřebné pozemky a budovy a nabízí je městům.

### 11.1.1 Potenciál areálu Návrší kapucínů

#### Urbanistický pohled

Úprava v okolí řeky Penfeld je možná právě z důvodu reorganizace průmyslových vojenských aktivit v tomto sektoru. Přístav na řece Penfeld symbolizuje místo průmyslové, námořní a vojenské aktivity Brestu a představuje díky své centrální a geografické poloze i své historii jedno z klíčových území ve městě. Od roku 2003 probíhají jednání o přechodu vlastnictví pozemků Návrší kapucínů na město.<sup>189</sup> 15. ledna 2009 byla podepsána smlouva o budoucí koupi pozemku a budov mezi městem Brest a státem.<sup>190</sup> Toto „volné“ území o velikosti 16 ha je velkou příležitostí k rozvinutí nové strategie rozvoje města a představuje novou možnost, jak zasáhnout do urbanistické struktury centra města. Operační území však tvoří pouze 12 ha, zbytek tvoří těžko dostupné plochy na svažujících se březích řeky Penfeld.

#### Sociální pohled

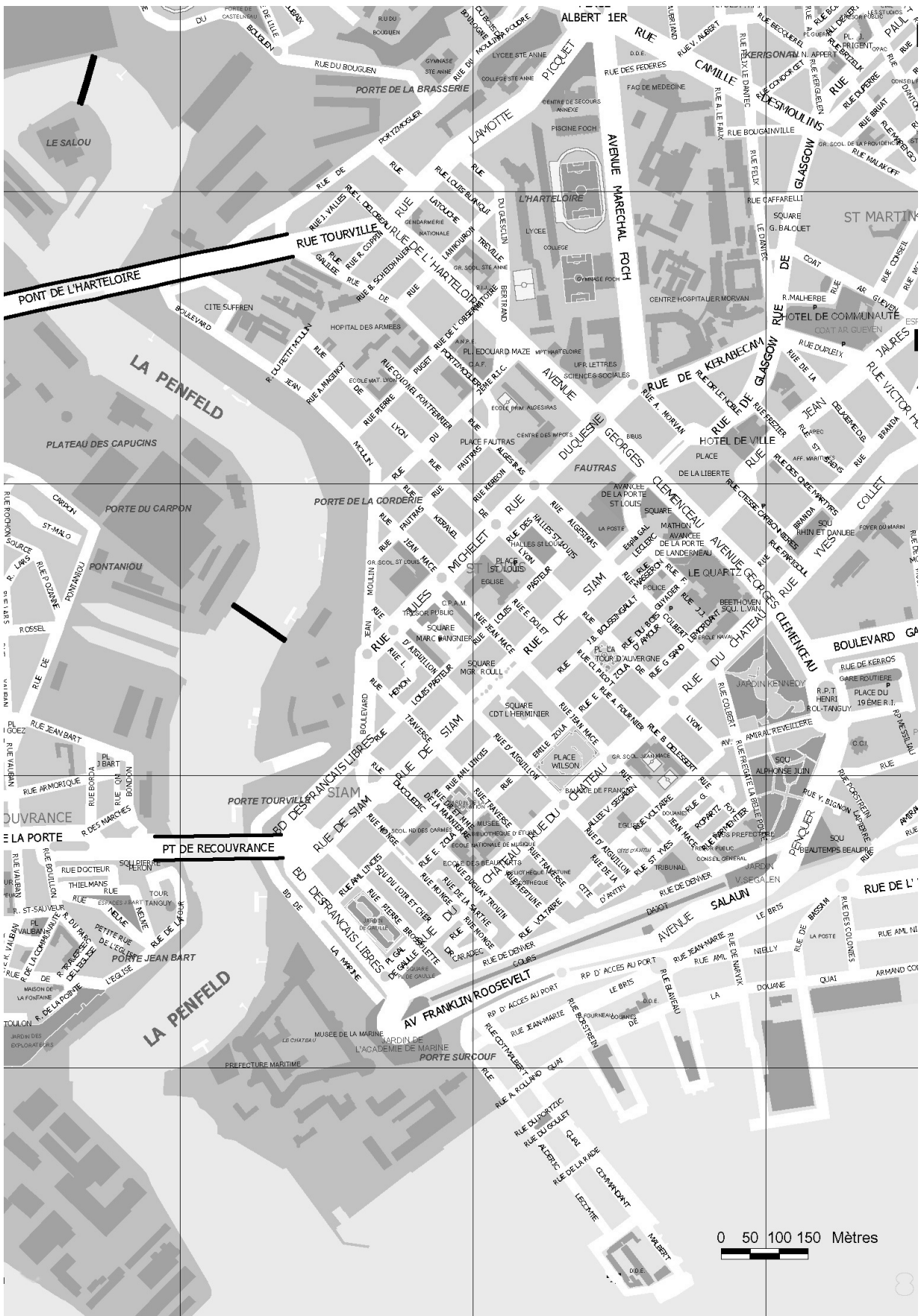
Ve výrobních vojenských ateliérech na řece Penfeld pracovalo hodně místních obyvatel. Skoro by se dalo říci, že v každé bretaňské rodině se nacházel někdo, kdo zde v minulosti pracoval.<sup>191</sup> Z tohoto pohledu jde o pýchu města a obyvatel. Její rekonverze je proto z řešených území ze sociálního pohledu asi nejsnadněji akceptovatelná obyvateli. Původní místo vojenské výroby bylo pýchou města a tvořilo jeho *know how*.

---

<sup>189</sup> Rozhovor – QUELEN, Marc, architekt DPLG, Ateliér de l'île, společník architekta Fortier pro projekt rekonverze Návrší kapucínů v Brestu, Brest, 22. dubna 2009.

<sup>190</sup> Rozhovor – GUÉRIN, Grégory, vedoucí odboru ekonomického a urbanistického rozvoje, BMO (radnice města Brest), Brest, 23. října 2009.

<sup>191</sup> LE COUEDIC, Daniel. Konference doktorandů 23. ledna 2009 (Seminaire des doctorants de l'EA2219), Institut de Geoarchitecture, UBO, Brest.



Obr.77 – Mapa centra města Brest  
 Archiv Brest métropole océane

## **Ekonomický pohled**

První kontakt ohledně koupě a přechodu vlastnictví Návrší kapucínů proběhl v letech 2003–2004. Dlouhá jednání mezi zástupci ministerstva obrany a městskými zastupiteli vedla k determinování ceny v závislosti na novém využití území. Při podepsání smlouvy zavazující město (BMO) ke koupi a stát (ministerstvo obrany) k prodeji v časovém horizontu konec roku 2009 a počátek roku 2010. Termín byl podmíněný odstraněním průmyslového znečištění a pyrotechnickým zabezpečením pozemku. Pyrotechnické zabezpečení proběhlo v srpnu roku 2009. Momentálně probíhá odstranění průmyslového znečištění. Kupní cena byla stanovena v předkupní smlouvě na 2 200 000 €. <sup>192</sup> Náklady, které armáda vynaloží na odstranění znečištění pozemku dosahují 2 400 000 €. <sup>193</sup> Nedá se tedy říci, že by na tom chtěl francouzský stát vydělat.

### **OTÁZKA DESTRUKCE ATELIÉRŮ**

Tato myšlenka ani snahy v Brestu nevznikly. Ateliéry jsou a vždy byly pýchou města (viz odstavec Sociální pohled).

V Brestu nedošlo k opuštění ponorkové základny, která je zde stále funkční. Nenastala zde ani ekonomická krize jako např. v Saint-Nazaire nebo v Lorientu. Avšak město Brest se potýká se stejnou krizí identity jako všechna po válce obnovená města.

---

<sup>192</sup> To je přibližně 60 718 000 Kč.

<sup>193</sup> To je přibližně 66 237 000 Kč.

## 11.2 UKONČENÍ ČINNOSTI PONORKOVÉ ZÁKLADNY V LORIENTU

Ponorková základna v Lorientu představuje základní element průmyslového a vojenského dědictví druhé světové války. Další ponorkové základny byly postaveny v Brestu, Saint-Nazaire, La Rochelle a v Bordeaux (na obrázku 3). Keroman je však největší a nejdůmyslnější z nich. Výborný stav, ve kterém Němci zanechali základnu 10. května 1945, dovolil francouzskému námořnictvu MNF, aby ji hned začalo využívat. Prvních několik let po válce měla základna pozitivní roli při obnově města a sloužila jako jeho živitel. Území tak získalo během dalších 52 let používání francouzským námořnictvem trochu humánnější aspekt, neztratilo ale nic ze své ničivé podstaty.

### Urbanistický pohled

V 90. letech 20. století došlo i zde, stejně jako v dalších francouzských městech, z důvodů změn na poli mezinárodních vztahů a změn technologických, k ekonomické krizi. V roce 1993 se krize projevila nejprve v rybolovu a poté také arzenál pocítil, v souvislosti se změnami zákonů týkajících se vojenských programů, snížení rozpočtu národní obrany. Během 50. let se na území vystřídaly tři generace útočných ponorek, když ale došlo k využívání nukleárního pohonu ponorek, byly tyto prostory v Lorientu už nevyhovující. Loďstvo bylo v roce 1995 přesunuto do Brestu<sup>194</sup> a roku 1997 byla základna Keroman definitivně uzavřena.<sup>195</sup>

Opuštěná základna se nachází relativně vzdálená od centra Lorientu, tj. přibližně 2 km od lineárních doků v centru města. Její zapojení do města je tedy poněkud složitější co se týče nové městské funkce. Její vzdálenost determinuje funkce, které odpovídají komerčním nebo průmyslovým funkcím často situovaným na periferii města.

Kvalita a „velikost“ (ne jen ve smyslu rozlohy, ale také významu a historických souvislostí) území a na něm ležících objektů je ovšem předurčuje pro vytvoření „reklamní vitríny“ města.

### Sociální pohled

Spolu s přesunem ponorek přišlo o práci mnoho obyvatel Lorientu. Město prožívalo tíživě uzavření jednoho z jeho velkých ekonomických motorů rozvoje. „Uzavřením základny přišlo

---

<sup>194</sup> Odplutí ponorky Sirény (Sirène) v únoru roku 1997 bylo završením prací v ponorkové základně Keroman.

<sup>195</sup> RIO, M. Métamorphose d'un Arsenal, Des ors de la Royale aux saltimbanques de l'audiovisuel. In *Les Rencontres de l'AIVP*, Lorient, 2003, s. 3.

o práci 5 000 lidí. To způsobilo městu opravdové trauma.“ řekl Norbert Métairie, starosta města Lorient a prezident sdružení aglomerace Cap l’Orient.<sup>196</sup>

Odchod námořnictva z Lorientu způsobil také uvolnění vojenského arzenálu, rozsáhlého území v blízkosti centra města nazývaného Peristyle.<sup>197</sup>



Obr.78 – Mapa centra města Lorient

*Lorient et son agglomération*. Paříž, 2006. mapa města. grafická úprava autorka disertační práce

#### OTÁZKA DESTRUKCE ZÁKLADNY

I zde došlo obyvatelstvo i představitelé města po uzavření základny, i když téměř o 50 let později než v Saint-Nazaire (v roce 1945), ke stejné otázce: zbourat základnu? „Těsně po uvolnění základny se v Lorientu objevily hlasy volající po jejím zničení. Vznikala dokonce i sdružení, která

<sup>196</sup> DEBONTRIDE, X. Cap l’Orient mise sur les activités liées au nautisme. In *La Gazette*, Paříž, 2007, s. 1.

<sup>197</sup> více viz. kapitola 12.2.1 Aktuální projekty Lorientu. odstavec Arsenál, Péristyle

bojovala za zničení Keromanu.“ řekl Jean Luc Pogam z Cap l’Orient.<sup>198</sup> Jejich hlavní argumenty pro destrukci ponorkové základny byly:

- Ze základny bychom neměli udělat mauzoleum/muzeum nacizmu. Neměli bychom uchovávat nacistický symbol.
- Její údržba je finančně příliš náročná.<sup>199</sup>

Byli zde ale také uznávaní odborníci a historikové, jako např. Dominique Richard, kteří i když nevytvořili sdružení, obhajovali zachování základny.

Tato otázka dlouho visela ve vzduchu nezodpovězená. Představitelé města zvolili vyčkávací techniku a dlouho nevěděli, na kterou stranu se přiklonit: veřejný názor občanů města nebo pohled odborníků a architektů.

## **Ekonomický pohled**

### FINANČNÍ NÁROČNOST EVENTUELNÍ DESTRUKCE

Vzhledem k nerozhodnosti o osudu základny, proběhla v roce 1999 mezinárodní soutěž idejí na rekonverzi základny. Město si ale ve stejné době objednalo studii, která měla pomoci determinovat finanční a technickou náročnost eventuelní destrukce ponorkové základny. Studie ukázala, že zničení základny je z důvodu obrovských finančních nákladů nežádoucí. Odstranění pouze hlavní konstrukční části bunkrů bylo odhadnuto na 30 000 000 €. <sup>200</sup> A proražení jednoho jediného otvoru o rozměrech 3 x 3 m do železobetonové stěny základny o tloušťce 3,5 m bylo oceněno na 100 000 franků. <sup>201</sup> Nehledě k tomu, že žádný místní stavební podnik by, vzhledem k velikosti ponorkových bloků a k nezbytnému adekvátnímu zajištění bezpečnosti na stavbě, nebyl schopný zakázku provést.

Vzhledem k výsledkům mezinárodní soutěže idejí <sup>202</sup> bylo rozhodnuto nepouštět se do finančně náročných gigantických projektů, ale následovat přístup, který by se dal definovat jako umírněný. Městská rada rozhodla o ekonomickém využití základny (průmysl), které přinese městu nacházejícímu se v krizi nezaměstnanosti nové pracovní příležitosti.

---

<sup>198</sup> Rozhovor – POGAM, Jean Luc, zástupce generálního ředitele pro rozvoj urbanismu, životního prostředí a dopravy v Cap l’Orient, Lorient, 20. února 2009.

<sup>199</sup> Ve sdružení působil také jeden inženýr, který v ponorkové základně pracoval před jejím uzavřením. Toto tvrzení se zakládalo na jeho zkušenostech s objekty a jejich údržbou.

<sup>200</sup> To představuje přibližně 827 970 000 Kč. Euro je na české koruny přepočteno dle průměru kurzu devizového trhu České národní banky za 1. čtvrtletí v roce 2009. 1 € = 27,599 Kč

<sup>201</sup> To představuje přibližně 420 880 Kč.

<sup>202</sup> více viz. kapitola 12.2.1 Aktuální projekty Lorientu, odstavec Mezinárodní soutěž idejí na rekonverzi ponorkové základny



## 11.3 UKONČENÍ ČINNOSTI PONORKOVÉ ZÁKLADNY V SAINT-NAZAIRE

Po ukončení válečného konfliktu francouzské námořnictvo odmontovalo vybavení ateliérů a přesunulo je do základny v Lorientu. V roce 1946 výbor pro ekonomickou obnovu země (Comité de reconstruction économique) navrhoval znovu využít základnu, z 50 % jako rybářský přístav a z 50 % pro aktivity staveb námořních lodí. Ministr obrany svěřil hospodaření se základnou městu a v roce 1948 se tak zrodil projekt George Geffraye, který navrhoval do základny umístit muzeum námořnictva a námořních staveb. V jeho projektu bylo náměstí před základnou upraveno násypovými pracemi do šikmé plochy a na ní byla vytvořena zahrada francouzského typu. Dvě přístupové rampy po stranách zahrady měly umožnit přístup na střechu základny, kde byly umístěny restaurace a cestovní kanceláře (obrazová příloha F – Projekt rekonverze ponorkové základny, 1948, G.Geffray). V roce 1994 původní projekt upravil. Přístupové rampy i násyp se ztratily. Střecha základny byla přístupná výtahy. Muzeum námořnictva i francouzská zahrada v jeho novém projektu zůstaly, ale restaurace a cestovní kanceláře na střeše základny byly nahrazeny přístavem zaoceánské dopravy.<sup>203</sup> Umístění ponorkové základny odpovídá původnímu umístění přístavu ze kterého odplouvaly zaoceánské lodě. Na tomto místě pak byla během druhé světové války německou organizací Todt postavena ponorková základna.

V roce 1958 vznikl další projekt rekonverze ponorkové základny. Na střeše měl být postaven Americký luxusní hotel (60 pokojů), restaurace (pro 250 osob) a bar. Vše mělo být přístupné výtahy. Předpokládaný rozpočet navrhovaných prací dosahoval 200 000 000 franků.<sup>204</sup>

Projekt rekonverze z roku 1958, projekty G. Geffraye ani další návrhy<sup>205</sup> se ale nakonec neuskutečnily. A základna byla využívána v letech 1952–1955 pro průmysl (stavby námořních lodí) a poté zde začala působit továrna na fosfátová hnojiva a na sojové pokruty.

### Urbanistický pohled

Ponorková základna se nachází v blízkosti dnešního centra města a v samotném srdci přístavu a původního místa zrodu Saint-Nazaire. Její malá vzdálenost od městského centra z přístavů a i ze samotné ponorkové základny učinila klíčovou oblast rozvoje městského centra. Městští zastupitelé se snažili již od 90. let 20. století dodat Saint-Nazaire jeho mořskou podstatu a oživit jeho

---

<sup>203</sup> Dés 1948 Georges Geffray projetait un aménagement de la base. In *Populaire*. Saint-Nazaire, 1998, s. 2.

<sup>204</sup> En prévision d'un trafic toujours plus important Un bar-restaurant-Hôtel américain de soixante chambres avec escalier mécanique ou ascenseur sera-t-il construit sur la Base sous-marine? In *Résistance*. Saint-Nazaire, 1958. 200 000 000 franků představuje přibližně 841 488 000 Kč.

<sup>205</sup> V roce 1988 byl požadavek od sdružení Jeux de role vytvořit prostory pro fantazijní hry. V roce 1996 navrhovala společnost Sociétés nautique de Saint-Nazaire zatopit náměstí před základnou a vytvořit nový přístav plachetnic.

centrum. Vznikl tehdy Globální projekt rozvoje (Project global de développement). Hlavní cíl města byl otevřít město směrem na moře.

Už od počátku byly město a přístav odděleny (položeny vedle sebe) a rozvíjely se samostatně. Po válce byly odděleny hygienickým pásem zeleně, který ale byl v průběhu doby použit pro rozvoj průmyslových instalací. Ekonomické krize ale území rezervované přístavům uvolnily a teď tvoří překážku mezi centrem města a mořem. Ponorková základna tuto bariéru ještě podtrhuje. Centrum je daleko od moře, ale zastupitelé města ho chtějí protáhnout až k moři. K tomu by mohla přispět rekonverze ponorkové základny a přilehlého přístavu.

## Sociální pohled

### NAVRHOVANÁ DESTRUKCE ZÁKLADNY

Už po osvobození města v květnu roku 1945 byla obyvateli Saint-Nazaire navrhována destrukce základny. Lidé už v roce 1946 toužili po jejím zničení, po jejím negování, aby tak mohli zapomenout tíživé a bolestivé historické události a ztrátu jejich blízkých. Avšak odhadnutá finanční náročnost operace – 200 000 000 franků<sup>206</sup> a odhadnutý perimetr dopadu exploze – 400 m tuto diskuzi zchladil.<sup>207</sup>

Základna dodnes představuje jeden z nejvýraznějších prvků města, symbol okupace, destrukce a tragédie. Tento složitý přístup k základně značně znesnadňuje přístupy rekonverze a nové projekty jejího začlenění do městského prostoru. Ještě v říjnu roku 2008, kdy už byla první fáze rekonverze ponorkové základny dokončena (přístupová rampa, restaurace, turistická kancelář a sály hudby VIP a LIFE uvnitř základny již byly realizovány) se Saint-Nazaire ocitlo znovu uprostřed diskuzí zda základnu zničit.<sup>208</sup> Část obyvatel vytvořilo sdružení nazývající se Label gauche, které se dovolávalo jejího zničení. Hlavní důvody pro zbourání základny byly finanční náročnost údržby základny<sup>209</sup> a symbolický náboj objektu, který byl zodpovědný za zničení celého města v roce 1944.<sup>210</sup>

---

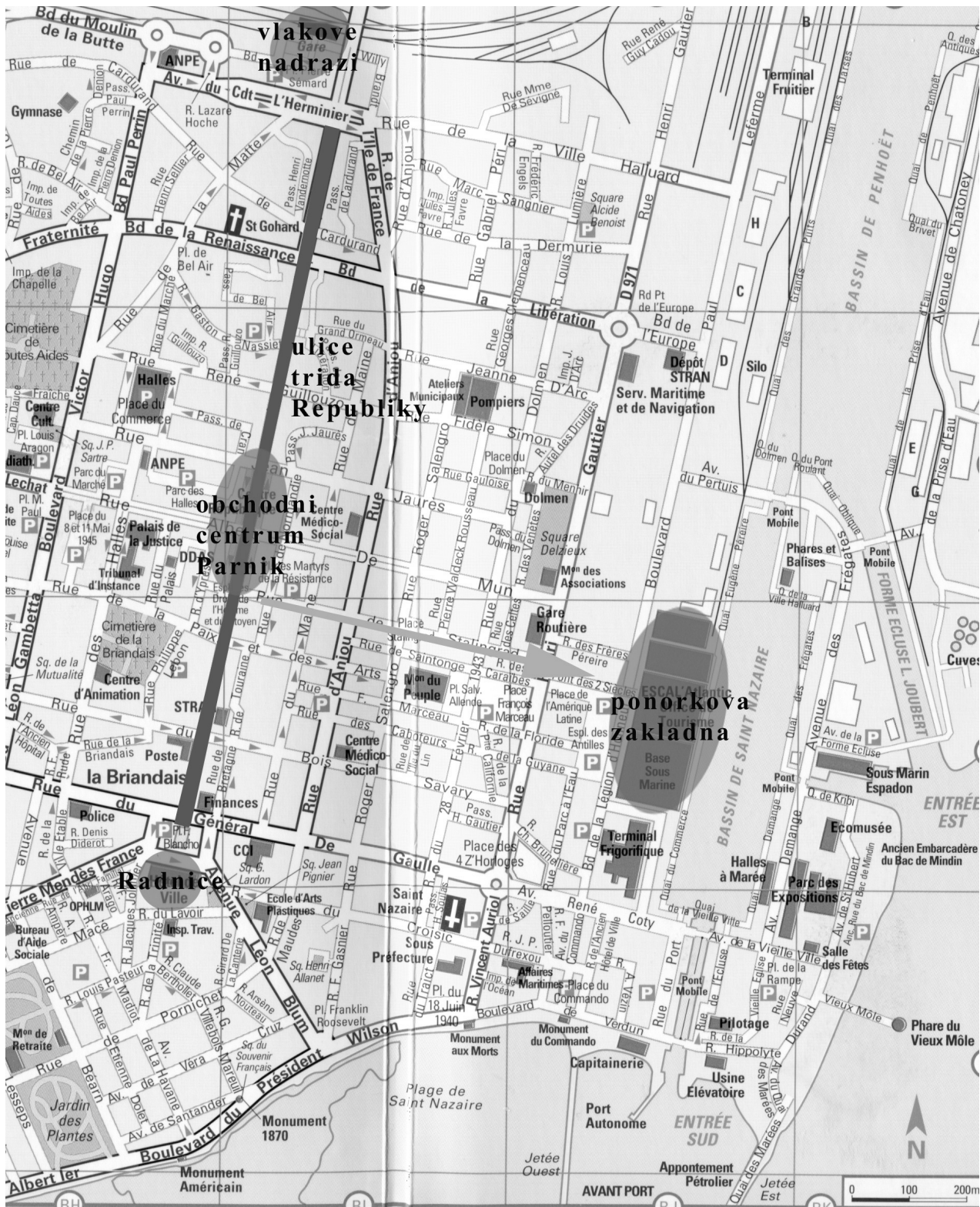
<sup>206</sup> To je přibližně 841 488 000 Kč.

<sup>207</sup> Ville-Port. Confiance, créativité et réalisme pour un projet précurseur. In *Projet urbain*. La Défense, 1999, č. 17. s. 26.

<sup>208</sup> V diskusi na internetovém serveru [www.saint-nazaire.maville.com](http://www.saint-nazaire.maville.com) proběhla v říjnu 2008 diskuze místních obyvatel na téma: Je třeba zbourat ponorkovou základnu? I když výsledky nejsou vědecky využitelné je určitě zajímavé si utvořit představu: ze 123 volících občanů bylo 60% pro zbourání základny, 25% pro zachování ve stávajícím stavu a 11% pro zachování pouze několika alveol a zbourání zbytku.

<sup>209</sup> Městské zastupitelstvo v roce 2008 vyčlenilo rozpočet 1 370 000 € na údržbu základny než do ní budou moci vložit nové funkce, plus 1 000 000 € bylo použito na opravu vodotěsnosti střechy. Na tyto úpravy nezískalo město dotace z evropských fondů pro rozvoj regionů FEDER (Fonds européens de développement régional, dále jen FEDER), byly tedy vyčleněny peníze z rozpočtu města Saint-Nazaire.

<sup>210</sup> Faut-il investir dans la base sous-marine? In *Ouest France*. Saint-Nazaire, 2008.



Obr.79 – Centrum města Saint-Nazaire

Saint-Nazaire. Montreuil, 2006. mapa města. grafická úprava autorka disertační práce

## Ekonomický pohled

Na konci 20. století se město ocitlo v ekonomické a sociální krizi.<sup>211</sup> Saint-Nazaire mělo díky své nezaměstnanosti a průmyslové přístavní architektuře negativní obraz. Potřebovalo nový projekt, který by podpořil jeho obraz a ekonomiku. Aby sem mohli zastupitelé přitáhnout nové investory a podniky bylo nezbytné zlepšit atraktivitu místa. Saint-Nazaire se ocitlo v začarovaném kruhu: Obraz města se zlepšil v přímé závislosti na lepším ekonomickém postavení města a lepší ekonomické postavení města je způsobené novými investory, kteří jsou přilákáni atraktivním územím. Tehdy vznikl projekt obchodního domu Parník,<sup>212</sup> který byl součástí projektu rozvoje města (Project global de développement) a který byl založen na myšlence starosty města J. Batteaux: „Rozvoj podporuje rozvoj... Abychom přitáhli investory, musíme být atraktivní...“<sup>213</sup> Přesto, že bylo v ekonomických nesnázích, se rozhodlo město investovat do urbanistického a veřejného prostoru, aby přilákalo investory. Tento postup byl značně riskantní. Saint-Nazaire se ovšem vyplatil a podařilo se mu zvrátit jeho negativní *image*.

Ve smlouvě o prodeji ponorkové základny z 27. června 1997 vyplývá, že byla městu prodána za 800 000 franků.<sup>214</sup> Prodej byl uskutečněn i se zachováním stálých nájemců několika alveol základny firmou Cargill Soja France, která platila nájem 160 000 franků ročně.<sup>215</sup>

---

<sup>211</sup> více viz. kapitola 9.4.2 Poválečný vývoj Saint-Nazaire, odstavec Krize ekonomiky a identity města na konci 20. století

<sup>212</sup> více o obchodním centru Parník viz. kapitola 9.4.2 Poválečný vývoj Saint-Nazaire, odstavec Přecentralizování města Parníkem

<sup>213</sup> BATTEAUX, J. Être maire, c'est faire la ville. In *Projet Urbain*. La Défense, 1999, č. 17. s. 16–17.

<sup>214</sup> To představuje přibližně 3 367 800 Kč.

<sup>215</sup> To představuje přibližně 673 560 Kč.

## 11.4 JAK DOSÁHNOUT OPTIMISTICKÉHO PŘIJETÍ OPUŠTĚNÝCH PŘÍSTAVNÍCH VOJENSKÝCH A PRŮMYSLOVÝCH AREÁLŮ A BUDOV OBYVATELI?

### Obraz města – *image*

„Kdybychom neměli obrazy (představy), které by zhmotňovaly realitu, nebyla by ani realita.“  
Edgar Morin.

Obyvatelé přístavních měst jen těžko oceňují opuštěné přístavní, průmyslové nebo vojenské areály a objekty. Většinou jde o zapovězená místa, o nichž lidé nic nevědí a nemají s nimi proto ani žádný zvláštní vztah. V projektech rekonverze přístavů a průmyslových a vojenských budov je důležitým hlediskem přijetí projektů místními obyvateli jejich názor na tyto kulturní památky. Většinou musí město a odborníci naučit lidi vnímat tyto prostory a podpořit touhu objevit tato místa.

**Důležitou roli v procesu optimistického přijetí hraje vypravěčský a informativní potenciál místa – ať už verbální nebo neverbální. Politika přisvojení si míst může proběhnout prostřednictvím turistických okruhů, informací (informační a vysvětlující panely, signály, muzea) a také již umění.**

### 11.4.1 Kultura a turistika jako podpora identity

Jedním ze silných aktérů podpory identity je kultura a turistika.

#### **Brest**

MUZEUM NÁMOŘNÍ HISTORIE (MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE)

Muzeum týkající se francouzské námořní historie je umístěné v hradu s galo-románskými základy a Vaubanovým opevněním při ústí řeky Penfeld. Tento středověký hrad zázrakem přežil bombardování během druhé světové války. Je to nejstarší dochovaná historická památka v Brestu. Od roku 1923 je hrad zapsanou památkou.

## PLÁNOVANÉ INTERPRETAČNÍ CENTRUM

Brest nemá žádné muzeum týkající se přímo města. Jen občas vznikne dočasná expozice jako např. při příležitosti projektu rekonverze Návrší kapucínů. Město v budoucnu plánuje umístit do jedné z nekonvertovaných budov ateliérů z roku 1942 tzv. interpretační centrum.<sup>216</sup>

## TURISTICKÉ OKRUHY

Běžně jsou používané také turistické okruhy a trasy městem nabízející procházky na určité téma (urbanismus, historické budovy a místa, moderní architektura atd.). V Brestu byly urbanistickou kanceláří vytvořeny turistické mapy (topoguides), které jsou k dispozici v místní turistické kanceláři (trasy městem jsou ve čtvrti Saint-Martin a Recouvrance, v centru města ulice Siam, kolem Penfeldu)

## HUDEBNÍ AKCE

Hudební čtvrtky (Jeudis du port) byly vytvořeny v roce 1989, aby dynamizovaly kulturní a ekonomickou aktivitu města během letních měsíců července a srpna a přispěly tak k užšímu kontaktu města s jeho přístavem. Probíhají v obchodním přístavu Brestu a jsou obyvateli velice oblíbené. Jedná se o koncerty a představení, které jsou zdarma přístupné všem návštěvníkům. Doky obchodního přístavu na nábřeží Celníků (quai de la Douane) tak pojmu každý letní čtvrtek kolem 20 000 návštěvníků. Ročně tyto koncerty navštíví 235 000 lidí.<sup>217</sup>

Někteří lidé tomuto festivalu vytýkají, že jde o uměle vytvořenou událost, která nemá žádnou spojitost s rybolovem ani jinými přístavními aktivitami. Navzdory tomu již jen její umístění je pro mnoho obyvatel velmi pozoruhodné. Koncerty jsou prostředkem k bližšímu poznání přístavu a jeho atmosféry. Festival Hudebních čtvrtků je krokem k přivlastnění si tohoto místa a pomocí v navázání vztahu mezi ním a obyvateli Brestu.

## NÁMOŘNÍ SLAVNOSTI

Od roku 1992 se v Brestu každé 4 roky konají setkání tradičních plachetnic z celého světa, které přitahují stovky tisíc návštěvníků. Poslední námořní slavnosti se konaly 11.–17. července 2008.

Shrnutí hlavních turistických atrakcí a frekvence jejich návštěvností je blíže rozvedeno v kapitole 9.1 Kontext, geografická poloha měst, odstavec Brest.

---

<sup>216</sup> více viz. kapitola 12.1.1 Aktuální projekty Brestu, odstavec Programování rekonverze Návrší kapucínů

<sup>217</sup> *Donnees economiques 2007/2008*. Brest, 2009, s. 29.

## Lorient

### MUZEUM INDICKÉ OBCHODNÍ SPOLEČNOSTI A MUZEUM NÁMOŘNÍ HISTOIRE V CITADELE PORT LOUIS

Muzeum vypráví historii Indické obchodní společnosti dovážející exotické zboží v 18. století z Afriky a Asie do Evropy. Muzeum je spojeno s Muzeem námořní historie, které prezentuje podmořské objevy a poklady oceánů a část věnovanou záchraně lidí na moři.

### LOĎ THALASSA

Tato výzkumná oceánografická loď sloužila po 36 let. Dnes je otevřena k prohlídkám.

### MUZEUM PODMOŘSKÉHO SVĚTA V TOUR DAVIS (MUSÉE SOUS-MARIN)

V srdci ponorkové základny na Keromanu ve věži tour Davis, dříve využívané k výcviku záchraně námořníků z potopených ponorek. Prohlídka se týká tohoto problému záchraně lidí z hlubokých vod oceánu.

### CENTRUM PLACHETNIC (LA CITÉ DE LA VOILE ERIC TABARLY)

Centrum plachetnic Erica Tabarlyho nabízí možnost vstoupit do fascinujícího světa mořeplavectví historie i dneška. Část expozice je věnována oblíbenému francouzskému mořeplavci Ericu Tabarlymu a jeho lodím Pen Duick.

### PROHLÍDKA BLOKU K III PONORKOVÉ ZÁKLADNY NA KEROMANU

Toto historické místo druhé světové války představuje jeden z hlavních elementů vojenského světového dědictví. Prohlídky jsou otevřeny na žádost a to pouze pro skupiny a s průvodcem.

### TURISTICKÉ OKRUHY

Město Lorient bylo vyhlášeno 26. prosince 2005 Městem umění a historie (Ville d'Art et d'Histoire).<sup>218</sup> Tento titul město získalo díky kvalitě a valorizaci budov (postavených převážně během 2. poloviny 20. století) a také díky pozitivnímu přístupu ke zhodnocení celého městského prostředí. „Urbanistická“ turistika se vписuje do politiky města již 25 let.<sup>219</sup>

---

<sup>218</sup> LELOUP, M, JAILLARD, A. Lorient, Saint-Nazaire Nouvelles vagues. *L'Express* 2008-02-07 [cit. 2009-03-13]. [online] Dostupné z URL <[http://www.lexpress.fr/culture/architecture-patrimoine/architecture/lorient-saint-nazaire\\_473483.html](http://www.lexpress.fr/culture/architecture-patrimoine/architecture/lorient-saint-nazaire_473483.html)>.

<sup>219</sup> RUMEUR, S. Quel(s) tourisme(s) urbain(s) pour Brest? Brest, 2005, s. 48.

Turistické brožury (topoguides) vysvětlují architekturu a urbanismus obnoveného města a poukazují na zajímavé objekty a procházky městem.

## HUDEBNÍ AKCE

Festival keltské hudby (Festival interceltique) probíhá každoročně prvních 10 dnů měsíce srpna v Lorientu. Vznikl v roce 1971 jako velké shromáždění keltské hudby. Tato hudební událost je jednou z nejvýznamnějších keltských kulturních manifestací ve Francii. Podle oficiálních internetových stránek festivalu jde o největší setkání keltských kultur z celého světa.<sup>220</sup> Na 38. ročníku keltského festivalu z roku 2008 bylo očekáváno 700 000 návštěvníků a 4 500 umělců.<sup>221</sup> Hudební setkání má podpořit kulturní tvorbu a výměnu. V kontextu světové globalizace má podpora jednotlivých kulturních skupin (v tomto případě keltských a bretaňských) a jejich zvyků a tradic smysl v posílení pocitu identity jednotlivce a v upevnění jeho pozice v rámci skupiny. Hudba je jedinečný prostředník k předávání a sdílení kulturních odlišností. Na programu festivalu 2008 byli bretaňští umělci hojně reprezentováni. Festival tak podporuje používání bretaňského jazyka. Organizátoři festivalu podepsali chartu trvale udržitelného rozvoje, která je zavazuje k větším snahám v oblasti ekologie. Koncerty jsou doprovázeny dalšími aktivitami: výstavy, konference, ekonomická setkání, literatura, kino, bretaňské hry atd.

Shrnutí hlavních turistických atrakcí a frekvence jejich návštěvností je blíže rozvedeno v kapitole 9.1 Kontext, geografická poloha měst, odstavec Lorient.

## Saint-Nazaire

Město bylo iniciátorem založení muzea Ecomusée a po muzeu zaoceánských parníků Escal' Atlantic také podpořilo otevření ponorkové základny.

## MUZEUM ECOMUSÉE

Reflexe ohledně prezentování průmyslové historie města započala v Saint-Nazaire už v roce 1983. Z podnětu místní městské rady byl původní sklad Hailaust a Gutzeit (na sušení dřeva) v přístavu konvertován a v roce 1988 bylo otevřeno muzeum Ecomusée. Původním posláním tohoto muzea bylo osvětlit různé elementy týkající se historie města a lidí, díky kterým se toto

---

<sup>220</sup> Festival InterCeltique Lorient (Oficiální internetové stránky festivalu keltské hudby v Lorientu) Dostupné z URL <<http://www.festival-interceltique.com>>.

<sup>221</sup> *Le pays de Lorient en Chiffres, Edition 2008*. Lorient, 2008, s. 10.



město zrodilo. Muzeum zachycuje vznik přístavu a následný rozvoj sídla, ze kterého se nakonec zrodilo průmyslové město. Za cíl si klade studium, zachování a zhodnocení památkového dědictví města Saint-Nazaire. Nechce zde prezentovat mrtvou historii uzavřenou za skleněnou vitrínou. Důležitou součástí programu bylo zapojit v období hluboké mutace průmyslu<sup>222</sup> místní obyvatele do sběru informací, do jejich interpretování a také do jejich prezentování. Muzeum se opírá o sbírku objektů a dokumentů, z nichž pak realizuje nejen expozice, ale organizuje i vědecká setkání a debaty a v rámci pedagogického programu spolupracuje také se školami. Není to tedy jen muzeum, ale jsou to také historické archivy města Saint-Nazaire. Sbírkou muzea zahrnují dokumenty o historii Saint-Nazaire od jeho zrodu v době druhého císařství, přes jeho obnovu v 50. letech 20. století, až po současnost.

#### MUZEUM PONORKY ESPADON

Ponorka Espadon je dalším lákadlem turistů. Tato ponorka (78 m dlouhá, 7 m široká a 12 m vysoká, její hmotnost je 1 600–1 900 tun) je umístěna na souši na proti ponorkové základně, poblíž bunkrů. Je to ponorka první generace francouzských ponorek postavená po druhé světové válce. Její koncepce se inspirovala známým typem německé ponorky U-boote. Návštěvníci si mohou projít celý vnitřek ponorky a vyzkoušet si tak na vlastní kůži život námořníků v těchto extrémně stísněných prostorech.

#### MUZEUM ZAOCEÁNSKÝCH PARNÍKŮ (ESCAL' ATLANTIC)

Mezinárodní centrum zaoceánských parníků (Centre international des paquebots) se nachází v jedné z alveol ponorkové základny už od dubna roku 2000.<sup>223</sup> Není to klasické muzeum. Propojuje tradiční sbírky vzácných předmětů s aplikováním divadelní scénografie a filmů. Uvnitř ponorkové základny byl na ploše o velikosti 3 500 m<sup>2</sup> vytvořen prostor zachycující atmosféru strojovny, kajut a nebo také rozlehlé jídelny (obrazová příloha G). Muzeum se snaží evokovat velikost a legendární luxus parníků. Jde o scénografii několika mýtických parníků postavených v Saint-Nazaire: Ile-de-France (1926), Normandie (1935) a Francie (France, 1962).<sup>224</sup>

---

<sup>222</sup> krize průmyslu a námořních staveb v 80. letech 20. století

<sup>223</sup> Saint-Nazaire (Oficiální internetové stránky města). Dostupné z URL <<http://www.mairie-saintnazaire.fr>>.

<sup>224</sup> muzeum Escal' Atlantic v Saint-Nazaire

## PRŮMYSLOVÁ TURISTIKA

Saint-Nazaire se pyšní svou průmyslovou výrobou a organizuje turistické prohlídky staveb námořních lodí (zde byly postaveny jedny z největších parníků a lodí) a továrny na letadlové součásti Airbus (momentálně mohou návštěvníci obdivovat např. nový model letadla A380).

## HUDEBNÍ AKCE

Hudební festival Přístaviště (Les escales), který probíhá v Saint-Nazaire už celých 18 let, se odvolává na historii Saint-Nazaire a na zaoceánskou plavbu z jednoho kontinentu na druhý. Jde o setkání tří kontinentů (Evropy, Afriky a Ameriky), které se transformuje do hudebních zážitků. Každý rok jsou tak pozváni umělci z Afriky a Ameriky a během jednoho srpnového víkendu přístav Saint-Nazaire ožívá hudbou. Koncerty se odehrávají na symbolickém místě, na proti ponorkové základny (v místě původního doku od něhož odplouvaly zaoceánské lodě).

Shrnutí hlavních turistických atrakcí a frekvence jejich návštěvnosti je blíže rozvedeno v kapitole 9.1 Kontext, geografická poloha měst, odstavec Saint-Nazaire.

## 11.5 ZÁVĚR – PŘISVOJENÍ SI OPUŠTĚNÝCH PŘÍSTAVNÍCH ÚZEMÍ OBJEKTŮ

Co můžeme zachovat z množství památkově zajímavých objektů které nám tu minulost zanechala? Hodnota památkového dědictví nově postavených měst je specifická. V obnovených městech jako je Brest, Lorient a Saint-Nazaire stojí za to zachovat a zhodnotit jinde naprosto obvyklou architekturu. Památkové dědictví města zničeného válkou nebo postiženého přírodní katastrofou je chápáno jinak než ve městech s nepřerušenu historií. Touha zachovat historické stopy je zde několikrát znásobena. Kdyby měla tato města katedrály, tak by vyzdvihovala je, ale mají ponorkové základny a vojenské ateliéry. Monumenty se tedy staly z nich.

Traumatizující otřes, zastoupený památkami na dobu války – jako např. nacistickými ponorkovými základnami, zde ale přetrvává. V očích obyvatel tyto monumenty reprezentují dobu okupace, historickou křivdu a destrukci města. Je to vojenská architektura postavená cizinci. Vykresluje důležité, avšak bolestné události historie.

Zajímavé je, že ne vždy a napořád zůstává tato trpká chuť k vojenským památkám v myslích obyvatel. S časovým odstupem se původně nepřátelský pohled k objektu může transformovat na pozitivní smýšlení a jeho přivlastnění si městem a zakomponování do jeho identity. Pevnost Fort-Louis ve městě Lorient je jasným příkladem tohoto obratu ve vnímání vojenského objektu. Městská citadela byla postavena Španěly v průběhu 16. století ve francouzském přístavu Port-Blavet. Obyvatelé Lorientu shledávali tuto městskou pevnost bez estetických kvalit, dokumentující dobývání území cizinci a žádali její destrukci. Dnes se ale stala plně uznávanou památkou města a je v ní umístěno muzeum Indické orientální společnosti. Toto muzeum vypovídá o historii různých indických obchodních společností během 17. a 18. století, o jejich cestách a obchodních vztazích s Afrikou, Indií, Čínou a „Novým světem“. Stará citadela dnes Lorient reprezentuje. Je pýchou místních lidí, kteří se s ní ztotožňují jako s monumentem města.

**Obyvatelům je nutno dodat klíč k rozluštění jejich kulturního dědictví. Jen tak mohou navázat nějaký vztah s místy v minulosti zapovězenými a přisvojit si toto dědictví.** Historie místa se tvoří prostřednictvím historických znalostí, ale zahrnuje také ekonomické a sociální aspekty.

**Kulturní dědictví je oslavováno jako prostředník vyjadřující identitu místa, jeho historii. Dnes již nepovažujeme za památku pouze ochranu jednoho objektu nebo jednoho architektonického stylu, ale je snaha zachovat celkovou atmosféru a paměť místa. *Genius***

***loci* (duch místa) není pouze „viditelné“ památkové dědictví. V atmosféře místa hraje důležitou roli i to, co tam není. Pak jde třeba evokovat původní aktivity nebo historické události prostřednictvím fragmentů původní funkce a místních aktivit a nebo je ztvárnit pomocí uměleckých děl.**

Rekonverze průmyslových přístavních a vojenských objektů by měla prostřednictvím kulturních a ekonomických projektů vytvořit živé místo ve městě, které nabízí umělecké a kreativní aktivity a zároveň zprostředkovává původní pracovní/mořskou/vojenskou atmosféru a ducha místa a přispívá k ekonomickému rozvoji města. Rozvinutím kulturních aktivit a turistické nabídky mohou města docílit zvrácení jejich negativního obrazu, jak dokazuje případ města Saint-Nazaire nebo částečně i Lorient.

#### KULTURNÍ AKTIVITY

Brest, Lorient i Saint-Nazaire se snaží prostřednictvím svých kulturních aktivit oživit město a přístav a vytvořit mu příznivý obraz, který by jim napomohl k uskutečnění projektů rekonverzí opuštěných částí přístavů. Ve všech třech městech se radní pustili do kulturního oživení přístavů, aby změnili pohled místních obyvatel a jejich vztah k původně vojenským a přístavním územím a objektům.

#### NOVÉ PŘÍSTUPY, ARCHITEKTURA A REPREZENTATIVNÍ OBRAZ MĚST

Samotným zhodnocením historie a průmyslu ale nedojde k okamžitému vnímání a přivlastnění si těchto „neživých“ přístavů. Zachovat otisky průmyslové, přístavní a vojenské historie je důležité, je ale nutno vytvořit k nim nové přístupy. Je nutno naučit lidi vnímat a ocenit jejich vypovídací a estetické hodnoty.

Otázkou je, jakou roli hraje architektura v těchto nových přístupech. Obnovená města se stále ještě potýkají s problémem jejich *image*. Architektura a urbanismus po válce opětovně postavených měst je staví do role betonových, šedých měst bez duše.

Architektura obnoveného města Saint-Nazaire je opěvovaná litografiemi od Alberta Baliho (na objednávku města, na obrázku 62), který tak ilustruje „architektonický styl Saint-Nazaire“. Pomocí reprezentace této typické „saint-nazairské“ architektury, inspirované námořní architekturou (lodě, průmysl), 30. léty 20. století a poválečnou obnovou města, se snaží zvrátit svůj negativní obraz. I když nemůžeme říci, že právě tato umělecká zobrazení mu výrazně dopomohla k lepšímu obrazu. Byla to především muzea Escal'Atlantic a Ecomusée a jejich aktivity, které podpořily identitu

a obraz města. Tato muzea byly startovací můstky dalších kulturních a komerčních projektů v přístavu Saint-Nazaire. Lorient se pasoval na Město umění a historie (Ville d'Art et d'Histoire). Svou architekturu obnoveného města opěvuje v topo-guides průvodcích po architektuře obnoveného města. V roce 1993 si pozvali fotografa a umělce Crise Dorley Browna (Angličan) a Guyersena, kteří měli vy zdvihnout hodnoty a plasticitu města. Zatímco Brest i přes své snahy<sup>225</sup> a kvality zůstává přece jen v povědomí obyvatel Francie šedým městem bez charakteru.

Důležitou roli ve zprostředkování informací o hodnotách území a objektů hraje publikační činnost. V Saint-Nazaire a Lorientu je urbanistickému obrazu města věnovaná významná ediční činnost, která napomáhá k pozitivnímu vnímání města a jeho unikátní městské struktury. Dodávají tak informace, jak město číst a jak ho ocenit.

---

<sup>225</sup> start populárního cyklistického závodu Tour de France v létě 2008, námořní slavnosti Brest 2008 apod.

## 12 SOUČASNOST, NOVÉ ZÁMĚRY MĚSTSKÝCH ÚŘADŮ, PROJEKTY A VIZE ARCHITEKTŮ

„Najít správný směr, mezi opatrností a odvahou je to největší umění.“ Tomáš Baťa

Jak je již řečeno v předchozí kapitole, lokální politika rozvoje měst je dnes konfrontována s problematikou uplatnění jejich historických stop. Města se snaží zhodnotit tyto stopy většinou průmyslové a vojenské minulosti. Brest, Lorient a Saint-Nazaire se střetávají s podobnými problémy, každé z nich se s nimi ale vyrovnává trochu jinak.

### 12.1 BREST – NOVÉ ZÁMĚRY, PROJEKTY A VIZE

#### Městská rada v Brestu

Problematika rekonverze se zde zdá být komplexnější, než v případě Lorientu a Saint-Nazaire. Brest métropole océane – BMO, obec Brestu, je řízena tzv. příčným systémem správy. Za urbanistický plán města zodpovídá přímo obec. Na otázkách urbanismu zde ale pracují aktéři s kompetencemi z různých oborů. Obor urbanismu a dopravy je řízený více-prezidentkou BMO Annick Cléac'h a tvoří ho přibližně 100 lidí. Obor rozvoje je zodpovědný za rozvoj pobřeží a turistiky, zatímco urbanistická kancelář pro rozvoj Brestu ADEUPA,<sup>226</sup> je pověřena důležitými studii a prognostikami. Vyhotovení ZPPAUP<sup>227</sup> je naopak svěřeno jedné malé buňce se sídlem přímo ve správě obce Brestu.<sup>228</sup> Brest métropole aménagement – BMA je místní rozvojová společnost (soukromá), která se zabývá rozvojem ekonomickým a urbanistickým rozvojem Brestu, ale může pracovat i na jiných zakázkách. Nejedná se o službu/obor města, je to SEM.<sup>229</sup> Kdykoli Brest chce zahájit urbanistický nebo ekonomický projekt může oslovit BMA, ale i jiné společnosti. BMA je vždy postavena do konkurence s jinými firmami. Jelikož ale nefunguje na základě zisku, má před tradičními soukromými společnostmi výhody.<sup>230</sup> Výhoda soukromých místních

---

<sup>226</sup> Urbanistická kancelář pro rozvoj Brestu (Agence pour le développement et l'urbanisme du pays de Brest, dále jen ADEUPA)

<sup>227</sup> ZPPAUP – Ochranná zóna architektonických, urbanistických a krajinných památek (Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager)

<sup>228</sup> LE GOÏC, P. Donner un avenir au passé. In *Politiques locales de la trace historique dans trois villes reconstruites Lorient, Saint-Nazaire, Brest*. Brest, 2007, 9 s.

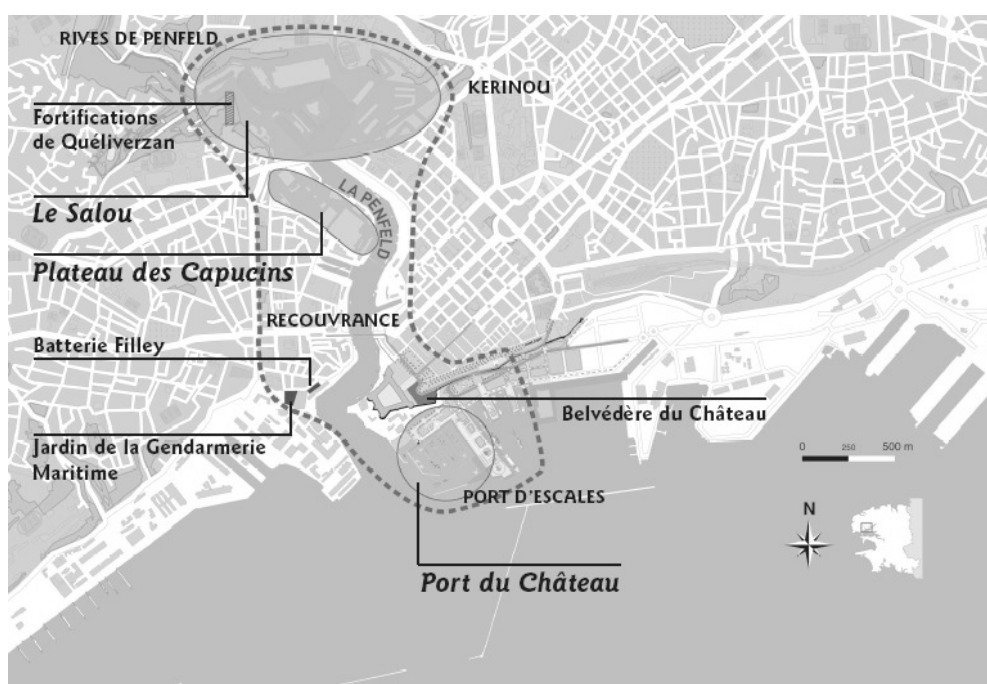
<sup>229</sup> SEM – Smíšená společnost, napůl veřejný napůl soukromý operátor územního rozvoje (Société d'économie mixte, dále jen SEM)

<sup>230</sup> BMO je držitelem 55% akcií BMA. Zbytek akcií je v držení bank: Crédit agricole, Crédit mutuelle, Caisse des épargnes a obchodní komory Chambre de commerce. Není zde tedy zastoupen tradiční soukromý investor. BMA byla vytvořena jako nástroj pro rozvoj města Brest. BMO je tedy akcionář a zákazník v jednom. Toto přináší do vedení urbanistických a ekonomických operací zajímavou situaci: BMA je privátní společnost, ale zároveň má BMO nad ní kontrolu.

rozvojových společností je, že jim město může svěřit projekty, které nejsou v krátkém časovém horizontu ekonomicky výhodné. Jedná se především o urbanistické operace, které by nebyly zajímavé pro tradiční privátní sektor, ale které jsou pro město důležité. BMA je schopna čekat na návratnost jejich investic 20 nebo i 30 let. Nebo se také může stát, že je investice ztrátová. BMO by pak zaštitila půjčku BMA a splatila by ji.

Od roku 1997 pracuje speciálně vytvořená komise Penfeld na přenesení vlastnictví některých vojenských námořních pozemků a budov na město Brest.<sup>231</sup> Radní zamýšlejí upravit rozlehlý vojensko-průmyslový prostor o rozloze 150 ha ve 3 následujících etapách:

- V krátkém časovém horizontu konverzí hradního přístavu (Port du Château, území o rozloze 13 ha) na lodní přístav plachetnic a jacht.
- Ve středním časovém horizontu konverzí Návřší kapucínů (Plateau des Capucins, území o rozloze 12 ha) na novou městskou čtvrť.
- V delším časovém horizontu upravit území Salou (území o rozloze 31 ha). Jedná se o území se smíšenou funkcí vojensko-civilní, ve které převládá námořní průmysl. Nachází se v zadní části řeky Penfeld.



Obr.80 – Plán uvolněných vojenských území  
Archiv Brest métropole océane

<sup>231</sup> Aktivita byla podnícena restrukturalizací francouzské armády v roce 1995, která měla z důsledků opuštění nebo nedostatečné využití některých jejích pozemků a budov (kasárny, ponorkové základny, sklady apod.). Armáda má tedy k dispozici objekty, které nepotřebuje a které jsou finančně náročné na údržbu.

## 12.1.1 Aktuální projekty Brestu

### Hradní přístav (Port du Château)

V blízkosti hradu (historické centrum města) byl v letech 2006–2009 na rozloze 13 ha vodní plochy realizován nový lodní přístav Marine du chatêau. Vodní plocha o velikosti 3 ha je také určena ke konání zábavných událostí (závody lodí, přehlídky velkých plachetnic apod.). Nová velká hráz chránící přístav nabízí prostor pro pobřežní procházky. Na nábřeží mají být v budoucnu umístěny komerční aktivity.



Obr.81 – Nový lodní přístav pod hradem Marine du chatêau

Foto z archivu Brice Remy-Zephir, prosinec 2009

Situace tohoto území v katastru nemovitostí je značně komplikovaná. Jedná se o původně vojenské garáže k údržbě kamionů a k nim přilehlou vodní plochu. Nejprve došlo k přechodu vlastnictví z ministerstva obrany na ministerstvo vybavení. Jelikož se jedná o veřejné námořní území (domaine publique maritime), které je stále v držení státu, nemůže být nikomu předáno nebo prodáno. BMO tedy území pouze pronajímá na limitovanou dobu (30 nebo 50 let). Je to situace dosti nevýhodná. Pokud tam BMO postaví budovy nebo jakékoliv úpravy, po uplynutí



smlouvy o pronájmu vše přejde do vlastnictví státu.<sup>232</sup> Pro soukromé investory je to situace neúnosná. Návrstnost investic by musela být velmi rychlá. BMO zde vytvořila ZAC.<sup>233</sup>

Celkové finanční náklady této operace jsou odhadované na 24 700 000 €<sup>234</sup> bez daně a očekávaný návrat investice je 1 500 000 €<sup>235</sup> ročně (mimo speciální akce).<sup>236</sup> Operace byla vedena místní soukromou rozvojovou společností Brest métropole aménagement BMO a byla částečně financována z evropských fondů.

### **Návřší kapucínů (Plateau des Capucins)**

I když byly ateliéry vybudovány v návaznosti na řeku Penfeld v přístavu města Brest, na jejich pozemek se nevztahuje zákon o mořském pobřeží. Stát je vlastníkem a prodává pozemek i budovy městu. Prodej by měl proběhnout začátkem roku 2010 za 2 200 000€.<sup>237</sup> Toto strategicky významné území je velkou příležitostí pro Brest. Pozemek kapucínů funguje jako přírodní belvédér (je vyvýšen 25 m nad vodní hladinu řeky Penfeld) a nabízí zajímavé vyhlídky na město, řeku Penfeld, kotviště a některé zde stále ještě probíhající námořní aktivity, jako kotvení lodí, nebo různé práce v docích.

### **ZÁVAZKY VYPLÝVAJÍCÍ ZE SMLOUVY O KOUPI**

Smlouva o budoucím prodeji pozemku a budov mezi městem a státem zavazuje každého z účastníků ke splnění několika podmínek. Stát se zavázal odstranit znečištění (průmyslové a pyrotechniku), BMO zase má zachovat stávající přípojku vody do arzenálu (přístavu pod ateliéry na řece Penfeld) určené pro mytí lodí a mimo jiné zajistit neprodyšnost veřejného přístupu do vojenského areálu, který na ateliéry navazuje (zajistit bezpečnost vojenského prostoru). Tradičně je to řešeno zdí (nebo 2,2 m vysokým plotem zakončeným bodci), ale BMO hledá jiné možnosti jak podmínku splnit, ale zároveň nezničit návaznost území na řeku Penfeld a neodříznout jej zase zdí (např. „neviditelným“ elektrickým systémem).<sup>238</sup> BMO se také zavázalo znovu vytvořit 50 bytových jednotek, které se dnes na území nacházejí a rezervovat je pro příslušníky armády.

---

<sup>232</sup> Aby to nebylo ještě tak moc jednoduché, tak od roku 2006, kdy byl přijat zákon o decentralizaci státní správy, byly všechny přístavy a mezinárodní letiště přeneseny pod správu jednotlivých krajů. Přístavy Brestu, Lorient, Saint-Malo a další jsou pod správou kraje Bretaň. BMO se stala tedy pro přístav pod hradem podnájemníkem kraje Bretaň.

<sup>233</sup> ZAC, koordinovaná zóna územního rozvoje je zóna s velmi náročnými urbanistickými regulacemi a limity.

<sup>234</sup> To představuje přibližně 681 695 300 Kč.

<sup>235</sup> Pro představu, očekávaný návrat investice je přibližně 41 398 500 Kč.

<sup>236</sup> *BREST: la relation ville-port, un atout majeur face à une mutation imposée*. Le Havre, 2007, s. 6.

<sup>237</sup> Rozhovor – PRIGENT, Patrick, architekt, vedoucí projektu, Soukromá společnost pro ekonomický a urbanistický rozvoj Brestu BMA (Brest Métropole aménagement), Brest, 25. září 2009.

<sup>238</sup> Ibid.

Město Brest se ve smlouvě nechá zastoupit společností BMA. BMA bude ten, kdo za pozemek zaplatí a kdo provede operaci rekonverze území a budov ateliérů.

#### PAMÁTKOVÁ HODNOTA NÁVRŠÍ KAPUCÍNŮ

Budovy z 19. století, jako ateliéry, představují pro Brest významné památkové objekty. Jsou to jedny z mála objektů, které přežily bombardování druhé světové války (i když střecha byla kompletně obnovena v roce 1946). Zachování nosné konstrukční struktury a některých vnitřních vybavení, jako jsou např. parní stroje aj. (obrazová příloha H), je také součástí tohoto nového programu.<sup>239</sup> Toto vyplynulo ze soutěže pro vymezení zadání na rekonverzi Návrší kapucínů. Patrick Prigent z BMA se k tomu vyjádřil: „Dnes se poslední verze architekta Fortiera více vzdalují zachování průmyslové brutality a stáčejí se k modernímu minimalistickému a chladnému vyjádření. Budova tím ztrácí na svém charakteru, historie je z ní méně cítit, stává se „obyčejnou aktuální budovou.“ Pak se nám vnucují otázky: k čemu je dobrá budova zachovat. Není potom lepší (ekonomicky i programově výhodnější) budovy zcela zbořit a postavit novou architekturu?

#### PROJEKT REKONVERZE NÁVRŠÍ KAPUCÍNŮ

Reflexe nad osudem Návrší kapucínů probíhají od roku 2003. V srdci BMO byla vytvořena pracovní skupina, která se zabývala definováním cílů a hledáním nových koherentních funkcí pro ateliéry a přilehlé území. Do dneška jde tedy o 6 let práce na tomto tématu. Schůzky probíhaly zhruba jednou ročně, ale hlavně dle potřeby a momentálního posunu v otázce rekonverze. Časem byly vyděleny pracovní skupiny zabývající se konkrétními řešeními pro jednotlivé obory/funkce: kultura a městské vybavení, ekonomický rozvoj, turistika a muzeografie, filmové obory a design.

Území bylo rozděleno na dvě části: návrší a ateliéry. A to ze dvou důvodů. Jednak jsou tyto dvě části odděleny výškovým rozdílem 18 m. Objekty aktuálně umístěné na návrší budou téměř všechny zbourány, bude tedy vytvořena plošina, „zelená louka“ ve městě, zatímco objekty ateliérů jsou z historického hlediska hodnotné a budou zachovány. Tyto vstupní údaje jednoznačně definují rozdílné možnosti a přístupy k jednotlivým částem (na obrázku 82).

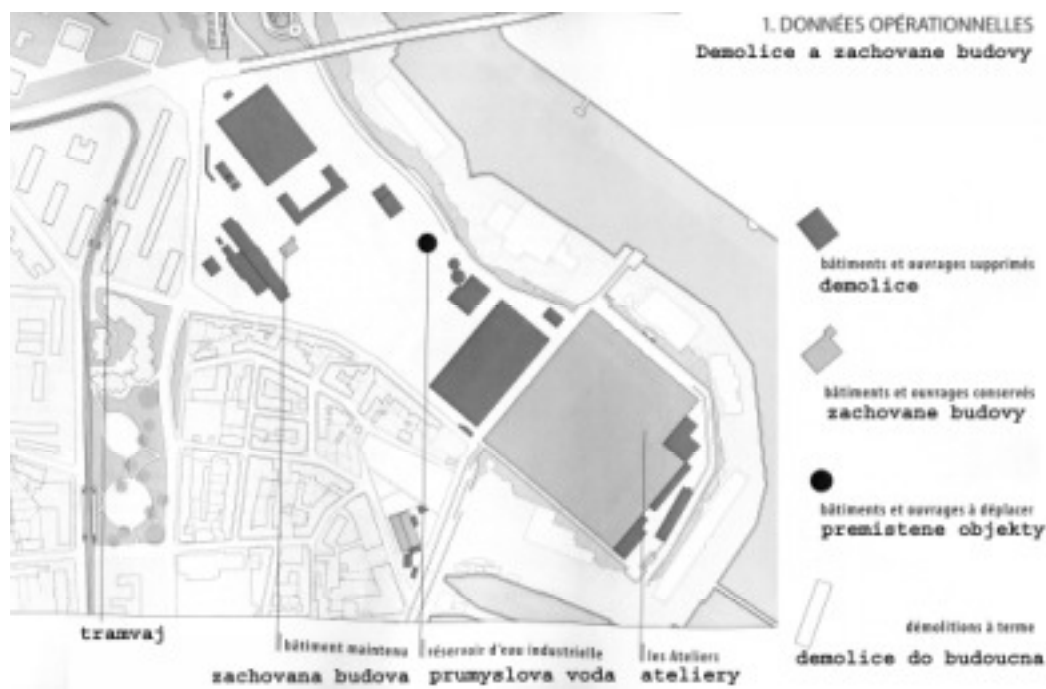
Návršní plošina nalezne snadněji své nové využití i financování stavebních operací jako nová městská čtvrť.

---

<sup>239</sup> více v textové příloze C – Vybavení ateliérů

Nalézt nový program pro ateliéry o rozloze 2,5 ha je o poznání složitější. BMO definovala politické cíle, které se trochu kříží:

- Využít tuto příležitost k upevnění pozice metropole. Nechtěli mít z Návrší kapucínů pouhé vybavení městské čtvrti. Nové Návrší kapucínů by mělo přilákat lidi z dalekého okolí.
- Mělo by to být také místo pro obyvatele Brestu, místo živé a obyvatelem vyhledávané.
- Zároveň by mělo návrší přispět k ekonomickému rozvoji města Brest.



Obr.82 – Zachované budovy a demolice  
*Plan guide. Archiv Brest métropole océane*

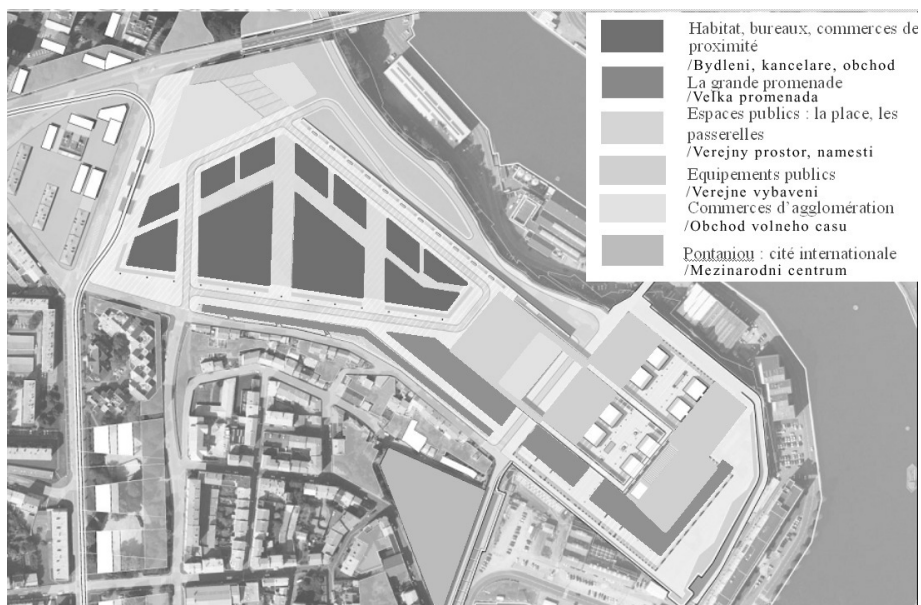
## SOUTĚŽ PRO VYMEZENÍ ZADÁNÍ NOVÉHO PROGRAMU

Protože nebyl jasný program, vypsal město Brest v roce 2004 soutěž pro tzv. vymezení zadání (marché de définition). Tato procedura je většinou využívána při velkých urbanistických projektech. Umožní obci konzultovat kompetence externích expertů a různé architektonické studie, důležité pro vznik kvalitního projektu rekonverze. Do debaty se tak zapojili architekti, urbanisté, sociologové, scénografové a zahradní architekti. V rámci soutěže byly vyzvány k reflexi nad územím a jejich novými funkcemi tři vybrané týmy architektonických ateliérů: ateliér Bruno Fortier spolu s ateliérem de l'Ile, ateliér Madec a ateliér Reichen & Robert. Po dobu 6 měsíců pracovaly ateliéry na společných schůzkách na problémech a otázkách a hledaly potenciální potřeby a nové vhodné funkce pro dobré fungování místa. Po společné fázi přišel každý ateliér se

svým návrhem řešení, který měl městu pomoci nalézt vhodnou funkci pro rekonverzi Návrší kapucínů.

## PROJEKT FORTIER

Komisi soutěže byl v roce 2005 vybrán projekt ateliéru Fortier.<sup>240</sup> Architekt Fortier koncipoval konverzi továrních ateliérů jako architektonickou zahradu. Navrhl snížit zdi, které měly původně území před veřejností uzavřít a ulice osázet stromy. Snažil se o vytvoření příjemného a aktivního veřejného prostoru otevřeného obyvatelům Brestu. Ve svém projektu navrhnul klasickou městskou čtvrť spojující v sobě bydlení, obchod a kanceláře. Program bydlení měl v sobě pojit zahuštěnost, sociální smíšenost (rozmanitost typů bytů)<sup>241</sup> a kvalitu životního prostředí. Nová čtvrť se má otevřít směrem do čtvrti Recouvrance, ke staré věznici a k Budově se lvy (Bâtiment aux lions). Budova se lvy by měla být novým vědeckým sídlem (ve spojení s IFREMER).<sup>242</sup> Fortier navrhnul také umístit na nové náměstí mezi čtvrtí kapucínů a ateliéry kongresové centrum pro výzkum moře. Architekt Fortier potom pokračoval na hlavním plánu území (venkovní úpravy nové čtvrti a detailní zpracování ateliérů).<sup>243</sup>



Obr.83 – Návrh programu rekonverze, architekt Fortier, 2005  
*Expozice Návrší kapucínů. Archiv Brest metropole océane, 2007.*

<sup>240</sup> *Brest métropole océane* (Oficiální internetové stránky města Brest). Dostupné z URL <<http://www.brest-metropole-oceane.fr>>.

<sup>241</sup> 400–500 bytů je navrženo jako tzv. startovní byty sociálního bydlení

<sup>242</sup> IFREMER – Francouzský výzkumný ústav pro využití moře (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer)

<sup>243</sup> více v textové příloze D – Ateliér Fortier, Program projektu rekonverze Návrší kapucínů (Plateau des Capucins) v Brestu



Obr.84 – Návrh náměstí před ateliéry, architekt Fortier, 2005  
*Expozice Návrší kapucínů. Archiv Brest metropole océane, 2007.*



Obr.85 – Návrh bydlení, architekt Fortier, 2005  
*Expozice Návrší kapucínů. Archiv Brest metropole océane, 2007.*



Obr.86 – Interiér Ateliérů, architekt Fortier, 2005  
*Expozice Návrší kapucínů. Archiv Brest metropole océane, 2007.*

Projekty ateliérů Madec (obrazová příloha I) a Reichen & Robert (obrazová příloha J) se lišily hlavně přístupem k napojení území na město. Reichen & Robert tvrdili, že se jedná o přirozený belvedér odříznutý od města, který bychom neměli na město propojovat novým přístupem. Ateliér Madec zase viděl jako nezbytné napojit centrum města na ateliéry novým mostem, na který umístil linku nové tramvaje i pěší cestu. Architekt Fortier navrhl pouze pěší lávku, ale vybudoval projekt tak, že jeho fungování není podmíněno její výstavbou. Otázka nového mostu byla značně citlivá záležitost. Břehy řeky Penfeld jsou stále v držení námořnictva, a to potřebuje zajistit přístup pro své velké lodě. Nový most by musel být zvedací, a to přináší zvýšené finanční náklady na jeho konstrukci.<sup>244</sup>

## PROGRAMACE REKONVERZE NÁVRŠÍ KAPUCÍNŮ

### Návrší

Dnes je v projektu 560 bytů doplněných kanceláři, službami a veřejnými prostory. Architekt Bruno Fortier navrhnul upravit prostor mezi novou čtvrtí a ateliéry jako náměstí. Na náměstí umístil mezinárodní rezidenční sídlo zahraničních výzkumných pracovníků a studentů, Cité international.

### Ateliéry

V letech 2004–2005 BMO definovala 3 hlavní možné směry pro nové využití ateliérů:

- Vysoká škola umělecká (Ecole supérieure des Arts de Brest), která se nachází na náměstí Carré des arts,
- Národní divadelní scéna Fourneau, která se nachází aktuálně v obchodním přístavu,
- Filmový archiv (Cinémathèque de Bretagne), který je v budově divadla Quartz v centru města.

Tyto programy byly vybrány jednak proto, že se nachází v situaci, kdy jim již původní prostory nevyhovují, a jednak se to wpisuje do politiky a cílů města pro vytvoření vitríny Brestu jako metropolitního města.

V letech 2006–2009 město konzultovalo pařížské programátory Aubry a Guiguet, kteří pomohli definovat nároky jednotlivých funkcí na prostory a vybavení a pomohli některé potřeby seskupit. Přišli také s myšlenkou vytvořit pól brestských dovedností a znalostí, který by propojoval

---

<sup>244</sup> Rozhovor – QUELEN, Marc, architekt DPLG, Ateliér de l'île (architektonická kancelář), společník architekta Fortiera pro projekt rekonverze Návrší kapucínů v Brestu, Brest, 22. dubna 2009

ekonomiku a kulturu. Kolem výše vybraných institucí a směrů chtějí rozvinout odvětví, která by fungovala jako ekonomické rozbušky kulturních aktivit:

- Obraz a zvuk se odehrává okolo filmového archivu (Cinémathèque de Bretagne), produkčních filmových společností a sdružení (např. sdružení Côte Ouest, které je iniciátorem každoročního festivalu krátkých filmů).
- Umění a design je navrženo kolem Vysoké školy umělecké (Ecole supérieure d'art de Brest), divadla Fourneau, uměleckých galerií a podnikatelských školek pro začínající umělce.
- Věda a technologie moře je ekonomický pól na téma výzkum a mořské technologie. Je zde snaha seskupit různé brestské aktéry tohoto odvětví a vytvořit technickou a ekonomickou vitrínu brestských znalostí a dovedností (IFREMER, SHOM, UEM, opravy námořních lodí, věda a technika moře, informatika – modelování proudů, počasí, lodní radary atd.)<sup>245</sup> a v laboratořích a auditoriích uspořádat semináře, konference, setkání.<sup>246</sup>

Do budovy ateliérů má být také umístěno tzv. interpretační centrum, které by mělo návštěvníkům osvětlit historické události Návrší kapucínů i Brestu jako města. Paměť města byla odstřižena, město bylo zničeno a znovu postaveno, ale jeho historie je bohatá. Jen o samotném Návrší kapucínů je co říci. Je to symbolické a emblematické místo. Arzenál byl determinujícím faktorem při vzniku a rozvoji města, ovlivnil urbanismus města. Vždy to bylo přímořské město, město průmyslové inovující technologie a dělnické město. Arzenál formoval brestskou kulturu.

Nepůjde zde o pouhé prezentování minulosti formou tradičního muzea, ale i o pochopení dneška a budoucnosti. Vymazáním minulosti místa bychom ztratili jeho kvality. Interpretační centrum by mělo také nabízet procházky/trasy po historických stopách města. Je zde mnoho historických zajímavých míst, které jsou ovšem málo známé (Budova se lvy, věznice Pontaniou, zahrady objevitelů Jardin des explorateurs, ulice Saint-Malo atd.).

Centrální prostor uvnitř ateliérů (160 m dlouhý a 60 m široký) má být ponechán jako volný zastřešený veřejný prostor, který může být oživen dočasnými expozicemi, uměleckými díly, divadelními představeními apod. Zde počítá BMA se zapojením umělců a studentů uměleckých škol, kteří by měli pomoci přinést život do tohoto rozlehlého prostoru.

---

<sup>245</sup> IFREMER – Francouzský výzkumný ústav pro využití moře (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer), SHOM – Hydrografický a oceánografický servis námořnictva (Service hydrographique et océanographique de la Marine), UEM – Evropská univerzita pro výzkum moře (Institut universitaire européen de la mer)

<sup>246</sup> Rozhovor – PRIGENT, Patrick, architekt, vedoucí projektu, Soukromá společnost pro ekonomický a urbanistický rozvoj Brestu BMA (Brest métropole aménagement), Brest, 25. září 2009.

Program ateliérů ale stále ještě není kompletní. Celkově budovy nabízejí 35 000 m<sup>2</sup> plochy pro nové využití. BMO si ponechává čas k ustanovení definitivního programu až do roku 2020.<sup>247</sup> Zatím je nejdůležitější ustanovit základní pilíře a první fázi rekonverze.

## DOSTUPNOST

Důležitou součástí rekonverze Návrší kapucínů je realizování tramvajové linky, která má obsluhovat novou městskou čtvrť. Její zprovoznění je předpokládáno v průběhu roku 2012. Zda na její realizaci budou přizváni umělci, jak je dnes běžné v projektech tramvajových linek, ještě není jasné.<sup>248</sup>

Na území kapucínů nebude velký počet parkovacích míst. V nové obytné čtvrti je parkování redukováno na jedno parkovací místo na obytnou jednotku. Kongresové centrum a ateliéry budou využívat podzemního parkoviště umístěného pod náměstím v centrální pozici mezi novou čtvrtí a ateliéry (asi 450 míst). Obyvatelé města i návštěvníci budou muset použít externích parkovišť na kraji města (Caval blanche, Strasbourg) a využít nové tramvajové linky (obrazová příloha K).

Do budoucna se ukazuje jako nezbytné zajistit nový přístup přes řeku. Lávka pro pěší a cyklisty bude komunikovat přímo s centrem města – spodní částí ulice Siam, která ústí na řeku Penfeld. Zatím s ní ale není z finančních a technických důvodů počítáno.



Obr.87 – Návrh rekonverze Návrší kapucínů, architekt Fortier, 2008

Archiv Brest métropole océane

<sup>247</sup> Rozhovor – GUÉRIN, Grégory, vedoucí odboru ekonomického a urbanistického rozvoje, BMO (radnice města Brest), Brest, 23. října 2009.

<sup>248</sup> více v kapitole 13.2.1 Současné umění ve městech, odstavec Tramvajová linka – umělecká galerie ve veřejném prostoru



## FINANCOVÁNÍ PROJEKTŮ REKONVERZE

BMO hledá soukromé investory pro realizaci nové městské čtvrti na návršní plošině kapucínů (pro realizaci bydlení, kanceláří a výzkumného kongresového centra). Tato část projektu bude relativně jednoduchá. Rychlé napojení plánovanou tramvajovou linkou činí území atraktivní pro privátní investory. Co se týče samotných ateliérů situace je komplikovanější a nový program ještě stále není definitivní. Zatím je v projektu příliš mnoho kultury a veřejného vybavení – to znamená financování z rozpočtu města. Může zde být využit tradiční způsob financování, kde se na celkové částce podílí stát, kraj, departement, město i evropské fondy. Realizování nové obytné čtvrti kapucínů vykompenzuje částečně ztrátové investice do ateliérů. Přesto BMO stále hledá ekonomicky příznivější propojení nových aktivit v ateliérech. Realizace projektu rekonverze bude rozfázovaná do několika fází. To rozloží její financování do delšího časového horizontu a usnadní tak průběh realizace (obrazová příloha L).

### Vojenské území Salou na řece Penfeld

Další část přístavu, která je momentálně ještě stále částečně aktivní. Dnes ještě uzavřený vojenský prostor má být v příštích letech otevřen veřejnosti (časový horizont 20–30 let). Aktivity námořnictva by tu pak měly existovat vedle veřejných aktivit (umístění průmyslových podniků a opravy námořních lodí).

**Tabulka 1 – Brest, rekonverze Návrší kapucínů**

1946	Rekonstrukce střechy ateliérů Návrší kapucínů
2003	První reflexe nad rekonverzí vojenského území při řece Penfeld Identifikovaná 3 vojenská území vhodná k rekonverzi : Hradní přístav, Návrší kapucínů, Salou
2004–2005	Determinovány hlavní linie rekonverze Návrší kapucínů
2006–2009	Zadání programu ateliérů na Návrší kapucínů programátorům Aubry a Guiguet
15. ledna 2009	Protokol o kupní smlouvě, kde se BMO zavazuje Návrší kapucínů koupit a kde se armáda zavazuje prodat.
duben 2009	Slavnostní otevření Hradního přístavu
srpen 2009	Odstranění pyrotechniky z Návrší kapucínů
listopad 2009	Vypracování zóny ZAC na Návrší kapucínů
2009–2010	Plánované odstranění průmyslového znečištění území kapucínů
2010	Předpokládaná koupě Návrší kapucínů BMA
2010	Předpokládaný počátek prací na rekonverzi Návrší kapucínů
2012	Předpokládané zprovoznění nové tramvajové linky, která má ateliéry obsluhovat
2020	Program rekonverze ateliérů na Návrší kapucínů se bude pravděpodobně ještě vyvíjet až do roku 2020

## 12.2 LORIENT – NOVÉ ZÁMĚRY, PROJEKTY A VIZE

### Problémy města, hledání centra a nejasný vztah k moři

Ekonomické aktivity Lorientu vždy byly a dodnes jsou úzce spjaty s mořem. Rada města podporuje ekonomické poslání mořského pobřeží Lorientu. Toto její rozhodnutí se vine celou historií města.

Z urbanistického hlediska však není vztah města k přístavům uspokojující. Za svou přístavní fasádou je město roztříštěné a důsledně odříznuté od moře. Setkáváme se zde s těžkostí nalézt městské centrum. Lorient nedisponuje jasným městským centrem, ani přímým přístupem k moři. Při mém pátrání po srdci města se tázaní obyvatelé Lorientu jednoznačně shodli: centrum města tvoří přístavy, respektive oblast kolem starého lineárního doku a část města k němu přilehlá ze severu.

V Lorientu, stejně jako v Saint-Nazaire se dnes setkáváme s obzvláště citlivým přístupem starosty a radních. Chtějí navázat nový vztah se svou mořskou minulostí a tím tak vytvořit nový silný obraz města, který by podpořil jeho ekonomický rozvoj. Město hledá svou identitu související s jeho mořskou historií, hledá urbanistický projekt, který by mu otevřel cestu k moři. V Lorientu byly ustanoveny zmocněné organismy, které mají pomoci přemodelovat město: Cap l'Orient (zaměstnávají 80 lidí) a odbor urbanismu a ekonomického rozvoje Lorientu AudéLor<sup>249</sup> (30 zaměstnanců).

Diskuze rady města s místními obyvateli nad budoucími plány města PLU<sup>250</sup> u kulatých stolů, vedly k formulování několika bodů.<sup>251</sup>

- Lorient musí rozvíjet svůj vztah s mořem (čitelnost, přístup, zhodnocení).
- Obyvatelé mají silný vztah k památkám, a to nejen z období obnovy města, ale i z doby předválečné, která je ovšem nedostatečně chráněná a zhodnocená.
- Ve městě by měly být provedeny zkrášlovací práce, jako umístění vodních prvků, úprava zeleně a komunikací.

---

<sup>249</sup> Odbor urbanismu a ekonomického rozvoje Lorient (Agence d'urbanisme et de développement économique du pays de Lorient, dále jen AudéLor)

<sup>250</sup> Místní urbanistický plán (Plan locale d'urbanisme, dále jen PLU) nahradil roku 2000 POS. V Lorient byl poslední plán PLU odsouhlasen 3. listopadu 2005. Je to strategický a operační plán rozvoje města, který se zabývá trvale udržitelným rozvojem, rozvojem města, ekonomickým, dopravy, životního prostředí, bydlení a rozvojem kvality života.

<sup>251</sup> DETRAZ, Ch. Lorient: savoir gérer le patrimoine ville-port, In *Les rencontres de l'AVIP*, Lorient, 2003, s. 1–4.

- V místech jako je nádraží, záliv Scorff, přístavy nebo zahrada Jules Ferry by měly být provedeny úpravy veřejného prostoru.
- Město by mělo rozšířit turistickou nabídku a tím tak zkvalitnit svou turistickou atraktivitu.

Projekt zkvalitnění veřejného prostoru přístavu na nábřeží quai des Indes a quai de Rohan měl dopomoci k integrování přístavu do městské struktury centra. Aby radní podpořili vztah město – přístav, byla nábřeží upravena jako pěší zóna a doplněna kavárnami, restauracemi a novou turistickou kanceláří. Na tyto úpravy bylo použito 2 300 000 €. <sup>252</sup> Na nábřeží quai Adolphe Pierre byla vytvořena dřevěná promenáda, vedoucí směrem k majáku, u kterého je potom zakončena belvedérem.

## 12.2.1 Aktuální projekty Lorientu

### Ponorková základna Keroman

#### PROBLÉM ZACHOVÁNÍ PONORKOVÉ ZÁKLADNY V LORIENTU

Konzervování takové památky, jakou je základna, zvedá ještě dnes řadu polemik. I když můžeme říci, že bychom nyní našli jistě méně zastánců její demolice.

K zachování ponorkové základny přispívají mimo jiné tato fakta:

- Základna je velkým příkladem vojenského a průmyslového dědictví 20. století. Je důležitým svědkem konfliktu druhé světové války.
- Dokumentuje zajímavé konstrukční řešení a novátorskou technologii 20. století. „Blok K III je objekt s velice komplikovanou strukturou a základna tvoří ve svém celku monument absolutně pozoruhodný.“ J.L. Pogam z Cap l’Orient <sup>253</sup>
- Její odstranění bylo odhadnuto na 30 000 000 € <sup>254</sup> a není tedy ekonomicky únosné.
- Monumentalita bunkrů dělá území turisticky atraktivní.

---

<sup>252</sup> DETRAZ, Ch. Lorient: savoir gérer le patrimoine ville-port, In *Les Rencontres de l’AVIP*, Lorient, 2003, s. 14. Pro představu: 2 300 000 € = přibližně 63 477 700 Kč.

<sup>253</sup> Rozhovor – POGAM, Jean Luc, zástupce generálního ředitele pro rozvoj urbanismu, životního prostředí a dopravy v Cap l’Orient, Lorient, 20. února 2009.

<sup>254</sup> Rozhovor – ANTICH Y AMENGUAL, Franck, vedoucí projektu ekonomického rozvoje, Odbor urbanismu a ekonomického rozvoje Lorient AudéLor (Agence d’Urbanisme et de Développement Economique du pays de Lorient), Lorient, 6. března 2009. Pro představu: 30 000 000 € = přibližně 827 970 000 Kč.

## PAMÁTKOVÁ HODNOTA ZÁKLADNY

Ponorková základna Keroman je nepochybně monument a tvoří kulturní dědictví Lorientu. Je to výjimečné, jedinečné území, a to nejen svou geografickou pozicí, ale i svým gigantismem. Jako stopa nezbytná k vysvětlení historie 20. století budoucím generacím, je to opravdová památka světového dědictví lidstva. Představuje symbolické místo, vzpomínku na destrukci i obnovu města, připomínku německé okupace i jejího opuštění francouzským námořnictvem v roce 1997. Reprezentuje historické místo mezinárodního významu a nepatří tedy pouze obyvatelům Lorientu.

Ponorková základna Keroman by mohla být vhodným kandidátem na silný emblematický element města. Je to objekt vyvolávající mnoho emocí. Jako příčina destrukce města, byla obyvateli zatracována. Představuje ale také největší vojenskou pevnost a památku na důležitý válečný konflikt 20. století.

## PŘÍLEŽITOST PRO MĚSTO

Jean Yves Le Drian: „Rekonverze základny je kolektivní výzvou pro 21. století.“<sup>255</sup> Rekonverze území ponorkové základny (28 ha) je dnes důležitou operací Lorientu. Jejím prostřednictvím by město mohlo navázat na svou mořskou podstatu a otevřít nové mořské perspektivy. Přispěje nejen k znovudobytí unikátního území, ale i k znovunalezení oblíbeného místa promenád z 19. století. Dokonale izolovaná poloha území (asi 2 km od centra města) původně vyhovující vojenským účelům dnes představuje problém napojení oblasti na centrum.

## MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽ IDEJÍ NA REKONVERZI PONORKOVÉ ZÁKLADNY (1999)

Město si po opuštění základny námořnictvem nevědělo s územím pojímající 3 bloky ponorkové základny moc rady. Cílem mezinárodní soutěže idejí, vyhlášené aglomerací Cap l'Orient 2. ledna 1999, bylo nalézt nové myšlenky a směry týkající se rekonverze ponorkové základny Keroman. Komise projektu definovala možný program, který byl směsicí průmyslových aktivit a služeb, vzdělání a výzkumu, turistiky a aktivit volného času.<sup>256</sup> Rada města však nechala architektům v podstatě volnou ruku ve volbě nové funkce. Vymezili pouze hlavní témata rekonverze: vzájemné působení člověka a moře, zhodnocení zkušeností obyvatel Lorientu v mořských aktivitách (průmysl, rybolov a technologie). Vznikla tak paleta různých projektů od projektů bydlení, univerzitních sídel až po monumentální projekty muzeí jako např. vytvoření

---

<sup>255</sup> *Base des sous-marins de Lorient Keroman. Projet de reconversion.* Lorient, 1999, s. 34.

<sup>256</sup> *Base des sous-marins de Lorient Keroman. Concours international d'idées.* Lorient, 1998, 103 s.

památníku námořníkům zmizelým na moři.<sup>257</sup> „Projekty byly velkolepé a často neodpovídaly městu. Byly jako kousky *puzzle*, které byly vloženy do města bez návaznosti na historické a kulturní podhoubí Lorientu. Ukázaly tedy v některých případech i to, jak nepostupovat.“ řekl Franck Antich z AudéLor.<sup>258</sup>

## VÝSLEDKY MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽE

Celkem se zúčastnilo 192 architektonických a urbanistických týmů z celého světa. Jejich přístupy by se daly rozdělit do několika hlavních proudů. Hodně projektů se snažilo základnu denaturalizovat, a to pomocí různých přístupů.

### Destrukce a denaturalizace základny:

- 2 projekty navrhovaly částečnou nebo úplnou destrukci ponorkové základny.
- 40 projektů se se základnou vyrovnalo postavením nových objektů (zpravidla na střeše základny) a nebo vytvořením silného elementu: výrazné budovy, která by bloky „zastínila“. Jeden z projektů dokonce navrhoval umístit ve vstupní části na území ponorkové základny pyramidu, další zase ponorkovou základnu obeknal betonovou zdí.
- 1 projekt navrhnul základnu zasypat zeminou a tak ji jakoby pohřbít.

### Rekonverze využití potenciálu území a konstrukcí:

- 23 projektů vložilo do území kulturu a veřejné vybavení (univerzitní kampus apod.).
- 8 projektů navrhlo průmyslové a technické využití bunkrů a jeho území.
- 4 architektonické týmy navrhovaly funkce městského centra (bydlení, obchod, veřejné prostranství jako náměstí apod.). Cílem bylo buď vytvořit centrum nové a nebo protáhnout existující centrum až na výběžek Keroman.
- 3 projekty se zabývaly infrastrukturou a do základny umístily nové hlavní nádraží města a nebo ji propojily novým mostem přes mořský záliv.

### Zhodnocení památkového potenciálu základny:

- Muzeografie (9 projektů navrhovalo využít základnu jako muzeum, 1 projekt chtěl dokonce ponechat základnu a území volné, bez jakékoliv nové funkce, jako jakýsi hrob nebo mauzoleum války.)

---

<sup>257</sup> Na soutěž odpovědělo 192 architektonických a urbanistických týmů z celého světa.

<sup>258</sup> Rozhovor – ANTICH Y AMENGUAL, Franck, Obor ekonomického rozvoje, AudéLor, Lorient, 6. března 2009.

- Krajinný přístup ke složitému dědictví a válečné paměti (18 projektů navrhlo částečně nebo úplně území základny zatopit z důvodu „navázání bližšího vztahu s mořem“. Navrhovali vrátit území moři. To je podivuhodné a je zde vidět, že architekti, kteří tyto změny navrhovali, neznali situaci města Lorient, které v podstatě vzniklo rozrůstáním se do moře. Svými návrhy popřeli dosavadní směr rozvoje města. 41 projektů bylo založeno na principu veřejného parku, visutých zahrad nebo prostorů pro promenády po mořském pobřeží. Výběžek Keroman byl v minulosti vyhledávaným místem promenád a tak by to navázalo na historii místa. Zároveň je dnes příroda a zeleň vnímána jako vhodný prostředník k navázání vztahu k jinak těžko uchopitelným základnám a jejich symbolického významu.)
- Nová grafická struktura území (34 projektů potřebovalo území rozdělit podle nové grafické struktury páteře a nebo osy. Pomocí různých pasáží nebo lávek vedoucích na střechy bloků dosáhly také jejich „dobytí“ a zdomácnění – stejně jako projekt Manuela Soly Morales v Saint-Nazaire nebo oceněný projekt mezinárodní soutěže v Lorient – Bohdan Pacowský a Paul Fritsch).

První cenu získal návrh architektů Bohdana Pacowského a Paula Fritsche z Lucemburku a jejich francouzských společníků Davida Crase z Rennes, Pascala Debarda z Lorientu.

Jejich projekt se rozvíjel kolem 3 hlavních bodů:

- Páteř propojuje nejen jednotlivé objekty, ale také celé území s městem. Na ni se roubují lehké objekty a osvětlení vytvářejí tzv. sesterské stíny bunkrů.
- Celý okolní terén je upraven krajinnými úpravami.
- Břehy zálivu Ter jsou v návrzích upraveny na pěší promenádu a doplněny přístavem plachetnic.



Obr.88 – Oceněný projekt rekonverze ponorkové základny Keroman

Výsledky mezinárodní soutěže idejí. *Concours international d'idées 1999*. [online]. 2000-05-11 [cit. 2009-12-09].

Dostupné z URL <<http://www.architekturama.com/bsm/fra>>.

V době vyhlášení mezinárodní soutěže idejí na rekonverzi ponorkové základny byly městská rada Lorientu a rada aglomerace Lorientu (dříve nazývaná Pays de Lorient) dva rozdílné organizmy. Soutěž byla vyhlášena prezidentem aglomerace Pays de Lorient, Jean Yves Le Drianem, který se snažil o pozvednutí města na mezinárodní úroveň. Chtěl Lorient dotovat velkolepým projektem, který by oslavoval historii a paměť města. V zadání bylo vytvořit monumentální projekt. Ale v rozporu s tehdejší Pays de Lorient, rada města Lorientu neměla v úmyslu pouštět se do monumentálních a finančně náročných projektů.<sup>259</sup>

Navzdory výsledkům soutěže a velkému ohlasu ze strany architektů,<sup>260</sup> ještě v srpnu roku 2000 město nevědělo, co se základnou plánuje (zbourat, zhodnotit jako památkové dědictví nebo „jen“ vložit nové funkce). Citace Juliána Lény v *Ouest France* ze září roku 2000: „Žádné rozhodnutí týkající se zachování nebo destrukce bloků K I, K II a K III ještě nebylo přijato. Bylo ovšem vyhlášeno výběrové řízení na zbourání bloku K IV. Toto nám umožní udělat si představu o finančních nárocích demolice jednotlivých bloků, jelikož názory na věc se různí. Je potřeba ovšem zdůraznit, že architektonický výraz K IV se zdaleka nepřibližuje architektuře ostatních bloků.“<sup>261</sup> Blok K IV nakonec nebyl zbourán, i když dnešní projekt rekonverze území základny jeho zbourání pořád plánuje. A i když se nerozhodná městská rada nakonec nepřiklonila k vybranému komplexnímu architektonickému projektu mezinárodní soutěže, měla soutěž několik pozitivních přínosů. Jednak ukázala, co je možné s místem a budovami udělat a co je naopak nad jejich možnosti, dále přinesla ponorkové základně Keroman a městu mezinárodní medializaci, což zapůsobilo jako účinná reklama. Turisté i odborníci se začali o základnu zajímat. Nakonec se přihlásily i průmyslové podniky s návrhy umístit své sídla nebo sklady do opuštěných objektů. Městská rada umístila do základny koncem roku 2000 dva průmyslové podniky (Plastimo – evropský leader vybavení výletních lodí a Catlantech – konstruktér katamaránů).

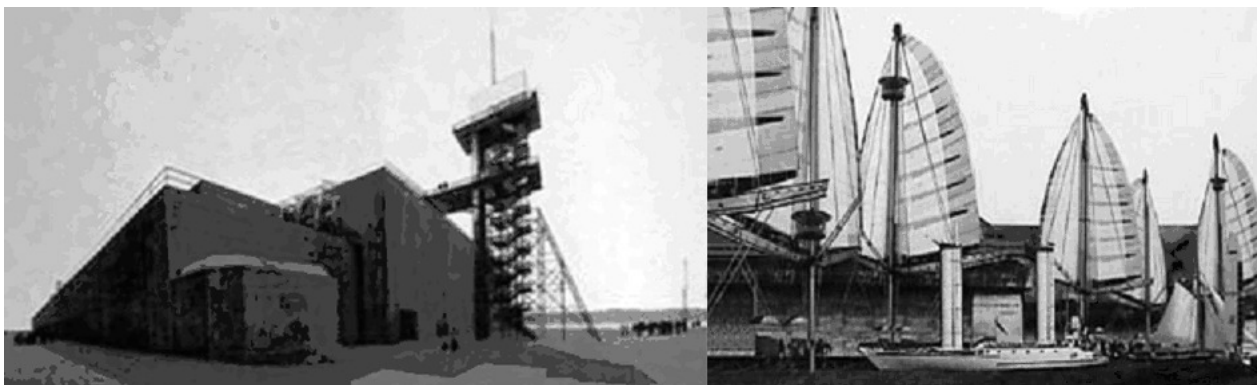
Konečný projekt rekonverze území vyšel jednak z dané situace a z nezbytnosti vytvořit nová pracovní místa. Nakonec se ale přece jen alespoň částečně inspirovali některými projekty ze soutěže. Např. pro projekt Akademie E. Tabarlyho a umístění silného elementu (tzv. élément d'articulation urbain, dále jen EAU) – signální věže (Les ateliers bleus, François Viroilleaud z Paříže, a plachetnicový přístav (pařížský architekt Bruno Tonfoni)

---

<sup>259</sup> Rozhovor – LE COUEDIC, Daniel, architekt a zakladatel Institutu de Géoarchitecture v Brestu, Brest, 3. března 2009.

<sup>260</sup> Do mezinárodní soutěže se přihlásilo 382 kandidátů z 35 zemí. Návrh nakonec podalo dokončilo 192 týmů.

<sup>261</sup> BSM: une assemblée en décembre – Lorient. In *Ouest France*. 12. září 2000.



Obr.89 – Projeť Akademie E. Tabarlyho od pařížského ateliéru Les ateliers bleus, Projekt plachetnicového přístavu od architekta Bruna Tonfonioho

Výsledky mezinárodní soutěže idejí. *Concours international d'idées 1999*. [online]. 2000-05-11 [cit. 2009-12-09].

Dostupné z URL <<http://www.architekturama.com/bsm/fra>>.

## STUDENTSKÉ PROJEKTY

Problémem rekonverze základny se zabývaly i blízké fakulty architektury a jejich studenti. Zajímavý je projekt dnes již architekta Ludovica Jueta z Rennes nazvaný Lorient Express. Architekt se v něm snaží o znovunalezení městského centra. Chtěl vytvořit silný element, který by jako při akupunktuře „uzdravil nemocné město“ postrádající jasnou identitu. Ve svém projektu se opírá o konferenci J.M. Moniota: Utopie a osídlení, která proběhla v listopadu roku 2003 na Fakultě architektury EAB v Rennes. Architekt v rámci svých analýz označil ponorkovou základnu Keroman za klíčový objekt a klíčové území města. Aby vyrovnal urbánně-prostorové problémy dominantní základny s okolní městskou krajinou, doporučil k ní postavit objekt, který by fungoval jako jeho protiváha. Vedle základny, v místě rybářského přístavu, navrhnul novou výškovou budovu – věž, neboli jak ho nazývá, element artikulace městské struktury EAU (élément d'articulation urbain, dále jen EAU). Na výběžek Keroman ve svém projektu navrhl výškovou budovu jako sídlo trvale udržitelného rozvoje, která má fungovat jako vyrovnávací element k ponorkové základně a dynamizovat tak krajinu zátoky Scorff.

Stačí tedy postavit mrakodrap, aby se vyřešila složitá situace města? Jak ve svém projektu vysvětluje, výškové objekty 20. století vyjadřují moc, vládu, sílu nebo aroganci. Ponorková základna, i když ve své horizontální poloze, vyjadřuje podobné hodnoty. Když dáme stranou objekty, které byly ve 20. století přetvořeny na symboly moci, výškové budovy v minulosti vždy představovaly především orientační body a signály v krajině (místa náboženství, místa k setkávání a ke shromažďování). Tyto prostorové prvky (např. kostely, radniční věže, hrady a zámky atd.) byly téměř vždy brány jako památky a dodnes strukturují naši společnou/společenskou identitu. Ovšem aby nešlo o pouhé vyjádření moci, musí tyto EAU mít především smysl a užitečnost.



Inspiroval se projektem Muzea Guggenheim v Bilbao od architekta Franka Gheryho. Na Gheryho projektu ho obzvláště zaujala možnost podpoření celé velké operace rekonverze průmyslového území pouze jedním jediným signifikantním projektem.<sup>262</sup> Jeden projekt, který na měřítku celé, jemu přilehlé aglomerace, odráží vůli města otevřít se světu. „Katedrála kultury“, jak muzeum ve své práci nazývá, se vepsala do centra Bilbao jako rozbuška dalších restrukturalizačních projektů města. Muzeum Guggenheim v Bilbao zastalo roli jediného elementu, možného označit za „klenák urbanismu města“. „Přímořskou fasádu ale nestačí pouze urbanizovat nebo oživit. Stále by tomu chyběl působivý, spojující element, silně atraktivní z hlediska krajinného a z hlediska obrazu místa *image*. Tento spojující element je nutný pro odstartování znovurozvinutí ekonomické prosperity aglomerace Lorientu.“, takto vysvětluje Juet svou teorii akupunktury – teorii jednoho zásahu, který odstartuje celý proces restrukturalizace přilehlého území.<sup>263</sup>



Obr.90 – Studentský projekt Lorient Express  
Archiv architekta Ludovica Jueta

### **Arzenál, Péristyle**

Na konci 90. let 20. století byl uzavřen i vojenský přístav – arzenál. To uvolnilo 70 ha ležících mezi mořským pobřežím a centrem města (na východu). Území je rozděleno na 3 části:

- Vojenská nemocnice zabírá 17 ha. Měla by se stát hlavní nemocnicí města.
- Centrální část okupuje nová privátní společnost DCNS, která se zabývá stavbou válečných lodí.
- Péristyle o rozloze 7,5 ha má více městskou funkci. Je to historická část města, prvotní sídlo původní Indické obchodní společnosti. Město koupilo pozemky a budovy v roce 2007.

---

<sup>262</sup> Rozhovor – JUET, Ludovic, architekt, Dinard, 10. června 2008.

<sup>263</sup> Ibid.

Zastupitelstvo Lorientu vyhlásilo architektonickou soutěž na rekonverzi Péristylu. Byly vybrány 3 týmy pro studii území (marché de définition): architekt Christian Devillers, architekt Jacques Ferrier a architekt z Nantes Gareau Boixel.

Dále byl také přizván zahradní architekt Piere Grolier. Vybraný projekt od architekta Boixela má konvertovat území na novou ekologickou městskou čtvrť (energetické úspory, doprava, voda).

Hlavní body rekonverze nové čtvrti Péristylu:

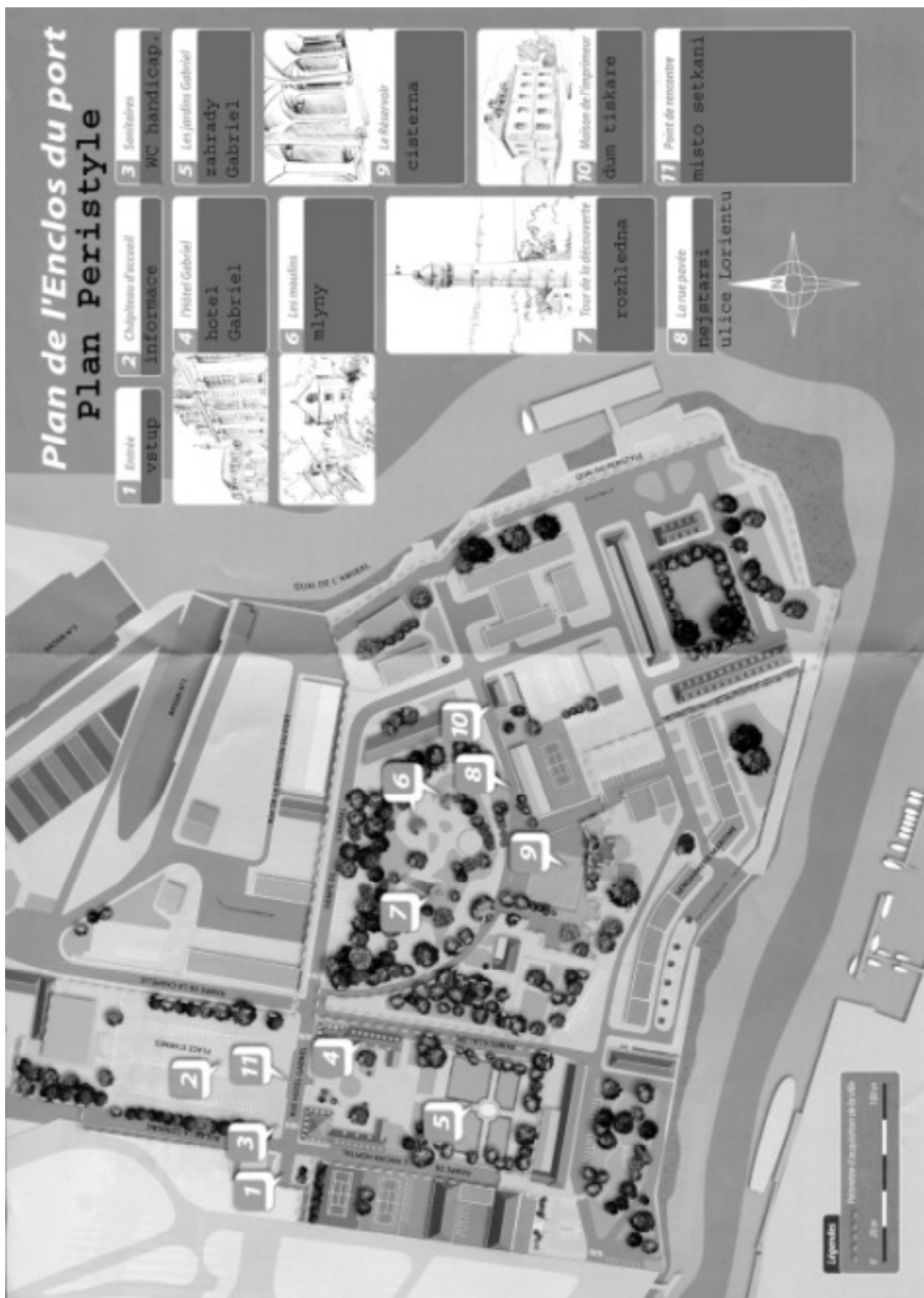
- Smíšené aktivity: ubytování (různé typy bydlení, sociální, nájemné, prodej atd.), služby a vybavení. Při vstupu do čtvrti bude umístěno sběrné parkoviště. Lidé se budou ve čtvrti pohybovat pěšky (hromadné dopravní prostředky, půjčovna kol atd.).
- Kulturní pól. Jedná se o významné historické místo ve městě. Nachází se tu nejstarší budovy: Hotel Gabriel, cisterna z 19. století, mlýny, věž/rozhledna. Ještě není definován konečný kulturní program. Měla by sem být umístěna CIAP, ale také část muzea Indické obchodní společnosti, které se momentálně nachází v citadele Port Louis. Různé dočasné expozice by měly být umístěny v hotelu Gabriel.
- Televizní pól. Měla by odtud vysílat místní bretaňská televize TV Breiz, budova BBC a filmové společnosti.
- Zahrady a promenáda po mořském pobřeží (celkem 4 ha v centru města!). Veřejný prostor před hotelem Gabriel, na náměstí place d'Arme a kolem mlýnů budou upraveny jako francouzské zahrady.



Obr.91 – Území Péristylu  
Archiv Cap l' Orient, Lorient



Obr.92 – Rozhledna a mlýn, promenáda po pobřeží, Péristyle  
Foto z archivu autorky disertační práce, březen 2009



Obr.93 – Plán Péristyle

Archiv Cap l' Orient, Lorient. grafická úprava autorka disertační práce

## 12.2.2 Rekonverze ponorkové základny Keroman

Rekonverze ponorkové základny je pro město Lorient velkou výzvou. Strategická pozice tohoto poloostrova na něj přenáší zodpovědnost a očekávání velkého projektu. K tomu, aby se místo v minulosti zapovězené veřejnosti otevřelo, nestačí pouze odstranění zátarasu a vojenského ohrazení. Akce znovudobytí území ponorkové základny v sobě zahrnuje globální transformaci existující krajiny.

Ambice rozvinuté na nábřeží Rohan a nová politika přímořských promenád by měla nalézt svoje završení v rekonverzi Keromanu a arzenálu. Město by se pak cele otevřelo oceánu. Otevřít tuto vojenskou pevnost obyvatelům nabízí jedinečnou příležitost znovu nalézt svou, v minulosti ztracenou, mořskou fasádu.

### Ekonomické využití – Průmysl úzce spjatý s mořem

I když rada města dlouho váhala nad osudem ponorkové základny na Keroman, její přístup k rozvoji a plánování města byl od počátku jasný. Město traumatizované ekonomickou krizí chtělo rekonverzí ponorkové základny vytvořit stejný počet nových pracovních míst o jaký přišli při odsunu francouzského námořnictva. To byl jasný politický cíl městské rady.<sup>264</sup>

Projekt rekonverze území Keroman se snaží vepsat do tří směrů identifikovaných radou města:<sup>265</sup>

- námořní průmysl – konstrukce lodí, vybavení, opravy, služby s tím spojené;
- závody plachetnic, námořní muzeum, historie plachetnic, námořní objevy;
- rybolov.

Konstrukční řešení ponorkové základny (betonového bloku o tloušťce zdí 1,2–2 m a tloušťce stropní konstrukce 3,5 m) způsobilo, že i jakkoli minimální zásah do stávající konstrukce je problematický a nese sebou vysoké finanční náklady. Při rekonverzi bylo tedy nezbytné maximálně využít možností, které nabízí stávající stav objektů.

---

<sup>264</sup> Rozhovor – POGAM, Jean Luc, zástupce generálního ředitele pro rozvoj urbanismu, životního prostředí a dopravy v Cap l’Orient, Lorient, 20. února 2009.

<sup>265</sup> DETRAZ, Ch. Lorient: savoir gérer le patrimoine ville-port, In *Les rencontres de l’AVIP*, Lorient, 2003, s. 1–4.



Obr.94 – Plán rekonverze území Keroman, březen 2009  
 Dokument z archivu Anne-Claire Lucas, Cap l’Orient, Lorient

## VÝROBNÍ FIRMY – PRŮMYSL

Rozhodnutí o ekonomickém využití základny a přiléhajícímu území bylo velice rychle odsouhlaseno městskou radou. Ponorková základna se měla stát především zónou ekonomickou.

V roce 2000 tedy přijali do AudéLor nové zaměstnance, kteří se měli starat o ekonomický rozvoj všech průmyslových území v aglomeraci Lorientu, tedy i o propagaci Keromanu.

Jako první byl do ponorkové základny implantován podnik Plastimo, který měl do té doby své sídlo nedaleko bloku K II v areálu rybářského přístavu na výběžku Keroman. V roce 2000 majitel firmy Plastimo shledal blok K II odpovídající jeho potřebám skladových prostor. Zamýšlel se usadit v celém bloku K II. Město tehdy rozhodlo o rekonverzi K II na sklady a provedlo pouze nezbytné práce (elektrický rozvod, protipožární systém, terénní úpravy atd.) do kterých investovalo 1 000 000 €. <sup>266</sup> Pak městská rada pronajala 19 000 m<sup>2</sup> skladových prostor (18 m vysokých) Plastimo na dobu 99 let a firma sama investovala nezbytné změny vnitřních prostor. Neprovedla však žádné větší zásahy. <sup>267</sup>

Na konci roku 2000 se sám ozval další podnik. Firma Atlantech se zřejmě dozvěděla o místě díky mezinárodní soutěži idejí a měla zájem umístit své prostory do bloku K I. Atlantech, výrobce lodí katamaránů a karbonových stěžňů, dodal Lorientu nový obraz a nový zajímavý potenciál. <sup>268</sup> Podpořil později vytvoření pólu závodů plachetnic na širém moři (Course au large). Této firmě prozatím slouží také plocha mezi bloky K I a K II, kde se původně nacházel systém (slipway), umožňující přesun ponorek do systému alveol. <sup>269</sup> Autorem rekonverze bloku K I a úprav hangárů H 1 a H 2 (Atlantech a Lorima) je architekt Marc Andreatta a firma Sofresid. <sup>270</sup>

## ZÁVODNÍCI PLACHETNIC

Od 60. let 20. století Eric Tabarly vyráběl své lodě v Lorientu. Také tu byli místní loďaři, závodníci na plachetnicích (skippers), kteří navrhli městské radě Lorientu, jestli je nechce zaštitit a vytvořit pro ně domovský přístav v Keroman. <sup>271</sup> Protože jsou plachetnicové závody ve Francii

---

<sup>266</sup> ROBERT, M. Lorient Sous les bunkers, la Sailing Valley. In *Enjeux Septembre 2008*. Lorient, 2008, s. 69. Pro představu, 1 000 000 € = přibližně 275 990 000 Kč.

<sup>267</sup> Rozhovor – POGAM, Jean Luc, zástupce generálního ředitele pro rozvoj urbanismu, životního prostředí a dopravy v Cap l'Orient, Lorient, 20. února 2009.

<sup>268</sup> Rozhovor – ANTICH Y AMENGUAL, Franck, obor ekonomického rozvoje, AudéLor, Lorient, 6. březen 2009.

<sup>269</sup> DEBONTRIDE, X. Cap l'Orient mise sur les activités liées au nautisme. In *La Gazette*, Paříž, 2007, s. 1.

<sup>270</sup> Rozhovor – LUCAS, Anne-Claire, Ekonomické oddělení pro rekonverzi ponorkové základny Keroman v Cap l'Orient, Lorient, 6. března 2009.

<sup>271</sup> Rozhovor – ANTICH Y AMENGUAL, Franck, obor ekonomického rozvoje, AudéLor, Lorient, 6. březen 2009.

velmi oblíbenými a sledovanými událostmi, bylo to pro město z hlediska komunikace a propagace námořních aktivit Lorientu a posléze i území Keroman lákavé. V letech 2000–2002 tedy architekt Jean François Revert postavil před blok základny K I tři nové hangáry (budovy č. 1, č. 2 a č. 3). Tyto průsvitné budovy kubické formy slouží jako zázemí pro lodě navigátorů. Budova č. 4 byla celá postavena výhradně pro francouzský tým, který se připravoval na námořní soutěž plachetnic America's cup.<sup>272</sup>



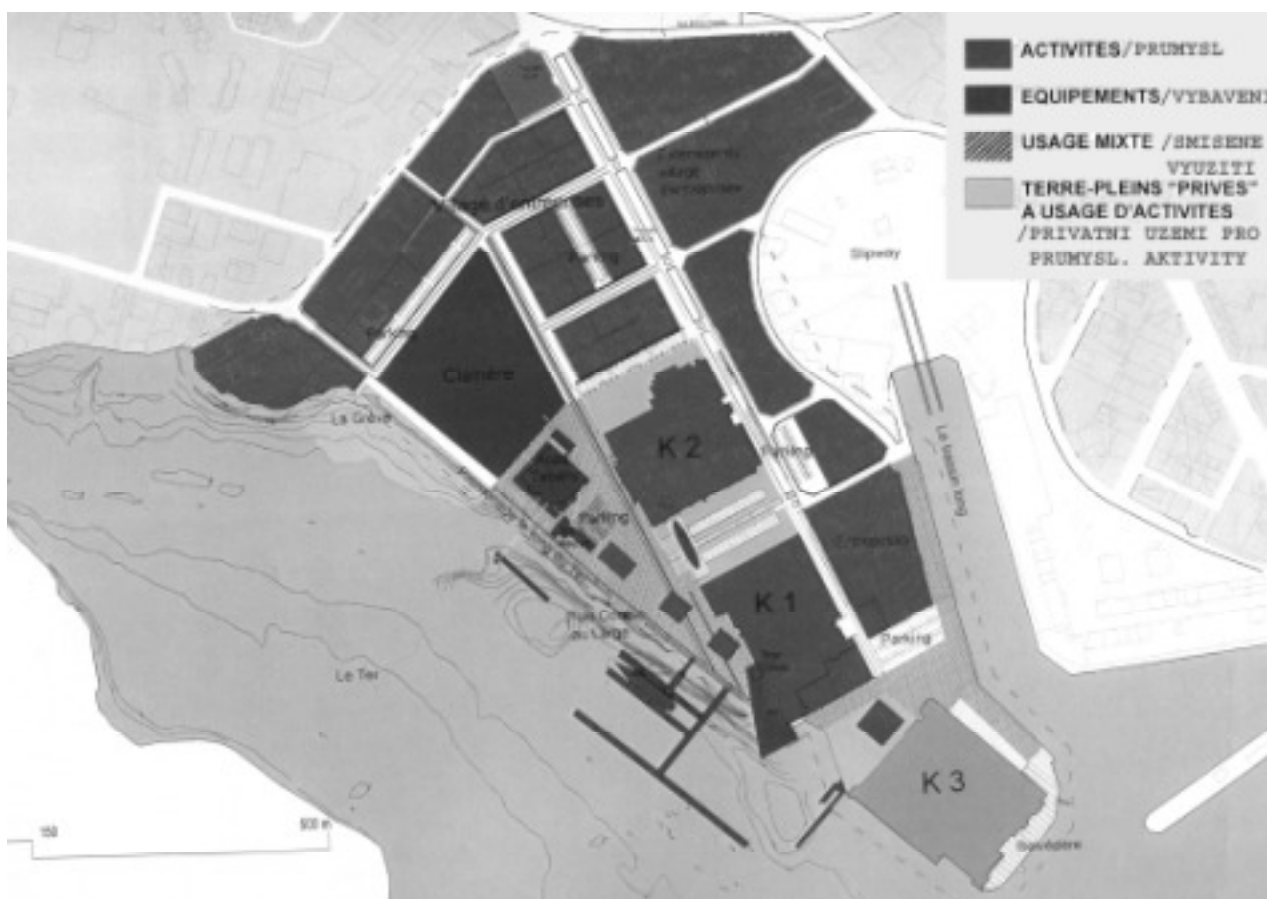
Obr.95 – Stáje závodních lodí a přístav plachetnic umístěných na území základny Keroman, J.F. Revert  
Foto z archivu Brice Remy-Zephir, únor 2009, grafická úprava autorka disertační práce

Řídící plán rekonverze území ponorkové základny byl vypracován architektem Paulem Fritschem z Lucemburku, spolu s urbanistickou kanceláří z Bordeaux. Druhá fáze projektu rekonverze byla vypracovaná architektem Jeanem Francois Revertem. Plán situace rekonverze ponorkové základny od architekta z Rennes vznikl v dubnu roku 2003. Spolupracoval na něm s krajinným architektem B. Lassusem a s odborníky na osvětlení, firmou Concepto.

---

<sup>272</sup> První závod se konal v srpnu roku 1851. Byla to soutěž vyhlášená Královským jacht klubem Velké Británie (Royal Yacht Club), která se konala kolem île de Wight při příležitosti mezinárodní expozice v Londýně. Vítězem byla loď Jacht klubu z New Yorku (New York Yacht Club) plachetnice America (goélette), která předstihla 14 plavidel Velké Británie. Od roku 1958 je soutěž vyhlášená každé 3–4 roky. Jde o soutěž plachetnicových lodí v duelu (nebo také *match racing*). Kvalita jednotlivých týmů tak tvoří rozhodující element pro přibližně stejně výkonné lodě. Není to tedy nutně ta nejrychlejší loď, která nakonec zvítězí.





Obr.96 – Řídící plán rekonverze území

Dokument z archivu architekta J.F. Reverta, duben 2003

## PODNIKATELSKÁ ŠKOLKA

V severní části území ponorkové základny (severně od K II) byla v roce 2003 vytvořena zóna ZAC.<sup>273</sup> Umístění podnikatelské školky pro firmy, jejichž aktivity jsou úzce spojeny s mořem, vedlo k upevnění pólu námořního průmyslu. Území bylo upraveno Cap l’Orient a jeho pozemky jsou momentálně prodávány firmám zabývajícím se výrobky spojenými s mořem (lodě, sportovní vybavení, potápěčské vybavení, lodní doplňky atd.). Na území základny už jsou umístěna sídla několika podniků (Bretagne nautisme, Beyrou, Sofresid, All Fun, Ocean developpement aj.).<sup>274</sup>

V projektu rekonverze ponorkové základny a jejího území tedy byly načrtnuty hlavní směry, ale byly to hlavně ekonomický pragmatismus, který v průběhu několika setkání rozhodnul o nové funkci na Keroman. Technický stav jednotlivých budov základny ani nedovoloval vložení nové

<sup>273</sup> ZAC, koordinovaná zóna územního rozvoje je zóna s velmi náročnými urbanistickými regulacemi a limity.

<sup>274</sup> Rozhovor – LUCAS, Anne-Claire, Ekonomické oddělení pro rekonverzi ponorkové základny Keroman v Cap l’Orient, Lorient, 6. března 2009.

funkce, jako je např. veřejné vybavení.<sup>275</sup> Takže zvolená průmyslová funkce a pól závodů plachetnic byly na místě. Jedním z hlavních cílů vedení města bylo otevření území, které bylo kdysi obyvatelům Lorientu zapovězené. Chtěli symbolicky navrátit území městu. Bylo tedy důležité propojit umístěné ekonomické aktivity s jinými funkcemi, které by lákaly k procházkám a návštěvám a které by přispěly k přivlastnění si území místními obyvateli. Rekonverze Keroman nezahrnuje oproti jiným tradičním rekonverzím průmyslových území bydlení ani komerční aktivity. Je výhradně zaměřena k tématu moře (mořský průmysl a turistika – průmyslové podniky a muzea moře).

## **Kultura a turistika**

Rekonverze území ponorkové základny byla také zaměřena na kulturu a turistiku.

### **K III**

Turistická kancelář Lorientu organizuje turistické prohlídky bloku Keroman III ponorkové základny. Prozatím ale není jasně definováno, co s budovou do budoucna bude. Budova má jako jediná ze tří bloků mokré stání ponorek, což komplikuje její využití na sklady nebo průmysl.

### **MUZEUM PODMOŘSKÉHO SVĚTA**

Do věže Davis bylo umístěno muzeum podmořského světa (Musée de l'escadrille des Sous-Marins de l'Atlantique; jinak také MESMAT). Muzeum řízené Christophem Cérino<sup>276</sup> je zaměřeno na podmořský život jako takový. Nejedná se tedy o muzeum ponorek. Je možno zde vidět videa podmořských vraků, které pokračují svůj život jako obydlí různých mořských rostlin a ryb, nebo také Davisův přístroj používaný v minulosti k výcviku námořníků.

### **PONORKA LA FLORE**

Plánované muzeum ponorky Rostliny (La Flore), která je momentálně umístěná mezi bloky K I a K II. Muzeum má být zaměřeno na vojenské památkové a kulturní dědictví a má podpořit turistické poslání místa. Jeho program ještě není definitivně ukončen, ale jeho otevření je předběžně očekáváno již na jaře roku 2010. Zázemí muzea má být umístěno v části K II.

---

<sup>275</sup> Vzhledem k nezbytnosti velkých investic pro dosažení minimálních bezpečnostních pravidel aplikovaných na budovy veřejného vybavení.

<sup>276</sup> Christophe Cérino je doktor historie, profesor a výzkumný pracovník na Université Bretagne Sud v Lorient.



Obr.97 – Ponorka „Rostlina“ (La Flore)  
Foto z archivu Brice Remy-Zephir, únor 2009

#### CENTRUM PLACHETNIC ERIC TABARLY (CITÉ DE LA VOILE)

Z popudu sdružení mořského navigátora Erica Tabarlyho<sup>277</sup> zde vzniklo Centrum závodních plachetnic propojené s muzeem Erika Tabarlyho. Centrum plachetnic Eric Tabarly,<sup>278</sup> realizované architektem Jacquem Ferrier, se vписuje do projektu rekonverze ponorkové základny zahájené městem Lorient. Má vyjádřit úctu francouzským dobrodruhům a závodním mořeplavcům. Toto nové centrum mořeplavby a navigace bylo otevřeno v dubnu roku 2008. Opírá se o mořské aktivity a má tak podpořit turistický ruch a ekonomickou prosperitu území. Do přístavního panorama se prosazuje kovovou věží, nazývanou Věž větrů (Tour des vents), jako novodobý maják přístavu Keroman. Muzeum se rozkládá na rozloze 6 700 m<sup>2</sup>. Do území je umístěno stejným způsobem, jako existující ponorkové bunkry, tedy s částečným odsazením od mořského břehu. Zastřešuje informační centrum, centrum námořních aktualit, auditorium, restauraci a obchod. Jsou zde umístěny dočasné i trvalé expozice zaměřené na závodní lodě a námořní objevy. Nachází se tu také „garáže“ pro údržbu a konzervaci Tabarlyho nejznámějších lodí – Pen Duick.

---

<sup>277</sup> Sdružení Erica Tabarlyho (Association Eric Tabarly) vznikla spontánně po zmizení tohoto populárního francouzského navigátora. Za cíl si kladou udržování jeho známých lodí Pen Duick, podporu a rozvoj námořní kultury, podporu výzkumu a inovace různých domén týkajících se plachtění.

<sup>278</sup> Eric Tabarly byl známý francouzský mořeplavec (narozený 24. července 1931 v Nantes, 13. června 1998, zmizel na moři na své lodi Pen Duick). Je to vítěz několika zaoceánských závodů plachetnic v letech 1964–1976. Přezdíváný Pépé se stal populární díky svému vítězství v Ostar (v závodech jednotlivců v navigaci plachetnic přes oceán pořádaných roku 1964). Přičinil se tak o prosazení Francie v závodech plachetnic. Za tento výkon byl generálem Charlesem De Gaullem jmenován Rytíř Čestné legie. Lodě Pen Duick, Pen Duick II, Pen Duick V a Pen Duick VI jsou mýtické lodě Erica Tabarlyho.

Architekt Ferrier je zastánce architektury rozumu a logické organizace prostoru. Nejde mu o pouhé evokování mořské architektury. Vychází maximálně z funkce budovy a z jejího kontextu. Architektonický výraz nové budovy v sobě tedy spojuje striktní funkčnost a snahu o diskrétní monumentalitu. Ferrier ve svém projevu upřednostňoval horizontální aspekt objektů a hledal vyjádření lehkosti jako protiklad k těžkým betonovým blokům. Využil zde materiály jako beton, sklo, polykarbonát a hliník. Vnější plášť byl zhotoven z hliníkových panelů opatřených reflexní barvou, měnící tak svou barvu, od šedé po modrou, podle množství dopadajících slunečních paprsků. Na jižní straně je fasáda prosklená a vybavená fotovoltaickými panely.<sup>279</sup>



Obr.98 – Věž větrů (EAU), Centrum plachetnic Erica Tabarlyho  
Foto z archivu autorky disertační práce, únor 2009

---

<sup>279</sup> ARDENNE, P. *Jaques Ferrier architectures [Lorient] Cité de la voile Eric Tabarly*. Barcelona, 2007, 100 s.



Obr.99 – Muzeum mořplavectví, Centrum plachetnic Erica Tabarlyho

Foto z archivu Brice Remy-Zephir, únor 2009

Úpravy interiéru výstavy absolutně popírají architekturu budovy a je vidět, že spolu architekt a konzervátor, navrhující výstavu historie mořplavectví, nespolupracovali. Jde tedy o dvě samostatné práce, které nedbají svého vnitřního/vnějšího kontextu. Prostorové rozmístění panelů popírá budovu.

Cap l'Orient před muzeem vybuodoval plachetnicový přístav s 800 novými místy. U Cité de la voile je umístěno 200 parkovacích míst pro lodě. V rozšíření přístavu před K II a K III na ně navazuje dalších 600 míst (na obrázku 95).<sup>280</sup>

Řízení operace Centra plachetnic bylo svěřeno napůl veřejnému napůl soukromému operátorovi územního rozvoje SEM SELLOR<sup>281</sup>. Ta je z 80 % kontrolovaná Cap l'Orient a obcemi. Smíšená

---

<sup>280</sup> Rozhovor – LE BEC, Valérie, architektka DPLG, hlavní inženýrka a vedoucí oboru operačního urbanismu v Cap l'Orient, Lorient, 20. února 2009.

<sup>281</sup> SEM SELLOR – Smíšená společnost, polo-veřejný operátor územního rozvoje zabývající se správou přístavů a městského vybavení okresu Lorient (Société d'économie mixte de gestion des ports de plaisance et d'équipements publics de loisirs du Pays de Lorient, dále jen SELLOR)

finanční společnost SELLOR s obchodním obratem 1 000 000 €, <sup>282</sup> byla založena v roce 1989 a má 85 zaměstnanců. Spravuje 5 přístavů, 2 školy plachetnic, stadion „živé“ vody pro kajaky, 5 muzeí a několik ubytoven. Je dotována ročním rozpočtem 1 700 000 €. <sup>283</sup> Stavba Cité de la voile Eric Tabarly stála město 12 700 000 € bez daně (2007). <sup>284</sup> Rekonverze území byla odhadnuta na 56 000 000 € <sup>285</sup> veřejných investic. Na financování se podílely: aglomerace Cap l’Orient 29 %, stát 20 %, kraj (Conseil régional) 12 %, hlavní rada (Conseil général) 6 %, evropské fondy pro rozvoj regionů (Feder) 33 %. <sup>286</sup>

Celkový počet nových pracovních míst vytvořených zatím na území ponorkové základny je 402 zaměstnání od roku 1999 (březen 2009). <sup>287</sup>

**Tabulka 2 – Lorient, rekonverze ponorkové základny Keroman**

31. srpna 1666	Koupě pozemku na Faouedicu ředitelstvem Indické obchodní společnosti
1900	Konec obchodních společností, na území pouze arzenál a vojenské námořnictvo
1997	Odchod armády z arzenálu a ponorkové základny v Lorient (přesun do Brestu)
1997	Počátek úvah o rekonverzi ponorkové základny Keroman
1999	Mezinárodní soutěž idejí
2000	Implantace průmyslových podniků na výrobu lodí do ponorkové základny Keroman: Plastimo do bloku K II, Firma Atlantech do bloku K I
2000	Opuštění vojenského území Péristyle, počátek úvah o jeho rekonverzi
2000–2002	Cap l’Orient investovala do stavby 4 hangárů postavených v prostoru mezi jednotlivými bloky ponorkové základny pro závodníky plachetnic.
	Otevření území ponorkové základny
2006	Do roku 2006 bylo ještě území ponorkové základny ohraničené plotem a byl přítomen hlídač (kvůli problémům s kočovnými lidmi)
2007	Koupě pozemku původní Indické obchodní společnosti/arzenálu
5. dubna 2008	Otevření Cité de la voile Eric Tabarly
2008	Otevření muzea Cité de la voile Eric Tabarly
2009	Otevření přístavu plachetnic u Cité de la voile Eric Tabarly a před ponorkovou základnou Keroman

<sup>282</sup> Pro představu, 1 000 000 € = přibližně 275 990 000 Kč.

<sup>283</sup> DEBONTRIDE, X. Cap l’Orient mise sur les activités liées au nautisme. In *La Gazette*, Paříž, 2007, s. 1.

Pro představu, 1 700 000 € = přibližně 46 918 300 Kč.

<sup>284</sup> *Prix architecture Bretagne 2008*. Rennes, 2008, s. 25.

Pro představu: 12 700 000 € = přibližně 350 507 000 Kč.

<sup>285</sup> Pro představu, 56 000 000 € = přibližně 1 545 544 000 Kč.

<sup>286</sup> ROBERT, M. Lorient Sous les bunkers, la Sailing Valley. In *Enjeux Septembre 2008*. Lorient, 2008, s. 69.

<sup>287</sup> Textová příloha H – Aktivity v ponorkové základně Keroman

## 12.3 SAINT-NAZAIRE – NOVÉ ZÁMĚRY, PROJEKTY A VIZE

### 12.3.1 Aktivní přístup městské rady

Protože se město nacházelo v krizi (ekonomická krize a krize identity již od 70. let 20. století, více než 20% obyvatel bylo nezaměstnaných),<sup>288</sup> rozhodla se městská rada v čele se starostou Joëlem Batteau, že: „rozvoj podněcuje rozvoj“. Globální projekt rozvoje a transformace města byl zahájen v roce 1994.<sup>289</sup> Ponorková základna představuje fyzický i psychologický blok (fyzický blok v přístupu k mořskému pobřeží v centru města, psychologický blok základny – svědek války, připomínka nacismu atd.). Její nové využití bylo tedy klíčovým bodem operace Přístavní město (Ville-port).

#### PROBLÉM MĚSTSKÉHO CENTRA

Městské centrum bylo od původního místa při nábřeží při obnově města přesunuto směrem do vnitrozemí.<sup>290</sup>

Nejdříve nebylo jisté, co se základnou v centru města bude. Byla brána jako handicap města a jako ošklivé, šedé místo, zatížené hlubokými negativními emocemi a silnými vzpomínkami na dobu válečnou. Město se ale již dopředu chtělo vyhnout problému s vlastnictvím pozemků a začalo tak již od roku 1983 skupovat pozemky přilehlé k základně a přístavu.

Radnice města hledala nové přístupy. Chtěla se také vyhnout vytvoření ZAC, koordinované zóně územního rozvoje, protože je to nástroj s velmi náročnými urbanistickými regulacemi a limity. Tento systém nebyl dost pružný k průběžným modifikacím projektu rekonverze přístavu a ponorkové základny a nebyl tak vhodný pro netradiční řešení.

Město nechtělo projekt rekonverze přístavu svěřit pouze jedné buňce urbanistického rozvoje v rámci jeho služeb municipality. Organismus zabývající se problémem by měl být nezávislý a nezatížený úřední administrativou města. Zavrhlí také vytvoření tradiční nezávislé urbanistické kanceláře. Dle jejich názoru by pohled na situaci měl být více globální a zahrnout i ekonomický, politický a sociální rozvoj města. Jako východisko se jevílo vytvoření zabývající se globálním rozvojem území. Agentura pro rozvoj regionu Saint-Nazaire ADDRN (Agence pour le développement durable de la région nazairienne) zaměstnává 20 odborníků z různých oblastí. Je

---

<sup>288</sup> Le sens de la ville. In *Projet urbain*. La Défense, 1999, č. 17. s. 5.

<sup>289</sup> KIS, M. “Ville-port” fait émerger Saint-Nazaire. In *Le Courier des Maires et des élus locaux*. Paříž, 2003, č. 162. s. 65.

<sup>290</sup> více viz. kapitola 9.4.2 Poválečný vývoj Saint-Nazaire, odstavec Vztah město – přístav a odstavec Transformace města Pamíkem

financována z 60% z rozpočtu Saint-Nazaire, zbytek financuje mezikomunální odbor regionu Saint-Nazaire, stát, evropské fondy a obchodní komora CCI.



Obr.100 – Původní stav okolí ponorkové základny v Saint-Nazaire

*Projet urbain.* La Défense, 1999, č. 17. s. 21.

### **12.3.2 Hledání přístupů k rekonverzi přístavu a ponorkové základny**

#### **Mezinárodní soutěž idejí pro ponorkovou základnu**

Radnice města vyhlásila počátkem 90. let 20. století mezinárodní architektonickou soutěž idejí. Navrhovaný scénář měl být schopný adaptovat se na vývoj a změny trhu. V říjnu 1994 bylo z šedesáti zúčastněných týmů vybráno šest. A ve druhé fázi soutěže byly přizvány tři další skupiny (zahradních architektů) k zamyšlení se nad zlepšením turistické atraktivity města. Projekt se měl opřít o historii města a legendární zaoceánské parníky. Městská rada spolu se zástupci přístavu, obchodní a průmyslovou komorou (CCI), SONADEV (místní SEM zmocněné k ekonomickému rozvoji projektu) a zástupci sociálního bydlení (HLM) konzultovala 24. února 1995 projekty tří architektonických týmů: Manuel de Solas-Moralès, Christiana Devillers, Richen & Robert.

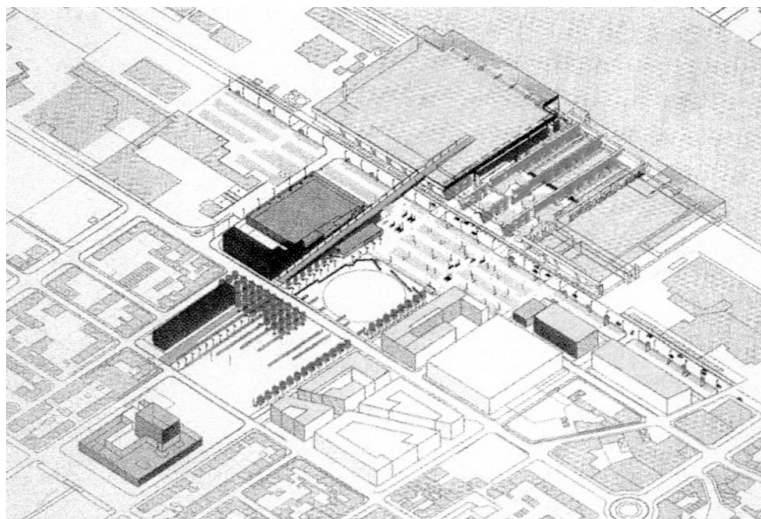
Přizváni byli také zahradní architekti Antoine Grumbach, Claude Vasconi a Yann Brunel. Jejich návrhy se zakládají na pozvolném přechodu mořské krajiny do urbanistické struktury města a na integrování vodních prvků do městského parteru.



## Manuel de Solas-Moralès – Transparentnost ponorkové základny

Manuela de Solas-Moralès je architekt a urbanista, který pracoval mj. na úpravách promenády na nábřeží Moll de la Fusta v přístavu Barcelony.<sup>291</sup> Nenavrhnul zde definitivní úpravy prostoru, ale načrtl pouze hlavní směry vedoucí k rekvalifikaci a k obohacení prostoru. Jeho projekt v Saint-Nazaire se soustředil na vytvoření osy sever–jih, jako řídicí linie vztahu nového středu města a původního centra v přístavu.

Uzavřené hmotě ponorkové základny bylo třeba dodat transparentnost. Náměstí latinské Ameriky (place de l'Amérique latine) proto orientoval směrem k základně, do které vyboural 4 otvory (otevřící 4 alveoly). Nechal tak prostoupit město do základny, čímž docílil přímého vizuálního kontaktu města s mořem. Do ponorkové základny navrhnul umístit obchody, výstavní sál a muzeum zaoceánských parníků. Projekt muzea zaoceánských parníků Escal'Atlantic, který má navázat na historii zaoceánských parníků byl později při realizaci svěřen F. Seigneurovi a F. Confinovi.<sup>292</sup> Z ulice Henri-Gautier vytvořil nový přístup na střechu základny. Nová rampa takto symbolicky základnu dobývá. Na střechu základny pak umístil divadlo pod širým nebem a zavěšené zahrady. Tato nová „okupace“ základny měla symbolicky zničit její traumatizující odkaz a zaměnit tragédii za zábavu. Jeho projekt představuje společné body s projektem G. Geffraye z roku 1948.<sup>293</sup>



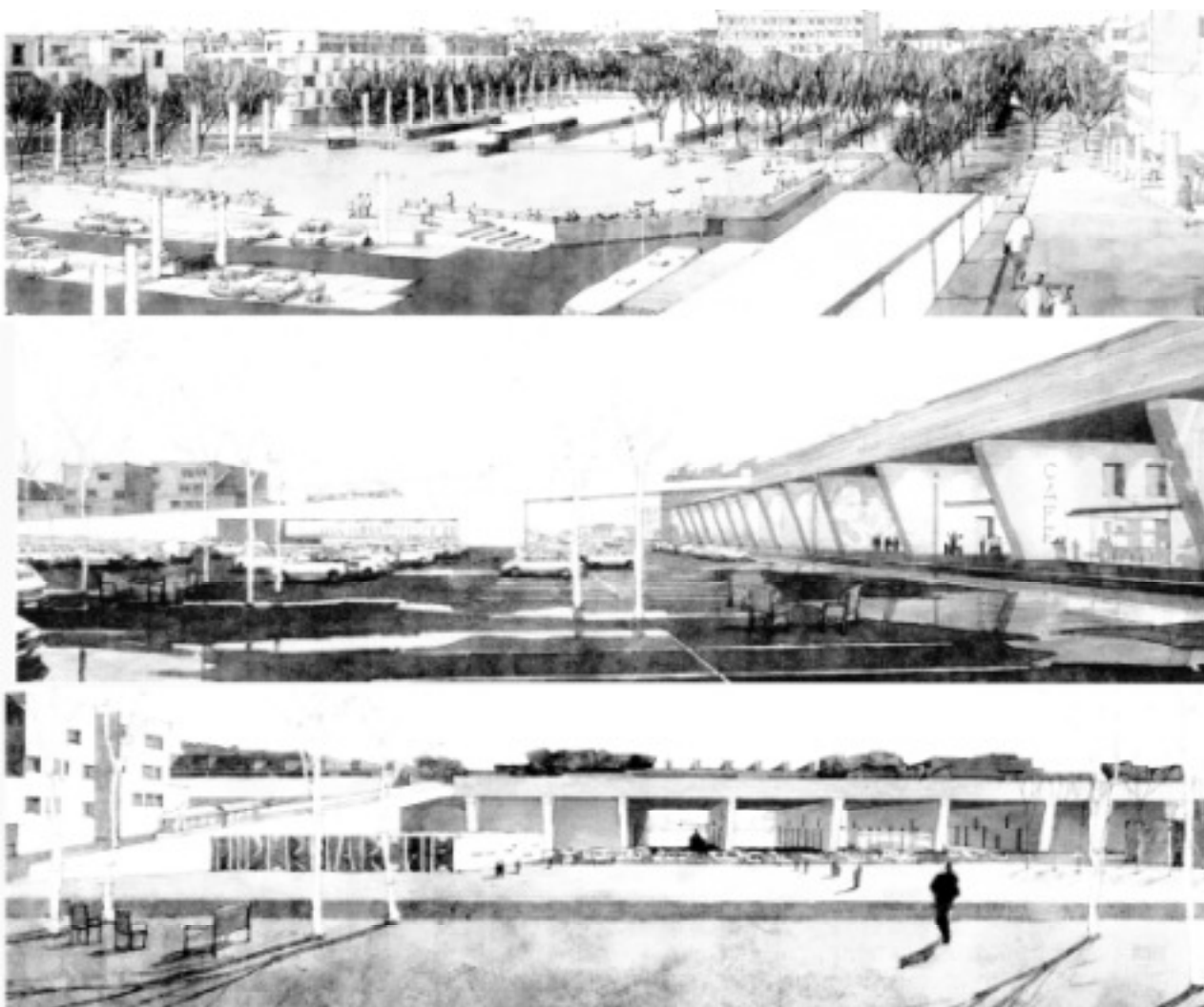
Obr.101 – Axonometrie návrhu rekonverze ponorkové základny v Saint-Nazaire

Dokument z archivu architekta Manuela de Solas-Moralès

<sup>291</sup> více o transformaci přístavu Barcelony viz. kapitola 13.5 Transformace přístavu na pozadí událostí mezinárodního významu, odstavec Interpunkce veřejného prostoru uměleckými objekty od prestižních umělců

<sup>292</sup> SIMONOT, B. À la recherche d'un nouveau monde. In *Revue 303. Arts, recherches et créations*. Nantes, 2000, č. 65. s. 14–19.

<sup>293</sup> viz. kapitola 11.3 Ukončení činnosti ponorkové základny v Saint-Nazaire, obrazová příloha F – Projekt rekonverze ponorkové základny, 1948, G. Geffray



Obr.102 – Akvarely návrhu rekonverze ponorkové základny v Saint-Nazaire  
Dokumenty z archivu architekta Manuela de Solas-Moralès

## Další projekty

### DEVILLERS – RESTRUKTURALIZACE, HISTORIE A KOMPROMIS

Mezi reference francouzského architekta Devillers patří mj. velký urbanistický projekt v Roubaix-Tourcoing. V jeho návrhu rekonverze ponorkové základny v Saint-Nazaire byla jasná snaha o návrat k historii (inspiroval se 19. stoletím a zónováním během poválečné obnovy města).<sup>294</sup> Navrhl vytvořit náměstí jako nárazníkovou zónu mezi centrem a přístavem. Jeho projekt umísťuje výrobní aktivity na severu, vybavení v centru a bydlení na jihu města. Tím připomíná plán od architekta Le Maresquier. Fasády ulic Leferme a Henri-Gautier ve svém projektu osázel zelení a v srdcích rezidenčních bloků zformoval polo-veřejné zahrady. Pro zlepšení orientace v městském prostoru navrhoval obehnat přístavní zónu transparentní sítí, která by pomohla jasnější

<sup>294</sup> MARRIERE, D. *Brest, Lorient, Saint-Nazaire, trois villes de la mer en deuil de leur port*. Brest, 1994, 146 s.

identifikaci jednotlivých území. Ponorkovou základnu ve svém projektu téměř zcela zdemoloval a místo transformoval na doky rybářského a lodního přístavu plachetnic.

#### REICHEN & ROBERT – ZÁKLADNA, MÍSTO MEZI ZEMÍ A MOŘEM

Mezi jejich významné realizované projekty rekonverzí patří např. rekonverze staré čokoládovny Menier v Noisiel na nové konferenční centrum nebo úpravy uhelných nábřeží ve městě Bordeaux.

Ponorková základna v Saint-Nazaire představovala v jejich pojetí klíčový element obnovy a organizace přístavní čtvrti. Svým integrováním do městské krajiny se základna stala prostředníkem k dosažení mořského elementu. Prorazili jednu z alveol a z náměstí Marceau vytvořili přístavní doky. Do základny, stejně jako Solas-Moralès, umístili muzeum zaoceánských parníků a obchody. Na střechu umístili zavěšené zahrady. Nové funkce uvnitř ponorkové základny doplnili divadelními sály a parkovištěm.

#### VASCONI – MĚSTO ABSORBUJE PŘÍSTAV

Ulice Leferme měla fungovat jako městská komunikace na pozadí nábřeží. Vytvořil vizuální průřezy, které měly vnést pohyb města směrem k přístavu. Navrhnul také pěší lávky ze dřeva a kovu, které měly vést na střechu základny. Střecha byla upravena jako zahrada a belvédér. Původní vlakové nádraží z 19. století bylo v jeho projektu transformováno na obchodní tržnici.

#### GRUMBACH – ROSTLINNÝ URBANISMUS

Antoine Grumbach, výherce soutěže na rekonverzi přístavů v Marseille (Euroméditerranée), zde spolupracoval se zahradní architektkou Caroline Stefulesco. Na ulici Leferme navrhli 400 m dlouhou promenádu, která byla umístěna paralelně k ponorkové základně. Doporučili také speciální úpravy veřejného prostoru. Navazující náměstí a zahrady osázeli exotickými rostlinami (stejnými druhy, jaké byly přivezené do Saint-Nazaire v 17. století). Do základny umístili turistické vybavení a nákupní galerii. Uprostřed základny byla ponechána vodní plocha původních ponorkových stání.

#### BRUNEL – VODA VE MĚSTĚ

Brunel měl podobný přístup jako skupina architektů Reichen & Robert. Brunel, společník architekta Christiana Cochy ze Saint-Nazaire a finského urbanisty Benta Lundstena, navrhl znovu vytvořit nádrž zaoceánských parníků na náměstí Marceau a otevřít 7 alveol základny. Náměstí navrhl orámovat odstupňovaným bydlením, hotely, restauracemi a kulturou.

## **Nejasnost soutěže idejí**

Soutěž idejí měla velký úspěch a přinesla mnoho zajímavých myšlenek. Oceněný projekt byl od španělského architekta Manuela de Solas-Moralès.

Městská rada se nakonec rozhodla realizovat projekt, který vychází z nejzajímavějších myšlenek šesti vybraných týmů. Tento přístup může ale také snadno přispět k nesoudržnosti operace rekonverze a restrukturalizace území. Návrh architekta Solas-Moralès byl nejvíce koncepční a ponechal tedy radě města největší prostor pro další zásahy do projektu. Jeho návrh se tedy stal jakýmsi rámcem, osou nového projektu rekonverze území. Později byl ještě několikrát přizván ke spolupráci na dílčích projektech.

Ve finálním projektu rekonverze ponorkové základny a přístavu byly městskou radou vybrány tyto myšlenky:

- kultura (myšlenka kulturního využití základny a jakéhosi jejího zkrocení prostřednictvím kultury vzešla právě od Manuela Solas-Moralès);
- zahuštění zástavby přístavu;
- rekonverze ponorkové základny je srdcem snah o obnovení vitality města (Devillers, Moralès);
- koncentrace veřejného vybavení (muzeum parníků, komerční plocha) v protipólu nové „centrality“ na avenue République (Reichen & Robert, Grumbach);
- rozvoj přilehlé čtvrti (Vasconi, Solas-Moralès, Devillers);
- využití střechy základny se objevuje téměř ve všech návrzích (kromě Devillers);
- „Betonová houba“ (ponorková základna) byla v projektech transformována na zahrady a belvédér. Už v roce 1948 byl návrh využít střechu základny jako nádraží zaoceánských parníků. Nakonec byla zvolena promenáda a belvédér.

## **Studentské projekty**

V roce 1991 pracovali studenti Fakulty architektury v Nantes (Mémoire de thèse „Transat“, Ecole d'architecture de Nantes), Laure Tyrakowski a Pascal Fourier na projektu rekonverze základny. Dobrali se k podobným principům jaké vplynuly z mezinárodní soutěže a doplnili je návrhem městské fasády na náměstí Marceau a vytvořením vodní plochy. Také probourali některé alveoly základny, aby dosáhli vizuálního kontaktu s mořem. Uvnitř základny umístili přístav plachetnic. Projekt doplnili krajinnými úpravami veřejného prostoru. Na střechu základny umístili tzv. sluneční desku (sun deck) obsahující kabiny, solárium, bazén, taneční sál a sportovní klub. Zahrada byla navržena jako pobřežní krajina, osázená přírodními pobřežními rostlinami,

květinami a trávou. V ponorkové základně byly umístěny rozdílné ateliéry (malba, sochařství, kino, video sál, fotokomora, hudební sál).

Annie Lucas, Pascal Meignen a Jérôme Mimmaerts (mémoires de thèse „Alvéoles“), také studenti fakulty architektury v Nantes, navrhli zatopit 7 alveol ponorkové základny. Do alveoly č. 14 umístili divadelní sál a do alveoly č. 13 bar.<sup>295</sup>

### **Opozice rekonverze ponorkové základny**

Proti rekonverzi základny se v roce 1998 postavily dvě občanská sdružení obyvatel města: Mořské pobřeží (Front de mer), Zachování a ochrana pobřeží Saint-Nazaire a jeho okolí (Sauvegarde et la protection de la corniche nazairienne et de son environnement). Jejich hlavní argumenty byly:

- Projekt je příliš velký pro tak malé město jako Saint-Nazaire (65 000 obyvatel).
  - Studie dopadů projektu nebyla zveřejněna před dubnem roku 1998 a stavební práce by měly začít již v červnu téhož roku.
  - Dopad nového multikina na stávající kina Saint-Nazaire (multikino předpokládá návštěvnost 400 000 vstupů/rok, to by mohlo stávající 3 kina zruinovat).
  - Supermarket (stejně jako kino)
  - Bezpečnost (průmyslový risk umístění podniků jako SGN, Soja France, SOCOFAG)<sup>296</sup>
- Město Saint-Nazaire ale i přes tyto spory projekt rekonverze uskutečnilo.

### **12.3.3 Aktuální projekty rekonverze přístavu a ponorkové základny**

#### **Projekt Přístavní město (Ville-port) – rekonverze ponorkové základny**

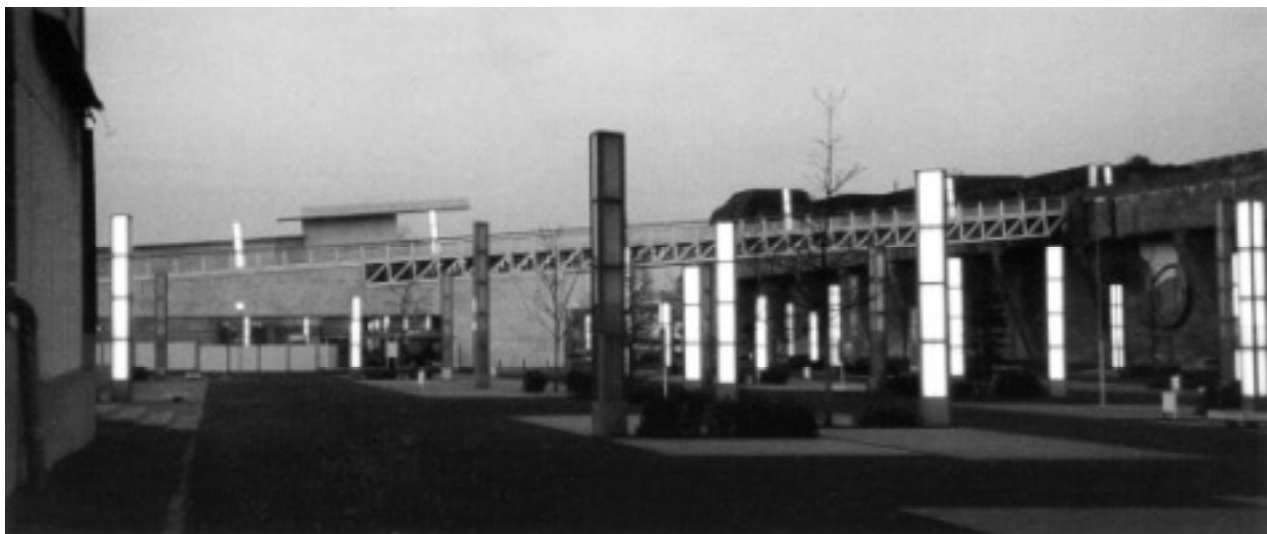
Ponorková základna má v programu rekonverze přístavů s názvem Přístavní město (Ville-port) klíčovou pozici. V roce 1996 byly podle projektu navrženého Manuelem de Solà Moralès započaty stavební práce na rekonverzi ponorkové základny. Projekt španělského architekta se snažil navázat na historii před válkou (druhou světovou válku bral pouze jako jakési její přerušení). Ve svém projektu se snažil o znovunalezení velké mořské perspektivy. Na střechu základny navrhl promenádu, kterou pak propojil rampou s náměstím Latinské Ameriky. Tento nový přístup na střechu ponorkové základny je páteří projektu Přístavní město a odstartoval procesy rekonverze a přisvojení si základny a dříve zapovězeného průmyslového přístavu. Rampa měří 200 m a má sklon 7,3 %. Je zcela rezervována pro pěší, kterým tak otevírá zajímavé panorama na město i jeho

---

<sup>295</sup> DURAND, Ch. Le désespoir du Corbusier. In *Vivre ici*. 1992, č. 4. s. 96–97.

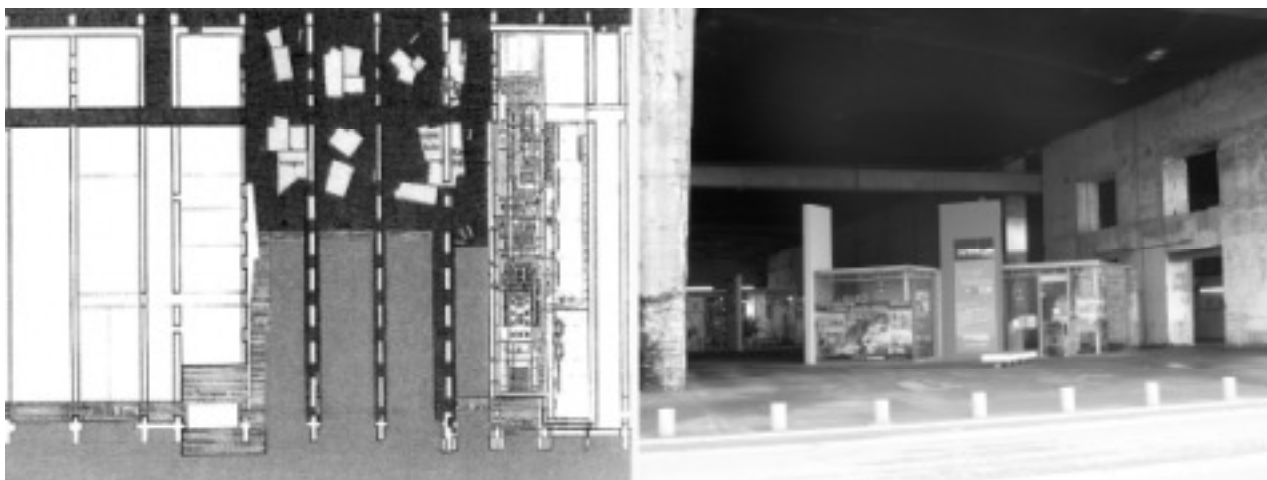
<sup>296</sup> Deux associations s'opposent au projet Ville-port. In *Populaire*. Saint-Nazaire, 15. dubna 1998.

přístav. Na střeše byla umístěna vysvětlující výstava, která obsahuje hlavní události od vzniku města až po dnes probíhající projekty. Střecha základny je zdarma přístupná veřejnosti každý den.



Obr.103 – Přístupová rampa na ponorkovou základnu

*Ville-port la nuit, Saint-Nazaire*, fotograf Paule GEFRIAUD, pohlednice kolekce „Ambiance d'estuaire“ SIREN s.a.e.m., Saint-Nazaire.



Obr.104 – Proražené *alveoly* zastřešující bary, restaurace, turistické centrum

*Projet urbain. La Défense*, 1999, č. 17. s. 26. Foto z archivu autorky disertační práce

Proražením několika *alveol* základny bylo docíleno kontinuity mezi městem a mořem. V jedné z *alveol* bylo v roce 2000 umístěno již zmíněné muzeum zaoceánských parníků Escal'Atlantic.<sup>297</sup>

---

<sup>297</sup> více viz. 11.4.1 Kultura jako podpora identity, odstavec Saint-Nazaire, Muzeum zaoceánských parníků

Do prostoru základny byly také umístěny restaurace, bar, obchod se suvenýry a turistické informační centrum.<sup>298</sup>

Osvětlení ponorkové základny bylo nainstalováno umělcem Yannem Kersalé v roce 1991 (na obrázku 64). Město v téže roce zorganizovalo také hudební festival Přístaviště (Les Escales), který měl podpořit snadnější přisvojení si přístavu obyvateli. V základně byly otevřeny nové vnitřní ulice a v její blízkosti byl umístěn hypermarket, multikino (9 sálů) a parkoviště. V přístavu vzniklo nové muzeum Ecomusée prezentující historii a vývoj města Saint-Nazaire.<sup>299</sup>

Od roku 1996 bylo do Saint-Nazaire investováno 24 000 000 € z veřejných financí (evropské fondy, stát, kraj, departement).<sup>300</sup>



Obr.105 – Parkoviště

Foto z archivu autorky disertační práce

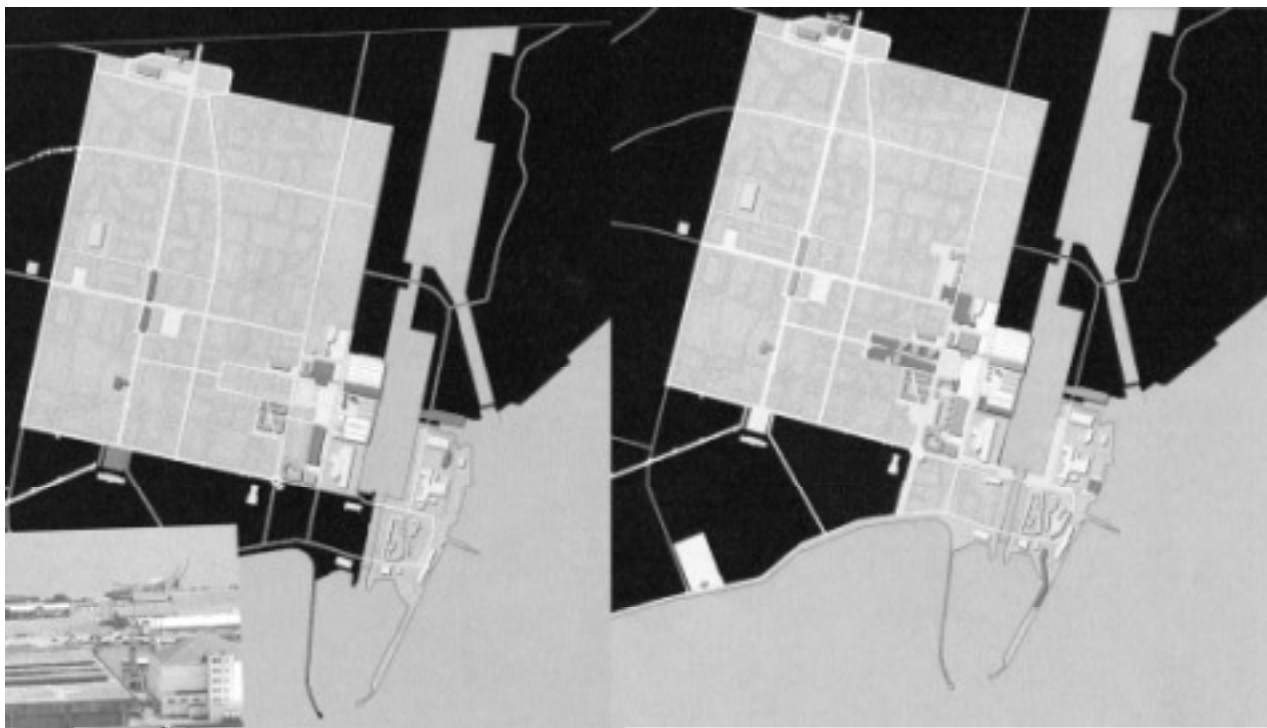
---

<sup>298</sup> LELOUP, M. JAILLARD, A. Lorient, Saint-Nazaire Nouvelles vagues. *L'Express* 2008-02-07 [cit. 2009-03-13]. [online] Dostupné z URL <[http://www.lexpress.fr/culture/architecture-patrimoine/architecture/lorient-saint-nazaire\\_473483.html](http://www.lexpress.fr/culture/architecture-patrimoine/architecture/lorient-saint-nazaire_473483.html)>.

<sup>299</sup> více kapitola 11.4.1 Kultura a turistika jako podpora identity, odstavec Saint-Nazaire, Ecomusée

<sup>300</sup> DAVOINE, G. Saint-Nazaire, Le projet “ville-port” entre dans sa deuxième phase. In *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*. Paříž, 2003, č. 5216. s. 78–81.

Pro představu: 24 000 000 € = 662 376 000 Kč



Obr.106 – Plány projektů Přístavní město 1 a Přístavní město 2  
Archiv ADDRN, Saint-Nazaire

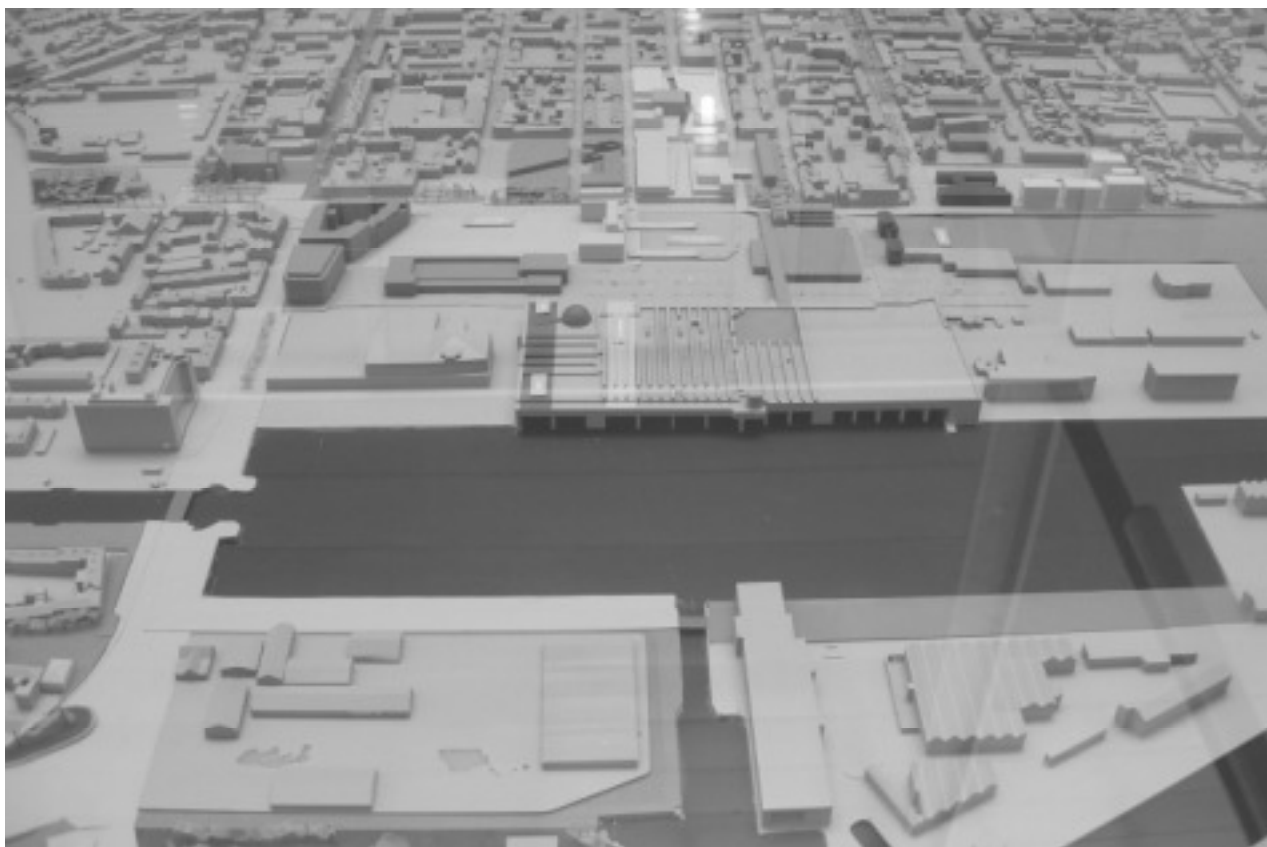
### **Druhá část projektu rekonverze ponorkové základny a přístavů – Přístavní město 2 (Ville-port 2)**

Projekt Přístavní město 2 je pokračování snah odstartovaných projektem Přístavní město (Ville-port). Je to operace, která byla plánovaná pro období 2002–2011 a má zahrnovat osmnáct dílčích veřejných i soukromých operací. Je tu evidentní potvrzení kulturního poslání přístavu (rekonverze ponorkové základny a bývalého nádraží z 19. století). Tato část projektu započala v roce 2003 a její operace se zaměřují na podpoření rozvoje bydlení, kultury a volného času v přístavu. Je tu snaha dodat místu komerční aspekt tzv. *fun-shopping* (zábavné nakupování).<sup>301</sup>

---

<sup>301</sup> DAVOINE, G. Saint-Nazaire, Le projet “Ville-port” entre dans sa deuxième phase. In *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*. Paříž, 2003, č. 5216. s. 78–81.





Obr. 107 – Fotografie modelu projektů Přístavní město 1 a 2 (Ville-port).

model ADDRN v Saint-Nazaire, Foto z archivu autorky disertační práce (červeně jsou vyznačeny projekty financované z veřejných zdrojů, žlutě jsou vyznačeny projekty zajištěné privátními investory)

## STUDIE ÚZEMÍ PŘÍSTAVŮ

Město chtělo získat na tuto problematiku nové pohledy. Proto na jaře roku 2003 oslovili italské Studio 03 (Bernardo Secchi a Paolo Vigano) se sídlem v Miláně a pařížský ateliér Cité-Paris (architekt Olivier Chaumont). Z této spolupráce vznikla studie rozvoje území pro časový horizont 15 let. Není tu žádný radikální odklon od původní studie, je jen patrný větší důraz na vazbu s mořem. Městská rada se dále snaží o „napravení historického omylu“ obnovy města po druhé světové válce, jímž bylo odsunutí centra města směrem do vnitrozemí.<sup>302</sup> Ulice, která tvoří spojnici nového vlakového nádraží a radnice města, leží paralelně k přístavu, ale je od něj vzdálena asi 1 km.

---

<sup>302</sup> Omylu, který byl ale chtěný. Již od počátků město bylo postaveno ve shodě s principy zónování a také předválečný plán PAEE (plán úprav, zvelebení a rozvoje) byl během obnovy následován a potvrzen.

## HUDEBNÍ SÁLY LIFE A VIP

Práce na konverzi ponorkové základny dále pokračovaly. Mladý berlínský architekt Finn Geipel (Město designu – Cité du design v Saint-Etienne) transformoval alveolu č. 14 ponorkové základny a navrhnul do ní dva polyfunkční sály (sál současné hudby VIP a centrum umělecké tvorby LIFE).<sup>303</sup> Toto nové kulturní vybavení, navržené pro 2 000 návštěvníků, bylo otevřeno 13. dubna roku 2007. Do alveoly č. 13 pak byla umístěna zkušebna. Celkem jde o prostor sálů dosahující 1 500 m<sup>2</sup> a 9 m světlé výšky (po stavebních úpravách).<sup>304</sup> Uvnitř základny byla vytvořena ulice, která propojuje tato nová kulturní vybavení.

Podlaha VIP hudebního sálu je vytvořena z modulovatelných kovových plátů na systému pojízdného mostu. V budoucnosti bude tedy možné, dle požadavků umělců, odstranit část podlahy a docílit tak přítomnosti vody uvnitř sálu.

Alveoly základny č. 13 a č. 14 byly už konvertovány na kulturní vybavení (sály aktuální hudby). Teď jsou na řadě alveoly č. 11 a č. 12. Na jaře roku 2009 zde mělo být otevřeno 6 nových barů a restaurací (celkem asi 2 200 m<sup>2</sup>) a proražením střechy (z železobetonových desek o tloušťce 8 m) by měla být vytvořena světelná studna.<sup>305</sup> Pro tyto úpravy ale město stále ještě nenašlo vhodné investory. Saint-Nazaire do komerčního vybavení investovat nechce. Na střechě základny byla jako symbol usmíření mezi Francií a Německem umístěna původní transparentní kupole *radôme* z berlínského letiště Tempelhof.<sup>306</sup> Kupole byla darována německým ministrem obrany. Původně zastřešovala špionážní radar instalovaný na letišti Tempelhof Američany během studené války. Na střechě základny by mělo být v budoucnosti umístěno muzeum Ecomusée, které se spojilo s muzeem parníků Escal`Atlantic.

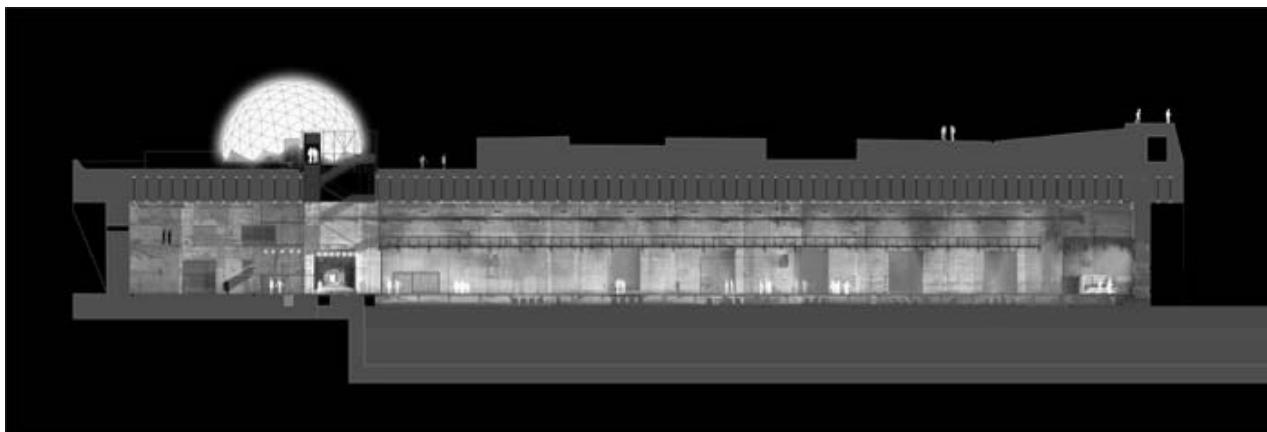
---

<sup>303</sup> LIFE – Centrum umělecké tvorby (Lieu international des formes émergentes, dále jen LIFE)

<sup>304</sup> LELOUP, M, JAILLARD, A. Lorient, Saint-Nazaire Nouvelles vagues. *L'Express* 2008-02-07 [cit. 2009-03-13]. [online] Dostupné z URL <[http://www.lexpress.fr/culture/architecture-patrimoine/architecture/lorient-saint-nazaire\\_473483.html](http://www.lexpress.fr/culture/architecture-patrimoine/architecture/lorient-saint-nazaire_473483.html)>.

<sup>305</sup> NODIN, Y. Le quartier portuaire s'ancree en ville. In *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*. Paříž, 2007, č. 5405. s. 54–57.

<sup>306</sup> Berlín Tempelhof bylo jedno z nejoriginálnějších letišť nejen v Evropě. Svou polohou přímo v centru hlavního města i svým architektonickým provedením nemá na světě obdobu. Tomuto legendárnímu letišti se také říká matka všech letišť. Hitler z něj chtěl udělat světové letiště č.1. Za sovětské blokády západního Berlína na něj přistávala potravinová pomoc, která obyvatelům zachránila život. Letiště Berlin Tempelhof po 85 letech přestalo existovat na konci října 2008. Více v textové příloze G – Letiště Berlín Tempelhof.



Obr.108 – Řez VIP a LIFE, transparentní kupole jako signál nového vybavení

Dokument z archivu architekta Finna Geipela

### ČTVRŤ PETIT MAROC

Do projektu byla integrována rehabilitace staré čtvrti Petit Maroc v sousedství přístavu. Součástí projektu je částečná demolice bloku „Domu asociací“ (Maison du peuple) a podpoření identity této nejstarší čtvrti ve městě. Sdružení byla přemístěna do nového domu Agora 1900. Zóna původního překladiště přístavu by měla být konvertována na kolektivní budovy bydlení s výhledem na oceán. Rekonverze bloku na komerční centrum sportovního vybavení a volného času na ploše 12 000 m<sup>2</sup>.

### FINANCOVÁNÍ PROJEKTU PŘÍSTAVNÍ MĚSTO 2 (VILLE-PORT 2)

Město předpokládá investici 11 000 000 €<sup>307</sup> ročně z rozpočtu města, k tomu ještě přibudou peníze od Evropy, státu a kraje.<sup>308</sup> Také je snaha přitáhnout privátní investory. Další fáze projektu Přístavní město 2 (Ville-port 2) by měla být ze dvou třetin financována ze soukromých zdrojů.

### ÚPRAVY NÁMĚSTÍ LATINSKÉ AMERIKY (PLACE DE L'AMERIQUE LATINE)

Toto náměstí o rozloze 5 000 m<sup>2</sup>, které přiléhá k ponorkové základně, je dalším elementem snah navázání města na přístav. Mělo by také sloužit jako místo pro různé akce a demonstrace. Náměstí bylo orámováno palmami. Do prostoru náměstí se otevírá: nové komerční centrum Modrá stuha (Ruban bleu) a hotel Express by Holiday Inn a nová budova kolektivního bydlení. Kolektivní bydlení, hotel a komerční centrum o 18 000 m<sup>2</sup> jsou pokračováním operace Přístavní město 2 (Ville-port 2). Program bydlení vytváří na náměstí Latinské Ameriky celkem 545 nových

<sup>307</sup> To představuje přibližně 303 589 000 Kč.

<sup>308</sup> Ville port 2: deux nouveaux équipements culturels dans la base sous-marine. In *Saint-Nazaire magazine* Saint-Nazaire, 2004, č. 167. s. 8.

bytů. Jde o byty destinované k prodeji s tržními cenami, ale doplněné sociálním bydlením s regulovaným nájmem.<sup>309</sup>

Financování úprav náměstí a přilehlých veřejných prostor je zajištěno z fondu společnosti APSYS, která operaci řídí a která je zároveň majitelem obchodního domu Modrá stuha (Ruban bleu).

#### MODRÁ STUHA (RUBAN BLEU)

Nové komerční centrum města navržené architektky Reichen & Robert bylo otevřeno 15. května 2008 na náměstí Latinské Ameriky (na obrázku 109). Stejně jako obchodní dům Parník, má symbolizovat nový vztah mezi přístavem a centrem města. Obchody jsou doplněny restauracemi, bydlením (90 nových bytů, z toho 20 % sociálního bydlení) a parkovištěm (671 míst).<sup>310</sup> Hlavním problémem zůstává, co se stane s obchody v centru města na třídě Republiky a s obchodním domem Parník.

Obchodní dům Parník byl otevřený s velkou slávou v roce 1988, dnes riskuje, že bude opuštěn ve prospěch nového komerčního vybavení přístavu. Komerční centrum Modrá stuha nabízí širší spektrum obchodů a také je přitažlivější, i když hlavně tím, že je nové. Dochází tady k neloajální konkurenci? Je možné, že tato novostavba způsobí zánik starého centra?

Nákupní galerie Modrá stuha je zajímavý projekt a pokus o navázání centra města na přístav, ale nebude mít v budoucnu za následek úpadek dnešního centra na třídě Republiky? Tento prostor, který se má stát místem setkání a výletů za mořem a historií, už zcela jistě přispěl k vytvoření nových pracovních míst, což si rada města vysvětluje jako bod pozitivní a slibný.

Nová nákupní galerie vytváří propojení mezi přístavem a přesunutým centrem města na třídě Republiky. Ulice, která propojuje galerii s třídou Republiky se už stává atraktivní komerční ulicí. Zdá se, že se propojení daří a lidé se pohybují (pěšky) mezi centrem města a přístavy.

---

<sup>309</sup> Modrou stuhou byl označen nejrychlejší zaoceánský parník. Projekt Modrá stuha má přispět k lepšímu propojení přístavní čtvrti s třídou Republiky.

<sup>310</sup> Ultime liaison entre le centre et la base. In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, 2008, č. 212. s. 6.



Obr.109 – Obchodní dům Ruban bleu

Foto z archivu autorky disertační práce

#### HOTEL EXPRESS BY HOLIDAY INN A NOVÉ KOLEKTIVNÍ BYDLENÍ

Nový 3\* hotel typu Holiday Inn našel své sídlo na pozemku o rozloze 2 577 m<sup>2</sup> v zadní části kina, nazývaném îlot Thiriet. Na pozemku byl postaven hotel a budova kolektivního bydlení. Hotel tohoto typu v Saint-Nazaire chyběl. Byl umístěn na 697 m<sup>2</sup> a nabízí 76 pokojů a 21 parkovacích míst. Zbytek terénu (1 880 m<sup>2</sup>) byl ponechán budově kolektivního bydlení (na obrázku 110). V jejích patrech bylo navrženo 73 nových bytů a do podzemí a přízemí budovy bylo umístěno parkoviště.

Operace byla řízena SCI de Gascogne (zahrnující 3 společnosti: anonymní společnost z Paříže, SARL DS Immo z Paříže, SAS Ataraxia Aménagement z Nantes).<sup>311</sup>

---

<sup>311</sup> Un hôtel trois étoiles sur Ville Port. In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, 2006, č. 186. s. 12.



Obr. 110 – Náměstí Latinské Ameriky

Foto z archivu autorky disertační práce, květen 2009

## DIVADLO

Původní vlakové nádraží z 19. století (na obrázku 56) nedaleko přístavu zaoceánských parníků bylo v rámci první části projektu Přístavní město transformováno na podnikatelskou školku. Do budoucna by se ale mělo stát novým městským divadlem s národní scénou Fanal. Rada města odsouhlasila 23. května 2008 výběr projektu pro nové divadlo. Toto nové občanské vybavení by mělo být otevřeno už v roce 2011.<sup>312</sup> Divadlo navržené architektonickým ateliérem K-Architectures bude obsahovat 900 míst,<sup>313</sup> zkušební sál, ubytování pro umělce a administrativní zázemí (celkem 3 700 m<sup>2</sup> nového vybavení).

Rozměry scény jsou navrženy na hloubku 14,75 m a šířku 27 m. Hlavní vstup by se měl odehrávat přes původní arkády nádraží. Pokladna je umístěna v jednom ze dvou zachovaných pavilonů, které budou renovovány. Z exteriéru bude budova působit jako směs starého a nového. Celá technická část bude obložena dřevem, zatímco část pro veřejnost bude ze světlého pohledového betonu. Stavební práce by měly začít na podzim roku 2009.

Celkové náklady na vybavení jsou odhadnuty na 16 500 000 €.<sup>314</sup> Řízení operace bylo přeneseno na SEM SONADEV. Financování projektu je zajištěno společně z prostředků evropských, státních, kraje, aglomerace Saint-Nazaire CARENE<sup>315</sup> a města Saint-Nazaire.<sup>316</sup>



Obr.111 – Projekt divadla

Archiv ADDRN, Saint-Nazaire

<sup>312</sup> *Saint-Nazaire* (Oficiální internetové stránky města). Dostupné z URL <<http://www.mairie-saintnazaire.fr>>.

<sup>313</sup> Sál je v projektu sestaven z 590 míst v hledišti v přízemí a dalších 350 míst je umístěno na balkonech.

<sup>314</sup> To představuje přibližně 455 583 500 Kč.

Ville-port 2. Présentation générale Ville-port 2. (Prezentace projektu Přístavní město 2). Saint-Nazaire, 2008.

<sup>315</sup> Aglomerace Saint-Nazaire CARENE (Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire, dále jen CARENE)

<sup>316</sup> Le théâtre sur la scène de Ville-port. In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, 2008, č. 212. s. 10.

**Tabulka 3 – Saint-Nazaire, rekonverze ponorkové základny**

1955	V základně je umístěn podnik Soja-France (používání <i>hexane</i> – možnost výbuchu, zabezpečovací práce 5 miliónů franků).
1983	Zvolení starosty Joël Batteux, socialistická strana Otevřít město moři je jeden z hlavních cílů města.
1984	Vytvoření ZAD v přístavu (pomalé zkupování pozemků)
1988	Obchodní centrum Centre République, jinak tzv. Parník, architekt Claude Vasconi
1994	Opuštěná přístavní zóna, vypsání Mezinárodní soutěže idejí, příprava projektu „Přístavní město“ (Ville-port)
	Konzultováno bylo 6 týmů. 3 týmy byly potom vybrány k užší spolupráci.
1996	Vybrán byl projekt architekta Manuela de Solà Morales.
leden 1997	První práce na ponorkové základně, probourání otvorů do základny
červenec 1997	Otevření střechy základny pro veřejnost, otevření výstavy (historie města) na střeše
3. červenec 1998	koupě základny a pozemku městskou radou Saint-Nazaire za 800 000 franků, to představuje jen asi 2 franky za m <sup>3</sup> !
listopad 1998	Počátek stavebních prací kolem základny, úprava vozovek počátek stavebních prací na muzeu Escal'Atlantic
20. května 1999	Slavnostní otevření přístupové rampy na střechu ponorkové základny, architekt Manuel de Solà Morales Je to páteř projektu Přístavní město (Ville-port). Šlo o symbolické dobytí základny, o jakési její „zdomácnění nebo ochočení“.
březen 2000	Otevření muzea Escal'Atlantic v ponorkové základně, otevření supermarketu před základnou, parkoviště, úprava veřejných prostor před základnou
červen 2000	Otevření multikina (9 sálů plus 2 000 dalších parkovacích stání) před základnou, umístění restaurace v ponorkové základně
podzim 2000	Nové budovy bydlení navazující na rampu vedoucí na základnu architekti David Cras z Rennes a Pascal Debarde z Lorient
2005–2009	Strategický plán Přístavní město 2 (Ville-port 2)
	Úpravy náměstí latinské Ameriky (place Amérique latine)
	Obchodní dům Ruban bleu
	Hotel Holiday Inn, kolektivní bydlení



## 12.4 ZÁVĚR – NOVÉ ZÁMĚRY, PROJEKTY A VIZE

### Cíle rekonverze opuštěných vojenských území a budov v přístavních městech

Návrší kapucínů v Brestu se má stát novou metropolitní čtvrtí města se smíšenými funkcemi (obchod, služby, kulturní vybavení, bydlení), která má být obsluhovaná plánovanou tramvajovou linkou. Vše je zatím pouze v projektu. Cílem městské rady je udělat z této nové čtvrti vitrínu, která předvede technické dovednosti města, přitáhne turisty a podpoří ekonomický rozvoj Brestu.

Politickými cíly městské rady v Lorientu zase bylo vytvořit nová pracovní místa ztracená odchodem armády do Brestu a znovu tak zapojit území Keromanu do ekonomické aktivity města. Při této příležitosti chtěli využít mořského pobřeží k procházkám místních obyvatel i turistů.

Saint-Nazaire je městem, kde je rekonverze a reorganizace přístavu v nejpokročilejším stádiu. Také politika rekonverze jejího vojenského dědictví je z řešených měst nejvíce aktivní. Město dalo prioritu přepracování městské struktury centra města. Snaží se o protažení nového, po válce zbudovaného centra města, až do přístavu (původního centra města). Už od roku 1983 byl jeden ze základních směrů rozvoje města záměr otevřít město do moře. Průmyslové budovy přístavu Saint-Nazaire jsou dnes oživeny novou kulturní a uměleckou činností. Městská rada tak pokračuje ve svých snahách koncentrovat ve svém přístavu kulturní a turistické vybavení. To by potvrdilo region Saint-Nazaire jako místo produkce a šíření umělecké činnosti. Po muzeu zaoceánských parníků Escal'Atlantic, domu asociací Maison des associations, sálů hudby VIP a LiFE, multikinu v přístavu, představuje divadlo poslední článek řetězu k dotvoření kulturního pólu aglomerace.

**Politické cíle všech tří měst (Brest, Lorient, Saint-Nazaire) jsou totožné:** rozvinout vztah města k moři a k památkám, zlepšit turistickou atraktivitu města, ale hlavně **podpořit ekonomický rozvoj města.**

### Způsob vedení operací rekonverzí

Ať už jsou struktury, které řeší urbanistické otázky jakékoli, vždy záleží na jednotlivém přístupu rozhodujících činitelů, a jejich zájmu, jak se projekt bude vyvíjet. Místní rozvojová společnost SEM<sup>317</sup> BMA (Brest métropole aménagement) pracuje spolu s radnicí města Brest BMO (Brest métropole océane) na rekonverzi území Návrší kapucínů už od roku 1997. Na návršní plošině (budoucí nové obytné čtvrti) byla vytvořena zóna ZAC.

Cap l'Orient v Lorientu (Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient) vede celkovou operaci rekonverze ponorkové základny. Centrum plachetnic Erika Tabarlyho bylo svěčeno také

---

<sup>317</sup> SEM – Smíšená společnost, napůl veřejný napůl soukromý operátor územního rozvoje (Société d'économie mixte, dále jen SEM)

SEM Sellor. Pro podnikatelskou školku vyhrazenou pro firmy, jejichž aktivity jsou úzce spojeny s mořem, byla vytvořena na území ponorkové základny zóna ZAC.

V Saint-Nazaire je globální řízení operací rekonverzí řízeno agenturou pro rozvoj regionu Saint-Nazaire ADDRN (Agence pour le développement durable de la région nazairienne), ale jednotlivé projekty byly dále svěřeny pro realizování jednotlivým rozvojovým společnostem SEM. Nechtěli zde vytvořit ZAC, bylo to pro ně příliš svazující. Dílčí projekty rekonverze přístavu a ponorkové základny se řešily tak, jak přišly a postupně se rozvíjely dle potřeby.

**Použití místního systému SEM (využito ve všech třech městech) je při projektech rekonverzí vojenských a průmyslových objektů a území velmi oblíbené a také účinné. Výhodou soukromých místních rozvojových společností je, že jim město může svěřit projekty, které nejsou v krátkém časovém horizontu ekonomicky výhodné. Jedná se především o urbanistické operace, které by nebyly zajímavé pro tradiční privátní sektor, ale které jsou pro město důležité.**

### **Soutěž jako prostředek k nalezení nového využití**

Architektonická soutěž na vymezení zadání v Brestu pomohla najít nový program pro ateliéry. V Brestu radní konzultovali 3 vybrané architektonické týmy. Výsledný projekt má být realizován podle oceněného projektu architekta Bruno Fortiera.

Oceněný projekt z mezinárodní soutěže idejí v Lorientu nebyl uskutečněn ani následován. Soutěž ale přispěla k několika věcem:

- Zajistila municipalitě potřebný čas k zaujmutí pozice v divokých diskuzích mezi obyvateli, sdruženími a odborníky, ve kterých její uvolnění vyvolalo bouřlivé reakce.
- Nabídla paletu projektů, které mohly být eliminovány jako nerealizovatelné (ať už z důvodů finančních nebo z důvodů nepřiměřeného měřítka).
- Městská rada i obyvatelé Lorientu se přesvědčili o tom, že jde o strategické území.
- Velký počet zúčastněných zahraničních architektonických týmů spolu se zvýšeným zájmem médií o problematiku rekonverze území přinesl místu prestiž. To dodalo místu i debatám o problému základny mezinárodní důležitosti.
- Reklama, medializace ponorkové základny i celého města přitáhla velké množství francouzských i zahraničních turistů.
- V mezinárodní soutěži idejí v Saint-Nazaire byl ze 6ti konzultovaných týmů vybrán projekt architekta de Solas-Morales, protože byl nejvíce koncepční a ponechal městu velkou volnost při realizaci rekonverze základny a přilehlého přístavu (nejprve byla základna pouze

„domestikována“ – byla zpřístupněna její střecha). De Solas-Morales tak dal městské radě Saint-Nazaire možnost realizovat rekonverzi základny a přístavu postupně.

Každé z měst mělo k soutěži jiný přístup a jiné očekávání z jejich výsledků. V každém případě můžeme ale shrnout, že **konzultovat odborníky je jeden ze základních pilířů dobrého projektu rekonverze. Z výsledků soutěže se potom můžeme odrazit k vlastnímu projektu (buď následování projektu – Brest nebo zavržení cest – Lorient nebo inspirace k volnému řešení – Saint-Nazaire).**

### **Metodika rekonverze vojenského objektu a revitalizace přístavu**

Města všeobecně nejdříve konzultovala problém v interním okruhu zastupitelstev a odborů města (ekonomické odbory, urbanismus, kultura atd.) a snažila se determinovat potřeby města. Pak konzultovala architektonické ateliéry prostřednictvím soutěží, které jim pomohly blíže determinovat možnosti území a objektů na nich se nacházejících. Z výsledků pak navrhla projekt pro který se snažila najít financování složené z veřejných financí města, kraje, státu, EU i privátních sektorů (zapojení komerce, průmyslu, nebo developerů na bydlení).

### **Programování nových funkcí pro rekonverze opuštěných území a budovy**

Brest oslovil programátory Aubry a Guiguet, kteří pomohli rozvést myšlenky architekta Fortiera. Nové využití ateliérů v Brestu stále ještě není kompletní, ale z pohledu stávajícího projektu má Brest (ještě před zahájením první fáze operace rekonverze) nejjasněji určené řešení rekonverze.

V Lorient vyšla nová funkce ponorkové základny z nabídky samotných průmyslových firem. Programování nebylo zpočátku příliš promyšlené. Ale cílem rekonverze Keromanu bylo vytvoření nových pracovních míst ztracených odchodem armády do Brestu a znovuzapojení tohoto území do ekonomické aktivity města. Zachování ponorkové základny bylo především finanční rozhodnutí. Otázky památkové, kulturní a turistické byly až druhotné.

Rada města Saint-Nazaire dodnes nemá ucelený dlouhodobý projekt. Více než jen o projekt šlo od počátku o nastolení procesu. Ten je sice zajímavý a odvážný a jde podle zdravého rozumu i dobrým směrem, ale u kterého nikdo nemůže dopředu předvídat, jak se bude vyvíjet v budoucnosti a kam až půjdou transformace ponorkové základny a jejího „zdomácňování“. Kde se zásahy do konstrukce ponorkové základny zastaví? U takového přístupu se tedy nedají předem odhadnout jeho výsledky a cíle. Je to projekt, který funguje díky zarputilosti několika lidí,

hlavně starosty města Saint-Nazaire Joel Le Batteaux. Pro starostu je zde příznivé politické zázemí, které se zde za posledních několik let příliš nezměnilo. Rekonverze ponorkové základny v Saint-Nazaire byla ale záležitost podpory ekonomického rozvoje města. Nešlo tu z počátku o památkovou hodnotu základny.

Jedině v Brestu se tedy obrátili na programátory (kultura, bydlení, turistika). V Lorient (průmysl, turistika) a v Saint-Nazaire (kultura, vybavení, bydlení, obchod a turistika) vyšly nové funkce postupně dle momentální potřeby. **Vždy v těchto městech upřednostňovali ekonomický potenciál místa před jeho památkovou hodnotou.**

### **Financování projektů**

Část Návrší kapucínů v Brestu, která se promění v novou městskou čtvrť (bydlení, kanceláře), nalezne snadno (díky snadné dostupnosti tramvají a poloze území ve městě) své privátní investory. Rekonverze ateliérů stále ještě čeká jak na definování programu, tak i na jeho financování. Hledají zde postupné řešení, které by rozdělilo rekonverzi ateliérů do několika fází, které by umožnilo zapojení privátních investorů (projekt zahrnuje zatím pouze vybavení a kulturu tzn. veřejné prostředky města).

V Lorient bylo do ponorkové základny financováno minimum pro zajištění bezpečnosti prostor pro skladování. Vedle základny bylo postaveno Cité Eric Tabarly, nový plachetnicový přístav a garáže pro závodníky plachetnic (financováno Cap l'Orient – město Lorient). Podnikatelská škola a úpravy bloků ponorkové základny byly financovány samotnými podniky.

Do rekonverze ponorkové základny a přilehlého přístavu v Saint-Nazaire bylo investováno jak z veřejných financí (evropské fondy, stát, kraj, departement – sály hudby VIP a LIFE, divadlo), tak i ze soukromých zdrojů (hotel, kolektivní bydlení, hypermarket, parkoviště, obchodní dům Ruban bleu). Město se sice přiblížilo přístavu, naučilo se žít se svou ponorkovou základnou, ale jeho transformace ještě není dokončena. Je to probíhající, dlouhodobý proces. Transformace přístavu a podtržení kulturních a uměleckých aktivit je ale záležitostí ekonomickou. Kultura je totiž vyvážena komercí (zlepšení obrazu města přilákalo nové investory): nákupní centra, hotel, multikino, supermarket.

Město Saint-Nazaire je ze všech 3 řešených měst asi nejvíce napřed ve své politice rekonverze přístavu. Za ním následuje Lorient, který se snaží svou situaci přístavů řešit pragmaticky – průmysl, ale i originálně. V rámci svého titulu (Ville d'Art et d'Histoire) bere celé své území města jako památku. V Brestu se zatím tak trochu vyčkává a projekty jdou kupředu jen velmi pomalu. **Ze strategií jednotlivých měst je jasné, že transformace jejich kulturního/přístavního**

**vojenského a průmyslového dědictví se v přístavních městech má stát lokomotivou kulturních a ekonomických politik měst.**

**Tabulka 4 – Časové srovnání rekonverze řešených vojenských a průmyslových území**

řešené vojenské a průmyslové objekty	BREST	LORIENT	SAINT-NAZAIRE
postaveny	1863	1941–1943	1941–1942
nevyužívány od	1980–2000	1997	1945
počátek zamyšlení se nad jejich rekonverzí	2003	1997	1946
koupě	2010	1999	1998
soutěž	2004–2005	1999	1994
první fáze		2000	1996
průběh rekonverze	zatím pouze odstranění znečištění	ještě nedokončena	nejvíce pokročilé stádium, ale nedokončena

## 13 AKTUÁLNÍ POLITIKY KONVERZÍ PŘÍSTAVŮ

„Stavět město znamená proměnit se v milovníka toho města, rozumět jeho hlubší povaze a odhadovat jeho skrytou krásu.“ J. Nouvel

Funkční a prostorová rekonverze průmyslových areálů a budov opuštěných svou původní funkcí je dnes jedním z hlavních témat moderního urbanismu a architektury. V přístavních městech je navíc spojena s otázkami opětného přivlastnění si území přilehlého mořským nebo říčním břehům. Území byla v minulosti zabraná průmyslovými a vojenskými přístavy a stala se zapovězenými teritorii. Dnes se zde objevuje touha po znovudobytí mořské podstaty města a po navázání nových ekonomických, sociálních, prostorových a kulturních vazeb. Je zde zřetelná touha po propojení města s jeho přístavem (přístavy) a po navázání nových vztahů v kolektivním vědomí obyvatel mezi mořem a městem.

Rekonverze se v Evropě opírají o zhodnocení a někdy dokonce monumentalizaci opuštěných průmyslových objektů a vybavení přístavů jako jsou: sklady, překladiště, nábřeží, sila, jeřáby, ponorkové základny.<sup>318</sup> Tyto průmyslové subjekty jsou brány jako nové rezervoáry pro služby, kulturu a rekreaci. Jejich rekonverze se dnes staly běžnou praktikou a představují základní kameny velkých operací rehabilitací přístavních areálů.

Rekonverze představuje výzvu vytvořit novou část města, novou městskou čtvrť. Města sesnaží o získání pozice metropole, a to především rozvinutím jejich ekonomického sektoru služeb, vybavení a kultury. Tím, že se města vybaví atraktivním územím s rozmanitými aktivitami se snaží o konkurenceschopnost v evropském i světovém měřítku. Transformace přístavu je důležitým článkem jejich aktuálních projektů. Vztah město–přístav dnes zaujímá klíčovou pozici v politice dynamizace města a vytvoření nové kooperace. Touto politikou dynamizace se nabízí možnost podpořit přímořskou identitu přístavních měst spojenou s unikátní historií a tím tak nasměrovat rozvoj města. Otevření přímořské fasády městu je podníceno implantací nových městotvorných funkcí (především smíšených funkcí): bydlení, obchod, služby, kultura a turisticky atraktivní projekty (aktivity volného času). Nastiňuje se perspektiva rozvoje turistiky vojenských a průmyslových památek.

---

<sup>318</sup> V roce 1990 bylo v Marseille památkově ochráněno silo na obiloviny. Silo je jedněmi uznávané jako monument, jinými zavrhané a nazývané vrak. U některých objektů to není jejich technický charakter, architektonické nebo výtvarné kvality, ale náklonnost obyvatel a symbolická hodnota objektu, která je důvodem pro jeho zachování jako památky.

Zůstává ale aktuální politika „dobývání“ přístavů a vůle zvýšení úrovně struktury města kompatibilní s udržením transparentnosti přístavní krajiny, krajiny zrozené v 19. století a 20. století? Důraz se klade na nezbytnost udržet při rekonverzi průmyslových budov připomínku práce lidí a původních technologií výroby. Neměli bychom sklouznout do gentrifikace území a zapomnění světa manuální práce a sociální společnosti pouze proto, abychom vytvořili novou nabídku nemovitostí a podpořili turistiku a rekreační ruch.<sup>319</sup>

### **Navázání vztahu mezi městem a přístavem**

V blíže řešených městech (Brest, Lorient a Saint-Nazaire) byl zlom mezi centrem města a prvotním místem zrodu města – přístavem, přítomen již od počátku jejich vývoje. Jedná se u nich o dvě rozdílné podstaty, dva rozdílně fungující organismy, položené vedle sebe bez reálné vazby. Jejich separace byla dána historickými událostmi, vývojem města a byla také definitivně potvrzena během jejich obnovy. Navázat nový vztah mezi městem a jeho přímořskou a přístavní oblastí se dnes jeví pro přístavní města jako všeobecně vyhledávané. Je ovšem možné a žádoucí nastolit něco, co nikdy v minulosti odůvodněně neexistovalo a nebo dlouho netrvalo? Změnila se doba a potřeby města a jeho přístavů. Je tedy logické přehodnotit zavedený způsob života a prostorové organizace přístavního města. Jakými způsoby se toho dá dosáhnout?

### **Průmysl**

Vložení nové průmyslové funkce a umístění nových výrobních podniků, skladů a jejich zázemí je jedním možným prostředníkem rekonverze vojenských a průmyslových objektů a tím i revitalizace opuštěných přístavních zón.

### **PŘÍKLADY Z ŘEŠENÝCH MĚST**

V Lorientu bylo do ponorkové základny implantováno několik podniků. Na počátku roku 2000 byla do opuštěné ponorkové základny umístěna firma Plastimo (blok K II, průmyslová výroba lodí) a posléze firma Catlantech (blok K I, výroba lodí katamaránů). Tato zkušenost prokázala, že umístění průmyslové výroby do těchto objektů je možné i bez hrubých zásahů do podstaty budovy. Konstrukce nových přilehlých hangárů byla ovšem nezbytná. Již tak značně zastavěné území se ještě zahustilo.

---

<sup>319</sup> BERGERON, L. Editorial. In *Patrimoine de l'industrie*. Paříž, 2005, č. 14. s. 4–5.

V Saint-Nazaire byla, jako dočasné řešení, umístěna do původní budovy vlakového nádraží podnikatelská školka. Do budoucna je v plánu zde umístit městské divadlo (zatím v projektu na rok 2011).

### **Kultura a umělecká díla**

Jedním ze zajímavých způsobů, jak znovu dynamizovat ekonomiku města a podpořit jeho přímořský charakter a jeho unikátní historii, je investovat opuštěné území v přístavech kulturou a uměním. Francouzský filosof Paul Virilio vidí opuštěné průmyslové budovy s novými kulturními aktivitami jako: "pokusy o znovudobytí území, o návrat umění do reálného prostoru" v odpovědi na "tyranii času virtuálního a světového".<sup>320</sup>

### **PŘÍKLADY Z ŘEŠENÝCH MĚST**

Rekonverze ateliérů na Návrší kapucínů v Brestu je zatím plánovaná jako spojení kultury a městského vybavení (Vysoká škola umělecká, Národní divadelní scéna Fourneau, Filmový archiv a Interpretační centrum). Město, ale ještě než začne projekt realizovat, hledá výhodné propojení s komerčním sektorem nebo výzkumem. To by usnadnilo realizaci projektu z hlediska finančního.

Průmyslová rekonverze ponorkové základny v Lorientu byla obohacena o turistické kulturní aktivity: muzeum podmořského světa ve věži Davis, Centrem plachetnic Eric Tabarly (Cité de la Voile), turistickými prohlídkami bloku K III. V ponorce umístěné mezi bloky K I a K II je plánované muzeum s vojenskou tematikou.

Ponorková základna Saint-Nazaire byla konvertována na muzeum zaoceánských parníků, hudební sály LIFE a VIP a turistickou kancelář. Vše je doplněno obchody, kavárnou, restaurací a výstavou na střeše základny. Na náměstí před základnou byla umístěna plastika sirény Iémanje. A do již zmíněné původní budovy vlakového nádraží má být v budoucnu umístěno divadlo.

Kulturní rekonverze vojenských nebo průmyslových objektů můžeme rozdělit do několika hlavních proudů: klasické vložení nových kulturních funkcí (divadlo, muzeum), současné umění jako prostředek „dobytí“ neznámého území, kulturní události mezinárodního významu, umělecké osvětlení.

---

<sup>320</sup> KAHN, F. Nouveaux territoires de l'art et de l'urbanité: la Ville créatrice. *Cité Sensible*. [online]. 2008-05-28 [cit. 2008-10-08]. Dostupné z URL < <http://www.cite-sensible.fr> >.



## 13.1 KLASICKÉ VLOŽENÍ NOVÝCH KULTURNÍCH FUNKCÍ

### Muzeum

První nápad na novou funkci většinou vždy projde typickým stádiem návrhu muzea průmyslové/vojenské historie, historie města nebo místních událostí a činností (např. stavba zaoceánských parníků). Mnoho průmyslových a vojenských objektů a území bylo konvertováno na různá muzea. Jako např. již zmíněné průmyslové území Emcher Park v Essensku se také stalo muzejním objektem.<sup>321</sup> Toto pasivní využití je dnes ale považováno za přístup příliš banální. K rekonverzi těchto objektů a území již nestačí pouze vložit jednoduchou funkci muzea. Je sice žádoucí se opřít o historické stopy, ale je i nutné navrhnout jiný přístup a nové „aktivní“ aktivity do území. Muzeum je často chápáno jako mrtvý objekt, prezentace neživé, zakonzervované minulosti. Nová funkce by měla opuštěné objekty a území oživit, navrátit je do aktivního života ve městě.

Tato možnost rekonverze se ale stále ještě používá a některé projekty jsou velice úspěšné. Nelze ji ovšem plošně aplikovat na všechna opuštěná průmyslová a vojenská území a objekty. Musí se zvážit originalnost muzea a jeho eventuelní spádové území. Z jaké oblasti bude toto nové muzeum schopno přilákat návštěvníky? Může se také v rámci programování udělat předpověď návštěvnosti a odhad doby finanční návratnosti apod.

### PŘÍKLADY Z ŘEŠENÝCH MĚST

Brest: Interpretační centrum

Lorient: muzeum podmořského světa ve věži Davis, Centrum plachetnic Eric Tabarly (Cité de la Voile), turistické prohlídky bloku K III, plánované muzeum ponorky

Saint-Nazaire: Ecomusée, muzeum zaoceánských parníků (Escal' Atlantic), muzeum ponorky Espadon

### Vložení nové kulturní funkce – divadlo

Divadelní kultura sebou přináší určitý náboj, který snadno oživí nehostinné území. Umělci jsou schopni využít opuštěné, brutální prostory industriálních i vojenských objektů. Tato surová atmosféra je dnes dokonce umělci často vyhledávána.

---

<sup>321</sup> více viz. kapitola 13.5.1 Světlo v architektuře a urbanismu aplikované na projekty rekonverzí nebo „dobývání“ opuštěných průmyslových a vojenských objektů a území, odstavec Rekonverze průmyslového území Emcher Park

## PŘÍKLADY Z ŘEŠENÝCH MĚST

Brest: projekt přesunutí Národní divadelní scény Fourneau do budovy ateliérů na Návrší kapucínů

Saint-Nazaire: projekt divadla v budově původního vlakového nádraží v přístavu

### MARSEILLE, FRANCIE

Marseille je přístavní město se silným středozezemním charakterem.<sup>322</sup> V historii jeho vývoje proběhly tři zásadní zásahy státu. Nejprve Ludvík XIV., aby si připoutal toto rebelující se město, zde zřídil arzenál galejí. Město se rozvíjelo hlavně obchodem a tak v roce 1850 stát investoval do modernizace přístavních doků. Naneštěstí město nebylo schopné přizpůsobit se změnám ve výrobních vztazích v průběhu 20. století. Stát tedy investoval podruhé prostřednictvím projektu *Europort du Sud* v roce 1970. Byla to snaha o transformaci přístavů a města na průmyslový přístavní pól, vedoucí přístav moderní Evropy. Ale již v roce 1990 byla dynamika města nejasná, přístav byl od města uzavřen. Stát tehdy zasáhl potřetí v historii města. A byl odstartovaný projekt architektonické, urbanistické a ekonomické renovace města Marseille. Projekt Euroméditerranée (1995–2012)<sup>323</sup> je rozsáhlá operace města, která má dynamizovat centrum, přístavy a přilehlé čtvrtě. Je to ekonomický projekt s ambicí kulturního centra regionu. Zaměřuje se na vytvoření občanského vybavení s kulturně rekreativními aktivitami.<sup>324</sup>

Marseille se svými dvanácti divadly je druhým městem Francie v oblasti divadelní tvorby. Velká kulturní rozmanitost je v Marseille relativně nová situace.

**Kulturní akce je zde brána jako prostředek k řešení sociálních problémů a k opětovnému navázání sociálních vazeb.**

Skupina umělců Lézard Plastic umístila své sídlo do původních jatek. Je to skupina zabývající se vizuálním uměním a uměleckým životem komunit.

Kulturní rekonverze původní tabákové manufaktury La Belle de Mai se dnes wpisuje do projektu Euroméditerranée.<sup>325</sup> Továrna byla postavena v roce 1848. Během ekonomické krize

---

<sup>322</sup> Město má archeologický přístav – Lacydon, historický přístav – Le Vieux-Port, moderní přístav z 19. století – La Joliette, současný přístav – Fos-sur-mer, a dále rybářský přístav a plachetnicový přístav.

<sup>323</sup> BORRUEY, René. Projet Euroméditerranée, Paris sur Marseille... In *L'architecture d'aujourd'hui. Villes portuaires*. Marseille, 2001, č. 332. s. 60–65.

<sup>324</sup> Národní muzeum, *Villa méditerranéenne* (regionální verze Vily Medici), přístavní nádraží, hala pro artistická představení, hotely, restaurace, obchody atd.

<sup>325</sup> více viz. kapitola 13.5.2 Světelné instalace v průmyslových a přístavních areálech, odstavec Groupe dunes v Marseille

v roce 1990 však byla výroba uzavřena. Sdružení *Système Friche Théâtre*<sup>326</sup> spolu s architektem Jeanem Nouvelem zpracovalo v roce 1995 kulturní projekt pro podporu urbanistického projektu (*Projet Culturel pour un Projet Urbain*). Pozice prezidenta tohoto sdružení dovolila Jeanu Nouvelovi prosadit myšlenku uměleckého střediska jako nezbytný faktor městského rozvoje.

V Marseille byl také vytvořen hudební festival *La Fiesta des Sud*, který se poprvé odehrál v roce 1993 v *Port Autonome* v docích *Joliette*.

Marseille dnes už není městem v krizi, ale městem v transformaci. Degradovaná přístavní zóna v srdci města představuje jeho budoucnost. Redefinování obrazu města strategií podtrhnutí přístavní identity se projevuje i v jeho ekonomice (stoupající zaměstnanost, přibývající investoři). Pocit identity se pojí s nostalgií místa a pomáhá tak k vytvoření silného obrazu města. Zde, jako i v dalších přístavech, závisí rekonverze nebo zhodnocení jeho přístavního dědictví od rentability nezbytných investic – např. počtu turistů a návštěvníků a jejich ekonomického dopadu. Přesto v očích obyvatel města Marseille je prostor přístavů stále viděn jako podivný a matoucí. Marseille má díky své průmyslové historii, na rozdíl např. od Barcelony,<sup>327</sup> větší problém valorizovat krásu svého průmyslového dědictví.

---

<sup>326</sup> Sdružení *Système Friche Théâtre* byla založena již v roce 1990 pro rozvoj kulturního projektu *La Belle de Mai*.

<sup>327</sup> Dynamizující efekt velké události (Olympijské hry 1999) podpořil transformaci přístavu v Barcelony.

## 13.2 INTERPUNKCE PROSTORU OPUŠTĚNÝCH PŘÍSTAVNÍCH PRŮMYSLOVÝCH ZÓN UMĚLECKÝMI OBJEKTY JAKO PROSTŘEDEK JEJICH ZNOVUOŽIVENÍ

„Umění není pravda, ale lež, která umožňuje pravdu poznat.“ P. Picasso

### 13.2.1 Současné umění ve městech

Přínos kulturních a uměleckých disciplín pro koncepci městského veřejného prostoru je nepopiratelný.

Umělec je volný, pracuje s emocemi a s podstatou věcí, přináší nové pohledy a je schopný vyzdvihnout potenciál místa na základě nečekaných skutečností. Čte město jiným pohledem. Přináší sny a něco, co se nedá racionálně vysvětlit, vytváří atmosféru a potěšení. Dodává prostoru nové kvality. Umí zviditelnit to, co není vidět a nebo může odkrýt ztracenou identitu.

#### Umění jako prostředek organizace prostoru

Umění je schopno vytvořit návaznost na původní identitu a nebo vytvořit zcela novou identitu místa. Umění funguje také jako prostředek organizace prostoru: strukturuje, hierarchizuje prostor, vytváří poznávací body a umí také „vytvořit“ městský prostor.

Marta Pan je sochařka světového jména a navrhla v Saint-Quentin-en-Yvelines ve Francii umělecké dílo Perspektiva (Perspective) do veřejného prostoru v Guyancourt. Je to soubor tří na sebe navazujících uměleckých děl rozmístěných ve městě: Zahlcenosti (Engouffrements) – proti kostelu Saint-Quentin-les-Sources, Schody (Marches) a Perspektiva (Perspective). Toto vodní dílo je odkazem na původní hydraulickou síť Ludvíka XIV.<sup>328</sup> Dnes je to monument, symbolizující město Saint-Quentin-en-Yvelines. Pomáhá městu si uvědomit svou identitu (svůj původ a historii).

#### Umění jako upomínající a vysvětlující element historie

Umění dává smysl elementům, dnes považovaným za staromódní nebo ošklivé (hradby, brány, hranice, průmyslové území a přístavy atd.). Je schopné předem ohlásit zásahy do území, transformovat stávající stav nebo také vytvořit moderní monumenty.<sup>329</sup>

---

<sup>328</sup> THOMELIN, A. Marta Pan n'est plus. *Saint-Quentin-en-Yvelines* [online]. 2008-10-15 [cit. 2008-03-14]. Dostupné z URL <[http://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/fó/fi/gre\\_actualite](http://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/fó/fi/gre_actualite)>.

<sup>329</sup> Např. umělec Yann Kersalé v Saint-Nazaire, nebo průmyslové území Emcher Park a další.

## PŘÍKLADY Z BRESTU

Intervence již zmíněné umělkyně Marty Pan do veřejného prostoru v Brestu, orientovaná směrem k řece Penfeldu, manifestuje svou námořní identitu – Vodní cesty fontán. Toto také podtrhlo to, že v Brestu není tradiční centrum, ale centrum lineární (na obrázku 30). Dílo od umělce Van Thienena při vstupu do čtvrti Recouvrance rozehrávalo hru alegorie na stěžně královské lodi (na obrázku 32). Dnes je odstraněn z důvodu reorganizace prostoru pro novou tramvajovou linku. Dalším zajímavým projektem byla Modrá linka v Brestu. Toto efemérní umění vytvořené výtvarnicí Gwenaëlle Magadur v umístění původního opevnění města mělo být jeho připomínkou (na obrázku 35).<sup>330</sup>

### **Umělecká díla jako prostředek znovuoživení míst, podpora turistické atraktivity**

#### KRAJINA, UMĚNÍ A ŘEKA LOIRA, NANTES – SAINT-NAZAIRE

V posledních letech je v městech Nantes a Saint-Nazaire cítit hmatatelná ambice stát se silnou ekonomickou a kulturní oblastí západu Francie. Řeka Loira, která obě města spojuje předtím než se vlévá do Atlantického oceánu, byla důvodem vzniku a prosperity těchto měst. Města tedy v roce 2007 vytvořila umělecký program Ústí řeky Loiry (Estuaire Nantes – Saint-Nazaire), který se má konat každý druhý rok (2007–2009–2011).<sup>331</sup> Byli sem přizváni umělci, aby vytvořili efemérní nebo trvalá umělecká díla a oživili břehy řeky. V reakci na specifika tohoto území, kde řeka představuje původ vzniku měst, měli umělci podpořit jejich rozvoj i jejich dnešní identitu. Projekt měl mimo jiné přispět k úpravě území kolem břehů řeky Loiry až k jejímu ústí do atlantického oceánu.

Na 60 km řeky bylo v červnu roku 2007 mezi přístavy Nantes a Saint-Nazaire umístěno více než 30 monumentálních uměleckých děl, která zahrnují jak „bláznivé“ umělecké instalace, jako např. obří koupající kachnička, tak i abstraktní kreace současného umění, jako jsou fluorescentní prstence od Daniela Burena (nar. 1938).<sup>332</sup> Vystavovalo zde 40 umělců hrajících si s veřejným prostorem a krajinou, kteří tím chtěli upozornit na průmyslové dědictví a námořní identitu míst.

Na území při řece Loire mezi městy Nantes a Saint-Nazaire bylo na konci léta roku 2007 umístěno 7 stálých uměleckých děl. Financování projektu Ústí řeky Loiry 2007 (Estuaire 2007)

---

<sup>330</sup> více viz. kapitola 9.2.2 Poválečná obnova Brestu, odstavec Transformace centra a veřejných prostor Brestu, umění jako prostředek k dosažení ztracené historie

<sup>331</sup> Une expo de 60 km. *Nantes Métropole* 2007-06-27 [cit. 2008-11-13]. [online] Dostupné z URL <<http://www.nantesmetropole.fr>>.

<sup>332</sup> Nantes, Saint-Nazaire. Quand l'art prend l'air...et l'eau. In *Arts Magazine*. 2007. s. 49.

bylo zajištěno státem a městskou radou (celkem 7 500 000€, z toho 60 % by mělo přímo podpořit místní ekonomiku a turistický ruch).<sup>333</sup>

Rada města Saint-Nazaire rozhodla také v dubnu roku 2008 o stálém umístění původně pouze dočasné umělecké expozice od Felice Variniho, vzniklé při příležitosti bienále Estuaire 2007. Práce, které si toto permanentní umístění trojúhelníků od Variniho vyžádaly, dosáhly 155 000 €. <sup>334</sup> Operace byla spolufinancována hlavní radou a krajem (Conseil Régional a Conseil Général), CARENE, obchodní a průmyslovou komorou CCI, soukromými podniky i samotným městem. Město se podílelo 20 000 €. <sup>335</sup>



Obr.112 – Fluorescentní prstence, Daniel Buren

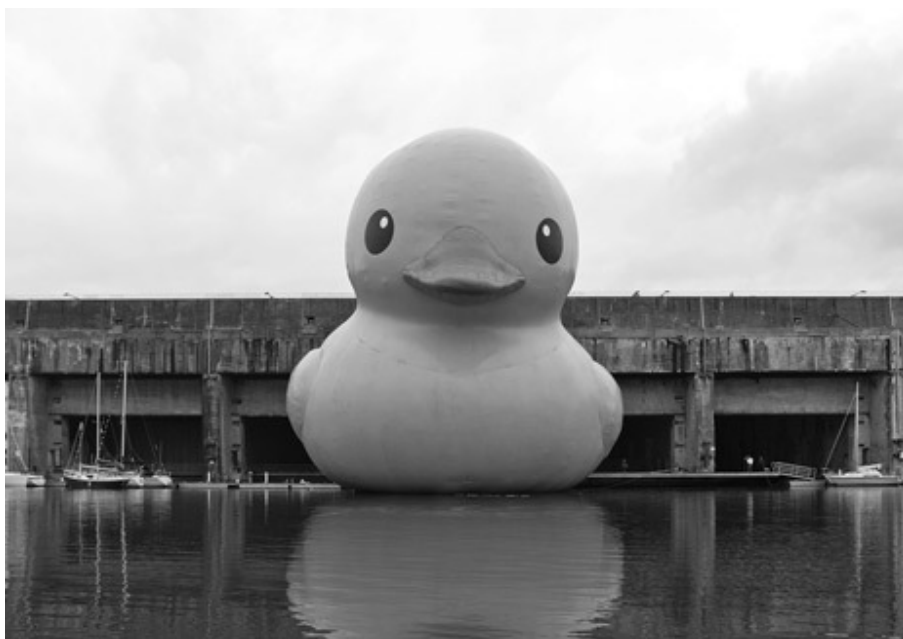
Nantes, Saint-Nazaire. Quand l'art prend l'air...et l'eau. In *Arts magazine*. 2007, s. 49.

---

<sup>333</sup> Une expo de 60 km. *Nantes Métropole* 2007-06-27 [cit. 2008-11-13]. [online] Dostupné z URL <<http://www.nantesmetropole.fr>>. Pro představu 7 500 000€ = přibližně 206 992 500 Kč.

<sup>334</sup> Pro představu 155 000 € = přibližně 4 277 800 Kč.

<sup>335</sup> L'oeuvre de Varini pérennisée. In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, 2008, č. 212. s. 18. Pro představu 20 000 € = přibližně 551 980 Kč.



Obr.113 – Obř koupající kachnička, Florentijn Hofman  
*Estuaire Nantes – Saint-Nazaire*. Dostupný z URL <[www.estuaire.info](http://www.estuaire.info)>.

“Na horizontu se objevuje žlutý bod, který se přibližuje k přístavu. Jeho příjezd vyprovokuje velké shromáždění užaslých lidí. „Kachna“ nezná hranice, není schopna žádného druhu diskriminace a není ani nositelem žádného politického poselství. Reprezentuje přátelskou postavičku, která září svou jasnou žlutí po celé délce jejího putování za utišení napětí ve světě.”  
F. Hofman



Obr.114 – Trojúhelníky, Felice Varini  
Foto z archivu Gina Macarinelliho

Městské rady si vzhledem k finanční zátěži projektů často žádají trvalé umístění uměleckých děl. Avšak zajímavá jsou většinou díla, která jsou pomíjivá. Svým limitovaným trváním dodávají času rytmus a lépe nám tak pomáhají pochopit plynoucí čas.

Umělci z celého světa<sup>336</sup> vystavovali 14 uměleckých děl v rámci festivalu Ústí řeky Loiry 2009 (Estuaire 2009) (obrazová příloha M).

Na jaře v roce 2009 byla střecha ponorkové základny v Saint-Nazaire osázena stromy, jako součást programu Ústí řeky Loiry 2009 (Estuaire Nantes – Saint-Nazaire 2009). Toto dílo od zahradního umělce Gillese Clémenta nazvané Zahrada třetí krajiny (Jardin du tiers paysage) má proběhnout v několika fázích a participovat na Ústí řeky Loiry v roce 2011. Kvůli znečištění základny a nepříznivým podmínkám se však mnoho vysázených stromků neujalo a celek působí trochu uboze.



Obr.115 – Zahrada třetí krajiny, Gilles Clément

*Estuaire Nantes – Saint-Nazaire*. Dostupný z URL <[www.estuaire.info](http://www.estuaire.info)>.

### **Tramvajová linka – umělecká galerie ve veřejném prostoru**

Tramvaj je v posledních letech považovaná za jeden ze základních prostředků úpravy městské struktury. Vše to započalo ve Štrasburku, kde byly investovány 2 000 000 €<sup>337</sup> na uskutečnění 16 uměleckých děl, umístěných na zastávkách nové linky (50 % nákladů bylo hrazeno státem). Na projektu se podílelo mnoho umělců a architektů: např. architektka Zaha Hadid ztvárnila terminál

---

<sup>336</sup> Ateliér Van Lieshout, Daniel Buren a Patrick Bouchain, Gilles Clément, Jimmie Durham, Jeppe Hein, Rolf Julius a Angela Bulloch, Tadashi Kawamata, Ange Leccia, Kinya Maruyama, François Morellet, Tatzu Nishi, Roman Signer, Felice Varini, Erwin Wurm, zdroj: *Estuaire Nantes – Saint-Nazaire*. Dostupný z URL <[www.estuaire.info](http://www.estuaire.info)>.

<sup>337</sup> To je přibližně 55 198 000 Kč.



Hoenheim, umělkyně Barbara Kruger zase umístila v podzemní stanici linky A jednoduchý, ale expresivně silný nápis s filozofickým podtextem: „Kam jdu?“ (*Ou vais-je?*).<sup>338</sup>

Tato umělecká díla přesvědčila obyvatele i městské zastupitele a dnes se doplnění tramvajové linky uměním stalo jakousi tradicí. Od roku 1990 jsou všechny realizace nových tramvajových linek ve Francii doplněny uměleckými díly.

#### PŘÍKLAD Z BRESTU

I Brest má projekt nové tramvajové linky pro rok 2010, zatím ovšem není známo, zda bude její realizace spojena s uměleckými díly. Na realizaci uměleckých děl v rámci urbanistického nebo architektonického projektu se obvykle využívá systém financování nazývaný 1%.<sup>339</sup>

### 13.2.2 Umělci a urbanismus

„Kdyby neexistovaly představy, aby zhmotnily to, co je reálné, nebyla by tu ani realita.“ Edgar Morin.

Umělci ale nejsou připraveni utkat se s problémy v plánování města (nemají vzdělání ani znalosti z oblasti urbanismu) a tak nejsou uzpůsobeni pracovat ve veřejném prostoru města, který je limitovaný. Umělecký projekt vychází z vnitřních vztahů, zatímco urbanistický projekt je tvořen na základě vnějších skutečností. Ale jejich intuice odhalit *genia loci* a jeho stopy, schopnost klást si originální otázky, přistupovat k problémům nekonvenčním způsobem je jedinečná a nenahraditelná.

Umění podporuje obraz a reprezentaci města. Cílem současného umění ve městech je změnit pohled na prostor a navrhnout nové možné cesty. Dnes je ve městech poptávka po místech s atmosférou, po kvalitním prostředí k životu. Umění může vyzdvihnout to, co není vidět. Může také přispět k navázání sociálních vazeb. Je schopno poukázat na sociální fraktury nebo třeba i na ekologické otázky. Může také spojit fragmenty míst, vytvořit nové propojení míst a navrhnout netradiční procházky městem.

Umění může napravit nefunkčnost prostoru ve městě nebo napravit nedostatky urbanistických projektů. Může ale být přínosem pro místa zcela bez kvalit? Nebo pak nastává situace, kdy už můžeme mluvit spíš o divadelní inscenaci a použití kulis (fenomén Potěmkinovy vesničky)?

---

<sup>338</sup> PETER, A. Le tramway, beau sur toutes les lignes. In *Penser la ville par l'art contemporaine*. Paříž, 2004, s. 34.

<sup>339</sup> více viz. kapitola 13.2.2 Umělci a urbanismus, odstavec Jak financovat umělecký projekt

Vztah mezi uměním a městským prostředím může probíhat dvěma způsoby: pouhým formálním zásahem umělce do území, nebo hlubší intervencí umělce se sociologickými a ekonomickými aspekty.

### **Jak začlenit umělce do architektonického nebo urbanistického projektu?**

Rámcem umělcova zásahu je většinou dán existující situací nebo projektem. Bohužel méně často je umělec přizván ke koncepci projektu. Od umělce neočekáváme materiální přínos, ale příspěví do debaty nad daným problémem. Role umělce je podtrhnout ducha místa. Umělecké dílo vypráví historický nebo fiktivní příběh, vytváří také imaginární a ne pouze funkční prostředí měst. Mají schopnost dojmout, vyvolat vzpomínky nebo překvapení, vložit do místa poezii.

Umělecký zásah s sebou přináší více prognostickou předpověď.

### **Zadávání umělecko-urbanistického projektu**

„Kdy bych věděl, co je umění, nikdy bych se tím netajil.“ P. Picasso

Při zadávání projektu umělcům může strach, splést se ve výběru umělce a tím přijít o potenciální investory, blokovat vedení operace. Investor by měl být více implikován do projektu. Je tedy nezbytný přímý dialog mezi zadavatelem (městskou radou) a umělcem a debata nad přijímáním umění s místními obyvateli. Někdy je důležité vytvořit prostředníka v komunikaci mezi umělcem a investorem, který pomůže zadání formulovat. Umělec může být vybrán bez soutěže, např. pouze na základě jeho referenčních příkladů. Umělec ale nemá a ani nechce mít roli stavitele odpovědného za provedení a fungování veřejného prostoru. Spolupráce s architekty a inženýry je proto nezbytná.

Postup při řešení umělecko-urbanistického projektu je však podobný jako u řešení urbanistického projektu:

- pochopit existující situaci,
- vytýčit si cíle,
- formulovat akce, kterými cílů dosáhneme.

### **Jak financovat umělecký projekt**

Často se klade otázka, jak zajímavé umělecké projekty financovat. Kde mají města vzít peníze na „neužitkové“ umění? V zahraničí je všeobecně rozšířený způsob financování projektů

nazývaný 1 %. Aplikuje se převážně na operace spojené se stavbou budov. Soukromí investoři, kteří staví na území nové objekty investují 1% z jejich nákladů do umění a do úprav veřejných prostor (zeleň apod.). Jako plodná se také projevila spolupráce veřejného financování a zapojení soukromých investorů, která v České republice stále ještě není běžnou věcí.

### 13.3 ZELENÁ REKONVERZE, PROJEKTY ÚZCE PROPOJENÉ S KRAJINOU A ZELENÍ

„Nevěřím, že by architektura měla být moc výmluvná. Měla by spíš zůstat potichu a nechat promlouvat přírodu v podobě slunce a větru.“ Tadao Ando

#### Přístav v Duisburgu v Ruhr, Německo

Na znovudobytí průmyslového přístavu v Duisburgu byl vypsan mezinárodní konkurz. V soutěži se prosadil architekt Norman Foster, který navrhl demolici přístavních struktur a na jejich místě nový park. Ke spolupráci si přizval umělce izraelského původu Daniho Karavana.<sup>340</sup> Ten naopak navrhl některé fragmenty architektonického dědictví zachovat a zakomponovat je do nového parku. A tak např. schodišťová věž nebo příhradové nosníky původní konstrukce byly ponechány jako designové prvky strukturující veřejný park. Také fragmenty původních stěn zůstaly a byly upraveny na lineární lavičky. Tyto elementy se odvolávají k historii, zároveň mají ale funkci dekorativní. Zeleň byla ponechána, aby se přirozeně a divoce rozrostla. Park má u obyvatel velký úspěch, místo se pro ně stalo pýchou jejich města.



Obr.116 – Rekonverze přístavu v Duisburgu  
Foto z archivu architekta Daniho Karavana

---

<sup>340</sup> KARAVAN, D. Dans le site, pour les hommes. In *Penser la ville par l'art contemporain*. Paříž, 2004, s. 68.

## Továrna SMN v Caen, Francie

Kvalita veřejného prostoru je dnes důležitá, ale umělci se snaží i o zásadnější intervence do území. Architekt Dominique Perrault navrhnul v roce 1990 plán úprav opuštěné kovožpracující továrny SMN nedaleko Caen. Opuštěné území v minulosti zasvěcené železářskému průmyslu je topograficky odříznuté od města. Původní vysoké pece byly prodány čínské obchodní společnosti, která je odmontovala a odvezla jinam. Architekt Perrault, opírající se o *land art*, zde navrhl nové rozložení prostoru zakládající se na rozložení původních budov a jejich podzemních základů a skladů. Území rozdělil čtvercovou sítí se základní jednotkou 100 x 100 m. Toto dílčí dělení území dovolilo snadnější pochopení organizace rozlehlého prostoru, který dosahuje 200 ha.<sup>341</sup> Opuštěný průmyslový soubor obsahuje: část nazývanou Velká louka (Grand pré) o rozloze 25 ha a jí přilehlé okrajové části o rozloze 13 ha, zónu terciárních aktivit o rozloze 7 ha, park aktivit zemědělsko-potravinářských o rozloze 4 ha a rezervu rozvoje, která dosahuje plochy 27 ha. Hlavní strategií tohoto projektu bylo jeho vyznačení a rozdělení. **K usnadnění nalezení nové funkce rekonverze a k jejímu provedení opuštěného průmyslového území je důležité hlavně pochopení místa.** Ovšem i tyto efemérní zásahy do území stály tehdy 6 000 000 franků.<sup>342</sup> Čtverce byly provedeny obslužnými asfaltovými cestami. Nešlo o to, předem dát území novou formu, ale spíše o dodání nástrojů, které pomohou ujasnit si obraz o území a které usnadní odhad jeho nového využití městské radě, investorům i populaci. Území bylo osázeno stromy ve stylu zahradní školky. Některé stromy uschly, protože pod vrstvou zdravé půdy zřejmě jejich kořeny narazily na kontaminovanou půdu.

Jediná budova, která se zachovala, je původní chladicí věž. Věž byla jednoduše osvětlena, aby i v noci bylo vidět její tyčící se siluetu nad rozlehlou planinou. Kromě „phytoremediace“ zde byla tedy použita i metoda osvětlení a vytvoření poznávacího znamení.<sup>343</sup>

Dá se říci, že projekt rekonverze továrny SMN v Caen ve Francii je práce konceptuální a hybridní. Nejedná se o klasický případ nového využití a „dobytí“ území. Není to ani tak moc projekt urbanistický, architektonický či umělecký. Ale za pomoci „phytoremediace“<sup>344</sup> a koncepce nové krajiny připravuje půdu pro nové zásahy a nové programy území (obrazová příloha N).

---

<sup>341</sup> PERRAULT, D. Un travail de révélation et de partage. In *Penser la ville par l'art contemporaine*. Paříž, 2004, s. 76–81.

<sup>342</sup> To představuje asi 25 244 800 Kč.

<sup>343</sup> více viz. kapitola 13.5.1 Světlo v architektuře a urbanismu aplikované na projekty rekonverzí nebo „dobývání“ opuštěných průmyslových a vojenských objektů a území, odstavec Vytvoření poznávacích znamení

<sup>344</sup> *Phytoremediation* – jde o proces odstranění znečištění průmyslu z vrchních vrstev země. Tato metoda byla již použita na několika projektech ve Spojených státech amerických. V Evropě je zatím ve fázi výzkumu. Více v textové příloze F – „Phytoremediace“ (Phytoremediation)

## 13.4 TRANSFORMACE PŘÍSTAVŮ NA POZADÍ UDÁLOSTÍ MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU

### Interpunkce veřejného prostoru uměleckými objekty od prestižních umělců – *Port Vell* v Barceloně, Španělsku

V Barceloně byl starý přístav odstřižen od města. Obyvatelé neměli ani blízkou městskou pláž ani lodní přístav plachetnic. Konverzi přístavu v Barceloně je možno považovat za jednu z úspěšných. Transformace městského prostoru zde byla podnícena mezinárodními událostmi – Olympijské hry 1992. Díky této události došlo snadněji k legislativním změnám, nezbytným pro rychlé legalizování navrhovaných úprav<sup>345</sup> a zhodnocení přímořské fasády bylo zakotveno v urbanistickém plánu města. Ve starém přístavu tak vzniklo obchodní centrum, 3D kino, akvárium a kongresové centrum. Veřejný prostor byl napojen na centrum města a hierarchizován významnými umělci. Projekt se držel kontextuálního principu urbanismu, jehož reference již není městská nýbrž krajinná a přírodní – pouze s městskou fasádou.



Obr.117– Veřejný prostor v přístavu Barcelony

Archiv AIVP, Le Havre

### Janov, Itálie

U příležitosti oslav výročí 500 let od první cesty Kryštofa Kolumba do Ameriky se v Janově konala od 15. května do 15. srpna v roce 1992 Mezinárodní expozice Kolumbus 92. Hlavními tématy byl Kryštof Kolumbus, loď, moře a navigace (Christopher Columbus, The ship and the sea). Byla to speciální výstava, která přilákala obrovské množství návštěvníků.<sup>346</sup>

Hlavní atrakcí expozice bylo akvárium a kongresová hala od architekta Renza Piana (Columbus international exposition). Ten také získal v roce 1992 Pritzkerovu cenu. Budova je umístěna

<sup>345</sup> výsledek katalánského lobbyingu

<sup>346</sup> Celkem bylo spočítáno 1 694 800 návštěvníků.

v nejstarší části přístavu, v samém srdci Janova. Je to oslava námořních cest a objevů, ale také permanentní poukázání na stejně tak důležité vazby mezi městem a přístavem. Spolu se svým týmem zde Piano vytvořil několik poutavých struktur, které zahrnují gigantický jeřáb nazývaný Bigo a divadlo, které je zastřešeno textilní membránou s teflonovým povrchem. Textilní membrány jsou jedinečné ve svém designovém projevu, ve struktuře, stavebních možnostech, architektonických formách a také prostorovém umístění. Také Piano měl ve svém týmu umělce, se kterými úzce spolupracoval. Větrné sochy navržené japonským umělcem Susumu Shingu, členem týmu Renza Piana, jsou usazeny na vrcholu kovové struktury, která probíhá až na druhou stranu jeřábu Bigo.

Jako odkaz na historii a námořní témata expozice, Renzo Piano a jeho tým kladl velký důraz na obnovení několika ryzích historických budov ve starých docích a na jejich konzervování dalších stop námořnické historie Janova.

Akvárium je postaveno na starém molu Ponte Spinola. Tento byl vykopaný a jeho staré mořské stěny vytvořily širokou základnu pro celé technické zázemí akvária. Dvoupatrové akvárium je založeno na kulatých betonových sloupech. Původní úroveň přístavního mola byla ponechána jasně zřetelná, snad jen kromě míst kde se nachází kavárna, služby a komunikace. Betonové sloupy vynášejí odkryté ocelové články, které střídavě zabezpečují prefabrikovaný betonový překlad, který uzavírá vnější podélné stěny budovy. V tomto bodě superstruktura ocelového nosníku proniká ven ze sloupů a její podhledové křivky stoupají tak, aby se z nich staly vnější zdi. Tím připomíná loď na suchém blízkém doku.



Obr.118 – Columbus international exposition v Janově  
Foto z archivu architekta Renza Piana

Janov, sevřený okolními horami, byl vždy těsně uzavřen od svého přístavu. Disponuje starou částí města s bohatou námořní historií. Nicméně kvůli neuniformnímu urbánnímu rozvoji města, se některé, původně důležité oblasti města, staly nevyužité. Projekt Columbus International Exposition zahájil tolik potřebné regenerační procesy Janova a přispěl novým vybavením ke znovuzakotvení města do jeho historie. Z celkového aspektu zásahu je zřetelně vidět touha obrátit město k přístavu a moři, a to jak z urbanistického tak i z architektonického hlediska: akvárium připomínající loď, nový veřejný prostor ve městě navazující na mořské pobřeží a přístav. Výsledkem je také otevřený veřejný prostor a uvolnění ve městě, což je tolik v kontrastu s původním klaustrofobickým vězněním starého města.



## 13.5 OSVĚTLENÍ V PŘÍSTAVECH

"Architektura a její pohyblivý obraz, který je vytvořen světlem, by měly nalézt prostřednictvím této nepřímé artikulace nový dech." Lászlo Moholy-Nagy<sup>347</sup>

Světlo se zdá být objektem symbolické interpretace již od počátků lidstva, když lidé začali věřit v něco „na druhé straně“. Od možného pobožšťování ohně, který se stal elementem nezbytným pro život prehistorického člověka, přes jeden ze čtyř elementů řecké antické filozofie až po křesťanskou teologii Boha jako světla světél (*lumière des lumières*). Iluminace je vetkaná do mnoha náboženství a nepřestáváme jí udělovat nadpřirozený původ a účinky.

Světlo je v architektuře jedním ze základních elementů. Je dnes běžně používaným dramaturgickým prostředkem monumentů města. Světlo modifikuje kontext vztahů noci i dne urbánního života. Může dodat místům strukturu, čitelnost, nebo téměř formu, vyzdvihnout jiné dimenze a jinou logiku. Zlepšuje čitelnost území. Je schopné úžasně vzbudit vzrušení a zanechat dojem v kolektivním vědomí.

Práce se světlem je nová metoda městských operací. Slouží k otevření nových možností a obohacuje soubor nástrojů urbanismu. Můžeme objevit jiné město, než jak ho známe za dne, propojit místa a vytvořit vztah mezi místy a jejich obyvateli. Noc není jako den. Není to ale jen čas k odpočinku a ke spánku, je to také prostředí našich fantazií a bláznovství. Dnes, kdy je nutné probírat se přebytkem informací, které jsou všude kolem nás, nám noc dává možnost na základě fragmentů skutečnosti rozvinout naši představivost. Vytváří intimní, melancholickou atmosféru. Pro umělce ztělesňuje plátno jejich uměleckých děl. I lidé jsou v noci jiní než ve dne. Je to pro ně možnost jak rozvinout filozofické koncepty díla.

Může také sloužit k zlepšení bezpečnosti míst. Můžeme ale prostřednictvím světla vytvořit nový vztah v rozptýlené urbanizaci dnešní společnosti? Je světlo schopno přispět do obnovy urbanistických struktur jako jsou např. rozlehlá průmyslová území v přístavních městech?

Schopnost světla změnit místo a vytvořit z něj místo jiné se může stát nebezpečná. Světlo není určené k zahlazování netolerovatelných nedostatků. Urbanismus je architektonická disciplína více-

---

<sup>347</sup> Lászlo Moholy-Nagy – Malíř, sochař, filmař, realizoval fotografické koláže a montáže. Studoval na univerzitě v Budapešti a po válce učil na škole v Bauhausu ve Výmaru později v Dessau. V roce 1929 spolupracoval na scénografii a na osvětlení Opery v Berlíně. Vytváří kinetickou sochu, dnes nazývanou Světlo – sochař prostoru (*Modulateur espace – lumière*), kde se již projevil jeho zájem o problematiku vztahu mezi člověkem a technologií a vztahu mezi prostorem a světlem. Vytvořil také scénář k filmu Velké město (*Grande ville*), který nebyl nikdy realizován. Film se zabýval městem v noci, světlem a stínem v městském prostoru.

oborová. Propojuje různé obory a vytváří vztah mezi lidmi, místy, funkcemi, sociálními třídami atd. Není možné světlem nahradit opravdové urbanistické projekty.

Umění/světelné umění nemůže nahradit ostatní nástroje urbanismu, jen je doplnit. Je doplňujícím, zkrášlujícím a determinujícím činitelem urbanistických projektů. Nemělo by pouze vytvářet scénografii, která zakrývá negativní aspekty místa a vytváří iluzi. Jeho prostřednictvím se nedá vyhnout řešení opravdových příčin urbánních problémů, i když si to žádá více finančních a intelektuálních prostředků.

Noc ve městě je potomkem doby industrializace, rozvinutí obchodu a hromadné dopravy ve městě. Ve využívání umělého světla se ovšem projevuje určitá rozporuplnost. Dnešní přehnané používání světla s sebou přináší i negativní aspekty jako je nadbytečná spotřeba energií, „světelné znečištění“ nebo, zásah do nočního života zvířat apod. Světlo odnímá realitu městské krajiny a banalizuje ji. Vytváří z ní pouhého svědka osvětlení, stává se faktorem destrukce a „zlým snem identity“.<sup>348</sup> Světlo by se nemělo zcela zmocnit prostoru města a neponechat tak místo tichu a tmě. Je tedy důležité bojovat proti vizuálnímu znečištění. Junichiro Tanizaki publikoval v roce 1933 pojednání japonské estetiky. Píše: „Krása je čistý produkt vzniklý z harmonie proporce světla a stínu.“ V této tematice si tedy klademe otázku, proč tedy odepřít městu noc a nechat ho žít 24 hodin denně? Může světlo odůvodnit svou existenci jako pouhý prostředek sociální kontroly? Přemíra banálního běžného nočního osvětlení spojená s obavou, aby se z evropských měst nestala novodobá „Las Vegas“, vedla k formulování prvního požadavku na tento nový prostředek urbanistických projektů. Je nezbytné, aby světlo ve městě mělo odůvodnění a smysl. Jeho díla by měla vyjít z delikátního přístupu k místu, z emocí a z respektu místa, a nejen z funkce bezpečnosti nebo touhy po divadelním ztvárnění.

Dnes máme k dispozici bilanci za posledních 20 let, kdy světlo přešlo z oblasti určené ke zkrášlení městského prostoru, na světlo, které městský prostor vytváří. Je to prostředek, jehož použití je snadné, rychlé a efektivní. Aspekt jeho pomíjivosti a proměnlivosti otevírá perspektivy testování a ověřování si budoucích projektů.

---

<sup>348</sup> MASBOUNGI, A. La Lumière et ses ombres. In *Penser la ville par la lumière*. Paříž, 2003, s. 12.

### 13.5.1 Světlo v architektuře a urbanismu aplikované na projekty rekonverzí nebo „dobývání“ opuštěných průmyslových a vojenských objektů a území

Světlo se dnes používá k dosažení několika cílů:

- **Pochopení místa a vyzdvižení jeho charakteristik**

Světlo pomáhá odkrýt město a jeho městský prostor. Může vyzdvihnout některé jeho elementy, které chceme zdůraznit.

- **Vytvoření poznávacích znamení**

Světlo může vytvořit poznávací body/objekty ve městě nebo v určité oblasti.

#### OPERA V CENTRU FRANCOUZSKÉHO MĚSTA LYON

Architekt Jean Nouvel a umělec Yann Kersalé z ní udělali mýtické signifikantní místo, snadno viditelné odkudkoliv ve městě, přispívající tak ke snadné orientaci v prostoru města. Pomocí aktivního světla vytvořili prostorový signál ve městě. Barva světla se mění v závislosti na vnitřním programu Opery.

#### INFRASTRUKTURA

Do této oblasti spadá i osvětlení infrastruktury, např. osvětlení mostů a jejich konstrukcí, které se poté stanou emblémy měst. např. most Erasmus v Rotterdamu nebo osvětlení mostu Yokohama v Japonsku od Motoko Ishii. Umělkyně zakomponovala do osvětlení tohoto největšího zavěšeného mostu světa i přehled o čase: 15 minut před každou celou hodinou se most osvětlí modře.

Můžeme ale dojít i k netradičním nebo nečekaným řešením. Jako např. umělec Yann Kersalé, který byl přizván, aby navrhl osvětlení mostu v Paříži, nakonec ve svém návrhu osvětlil břehy řeky Seiny, ne tedy most, jak znělo původní zadání.<sup>349</sup>

Dá se ale všeobecně říci, že osvětlení infrastruktury a především mostních konstrukcí není nic nového ani nic obzvláště výjimečného nebo zajímavého. Nalezneme je téměř ve všech městech. Všechny mosty se tak trochu sobě osvětlením podobají. Noční města jsou potom v zanechaných dojmech stejná.

---

<sup>349</sup> MASBOUNGI, A. L'art fabricant de ville. In *Penser la ville par l'art contemporain*. Paříž, 2004, s. 8–13.



Obr.119 – Entre 2, most Normandie, 1995

Foto z archivu Yanna Kersalé

- **Transformace území nebo jednotlivých objektů**

Jde o vyzdvižení jinak neviděných nebo špatně postřehnutelných kvalit. Tato transformace prochází přes zhodnocení stávajících elementů, ke kterým se přidává nový aspekt – zeleň, řeka, zajímavá architektura nebo umělecké dílo. Můžeme mluvit o postavení objektů jako uměleckých předmětů, jejichž památková hodnota není všeobecně uznávána, ale přispívá k zhodnocení identity místa. Dá se sem zařadit např. metamorfóza opuštěných továren. Tento bod se částečně překrývá s pochopením místa a vyzdvižením jeho charakteristik.

#### REKONVERZE PRŮMYSLOVÉHO ÚZEMÍ EMCHER PARK, NĚMECKO

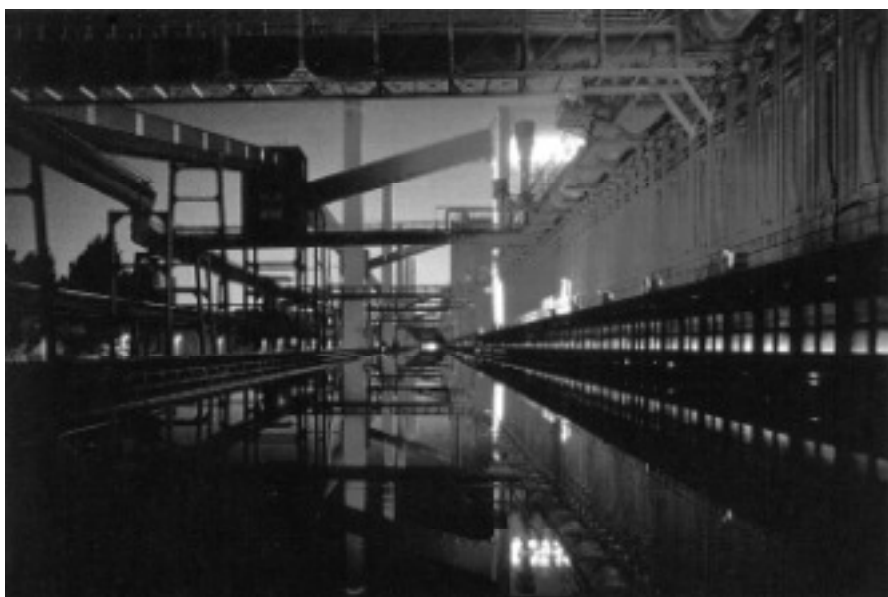
Továrna průmyslového území Emcher Park v Essensku byla pozdvižena na umělecké dílo a osvětlena jako jiné monumenty 20. století. Toto místo prožilo během svého „života“ dva šoky. Poprvé během industrializace v 19. století, kdy průmyslové využití změnilo totálně původní krajinu. Potom na konci 60. let 20. století došlo k brutálnímu uzavření vysokých pecí a dolů. V roce 1998 byla organizací IBA Emcher Park vypsaná mezinárodní soutěž na konverzi tohoto opuštěného průmyslového území. Byl to jeden z prvních pokusů experimentální rekonverze takto

rozlehlého průmyslového souboru (800 ha). V letech 1989–1999 zde bylo uspořádáno na 120 kulturních, sociálních a ekologických projektů. Na rekonverzi území Emcher parku se podílelo množství umělců a architektů. Vstupy umělců přispěly k ekologické a kulturní renovaci území. Umělci pomohli vytvořit nový obraz a identitu, zdroj pýchy obyvatel a přispěli k zvýšení kulturní přitažlivosti území. Kraj Ruhr na tom pak mohl zbudovat svůj ekonomický rozvoj.

Projekt britského architekta Marka Majora a Johnatana Speirse zakomponoval do území před koksovnu Zollverein vodní plochu, čímž území získalo poetickou atmosféru opevněného středověkého hradu. Voda zde pracuje jako zrcadlo a odráží průmyslové struktury nasvícené červeným světlem. Červená barva zde vystupuje jako metafora úpadku, barva rzi a zároveň barva ohně z vysokých pecí. V zimě je vodní plocha transformována na ledovou plochu a vytváří nejdelší bruslařskou dráhu v kraji (600 m). Sedm komínů tyčících se do výšky 60 m bylo opatřeno červenými diodami. Jsou tak vidět do dalekého kraje a vytváří identifikační objekty v denní i noční krajině.

Majors se nechal inspirovat knihou Kevina Lynche: *Obraz města (Image of the City)* a jeho myšlenky aplikuje do svých světelných projektů. Světlo může sjednotit chaotické prostředí, může vyzdvihnout hodnotu objektů a vytvořit poznávací body, přispívá k čitelnosti míst (infrastruktura, mosty, vstupy atd.), dovoluje osvětlit a zaujmout úhly pohledů (řeka, železniční trať).

Tímto projektem chtěla IBA dodat novou hodnotu kolektivní paměti průmyslového dědictví a podpořit tak jeho nové využití. Došlo zde k podobnému jevu jako v již zmiňovaném Saint-Nazaire – obyvatelé si přivlastnili území.



Obr.120 – Osvětlení továrny v Ruhr, 1999

Foto z archivu Yenera J. Hannappela

- **Zhodnocení kulturního (průmyslového nebo vojenského) dědictví**

Světlo se dá použít ke zhodnocení objektů jinak těžko identifikovatelných jako památek, a to jsou průmyslové nebo vojenské objekty a soubory.

#### SVĚTELNÝ PROJEKT JAKO ROZBUŠKA REKONVERZE PŘÍSTAVU V SAINT-NAZAIRE

V roce 1991 umístil sochař Yann Kersalé v rámci festivalu Noc v docích (La Nuit des Docks) trvalou světelnou expozici na 1,5 km dlouhém pobřeží přístavu Saint-Nazaire. Hra světel oslavovala a podtrhovala strukturu industriálních instalací přístavu: vodní nádrž, ponorkovou základnu, sila, jeřáby. Yann Kersalé zde vyzdvihl základnu jako hlavní monument města. Symbolicky tak završil deficit identity města a původní místo beznaděje (opuštěný přístav) se tak stalo místem, na které jsou místní obyvatelé hrdí. Stalo se zde něco mimořádného. Umělecké dílo vzbudilo silný vztah mezi obyvateli města, kteří až do nedávné doby žili odstřižení od svého vojenského a průmyslového přístavu. A přispělo k jejich usmíření se s jejich vojenskou památkou (ponorkovou základnou), s přístavem a s historií města. Lidé objevili svůj vlastní přístav z nové perspektivy. Přístav se stal pýchou města, místem, které chtějí lidé vidět, ale také ukázat ostatním.

**Vypovídací schopnost monumentu je důležitým aspektem. Lidé jsou schopni vidět realitu jen za předpokladu, že je jim vyprávěna. Umělec přispívá k tomuto pře vyprávění reality.**

Původně měla být Noc v docích pouze záležitost jedné události, jediné noci v docích, ale finanční výdaje (5 000 000 franků)<sup>350</sup> za toto efemérní umělecké dílo nemohla rada města odůvodnit, proto vzniklo permanentní umělecké dílo, které nakonec přišlo na 7 000 000 franků.<sup>351</sup> Stavby námořních lodí byly tehdy ve finančních nesnázích a prosadit takovýto umělecký projekt ve městě, které se potýká s ekonomickou krizí, nebylo jednoduché. Byl to risk, jak pro městskou radu, tak pro umělce. Starosta města J. Batteau byl však přesvědčen o správnosti postupu a tento projekt podpořil. Jeho přístup se dnes ukázal být správný. Joël Batteau je přesvědčen, že problém s financováním projektů není nikdy. To, co chybí jsou nadšené a kvalitní projekty, které okouzlí investory a zajistí rozhodnutí městské rady. Náklady na umělecké osvětlení základny byly spočítány na 0,4 €<sup>352</sup> na obyvatele Saint-Nazaire (na obrázku 64).<sup>353</sup>

---

<sup>350</sup> To představuje přibližně 21 037 000 Kč.

<sup>351</sup> To představuje přibližně 29 452 000 Kč.

<sup>352</sup> 0,4 € představuje přibližně 11 Kč.

<sup>353</sup> MASBOUNGI, A. L'art fabricant de ville. In *Penser la ville par l'art contemporain*. Paříž, 2004, s. 8–13.



Obr.121 – Osvětlení ponorkové základny v Saint-Nazaire

Foto z archivu umělce Yanna Kersalé

- **Ověření si budoucích projektů**

Světlo reprezentuje možnou budoucnost místa, virtuálně ukazuje budoucí projekty. Je to prostředek sociálního dialogu, který dovolí vyzkoušet si dopředu účinek nové myšlenky, architektonického nebo urbanistického konceptu.

- **Vytvoření vztahu mezi nesourodými strukturami města**

Světlo pohodlně překonává překážky a může tak docílit kontinuity mezi fragmenty roztržité struktury města. Může vytvořit kontinuální fyzická pouta. Tato schopnost se vyzdvihuje především proto, že vytvořit fyzické vazby prostřednictvím neefemérních zásahů do městské struktury je mnohem problematičtější a ekonomicky náročnější. Tento světelný zásah může vytvořit vztah na základě identity, mohou se o něj opřít budoucí projekty a zásahy do stavební struktury. Funguje jako urychlující prostředek projektů. Světelný projekt může prostřednictvím usnadnění čitelnosti místa akcelarovat procesy jeho transformace. Je schopný změnit náš pohled na místo, přetvořit nebo převrátit jeho obraz. Vytvořit vazby mezi rozdělenými částmi měst.

## OSVĚTLENÍ PŘÍSTAVU V SAINT-NAZAIRE

Yann Kersalé v Saint-Nazaire<sup>354</sup> pomohl obyvatelům přivlastnit si ponorkovou základnu a navázat s ní vztah založený na historii a identitě místa. Město prostřednictvím uměleckého osvětlení modifikovalo obraz základny, zvětšilo její atraktivitu. Přístav, který byl nedávno navrácen obyvatelům, byl poté investován městem (tzn. veřejnými prostředky) i soukromým sektorem.

- **Zajištění bezpečnosti**

Světlo má historicky čistě bezpečnostní funkci osvětlení veřejného prostoru. Slouží k navození pocitu bezpečí a k vytvoření příjemných, živých míst.

- **Potěšení a únik do imaginárního světa**

Hravost a aspekt potěšení je také nedílnou součástí funkce světla ve městech. Sváteční atmosféra i festivalové události přitahují svou třpytivostí a veselostí a únikem do jiného, imaginárního světa. Vlastností světla je vytvářet emoce. Otázkou je míra rozumnosti nebo nerozumnosti využití světla a odůvodnění jeho použití.

- **Podtržení identity**

Např. lampy v přístavním městě Cherbourg (1994) nejsou pouhé objekty nočního osvětlení. Jejich barva přechází z tyrkysové na modrou podle toho, jestli je odliv nebo příliv. Podtrhují zde mořskou identitu místa.

Struktura výťahu pro lodě plující na kanálech v Belgii z 20. století (se čtyřmi výťahy pro lodě do 40ti metrů) měla být zničena. Její světelné úpravy Yanna Kersalé v roce 2003 ale stimulovaly její zachování a podpořily turistický ruch (turistické vodní okruhy).

---

<sup>354</sup> více viz. kapitola 13.5.1 Světlo v architektuře a urbanismu aplikované na projekty rekonverzí nebo „dobývání“ opuštěných průmyslových a vojenských objektů a území, odstavec Světelný projekt jako rozbuška rekonverze přístavů v Saint-Nazaire





Obr.122 – Lamy v přístavním městě Cherbourg

Foto z archivu umělce Yanna Kersalé

### **13.5.2 Světelné instalace v průmyslových a přístavních areálech**

#### **Coventry**

Britské město ve West Midland, které se snaží konkurovat Birminghamu se rozvinulo ve 20. století díky automobilovému průmyslu. Těžká ekonomická krize automobilového průmyslu měla za následek zvýšení nezaměstnanosti v kraji, sociální problémy a také zvýšení kriminality. Původně středověké město bylo během druhé světové války bombardováno. Zničené město bylo po ukončení konfliktu obnoveno. Na počátku 21. století má město těžký vztah k identitě a historii města.

Projekt osvětlení města byl vypracován v roce 1999 architektem Markem Majorsem. Městská rada investovala 1 300 000 £,<sup>355</sup> aby za pomoci světla nastolila větší bezpečnost ve městě a také podnítila rozvoj obchodu a turistického ruchu.

Toto město má podobný osud jako francouzská města Brest, Lorient a Saint-Nazaire (vznik a rozvoj díky jednomu silnému průmyslu, zničení města během druhé světové války, jeho následné obnovení a ztráta identity).

---

<sup>355</sup> To představuje přibližně 37 447 800 Kč. Dle kurzu devizového trhu České národní banky 27. listopadu 2009.

## **Protestní umění v přístavech od Jenny Holzer**

Sociální aktivismus a protestní umění není žádnou novinkou. Výtvarníci napomáhají v prosazování mediálně kritického umění a důsledně strhávají bariéry mezi výtvarným uměním a médií. Jde např. o práce Jenny Holzer (nar. v roce 1950 v Gallipolis, USA). Holzerová se opírá o konceptuální umění představované Josephem Kosuthem a přitom se odvolává na svět, který ji obklopuje. Prostřednictvím svých textů vyjadřuje, někdy bezohledně, kritiku reality. Své světelné texty zaměřuje na dotazování diváka. Chce ho přimět přemýšlet nad dnešním nadměrným množstvím informací, se kterým je denně konfrontován a nad množstvím reklamních panelů, které se mu vnucují v urbánním prostoru města. Tím, že ve svých dílech používá podobnosti tradičním informačním panelům a světelné reklamě, přitahuje Jenny Holzerová<sup>356</sup> naši pozornost, a vyzývá tak k hlubší reflexi nad člověkem (obrazová příloha O).

## **Groupe dunes v Marseille**

„Sochaři světla“ francouzské umělecké skupiny Groupe dunes (Madeleine Chiche, Bernard Misrachi, tanečníci, choreografové a sochaři) hledají nové možnosti využití světla v současném umění. Zajímají se především o jeho přepis do rozlehlých území a průmyslových komplexů. Chtějí tak poukázat na prostorové konflikty ve městě a nebo naopak evokovat poetiku a harmonii území.

Jejich světelný projekt pro průmyslové nábřeží v New Yorku byl po 11. září 2001 anulován, ale oni se nadále zajímají více a více o transformaci městského území prostřednictvím uměleckých zásahů.

Na podzim roku 1999 skupina umělců z Groupe dunes umístila na střechu již zmíněné původní tabákové manufaktury La Belle de Mai v Marseille v rámci programu manifestace Jste zde! (Vous êtes ici!) smyslová a vizuální díla. Tato díla vyprovokovala v obyvatelích zmatek ve vnímání města a vedla k hluboké změně v chápání jeho prostoru. Umělci vytvořili prostřednictvím svých světelných a zvukových instalací na střeše továrny „opravdový“ veřejný prostor. Za použití obrazů a zvuků města zde vznikla městská krajina, i když pouze pomíjivá. Tento navržený prostor nebyl kompletní a úplný, byl to prostor efemérní, ale u diváků vedl k pocitu, že se prochází městem. Nebyl tam nikdo, kdo by učil nebo ukazoval, jak dílo chápat. Divák byl sám zodpovědný za své vnímání.

---

<sup>356</sup> Spolupracuje také s architekty, např. s Jeanem Nouvelem na Galerii Lafayette na Friedrichstrasse v Berlíně. Atrium uprostřed budovy prochází černé signální kužely na kterých probíhá světelné umělecké dílo Jenny Holzerové.

Během léta roku 2004 dostala skupina umělců objednávku od projektu Euroméditerranée<sup>357</sup> umístit na 500 m dlouhou fasádu opuštěné továrny La Belle de Mai světelné mobilní nápisy, doprovázené zvukovými projekcemi.<sup>358</sup> Tato pohyblivá krajina přeměnila očekávání urbánních značení v gesto poetizace veřejného prostoru. Tímto dalším zásahem chtěla městská rada zlepšit přijetí projektu Euroméditerranée obyvateli města Marseille (obrazová příloha P).

---

<sup>357</sup> Projekt Euroméditerranée má za cíl urbanistickou a ekonomickou renovaci města Marseille. Program zahrnuje i velkou řadu kulturních projektů. Byl odstartovaný z iniciativy státu v roce 1995.

<sup>358</sup> KAHN, F. Nouveaux territoires de l'art et de l'urbanité: la Ville créatrice. *Cité Sensible*. [online]. 2008-05-28 [cit. 2008-10-08]. Dostupné z URL <<http://www.cite-sensible.fr>>

## 13.6 PŘÍSTAVY S VOJENSKOU HISTORIÍ V OČEKÁVÁNÍ REKONVERZE

### 13.6.1 Světové příklady

#### KIEL, NĚMECKO

Velký přírodní přístav položený severně od Hamburku při Baltském moři se stal v roce 1871 vojenskou základnou německého císařského námořnictva. Pro toto staré obchodní městečko (obchod Německo – Dánsko) byl příchod námořnictva zásadní událostí v historii města. Všude na pobřeží začaly vyrůstat vojenské objekty a základny. Z městečka, které mělo v roce 1865 20 000 obyvatel, se v době první světové války stal významný vojenský přístav s 250 000 obyvateli. Vedle staveb námořních lodí postavilo námořnictvo také velké množství kasáren, vojenských škol i námořní akademii.<sup>359</sup>

Po válce ve 20. letech 20. století se město snažilo hrát jinou roli než velký vojenský přístav. I přes veškeré snahy se zde však nepodařilo umístit dostatečné množství civilních průmyslových podniků a výroby a příchod nacistů k moci znovu rozproudil jeho vojenský námořní charakter. Z Kielu se stal druhý největší námořní přístav Německa. Na konci druhé světové války bylo město Kiel (město „Kriegesmarines“) z 80 % zničeno. V této poválečné době také vyvstala poprvé otázka, co se zbylými vojenskými objekty udělat. Námořní akademie byla konvertována na sněmovnu SchleswigHolstein, vojenská nemocnice se stala univerzitní nemocnicí a původní vojenské stavby námořních lodí byly z příkazu spojeneckých autorit zničeny. Od této doby zde probíhá rekonverze vojenských instalací.

V důsledku umístění armády se město rozrostlo, dvakrát bylo po válce zničeno a znovu postaveno. Citadela Fridrichsort byla postavena Švédy při vstupu do Kielského zálivu v 17. století. Byla postavena podle plánů citadely v Kopenhagenu.

Kiel je město ale především je to přístav. Kiel se rozvinul a rozrostl díky námořnictvu, prospíval díky námořnictvu a kvůli němu byl také za války zničen. V tomto můžeme hledat podobný osud jako u města Brest, nebo v Lorient a v Saint-Nazaire. Takže stejně jako tato města má Kiel specifický vztah k památkám a historii. Jejich historie byla několikrát smazána z povrchu zemského.

---

<sup>359</sup> HELLWINKEL, L. Que faire du patrimoine militaire? – l'exemple du port de Kiel en Allemagne. In *Valoriser les patrimoines militaires*. Brest, 2008, s. 38–40.

V roce 1956 se město znovu přiblížilo armádě a do nacistických přístavních objektů se usadilo spojené německé námořnictvo. To však díky restrukturalizaci národní obrany od 90. let 20. století, stejně jako ve francouzských městech, postupně své nepotřebné budovy opouštělo.

Pozornost je stočena na císařské instalace a objekty z 19. století (kostel vojenské posádky byl transformován na koncertní sál, na půdě původního vojenského hospice z 19. století bylo postaveno nové bydlení). Několik málo objektů tedy bylo konvertováno, ale velká část objektů datujících první nebo druhou světovou válku zůstává nevyužita.

Tehdy přišla jako první otázka: Co s tím? Vytvořit z válečného přístavu historické válečné muzeum? Ale ve městě chybí jak politická vůle, tak i uznání válečné architektury jako památky města. Vojenské objekty jsou těžce akceptovatelné německými obyvateli, kteří ještě částečně stále cítí provinění za dobu válečnou. Objekty nejsou viděny v dobrém světle. Bylo by to jako postavit muzeum nebo pomník nacismu apod.

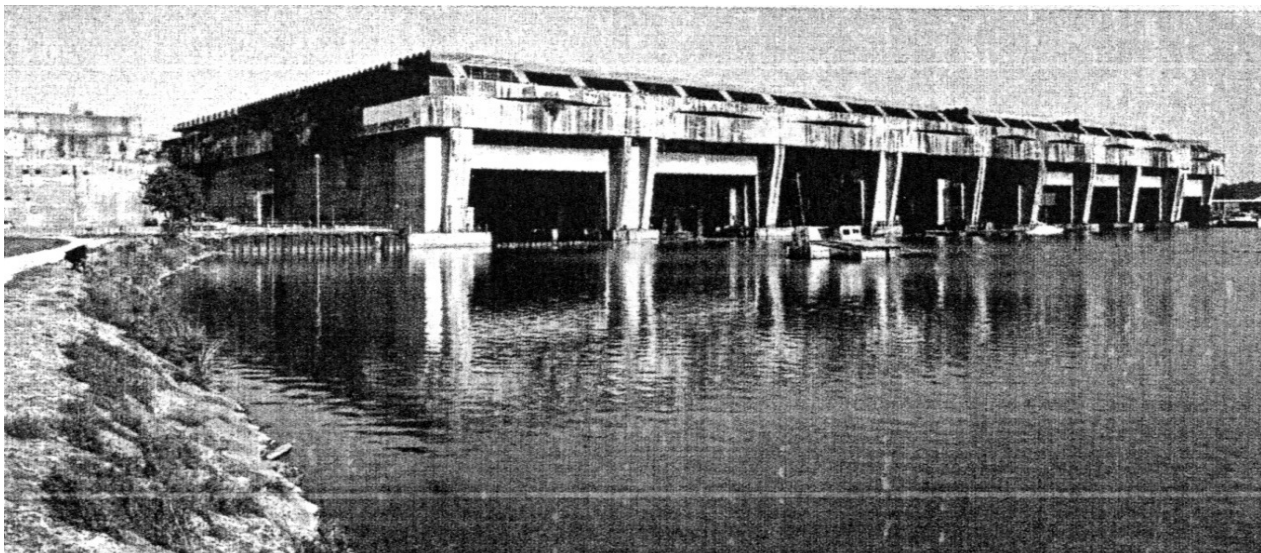
Co tedy dále, pokud jsou odborníci přesvědčeni o tom, že se jedná o kvalitní historicky důležité památky, které tvoří historii města? **V informovanosti a osvětě obyvatel je důležitý klíč k započatí úspěšného projektu rekonverze vojenského dědictví.**

#### BORDEAUX, FRANCIE

Přístavní zóna s ponorkovou základnou leží na severu města. Již před několika lety započala studie zóny ZAC architekta Antoine Grumbacha, která ale nebyla dokončena z důvodu nejasně definovaného projektu a nedostatku financí na jeho realizaci. Dnes se znovu městské zastupitelstvo pouští do restrukturalizování přístavu a rekonverze ponorkové základny. Už nepůjde o vytvoření zóny ZAC, ale spíš o urbanistické schéma, které bude doprovázeno plánem PAE (plán celkových úprav, Plan d'aménagement d'ensemble, dále jen PAE).<sup>360</sup> Město si od této procedury slibuje lepší zajištění financování části veřejného vybavení, které přechází na soukromé investory. Přístavní zóna o velikosti 180 ha je velkým oříškem. Ponorková základna by měla pojmout kulturní funkci.

---

<sup>360</sup> Les Bassins à flot, le retour vers la ville. In *Le Moniteur*. Paříž, 2009, s. 55.



Obr. 123 – Ponorková základna v Bordeaux

Foto z archivu Thomase Samsona

## 13.7 ZÁVĚR – AKTUÁLNÍ POLITIKY KONVERZÍ PŘÍSTAVŮ

### PRŮMYSL

Rekonverze přístavů vložení nové průmyslové funkce je jedním z možných postupů pokud hledáme rychlé obnovení pracovních míst a zisků.

### KULTURA

Při rekonverzích přístavních struktur je dnes často užito vložení nové funkce kulturního vybavení. Projekty konverzí průmyslové a vojenské přístavní architektury mohou být rovněž impulsem propojení kulturních a industriálních cest jako nových cílů turistiky a trávení volného času. Opuštěné továrny a průmyslové území tvoří zajímavý kontext pro nový umělecký zážitek intervence umělců. Je to prostor vyhledávaný umělci. Dnes se tak setkáváme s fenoménem, kdy kulturní umělecké organizace investují stále častěji do původně výrobních technických objektů.<sup>361</sup>

Hudební festival je element podporující kulturní život v přístavech, který se jeví jako značně úspěšný. Praktikují ho na podporu rozvoje života svých přístavů i řešená města: Brest – Hudební čtvrky v obchodním přístavu, Lorient – Festival keltské hudby, Saint-Nazaire – hudební festival Přístaviště.

### TURISTIKA

Velká část jihoevropských měst (přístavů Středozemního moře) navrhuje turistický ruch jako vektor jejich ekonomického rozvoje a diverzifikace. Je zde ambice navázat vztah mezi městem a mořem. Turistika je dnes důsledek většího množství volného času a má nezanedbatelný vliv na lokální ekonomiku. Přístav zůstává jednoznačně nejvyšším trumfem přístavního města. K podpoření turistického ruchu často vede zvelebení prostorů města a přístavů a zlepšení kulturní nabídky měst. Města ke svým „zkrášlujícím“ transformacím začínají zvat umělce. Věřit, že umění zachrání město v krizi je utopické, přesto se něco děje. Umělci jsou fascinováni městem. Umělec vytváří objekty neexistující, kterým je navíc často vyčítána jejich efemélnost. Ale vždyť čas je také jeden z materiálů vyjádření města a prostoru. Dnes se tímto tématem zabývá řada lidí z kruhu umělců, sochařů, scénografie a přes to, že je zde snaha spolupracovat s architekty a urbanisty, do problematiky se zapojuje stále ještě málo odborníků z těchto oborů.

---

<sup>361</sup> Umělecká skupina Systéme Friche Théâtre investovala opuštěnou továrnu na výrobu tabákových produktů Friche de Belle de Mai v Marseille, Skupina umělců Lézard Plastic zase našla své sídlo v budově původních jatek v Marseille.

Mnoho architektů již i ve svých novostavbách spolupracuje s umělci, nebo se nechává ovlivnit výtvarným uměním. Např. v architektuře Herzog & de Meuron najdeme jasné výtvarné postupy. A naopak výtvarníci čím dál více inklinují k architektuře. Hranice mezi architekturou a výtvarným uměním se v poslední době stírá. Toto se začíná projevovat i na rekonverzích přístavních průmyslových a vojenských objektů.

### **Současné umění ve městech je klíčový komponent konceptu projektů rekonverze průmyslových a vojenských území a objektů v přístavech.**

#### SVĚTLO

Použití světla přináší nové možnosti pro městské projekty, nové cesty urbanistických a architektonických operací. Je to mladá disciplína a tak ještě vydvihuje mnoho otázek. Vystává podezření, že může dojít ke ztrátě jemnosti města, jeho emotivního dědictví, ztrátě intimity, tmy nebo šera nebo ke zproštění podstaty budov, které se pak stanou pouhými světelnými kulisami. Jako např. často kritizovaný festival světél ve francouzském Lyonu. Město Lyon je v době festivalu světél přirovnáváno k *patchworku* nebo také k neživému městu Las Vegas. U obyvatel a turistů je však tato „atrakce“ oblíbena. Má velký úspěch.

Dalším často kritizovaným problémem použití světla v urbanismu je, že tyto světelné obrazy mohou zdůraznit pouze vizuální rozměr zásahů, což vede k vítězství virtuálního světa nad realitou. Neměli bychom nechat dojít ke krácení smyslu města na představení vytvořené za pomoci světelných inscenací a kulis, k zakrývání ubohosti městského prostoru divadelním osvětlením.

Pozitivní stránky použití světla ale převažují. Pokud je použito rozumně, má světlo schopnosti navázat vztah mezi historií a moderní dobou a pomáhá utvářet nový vztah mezi obyvateli a průmyslovými a vojenskými územími. Světelné instalace mají také dynamizující efekt na opětovné sestavení původní a dnešní identity. Lamy, žárovky, světelné panely se stávají novým tvaroslovím města. Je to prostředek výměny mezi umělci a obyvateli města.

#### KRAJINNÉ PROJEKTY

K nalezení nové funkce rekonverze pro opuštěné průmyslové nebo vojenské území je důležité hlavně pochopení místa. Krajinné zásahy do území mohou pomoci ujasnit si některé nesrozumitelné vztahy mezi místy a zároveň přispět k zlepšení jejich obrazu.



## 14 SEZNAM VLASTNÍCH PRACÍ VZTAHUJÍCÍCH SE K TÉMATU

### Publikační činnost autora vztahující se k tématu

AUBOIRON, Fanny, CHARLET, Emilie, KRAMÁŘOVÁ, Šárka et al. *Le tourisme urbain à Brest*. Brest, červen 2002. 106 s. Ateliérová práce (Mémoires) 3. ročník MSP na Institutu de Géoarchitecture UBO v Brestu. Vedoucí ateliérové práce André Lagathu, Daniel Le Couédic, Lionel Prigent.

KRAMÁŘOVÁ, Šárka. *Lorient, průmyslová a vojenská architektura přístavních měst. Památkové dědictví III. Říše*. Brno, červen 2006. 19 s. Seminární práce na Fakultě architektury VUT Brno. Vedoucí práce doc. Ing. Ivana Žabičková, CSc.

KRAMÁŘOVÁ, Šárka. *Vily Bretaně*. Brno, červen 2006. 20 s. Seminární práce na Fakultě architektury VUT Brno. Vedoucí práce prof. PhDr. Jan Sedlák, CSc.

Industrializace měst, životní prostředí a společnost: nové perspektivy rovnováhy v zemích severní, střední a jižní Evropy. *Urban Industrialisation, Environment and Society: new perspectives of Equilibrium in Northern, Central and Southern European Countries*. Evropský projekt Culture 2000. Spolupráce na projektu Fakulty architektury VUT Brno pod vedením prof. Ing. arch. Heleny Zemánkové, CSc.

### Původní příspěvky na tuzemských vědeckých konferencích

KRAMÁŘOVÁ, Šárka. Rekonstruovaná přístavní města Francie na pobřeží Atlantického oceánu, jako laboratorní objekty urbanismu. In *XI. Vědecká konference doktorandů*. Brno: Fakulta architektury VUT, květen 2007.

KRAMÁŘOVÁ, Šárka. Památková ochrana a konverze objektů 19. a 20. století ve Francii a v České republice. In *XII. Vědecká konference doktorandů*. Brno: Fakulta architektury VUT, květen 2008.

KRAMÁŘOVÁ, Šárka. Interpunkce prostoru opuštěných přístavních průmyslových zón uměleckými objekty jako prostředek jejich znovuoživení. Evropské zkušenosti. In Workshopu 2008. Praha: Fakulta architektury, ČVUT, červen 2008.

KRAMÁŘOVÁ, Šárka. Zhodnocení vojenského památkového dědictví 20. století přístavních měst na pobřeží Atlantiku. In *XIII. Vědecká konference doktorandů*. Brno: Fakulta architektury VUT v Brně, 12. května 2009.

### **Původní příspěvky na mezinárodních vědeckých konferencích**

KRAMÁŘOVÁ, Šárka. *Patrimonialisation et reconversion de l'architecture industrielle du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle dans les ports militaires de la façade atlantique : L'exemple de Brest, Lorient et Saint-Nazaire* (Památkové dědictví a rekonverze průmyslové architektury 19. a 20. století ve vojenských přístavech na pobřeží Atlantiku: Příklad měst Brest, Lorient a Saint-Nazaire). Séminaire des doctorands de l'EA2219 (Konference doktorandů laboratoře EA2219), Institut de Géoarchitecture, UBO, Brest, 23. ledna 2009.

## **15 ZÁVĚR**

### **15.1 VÝZNAM REKONVERZE**

Průmyslové budovy jsou dnes inertními objekty. Odrážejí obraz minulé slávy a prosperity města. Stále tu jsou aby připomínaly bolestivé uzavření výroby. Je tedy normální, že se snažíme o otočení listu a o zajištění nového veselejšího obrazu průmyslových míst ve městech. Vyobrazení a estetizování těchto „ostatků“ je zaměřeno na obyvatele jako jiný pohled na jejich průmyslovou historii a na jejich památky. Opuštěné vojenské objekty jsou na tom podobně, jen se k problémům rekonverze přidávají problémy jejich obrazu a vnímání místními obyvateli. Projít si zármutkem minulosti je cesta, která vede ke klidnému pohledu do budoucnosti a k možnosti obnovit pozitivní obraz města.

Opuštěné průmyslové a vojenské zóny v návaznosti na srdce města je dnes fenomén přítomný jak ve Francii, Spojených státech amerických, Velké Británii, České republice a post industriálních zemích jako takových. Názory na procesy rekonverzí se různí, ale snaha o zásah do jejich městské struktury je patrná již od roku 1960.

## 15.2 SHRnutí VÝSLEDKŮ VÝZKUMU

Zkoumaná přístavní města Francie, Brest, Lorient, Saint-Nazaire jsou konfrontována se svým historickým deficitem způsobeným v době druhé světové války. Dnes se potýkají s dalšími problémy, které se týkají uvolnění průmyslových a vojenských území a objektů v jejich přístavech.

Tato práce prostudovala jejich směr rozvoje v 21. století. Dát do popředí kvality veřejného prostoru a fungování městského prostoru, více centrované na služby a volný čas, na kvalitu městského prostoru a na identitu měst, je důležitým krokem v době světové globalizace. Atraktivita v dnešní postindustriální době spočívá ve schopnosti města investovat do své vlastní identity. Zhodnocení místních zdrojů (historie, památky, kulturní dědictví) by mělo být základním kamenem tohoto procesu.

Přivlastnit si městské, krajinné, průmyslové nebo vojenské dědictví jako památky s hodnotou identity znamená ve svém důsledku čelit světové globalizaci a s ní spojeným procesům světové normalizace. Kulturní dědictví (v této práci průmyslové a vojenské) je oslavováno jako prostředník vyjadřující identitu místa a jeho historii.

Důležitou roli v procesu optimistického přijetí hraje vypravěčský a informativní potenciál místa – ať už verbální nebo neverbální. Obyvatelům je třeba dodat klíč k rozluštění jejich kulturního dědictví. Jen tak mohou navázat vztah s místy v minulosti zapovězenými a přisvojit si je. Politika přisvojení si míst může proběhnout prostřednictvím turistických okruhů, informací (informační a vysvětlující panely, signály, muzea), publikační činnosti, umělecké projekty.

To potvrzuje hypotézy položené na začátku výzkumu. Stejně jako v době krize, po druhé světové válce, začali lidé hledat kvality v tradiční průmyslové architektuře. I dnes v 21. století, v době světové ekonomické krize, najdeme snadněji kvality a smysl v zachování a v novém využití původních vojenských a přístavních objektů a území. Opuštěné průmyslové a vojenské objekty v přístavech jsou důležitou složkou kulturního dědictví přístavních měst a tvoří památkové dědictví po válce obnovených měst.

Cíle všech tří měst jsou však totožné. Města chtějí hlavně podpořit svůj ekonomický rozvoj. To je nejsilnějším důvodem pro rekonverzi průmyslových a vojenských přístavních struktur. Prostřednictvím podpory jejich památkového/kulturního dědictví, identity města a turistiky chtějí dosáhnout přílivu kapitálu a nových podniků.

Všechna řešená města vyhlásila soutěž na rekonverzi jejich přístavů. Pouze v Brestu ale konzultovali programátory a již od počátku se rekonverze bude řídit hlavním plánem rekonverze od architekta Fortiera. V Lorientu a Saint-Nazaire nová funkce rekonverze tak nějak vyplynula ze stávajících situací a podmínek. V Lorientu to byly samotné průmyslové podniky, které nabídly městu v roce 2000 pronajmutí bloků ponorkové základny K I a K II. Teprve později město Lorient začalo vytvářet ucelenější plán strategie pro toto území. Plán se vytvářel postupně a nedá se říci, že by vycházel z oceněného projektu mezinárodní soutěže z roku 1999. V Saint-Nazaire se sice drželi projektu španělského architekta Manuela Sola Morales a realizovali nejprve jen rampu na střechu ponorkové základny (zdomácnění válečného monumentu) a prorazili několik alveol, aby docílili kontaktu s mořem, ale další fáze rekonverze byly vytvářeny postupně a bez rámcového projektu. To, že konečný výsledek rekonverze ponorkové základny je pozitivní není výsledek metodického postupu, ale aktivního přístupu zastupitelstva a starosty města Saint-Nazaire. Zde byl úspěch podmíněn politickou stabilitou města (starosta měl velkou podporu své sociální politické strany a byl znovu zvolen).

Tyto výsledky také podporují počáteční hypotézu: Je třeba vytvořit projekty vycházející z globální reflexe nad celým územím přístavů. Menší, dílčí projekty bez zamyšlení se nad problémy z komplexnějšího hlediska vedou jen k dalším problémům v území.

Financování projektů rekonverzí v Brestu, Lorientu a Saint-Nazaire se neobešlo bez propojení veřejných financí (samotné město, kraj, stát, evropské fondy) a soukromých investorů.

Rekonverze jsou ve všech třech městech vedeny pomocí místních rozvojových společností SEM, které jsou ve Francii velice oblíbené a účinné. Jejich výhodou je, že mohou realizovat projekty, které nejsou krátkodobě ekonomicky návratné. Jsou to soukromé společnosti, kde má ale zastupitelstvo města v držení 51% akcií (mají tedy kontrolu nad soukromou společností).

## **15.3 PŘÍNOSY DISERTAČNÍ PRÁCE**

### **15.3.1 Přínos pro další rozvoj vědního oboru, pro ekonomickou či technickou praxi**

Z vyhodnocení analýz příkladů vojenského a průmyslového dědictví přístavních měst Francie je vytvořen obecný model přístupu aplikovatelný na rekonverze vojenských a průmyslových areálů, které se nemusí nutně nacházet na břehu moře. Vedle průmyslových objektů byla v ČR svou původní funkcí opuštěna i řada vojenských objektů a území. Ministerstvo obrany prodalo nebo předalo pozemky a objekty městům (kolem 1 500 objektů). Také mnoho průmyslových území položených v blízkosti městských center (Kladno, Ostrava, Zlín) se může inspirovat postupy a příklady přístupů k průmyslovému a vojenskému dědictví přístavních měst na pobřeží Atlantiku.

Výsledná práce přispěje do odborné diskuze týkající se rekonverzí památkových objektů 19. a 20. století. Na základě uvedených zahraničních příkladů přináší přehled a jakousi bilanci aktuálních přístupů k řešení uvedených problémů s vytyčením jak pozitivních, tak i negativních nebo sporných stránek jejich výsledných řešení. Tímto zhodnocením může být inspirací odborné veřejnosti (památková péče, architekti, městské úřady) řešící podobné otázky přístupu ke konverzi areálů.

### **15.3.2 Metodika rekonverze vojenských a průmyslových struktur**

- Města nejdříve musí definovat potřeby města a své cíle.
- Provedení technické studie a analýzy kvalit a problémů řešených objektů a území. Detailněji je postup rozebrán v kapitole 5.3.1 Návrh metody a přístupů.
- Dalším krokem je konzultace architektů, urbanistů a programátorů. Mezinárodní soutěž je jedním ze základních pilířů úspěšné rekonverze. Konzultovat odborníky, nejen z domácího prostředí, pomůže nerozhodným městům nalézt nový program a jeho možná řešení. Soutěž může také přispět k medializaci vojenského nebo průmyslového objektu (viz. ponorková základna v Lorientu).
- Zapojení umělců a místních obyvatel do procesů a projektů rekonverze opuštěných přístavních území a budov přispívá k snadnějšímu ztotožnění a přivlastnění si míst původně zapovězených vojenských a výrobních prostor.
- Rozfázování realizace rekonverze. Každá fáze by měla být samostatně fungující jednotkou, i když by měla navazovat na celkový projekt.
- Nalezení financování jednotlivých fází (město, kraj, stát, evropské fondy, privátní investoři)

- Postupná realizace projektu.

### **15.3.3 Programování rekonverze vojenských a průmyslových struktur**

Z řešených příkladů vyplývá, že nejjednodušší jsou kombinace funkcí. Jednotlivý mix funkcí (bydlení, průmysl, obchod, vybavení, kultura, volný čas) záleží na potřebách místa.

Kulturní akce je jedním z prostředků řešení sociálních problémů a k znovunavázání sociálních vazeb. Opuštěné továrny a průmyslová území tvoří zajímavý kontext pro nový umělecký zážitek intervence umělců. Je to prostor vyhledávaný umělci. Současné umění ve městech je klíčový komponent koncepce projektů rekonverze průmyslových a vojenských území a objektů v přístavech. Turistika je jedním z vektorů ekonomického rozvoje a diverzifikace měst. Jako hlavní funkce ale nejsou dostačující. Musí být doplněny buď průmyslem (např. Lorient), obchodem (např. Saint-Nazaire) a nebo bydlením (např. Brest). Pak může celek ekonomicky fungovat. Nahrazení původní funkce jednou jedinou velkou kulturní funkcí (muzeum, zábavní park) nebo městským vybavením (univerzita, divadlo apod.) je pro menší města jako jsou Brest, Lorient a Saint-Nazaire neudržitelná.

### **15.3.4 Souhrn největších omylů, které se stávají při rekonverzi průmyslového dědictví v přístavních městech**

- Bezmyšlenkovitá destrukce objektů za účelem získání volného místa v centru města a tím i volné ruky co se týče nových projektů je nebezpečná. Město se tak může připravit o kvalitní prostory, které by mu mohly pomoci podpořit jeho identitu v 21. století a podpořily by tak jeho ekonomický rozvoj.
- Neucelený projekt rekonverze, který není založen na prohloubené studii a architektonických návrzích.
- Snaha financovat projekt pouze z veřejných prostředků města.
- Opomenutí důležitosti vysvětlit a informovat veřejnost, opomenutí propagovat kulturní kvality objektů a území.
- Opomenutí konzultovat odborníky, architekty, urbanisty, studenty, programátory atd.
- Opomenutí implikovat umělce do projektů urbanismu a architektury. Mohou přispět k oživení místa.

## **15.4 NÁVRH DOPLŇUJÍCÍCH TÉMAT PRO DALŠÍ VÝZKUM**

Pro případný další výzkum doporučuje tato práce hlouběji prozkoumat vliv politických stran a politického zázemí na zastupitelstvu měst na projekty rekonverzí. Jelikož se jedná často o dlouhodobé projekty, které přesahují rámec volebního období, jsou náročnější na realizaci. Při změně politické strany se mohou změnit i priority rozvoje města a vedení urbanistických a architektonických projektů.



## 16 POUŽITÉ PRAMENY A LITERATURA

Pokud není uvedeno jinak, všechny použité cizojazyčné materiály a literatura, jako citace, textové přílohy, tabulky nebo popisky obrazových příloh, přeložila autorka disertační práce.

ABEGUILE-PETIT, Catherine. *Marine et industrie en Bretagne, L'Arsenal de Brest et les établissements sous-traitants aux XVIIIème et XIXème Siècles*. Rennes, 2002, Svazek II. 488 s. Disertační práce na universitě Rennes 2 haute Bretagne. Vedoucí disertační práce Jean-Yves Andrieux.

ARDENNE, Paul. *Jaques Ferrier architectures [Lorient] Cité de la voile Eric Tabarly*. Barcelona: Archives d'architecture moderne, 2007, 100 s. ISBN 978-2-87143-188-6.

AUBOIRON, Fanny. CHARLET, Emilie. LE DEZ, Julien. *Le tourisme urbain à Brest*. Brest, únor 2002, 106 s., 14 s. příloh. Závěrečná práce Memoires na Institut de Géoarchitecture Université de Bretagne occidentale v Brestu. Vedoucí závěrečné práce André Lagathu, Daniel Le Couedic, Lionel Prigent.

BATTEAUX, Joël. Être maire, c'est faire la ville. In *Projet urbain*. La Défense: DGUHC (Directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction), červenec 1999, č. 17. s. 17. ISSN 1270-2722.

BERGERON, Louis. Editorial. In *Patrimoine de l'industrie*. Paříž: TICCIH (The international committee for the conservation of the industrial heritage), KOINETWORK g.e.i.e., ICOMOS (International council on monuments and sites), prosinec 2005, č. 14. s. 4–5. ISSN 1296-7750.

BIČAN, Jaroslav. HOLÝ, Aleš. ŠUPKA, Pavel. *Revitalizace bývalého kasárenského areálu v Uherském Hradišti*. Uherské Hradiště: Odbor architektury, územního plánování a regionálního rozvoje, prosinec 2009, s. 5.

BORRUEY, René. *Projet Euroméditerranée, Paris sur Marseille...* In *L'architecture d'aujourd'hui. Villes portuaires*. Marseille: Editions Jean-Michel Place, leden–únor 2001, č. 332. s. 60–65.

BRAUER, Luc. *La base sous-marine de Saint-Nazaire*. Batz-sur-mer: Brauer Luc, 2001, 114 s. ISBN 2-9513787-2-6.

CLADEN, Rémy. *Un autre regard sur les usines Poldi à Kladno*. Rennes, červen 2006, 85 s. Diplomová práce na Fakultě architektury EAB v Rennes (Ecole d'architecture de Bretagne).

CERINO, Christophe. YANN, Lukas. *Keroman. Base de sous-marins, 1940–2003*. Plomelin: Editions Palantines, prosinec 2003, s. 127. ISBN 2 911434 34 X.

CHALINE, Claude. Les Docklands de Londres, Régénération urbaine en Europe. In *L'architecture d'aujourd'hui. Villes portuaires*. Paříž: Editions Jean-Michel Place, č. 332. leden–unor 2001, s. 37.

DAVOINE, Gilles. Saint-Nazaire, Le projet “ville-port” entre dans sa deuxième phase. In *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*. Paříž: Groupe Moniteur, listopad 2003, č. 5216. s. 78–81.

DEBONTRIDE, Xavier. Cap l'Orient mise sur les activités liées au nautisme. In *La Gazette*. Paříž, 5. březen 2007, s. 1.

DETRAZ, Christine. Lorient: savoir gérer le patrimoine ville-port. In *Les rencontres de l'AVIP*. Lorient: AVIP, 12–13. červen 2003, s. 1–4.

DIEUDONNÉ, Patrick. Reconstruire les limites. Remparts, franges et extensions des villes reconstruites. In *Les annales de la recherche urbaine. Les échelles de la ville*. Paříž: Plan urbanisme construction architecture, březen 1999, č. 82. s. 109–115.

DIEUDONNÉ, Patrick. LE COUEDIC, Daniel. LE GALLO, Yves et. al. *Brest alias Brest – Trois siècles d'urbanisme*. Liège: Mardaga Pierre, 1992, 239 s. ISBN 2 87009 540 6.

DURAND, Christine. Le désespoir du Corbusier. In *Vivre ici*. 1992, č. 4. s. 96–97.

FRAGNER, Benjamin. O možnostech a limitech. In *Vesmír 84 Industriální stopy V*. září 2005, s. 558–559.

GEFFRIAUD, Paule. *Ville-Port la nuit, Saint-Nazaire*. Pohled kolekce „Ambiance d'estuaire“ SIREN s.a.e.m., Saint-Nazaire.

GUÉGUEN, Ségolène. La „Route de fortifications“: projet de mise en valeur du patrimoine militaire de la presqu'île de Crozon. In *Valoriser les patrimoines militaires: sborník příspěvků mezinárodní konference, Brest 22.–24. října 2008*. Brest: Faculté des lettres Victor Segalen, 2008, s. 16–18.

HALADA, Andrej. Boje o prostor. In *Reflex*. Praha: Ringier ČR a.s., 2004. č. 24.

HELLWINKEL, Lars. Que faire du patrimoine militaire? – l'exemple du port de Kiel en Allemagne. In *Valoriser les patrimoines militaires: sborník příspěvků mezinárodní konference, Brest 22.–24. října 2008*. Brest: Faculté des lettres Victor Segalen, 2008, s. 38–40.

MASBOUNGI, Ariella. La Lumière et ses ombres. In *Penser la ville par la lumière*. Paříž: Projet urbain, Editions de la Villette, duben 2003, s. 12. ISBN 2-903 539-76-6.

MASBOUNGI, Ariella. L'art fabricant de ville. In *Penser la ville par l'art contemporain*. Paříž: Projet urbain, Edition de la Villette, 2004, s. 8–13. ISBN 2-903 539 92-8

MARRIERE, Delphine. *Brest, Lorient, Saint-Nazaire, trois villes de la mer en deuil de leur port*. Brest, 1994, 146 s. Výzkumná práce na Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne occidentale, podporovaná Plan construction et architecture.

MONNIER, Gérard. A propos de la protection du patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle. In *Les cahiers de la recherche architecturale. Architecture moderne en province*. Cahors: Edition Parenthèses, duben 1989, č. 24/25. s. 50–53.

NODIN, Yannick. Le quartier portuaire s'ancre en ville. In *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*. Paříž: Groupe Moniteur, 29. června 2007, č. 5405. s. 54–57.

NORA, Pierre. *Les lieux de mémoire*. Paříž: Collection Quarto Gallimard, 1997, Svazek I–III. 4 751 s. ISBN 2-07-070192-1, ISBN 2-07-074903-7, ISBN 2070749029.

PALLUD, Jean-Paul. *U-Boote: La base sous-marine de Lorinet*. Bayeux: Editions Heimdal, 1986, s. 27. ISBN 2-84048-104-9.

PALLUD, Jean-Paul. Les U-Boote. Les sous-marins allemands. 2. Les bases: Brest – Lorient – Saint-Nazaire – La Pallice – Bordeaux. In *3945 Guerres contemporaines magazine*. Bayeux: Edition Heimdal, 1987, s. 90.

PARENT, Claude. *Vivre à l'oblique*. Paříž: Jean Michel Place Editions, listopad 2004, 77 s. ISBN 2-85893-805-9.

PERRAULT, Dominique. Un travail de révélation et de partage. In *Penser la ville par l'art contemporaine*. Paříž: Projet urbain. Edition de la Villette, 2004, s. 76–81. ISBN 2-903 539 92-8.

PETER, Alfred. Le tramway, beau sur toutes les lignes. In *Penser la ville par l'art contemporaine*. Paříž: Projet urbain. Edition de la Villette, 2004, s. 34. ISBN 2-903 539 92-8.

PRELORENZO, Claude. Les édifices et espaces portuaires ou l'invitation à la grande dimension. In *Les annales de la recherche urbaine. Les échelles de la ville*. Paříž: Plan urbanisme construction architecture, březen 1999, č. 82. s. 101–108.

KARAVAN, Dani. Dans le site, pour les hommes. In *Penser la ville par l'art contemporain*. Paříž: Projet urbain. Edition de la Villette, 2004, s. 68. ISBN 2-903 539 92-8.

KIS, Martine. „Ville-Port” fait émerger Saint-Nazaire. In *Le courrier des maires et des élus locaux*. Paříž: Groupe Moniteur, říjen 2003, č. 162. s. 65.

LE BOUEDEC, Gérard. De l'interprétation des équipements portuaires hérités à l'élaboration d'un portrait d'une ville-port: Lorient. In *Les rencontres de l'AIVP*, Lorient: AIVP, červen 2003, s. 12–13.

LE COUEDIC, Daniel. POPESCU, Carmen. SATTOLO, Rachel. *Art public et projet urbain*. Bonchap-les-Lavals: PUR réseau des Universités ouest Atlantique, prosinec 2007, s. 98. ISBN 978-2-7535-0537-7.

LE GOÏC, Pierre. *Brest en reconstruction, antimémoires d'une ville*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, CRBC (Centre de recherche bretonne et celtique), duben 2001, 351 s. ISBN 2-86847-581-7.

LE GOÏC, Pierre. Donner un avenir au passé. In *Politiques locales de la trace historique dans trois villes reconstruites Lorient, Saint-Nazaire, Brest*. Brest: CRBC, UMR 6038, září 2007. 9 s.

LE ROUX, Emmanuel. Saint-Nazaire à la conquête du bord de mer. In *Populaire*. Saint-Nazaire, 27. leden 1999.

LUCAS, Anne-Claire. *Nombre emplois 2008 Lorient*. Lorient: Cap l'Orient, březen 2009, s. 1. Interní dokument Cap l'Orient.

RIO, Michel. Métamorphose d'un Arsenal, Des ors de la Royale aux saltimbanques de l'audiovisuel. In *Les rencontres de l'AIVP*. Lorient: AIVP, 12–13. červen 2003, s. 3.

ROBERT, Martine. Lorient sous les bunkers, la Sailing Valley. In *Enjeux septembre 2008*. Lorient, 2008, s. 68–71.

RODRIGUES-MALTA, Rachel, RUBINO, Georgio. Ville, port, patrimoine portuaire: A propos des expériences de Marseille et de Naples. In *Patrimoine de l'industrie*. Paříž: TICCIH, KOINETWORK g.e.i.e, ICOMOS, prosinec 2005, č. 14. s. 9–19. ISSN 1296-7750.

SICARD, Daniel. La base sous-marine de Saint-Nazaire. In *Revue 303. Arts, recherches et créations*. Nantes: Legovic, 2000, č. 65. s. 4–13. ISSN 0762-3291.

SIMONOT, Béatrice. À la recherche d'un nouveau monde. In *Revue 303. Arts, recherches et créations*. Nantes: Legovic, 2000, č. 65. s. 14–19. ISSN 0762-3291.

SOULARD, Thierry. Les logements Ville-port seront mis en chantier l'été prochain. In *Presse Océane*. Saint-Nazaire, 28. prosince 1998.

STERK, Wiard. Cardiff. Accompagner la reconquête de la baie. In *Penser la ville par l'art contemporain*. Paříž: Projet urbain. Edition de la Villette, 2004, s. 60–61. ISBN 2-903 539 92-8.

ŠENBERGER, Tomáš. *Rekonstrukce výrobně technických staveb*. Praha: Rozpravy Národního technického muzea (NTM), 1995.

ŠENBERGER, Tomáš. Tovární budova z 19. století předmětem rekonstrukce. In *ABF Fórum*. Praha: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (MŠM), leden 1996, s. 20–21. ISSN 1210-7395.

ZEMÁNKOVÁ, Helena. *Tvořit ve vytvořeném. Nové funkční využívání uvolněných objektů*. Brno: VUT Brno, Akademické nakladatelství CERM, 2003. s. 162. ISBN 80-214-2365-X.

ZEMÁNKOVÁ, Helena. *Future for Brno Textile industry*. Konference – brownfields, Utrecht, 2005.

ZEMÁNKOVÁ, Helena. Patrimoine industriel en République tchèque, aménagement durable et patrimoines. In *La Pierre d'angle*. Lille: Association nationale des architectes des bâtiments de France, 2008, č. 49/50.

ZEMÁNKOVÁ, Helena. Patrimoine industrielle. In *Le rencontre de Zlín*, 2009.

### **Projekty a další dokumenty**

*Base des sous-marins de Lorient Keroman. Concours international d'idées*. Lorient: Partenaires développement Pays de Lorient, prosinec 1998, 103 s. Seznamující materiál a podmínky soutěže.

*Base des sous-marins de Lorient Keroman. Projet de reconversion*. Lorient: Partenaires développement Pays de Lorient, březen 1999, 37 s.

*BREST: la relation ville-port, un atout majeur face à une mutation imposée*. Le Havre: AIVP, 26. února 2007, 10 s. Dokument projektů v Brestu.

BSM: une assemblée en décembre – Lorient. In *Ouest France*. 12. září 2000.

Dans la légende des paquebots. Escal'Atlantic. In *Bretagne Magazine*. Paříž: Toutabo, květen 2001, s. 36–37.

Dés 1948 Georges Geffray projetait un aménagement de la base. In *Populaire*. Saint-Nazaire: 1. září 1998, s. 2.

Deux associations s'opposent au projet Ville-port. In *Populaire*. Saint-Nazaire, 15. dubna 1998.

*Deux installations de Madelaine Chiche et Bernard Misrachi*. Marseille: Groupe dunes, duben 2006, 96 s. ISBN 2-9519165-0-7.

*Données économiques 2007/2008*. Brest: Pôle développement Brest métropole océane, 2009, s. 29.

En prévision d'un trafic toujours plus important. Un bar-restaurant-Hôtel américain de soixante chambres avec escalier mécanique ou ascenseur sera-t-il construit sur la Base sous-marine? In *Résistance*. Saint-Nazaire, 12. září 1958.

*Espace Penfeld – Les Capucins*. Brest: Pôle développement Brest métropole océane, leden 2007. 12 s. Projekt rekonverze Návrší kapucínů od arch. Bruna Fortier.

*Exposition sur le toit de la base sous marine*. Saint-Nazaire: ADDRN (Agence pour le développement durable de la région nazairienne), 28. červenec 2007. Výstava na střeše ponorkové základny.

Faut-il investir dans la base sous-marine ? In *Ouest France*. Saint-Nazaire, 2. října 2008.

L'Agora 1901, cœur de la vie associative. In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, září 2006, č. 192. s. 8–10.

*Le nouveau visage de Brest. La lettre de Brest*. Brest: Brest métropole océane, leden 2006, č. 24. s. 12.

Le patrimoine naval mis en scène. In *Le Moniteur*. Paříž: Groupe Moniteur, 16. října 2009, s. 60–61. ISSN 0026-9700.

*Le pays de Lorient en chiffres*. Lorient: AudéLor, 2005, 12 s.

*Le pays de Lorient en chiffres*. Lorient: AudéLor, 2008, 17 s.

Le plateau des Capucins: Qu'attendent les jeunes brestois de ce nouveau quartier? In *Effervescence le journal du conseil local de la jeunesse de Brest*. Brest: Conseil local de la jeunesse de Brest, říjen 2005, č. 1. 12 s.

Le projet urbain. Le sens de la ville. In *Projet urbain*. La Défense: DGUHC (Directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction), červenec 1999, č. 17. s. 5–6. ISSN 1270-2722.

Le théâtre sur la scène de Ville Port. In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, červen 2008, č. 212. s. 10.

Les bassins à flot, le retour vers la ville. In *Le Moniteur*. Paříž: Groupe Moniteur, 10. dubna 2009, s. 55. ISSN 0026-9700.

*Les lumières de Lorient. Topoguide*. Lorient: Ville de Lorient, srpen 2000, 34 s.

L'oeuvre de Varini pérennisée. In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, červen 2008, č. 212. s. 18.

*Lorient Années 50, une ville de caractères. Topoguide*. Lorient: Ville de Lorient, 2000, 36 s.

*Lorient et son agglomération*. Paříž, 2006. mapa města.

Nantes, Saint-Nazaire. Quand l'art prend l'air...et l'eau. In *Arts magazine*. červen 2007, s. 49.

*Plan local d'urbanisme*. Lorient: Ville de Lorient, 2007, s. 21.



*Plan local d'urbanisme de la commune de Lorient.* Lorient: Cap l'Orient, 18. prosince 2008, 301 s.

*Prix architecture Bretagne 2008.* Rennes: Maison de l'architecture Bretagne, říjen 2008, s. 25.

*Programme pour l'aménagement du plateau des Capucins à Brest.* Brest: Brest métropole océane, 2004, 40 s.

*Reconversion de la base de sous-marins de Lorient Keroman.* Lorient: Cap l'Orient, duben 2003, 72 s. Urbanistická a architektonická studie veřejného prostoru v Lorientu.

*Revitalisation of the military heritage of maritime cities.* In *Aquapolis*. Benátky: International centre cities on water, 2000, č. I/2000. 64 s.

*Saint-Nazaire, assumer sa modernité.* In *Projet urbain*. La Défense: DGUHC, červenec 1999, č.°17. 31 s. ISSN 1270-2722.

*Saint-Nazaire.* Montreuil, 2006. mapa města.

*The Nizhny Tagil charter for the industrial heritage (Charta industriálního dědictví).* Nizhny Tagil: TICCIH, červen 2003.

*U: Boat bases, after the battle.* Londýn: Battle of Britain prints international Ltd., 1987, č. 55. s. 1. ISSN 0306-154X

*Ultime liaison entre le centre et la base.* In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, červen 2008, č. 212. s. 6.

*Un hôtel trois étoiles sur Ville-Port.* In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, únor 2006, č. 186. s. 12.

*Un million d'euro pour l'étanchéité de la base sous-marine.* In *Presse Océan*. Saint-Nazaire: 13. říjen 2007.

Ville port 2: deux nouveaux équipements culturels dans la base sous-marine. In *Saint-Nazaire magazine*. Saint-Nazaire, květen 2004, č. 167. s. 8.

*Ville-port 2. Présentation générale Ville-port 2*. Saint-Nazaire: ADDRN, prosinec 2008.

*Zákon č. 20/1987 Sb.* (zákon o státní památkové péči)

## **Rozhovory**

LE COUEDIC, Daniel – profesor architektury, architekt, Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne occidentale (Univerzita západní Bretaně), Brest, Francie, konzultace v letech 2005–2010.

ZEMÁNKOVÁ, Helena – profesorka architektury, Fakulta architektury, Vysoké učení technické, Brno, Česká republika, konzultace v letech 2005–2010.

GRAVOT, Noël – ředitel ekonomického oddělení rozvoje, Brest métropole océane (radnice města Brest), Brest, Francie, 13. března 2006.

PRIGENT, Lionel – profesor ekonomie, Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne occidentale, Brest, Francie, 5. prosince 2006.

JUET, Ludovic – architekt, Dinard, Francie, 10. června 2008.

CLADEN, Remy – architekt, Rennes, Francie, 12. srpen 2008, dále telefonický rozhovor 19. prosince 2008.

LE BEC, Valérie – architektka DPLG, hlavní inženýrka a vedoucí odboru operačního urbanismu v CAP l’Orient – Sdružení obcí v regionu Lorient (Communauté d’agglomération du Pays de Lorient), Lorient, Francie, 20. února 2009.

POGAM, Jean Luc – zástupce generálního ředitele pro rozvoj urbanismu, životního prostředí a dopravy v Cap l’Orient, Lorient, Francie, 20. února 2009.

DANO, Frédérique – architektka, odbor operačního urbanismu v Cap l’Orient, Lorient, Francie, 20. února 2009, 6. března 2009.

ANTICH Y AMENGUAL, Franck – vedoucí projektu ekonomického rozvoje, odbor urbanismu a ekonomického rozvoje Lorient AudéLor (Agence d’urbanisme et de développement économique du pays de Lorient), Lorient, Francie, 6. března 2009.

LUCAS, Anne-Claire – ekonomická sekce projektu rekonverze Ponorkové základny Keroman, odbor operačního urbanismu v Cap l’Orient, Lorient, Francie, 6. března 2009.

MINSSART, Sophie – odbor rozvoje regionu Saint-Nazaire ADDRN (Agence pour le développement durable de la région nazairienne), Saint-Nazaire, 27. března 2009.

QUELEN, Marc – architekt DPLG, architektonická kancelář Ateliér de l’île, společník architekta Bruno Fortiera pro projekt rekonverze Návřší kapucínů v Brestu, Brest, Francie, 22. dubna 2009.

PRIGENT, Patrick – architekt, vedoucí projektu, BMA (Brest métropole aménagement) – soukromá společnost pro ekonomický a urbanistický rozvoj Brestu, Brest, Francie, 25. září 2009.

GUÉRIN, Grégory, vedoucí odboru ekonomického a urbanistického rozvoje, Brest métropole océane, Brest, Francie, 23. října 2009.

## Webové stránky

ARMITAGE, John. Beyond Postmodernism? Paul Virilio's Hypermodern Cultural Theory. *Ctheory*. [online]. 2000-11-15 [cit. 2006-10-12]. Dostupné z URL <<http://www.ctheory.net>>.

*Association International Villes et Ports* (Mezinárodní sdružení přístavních měst). Dostupné z URL <<http://www.aivp.org>>.

*Brest Métropole Océane* (Oficiální internetové stránky města). Dostupné z URL <<http://www.brest-metropole-oceane.fr>>.

Cartes de France. *Site de l'Encyclopedie Quid*. [online]. 2009-12-04 [cit. 2009-12-04]. Dostupné z URL <<http://www.quid.fr/>>.

*Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales* (Národní centrum textových a lexikálních zdrojů). Dostupné z URL <<http://www.cnrtl.fr>>.

*Centro Internazionale Citta d'Acqua* (Mezinárodní centrum přístavních měst). Dostupné z URL <<http://www.citiesonwater.com>>.

CILAC – *Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel* (Informační platforma pro archeologii, studium a zhodnocení průmyslového dědictví). Dostupné z URL <<http://www.cilac.com>>.

*Code de l'urbanisme* (Zákon o urbanismu). 2009-01-12 [cit. 2009-01-12]. Dostupný z URL <<http://www.legifrance.gouv.fr>>.

DE LA BROISE, Patrice. Esthétique et mises en scène du patrimoine industriel architectural. *HAL*. [online]. 2000-06-22 [cit. 2007-11-17]. Dostupné z URL <<http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/06/22/33/PDF/sic-00000601.pdf>>.

DOLEŽELOVÁ, Lucie. Nástroje pro rekonverze nevyužitých průmyslových ploch ve Francii. *Ústav územního rozvoje* [online]. 2008-02-28 [cit. 2009-03-11]. Dostupné z URL <<http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2003/2003-02/04-rekonverze.pdf>>.

Dům s chráněnými byty Uherské Hradiště, ul. Štěfánikova. *Stamos spol. s.r.o.* [online]. 2009-11-28 [cit. 2009-12-05]. Dostupné z URL <<http://www.stamos.cz/referencni-stavby/opravy-a-rekonstrukce-objektu>>.

*Ecomusée* (Muzeum průmyslové historie města Saint-Nazaire). Dostupné z URL <<http://www.ecomusee-saint-nazaire.com>>.

*Estuaire Nantes – Saint-Nazaire*. Dostupný z URL <[www.estuaire.info](http://www.estuaire.info)>.

*Festival InterCeltique Lorient* (Oficiální internetové stránky festivalu keltské hudby v Lorinet) Dostupné z URL <<http://www.festival-interceltique.com>>.

FRAGNER, Benjamin. Industriální stopy. *Obec architektů*. [online]. 2007-10-01 [cit. 2008-12-02]. Dostupné z URL <<http://archiv.architekt.cz>>.

HORÁČEK, Martin. Věda, architekti a památky. *Archiweb*. [online]. 2008-06-11 [cit. 2008-11-01]. Dostupné z URL <<http://www.archiweb.cz>>.

KAHN, Frédéric. Nouveaux territoires de l'art et de l'urbanité: la Ville créatrice. *Cité Sensible*. [online]. 2008-05-28 [cit. 2008-10-08]. Dostupné z URL <<http://www.cite-sensible.fr>>.

Kerborn. *Imageshack*. [online]. 2007-05-21 [cit. 2009-12-02]. Dostupné z URL <<http://img514.imageshack.us/i/110307016yo3.jpg>>.

Kurzy devizového trhu – měsíční průměry. *Česká národní banka*. [online]. 2009-06-11 [cit. 2009-06-12]. Dostupné z URL <<http://www.cnb.cz/cs/financni-trhy/devizovy-trh/kurzy-devizoveho-trhu/prumerne-mena>>.

Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret. *UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*. 2009-03-18 [cit. 2009-03-18]. [online] Dostupné z URL <<http://whc.unesco.org/fr/list/1181>>.

LELOUP, Michèle, JAILLARD, Antoine. Lorient, Saint-Nazaire Nouvelles vagues. *L'Express* 2008-02-07 [cit. 2009-03-13]. [online] Dostupné z URL <<http://www.lexpress.fr/culture/architecture-patrimoine/architecture/lorient-saint-nazaire-473483.html>>.

*Les villes et pays d'art et d'histoire* (Města a kraje umění a historie). Dostupné z URL <<http://www.vpah.culture.fr>>.

*Lorient* (Oficiální internetové stránky města). Dostupné z URL <<http://www.lorient.com>>.

MAGADUR, Gwenaëlle. La ville est un dessin. *Espaces Temps* [online]. 2008-03-19 [cit. 2008-07-14]. Dostupné z URL <<http://www.espacestemp.net/document4653.html>>.

Palladium opening tomorrow. *Crest communication*. [online]. 2007-10-24 [cit. 2009-12-05]. Dostupné z URL <<http://www.crestcom.cz/tiskove-stredisko/files/download/8/Palladium-nam.Republiky.jpg>>.

Projekt: Alte Völklinger Hütte. *Universität des Saarlandes, Philosophische Fakultäten*. [online]. 2006-10-09 [cit. 2009-03-11]. Dostupné z URL <<http://server02.is.uni-sb.de/huette/>>.

Rezidenční bydlení „Kasárna“, Uherské Hradiště. *Novostavby na Moravě*. [online]. 2009-10-22 [cit. 2009-12-05]. Dostupné z URL <<http://www.novostavby-morava.cz/nabidka/>>.

Sainte-Bernadette du Banlay. *Archiguide*. [online]. 2009-12-01 [cit. 2009-12-02]. Dostupné z URL <<http://www.archi-guide.com>>.

*Saint-Nazaire* (Oficiální internetové stránky města). Dostupné z URL <<http://www.mairie-saintnazaire.fr>>.

*The U-Boote bases* (Ponorkové základny). U-Boote. 2003-01-19 [cit. 2006-06-30]. Dostupné z URL <<http://www.uboat-bases.com>>.

THOMELIN, Arnaud. Marta Pan n'est plus. *Saint-Quentin-en-Yvelines* [online]. 2008-10-15 [cit. 2008-03-14]. Dostupné z URL <<http://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/fo/fr/actualite>>.

Une expo de 60 km. *Nantes metropole*. [online]. 2007-06-27 [cit. 2008-11-13]. Dostupné z URL <<http://www.nantesmetropole.fr>>.

*UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu). Dostupné z URL <<http://portal.unesco.org>>.

VÁVRA, Radek. *Přehledné dějiny Lotinska*. [online]. 2000-04-10 [cit. 2009-06-15]. Dostupné z URL <<http://pvh.ff.cuni.cz/exkurze07/referaty/vavra-prehledne-dejiny.pdf>>.

Vieux-port de Montréal. *Groupe Cardinal Hardy*. [online]. 2008-09-12 [cit. 2009-12-05]. Dostupné z URL <<http://www.cardinal-hardy.ca/proj-port.html>>.

Výsledky mezinárodní soutěže idejí. *Concours international d'idées 1999*. [online]. 2000-05-11 [cit. 2009-12-09]. Dostupné z URL <<http://www.architekturama.com/bsm/fra>>.

5. *Mezinárodní bienále industriální stopy 2009*. Dostupné z URL <<http://www.industrialnistopy.cz/2009>>.



## 17 SEZNAM ILUSTRACÍ

<i>Obr.1 – Mapa Francie</i>	13
<i>Obr.2 – Mapa západní Francie, města Brest, Lorient, Saint-Nazaire</i>	13
<i>Obr.3 – „Zed’ Atlantiku“</i>	42
<i>Obr.4 – Kostel svaté Bernadety v Nevers, Claude Parent a Paul Virilio</i>	43
<i>Obr.5 – Kerbornn, opevnění z 19. a 20. století, poloostrov Crozon</i>	48
<i>Obr.6 – Palladium, Náměstí Republiky, Praha</i>	62
<i>Obr.7 – Rekonverze kasáren v Uherském Hradišti</i>	63
<i>Obr.8 – Vizualizace nového bydlení v areálu bývalých kasáren v Uherském Hradišti</i>	64
<i>Obr.9 – Situace opuštěné továrny v centru města</i>	67
<i>Obr.10 – Fotografie opuštěné továrny</i>	68
<i>Obr.11 – Phytoremediace, tzv. bod nula projektu rekonverze</i>	70
<i>Obr.12 – London Docklands</i>	74
<i>Obr.13 – Boston, festival market place, promenády, park, akvárium atd.</i>	75
<i>Obr.14 – Starý přístav, Montreal</i>	75
<i>Obr.15 – Obnovené Saint-Malo</i>	80
<i>Obr.16 – Obnovený Le Havre</i>	80
<i>Obr.17 – Obnovený Brest</i>	83
<i>Obr.18 – Poloha města Brest</i>	86
<i>Obr.19 – Přístavy Brestu</i>	87
<i>Obr.20 – Poloha Lorientu</i>	88
<i>Obr.21 – Přístavy Lorientu</i>	89
<i>Obr.22 – Poloha Saint-Nazaire</i>	91
<i>Obr.23 – Přístavy Saint-Nazaire</i>	92
<i>Obr.24 – Mapa Brestu z roku 1790</i>	93
<i>Obr.25 – Plan PAEE, Brest, 1920, George Milineau</i>	95
<i>Obr.26 – Trosky města Brest po druhé světové válce</i>	96
<i>Obr.27 – Plán centra města, architekt Jean-Baptiste Mathon, 1948</i>	97
<i>Obr.28 – Nové lineární centrum, J.B. Mathon</i>	98
<i>Obr.29 – Transformace centra města (place de la Liberté) od architekta Bernarda Hueta v roce 1992–1996</i>	99
<i>Obr.30 – Cesta fontán (Les lacs) Marta Pan, André Wogenscky, 1988</i>	99

<i>Obr.31 – Coat-ar-Gueven, Henri Cueco, 1986</i>	100
<i>Obr.32 – Recouvrance, Marcel Van Thiennen, 1988</i>	101
<i>Obr.33 – Železná boží muka (Calvaire-acier), Ygael Tumarkin, 1989</i>	101
<i>Obr.34 – Titáni v obchodním přístavu, Paul Bloas, 2000</i>	102
<i>Obr.35 – Modrá linka, Gwenaëlle Magadur, 2000</i>	103
<i>Obr.36 – Záliv Lorient v roce 1779</i>	104
<i>Obr.37 – Vývoj území společnosti a prvotní osídlení místa Lorientu</i>	105
<i>Obr.38 – Mapa osídlení společnosti, architekt J.V. Gabriel, Guillois a Louis de Saint-Pierre, plán z roku 1732</i>	107
<i>Obr.39 – Vstupní pavilony Indické obchodní společnosti od architekta J.V. Gabriela obnovené do původní podoby po druhé světové válce</i>	108
<i>Obr.40 – Plán moderního rybářského přístavu od inženýra Verrière z roku 1919</i>	110
<i>Obr.41 – Čtvrť Nové město</i>	112
<i>Obr.42 – Mapa rozrůstání se města směrem do moře</i>	112
<i>Obr.43 – Oddělení města od jeho přístavů</i>	114
<i>Obr.44 – Zničené město Lorient</i>	115
<i>Obr.45 – Plán obnovy města Lorient</i>	116
<i>Obr.46 – Vývoj od uzavřených bloků až po moderní rozvolněnou zástavbu</i>	118
<i>Obr.47 – Příklad architektury inspirované regionálními směry v Lorientu</i>	118
<i>Obr.48 – Budova Banán navržená architektem G. Tourrym a J.B. Hourlierem</i>	118
<i>Obr.49 – Rehabilitace obytného bloku na nábreží Rohan</i>	120
<i>Obr.50 – Veřejný prostor v centru Lorientu</i>	121
<i>Obr.51 – Polig Monjarret, 2008, sochař Bernard Potel</i>	121
<i>Obr.52 – Ústí řeky Loiry kolem roku 1760</i>	122
<i>Obr.53 – Plán města z roku 1888, architekt A. Pinguet</i>	123
<i>Obr.54 – Odplouvání parníku Champagne v roce 1885, odplouvání parníku Normandie v roce 1935</i>	124
<i>Obr.55 – Náměstí Marceau, kolem roku 1900</i>	124
<i>Obr.56 – Vlakové nádraží před druhou světovou válkou</i>	125
<i>Obr.57 – Přímořská fasáda bohatých domů ze šedé žuly, boulevard de l'Océan</i>	126
<i>Obr.58 – Schéma vývoje města Saint-Nazaire</i>	127
<i>Obr.59 – Plán města PAEE, architekt Chauvet, 1933</i>	129
<i>Obr.60 – Plán poválečné obnovy města, architekt Jean-Noël Le Maresquier, 1948</i>	130
<i>Obr.61 – Obchodní dům Parník, Claude Vasconi</i>	132

<i>Obr.62 – Litografie architektonického „stylu Saint-Nazaire“</i>	133
<i>Obr.63 – Úpravy veřejného prostoru v centru města, fontány, palmy</i>	133
<i>Obr.64 – Noc v docích, Yann Kersalé, 1991</i>	134
<i>Obr.65 – Grafika Tintina na zdech ponorkové základny v Saint-Nazaire</i>	135
<i>Obr.66 – Návrší kapucínů kolem roku 1700</i>	140
<i>Obr.67 – Plán řešeného území Návrší kapucínů</i>	142
<i>Obr.68 – Plán ateliérů</i>	143
<i>Obr.69 – Ponorková základna Keroman</i>	144
<i>Obr.70 – Ponorková základna Keroman</i>	146
<i>Obr.71 – Plán ponorkové základny Keroman</i>	147
<i>Obr.72 – Plán K I a K II</i>	149
<i>Obr.73 – Plán K III</i>	150
<i>Obr.74 – Ponorková základna v Saint-Nazaire</i>	152
<i>Obr.75 – Fáze stavby ponorkové základny v Saint-Nazaire</i>	154
<i>Obr.76 – Alveoly základny</i>	155
<i>Obr.77 – Mapa centra města Brest</i>	160
<i>Obr.78 – Mapa centra města Lorient</i>	163
<i>Obr.79 – Centrum města Saint-Nazaire</i>	167
<i>Obr.80 – Plán uvolněných vojenských území</i>	179
<i>Obr.81 – Nový lodní přístav pod hradem Marine du château</i>	180
<i>Obr.82 – Zachované budovy a demolice</i>	183
<i>Obr.83 – Návrh programu rekonverze, architekt Fortier, 2005</i>	184
<i>Obr.84 – Návrh náměstí před ateliéry, architekt Fortier, 2005</i>	185
<i>Obr.85 – Návrh bydlení, architekt Fortier, 2005</i>	185
<i>Obr.86 – Interiér Ateliérů, architekt Fortier, 2005</i>	185
<i>Obr.87 – Návrh rekonverze Návrší kapucínů, architekt Fortier, 2008</i>	188
<i>Obr.88 – Oceněný projekt rekonverze ponorkové základny Keroman</i>	194
<i>Obr.89 – Projet Akademie E. Tabarlyho od pařížského ateliéru Les ateliers bleus, Projekt plachetnicového přístavu od architekta Bruna Tonfonio</i>	196
<i>Obr.90 – Studentský projekt Lorient Express</i>	197
<i>Obr.91 – Území Péristylu</i>	199
<i>Obr.92 – Rozhledna a mlýn, promenáda po pobřeží, Péristyle</i>	199
<i>Obr.93 – Plán Péristyle</i>	200
<i>Obr.94 – Plán rekonverze území Keroman, březen 2009</i>	202

<i>Obr.95 – Stáje závodních lodí a přístav plachetnic umístěných na území základny Keroman, J.F.</i>	
<i>Revert</i>	204
<i>Obr.96 – Řídící plán rekonverze území</i>	205
<i>Obr.97 – Ponorka „Rostlina“ (La Flore)</i>	207
<i>Obr.98 – Věž větrů (EAU), Centrum plachetnic Erica Tabarlyho</i>	208
<i>Obr.99 – Muzeum mořeplavectví, Centrum plachetnic Erica Tabarlyho</i>	209
<i>Obr.100 – Původní stav okolí ponorkové základny v Saint-Nazaire</i>	212
<i>Obr.101 – Axonometrie návrhu rekonverze ponorkové základny v Saint-Nazaire</i>	213
<i>Obr.102 – Akvarely návrhu rekonverze ponorkové základny v Saint-Nazaire</i>	214
<i>Obr.103 – Přístupová rampa na ponorkovou základnu</i>	218
<i>Obr.104 – Proražené alveoly zastřešující bary, restaurace, turistické centrum</i>	218
<i>Obr.105 – Parkoviště</i>	219
<i>Obr.106 – Plány projektů Přístavní město 1 a Přístavní město 2</i>	220
<i>Obr.107 – Fotografie modelu projektů Přístavní město 1 a 2 (Ville-port).</i>	221
<i>Obr.108 – Řez VIP a LIFE, transparentní kupole jako signál nového vybavení</i>	223
<i>Obr.109 – Obchodní dům Ruban bleu</i>	225
<i>Obr.110 – Náměstí Latinské Ameriky</i>	226
<i>Obr.111 – Projekt divadla</i>	227
<i>Obr.112 – Fluorescentní prstence, Daniel Buren</i>	242
<i>Obr.113 – Obří koupající kachnička, Florentijn Hofman</i>	243
<i>Obr.114 – Trojúhelníky, Felice Varini</i>	243
<i>Obr.115 – Zahrada třetí krajiny, Gilles Clément</i>	244
<i>Obr.116 – Rekonverze přístavu v Duisburgu</i>	248
<i>Obr.117– Veřejný prostor v přístavu Barcelony</i>	250
<i>Obr.118 – Columbus international exposition v Janově</i>	251
<i>Obr.119 – Entre 2, most Normandie, 1995</i>	256
<i>Obr.120 – Osvětlení továrny v Ruhr, 1999</i>	257
<i>Obr.121 – Osvětlení ponorkové základny v Saint-Nazaire</i>	259
<i>Obr.122 – Lampy v přístavním městě Cherbourg</i>	261
<i>Obr.123 – Ponorková základna v Bordeaux</i>	266

## **18 SEZNAM TABULEK**

*Tabulka 1 – Brest, rekonverze Návrší kapucínů*

*Tabulka 2 – Lorient, rekonverze ponorkové základny Keroman*

*Tabulka 3 – Saint-Nazaire, rekonverze ponorkové základny*

*Tabulka 4 – Časové srovnání rekonverze řešených vojenských a průmyslových území*

## 19 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ADEUPA – Urbanistická kancelář pro rozvoj Brestu (Agence pour le développement et l'urbanisme du pays de Brest)

ADDRN – Agentura pro rozvoj regionu Saint-Nazaire (Agence pour le développement durable de la région nazairienne)

AudéLor – Odbor urbanismu a ekonomického rozvoje Lorientu (Agence d'urbanisme et de développement économique du pays de Lorient)

AIVP – Mezinárodní sdružení měst a přístavů (Association international villes et ports)

BMA – Soukromá společnost pro ekonomický a urbanistický rozvoj Brestu (Brest métropole aménagement)

BMO – Aglomerace Brestu (Brest métropole océane)

CAP l'Orient – Sdružení obcí v regionu Lorientu (Communauté d'agglomération du Pays de Lorient)

CARENE – Sdružení obcí v regionu Saint-Nazaire a při ústí řeky Loiry (Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire)

CDC – Podpora banky, hlavní aktér investičního kapitálu v partnerství veřejně-privátním (Caisse des dépôts et consignations)

CGT – Generální společnost zaoceánské dopravy (Companie générale transatlantique)

CILAC – Informační platforma pro archeologii, studium a zhodnocení průmyslového dědictví (Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel)

CPER – Smlouva o plánu mezi státem a regionem (Contrat de plan Etat/ Région)

CRBC – Výzkumné centrum bretaňské a keltské kultury (Centre de recherche bretonne et celtique)

ČVUT – České vysoké učení technické

DCN – Ředitelství námořních staveb (Direction des constructions navales)

DDRN – Přenesení pravomocí pro rozvoj regionu Saint-Nazaire (Délégation pour le développement de la région nazairienne)

DGAU – Přenesení pravomocí urbanistického rozvoje města v Lorientu (Délégation générale à l'aménagement urbain)

DSP – Doktorský studijní program

EAB – Škola architektury v Bretani (Ecole d'architecture de Bretagne)

EDF – Elektřina Francie (Electricité de France)

EPA – Státní rozvojové instituce (Etablissement public d'aménagement)  
EPF – Státní pozemkové instituce (Etablissement public foncier)  
EU – Evropská unie  
FA – Fakulta architektury  
FEDER – Evropské fondy pro rozvoj regionů (Fonds européens de développement régional)  
GPV – Velký městský projekt (Grand projet de la ville)  
HLM – Bydlení s regulovaným nájemným (Habitation à loyer modéré)  
HAL – Internetová databáze odborných článků (Hyper articles en ligne)  
ICOMOS – Mezinárodní rada pro památky a sídla (International council on monuments and sites)  
IFREMER – Francouzský výzkumný ústav pro využití moře (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer)  
IG – Institut urbanismu a architektury (Institut de Géoarchitecture)  
KI – Keroman I  
KII – Keroman II  
KIII – Keroman III  
KOINETWORK – Agentura pro internacionalizaci kultury a podniků (Agence pour l'internationalisation des cultures et des entreprises)  
LIFE – Centrum umělecké tvorby (Le lieu international des formes émergentes)  
MRU – Francouzské ministerstvo pro obnovu a územní plánování (Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme)  
MNF – Francouzské námořnictvo (Marine nationale française)  
MSM – Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy  
MSP – Magisterský studijní program  
NTM – Národně technické muzeum  
OT – Organizace Todt  
PAE – Plán celkových úprav (Plan d'aménagement d'ensemble)  
PAEE – Plán úprav, zvelebení a rozvoje (Plan d'aménagement, embellissement et d'extension)  
PLU – Místní územní plán (Plan local d'urbanisme)  
POS – Podrobný územní plán (Plan d'occupation des sols)  
SCOT – Rámcový územní plán (Schéma directeur de cohérence territoriale)  
SD – Rámcový územní plán (Schéma directeur)  
SEITA – Společnost pro průmyslovou výrobu tabáku a zápalek (Société d'exploitation industrielle des tabacs et des allumettes)

SELLOR – Smíšená společnost, polo-veřejný operátor územního rozvoje zabývající se správou přístavů a městského vybavení okresu Lorient (Société d'économie mixte de gestion des ports de plaisance et d'équipements publics de loisirs du Pays de Lorient)

SEM – Smíšená společnost, polo-veřejný operátor územního rozvoje (Société d'économie mixte)

SHOM – Hydrografický a oceanografický servis námořnictva (Service hydrographique et océanographique de la Marine),

SNAC – Moderní umění v Saint-Nazaire (Saint-Nazaire art contemporain)

SS – „Ochranný oddíl“ (Schutzstaffel)

TGV – Vysokorychlostní vlak (Train de grand vitesse)

TICCIH – Mezinárodní komise pro ochranu průmyslového dědictví (The international committee for the conservation of the industrial heritage)

TLE – Daň za místní vybavenost (Taxe local d'équipement)

UBO – Univerzita západní Bretaně (Université de Bretagne occidentale)

UEM – Evropská univerzita pro vědu o moři (Institut universitaire européen de la mer)

UNESCO – Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (United nations educational, scientific and cultural organization)

VUT Brno – Vysoké učení technické Brno

ZAC – Koordinovaná zóna územního rozvoje (Zone d'aménagement concertée)

ZPPAUP – Ochranná zóna architektonických, urbanistických a krajinných památek (Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager)