

Zlin – analysis of the phenomenon of development and functioning of the industrial city model

Keywords: Zlin, city concept, the industrial city, urban transformation

Summary

In the article, the author analyzes the phenomenon of the small town of Zlin, situated in South Moravia in the Czech Republic, which, thanks to the Bata family, has become one of the most famous Czech towns. It happened thanks to Tomas Bata, who at the end of the 19th century (in 1894) decided to build one of his many shoe factories in this city.

This phenomenon resulted from both the scale of the investment and the organization of the plant itself. The latter was probably based on the insights from travels abroad, in which Tomas Bata participated in earlier years. Ford's plant-based assembly model, translated locally, and the self-sufficiency and autonomy in design strategies, from production to distribution, had a significant impact on the company's growth.

The method of seeking employees for a large workplace located in a small town was also important. Again, following the example of the American industrial magnates Ford and Pullman, Bata decided to build housing estates for his workers. Enchanted by the ideas spreading in Western Europe and America, he decided to build the city in this spirit. He consulted the vision of building the city, in line with the then world trends of functional architecture with many famous architects, including Le Corbusier. Consumed in 1921, large parts of the city became the scene of spectacular changes. This is how Zlin became the world's first functional city. The analysis of the system implemented at that time, in which every road, alley, building was subordinated to their functional and best service to the workers, brings many current observations. In the town of the estate, public utility buildings, transport and trade networks, cultural and

sports facilities, etc. were built. Everything that was needed to rest after work. Small houses, in several types and characteristic "block" forms, were rented for a low rent. Each of them had a small garden for the family.

The authors of the plant designs, individual buildings and city districts were, among other architects: Jiří Voženík, Vladimír Karfík – author of the so-called skyscraper, the second highest in Europe (77.5 m) when it is erected, or Francis Lydia Gahura. The so-called Several "industrial cities" where virtually everything belonged to one family were built by the Bats around the world, including India and Brazil, but also in Slovakia and Switzerland.

Today, the centrally located plant area is gradually incorporated into the city structure. The spatial model proposed almost 100 years ago, including the distribution of residential and production buildings, seems to be valid today. A functional city is an attractive place to live thanks to the fact that it is equipped with services, and the facilities of a former production plant, assuming important urban functions today – even a museum becomes the center of city life. The impressions of proper functioning are complemented by the scale of the objects: post-industrial: tall, representative, with high-quality architecture, with important urban functions located in open spaces and above the so-called the Bata's Canal and the associated green areas.

Many factors affect the form of the city and its functioning, and as the importance grows, flexibility in managing the city's resources, aimed at building a position based on its best assets and aiming at a sustainable city model, becomes important. ■

Szymon Opania, Dr hab. Eng. Arch., professor at the Silesian University of Technology, architect, urbanist. A specialist in the field of urban regeneration processes and urban design. Author and / or co-author of: monographs, scientific publications, urban projects, local and communal revitalization programs. Winner of awards and distinctions for design, research and teaching activities. Contact: szymon.opania@polsl.pl; ORCID: 0000-0002-9801-6945

Szymon Opania

Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, Wydział Architektury, Politechnika Śląska, Gliwice, Polska

Zlin – analiza fenomenu rozwoju i funkcjonowania modelu miasta przemysłowego

Słowa kluczowe: Zlin, idea miasta, miasto przemysłowe, przekształcenia miast

1. Wprowadzenie

W artykule autor analizuje fenomen miasta Zlin, położonego na południowych Morawach w Czechach, które dzięki rodzinie Bata stało się jednym z najbardziej znanych miast czeskich. Zlin stał się pierwszym na świecie miastem funkcjonalnym. Analiza ówczesnie zrealizowanego układu, w którym każda droga, alejka, budynek były podporządkowane temu, by były funkcjonalne i jak najlepiej służyły robotnikom przynosi wiele cennych spostrzeżeń. W mieście powstały gmachy użyteczności publicznej, sieci transportu, handlu, obiekty kulturalne, sportowe itp. – wszystko to, co potrzebne było do odpoczynku po pracy. Tak zwanych „miast przemysłowych”, w których właściwie wszystko należało do jednej rodziny, zbudowali Batowie kilka na całym świecie, w tym nie tylko w ówczesnej Czechosłowacji, ale również w Szwajcarii, Indiach i Brazylii.

Artykuł został zainspirowany wyjazdem autora do Zlina, który był w założeniu wyprawą do nieznanych jeszcze miejsc Moraw Południowych, pełnych wyjątkowych, tworzących niepowtarzalny i różnorodny twór cywilizacyjny.

2. Determinanty rozwoju miast europejskich

Często u podstaw „wyjątkowości i złożoności” miasta leży jakaś przyczyna lub jakaś główna determinanta jego powstania. Odnajdywanie jej śladów we społeczności stanowi silny motor poznawczy, wynikający z faktu, że organizm miejski jest „tworem woli, dziełem ludzkim, w którego powstaniu ma swój udział wiele uświadomionych i nieświadomych czynników”¹. Sieć osiedleńcza Europy ukształtowała się w średniowieczu. Poszukiwanie i odnajdywanie śladów z tego okresu jest tyleż wciągające co też i fascynujące. W epoce tej nazywanej „wiekiem wiary”² kluczową rolę w procesie budowania obrazu świata zachodniego odegrała wiara chrześcijańska. W tym czasie najważniejsze miejsce zajmowała architektura

sakralna, a dążenie do zrealizowania *Civitas Dei*³ znajdowało swoje odzwierciedlenie zarówno w całych miastach, jak i w pojedynczych obiektach. Kluczową dla kształtu przestrzennego miast średniowiecznych była koncepcja miasta jako odwzorowania *Civitas Dei*. Początkowo centrum nowo powstających siedlisk stanowiły biskupie miasta-twierdze, zamki feudalne i klasztory. Pełniły one rolę ośrodków militarynych i administracyjnych. Jednak to klasztory, które „przyczyniły się w znacznym stopniu do stworzenia gospodarczej i kulturowej podstawy cywilizacji średniowiecznej”⁴ stały się wzorem dla układu przestrzennego miasta średniowiecznego. Będące odzwierciedleniem idei *Civitas Dei* klasztory tworzyły osady, w których łączne były funkcje sakralne i świeckie. Wokół kwadratowego wirydarza (*claustrum*) klasztorowego stanowiącego centrum założenia zlokalizowane były najważniejsze jego człony: kościół, dormitorium, refektarz i magazyny żywności. Cały program funkcjonalny układu obejmował również szkołę, szpital, warsztaty, zabudowania gospodarcze, ogrody i cmentarz. Program ten stał się wzorem dla wielu średniowiecznych założeń miejskich⁵.

Przypomnienie tych zasad, w przekonaniu autora, wskazuje, iż nawet późniejsze koncepcje modernistyczne albo czerpały z tych doświadczeń albo je rozwijały, a z dużą pewnością nie były nieskazitelnie nowe.

3. Metoda badań i odniesienia do literatury

Przyjęta metoda badań polegała na graficznej analizie założeń kompozycyjnych i wyodrębnionych założeń funkcjonalnych idei miasta przemysłowego Tony Garniera i posłużenie się nimi do opisu i analizy układu miasta Zlin. W konsekwencji udokumentowano jego modernistyczne korzenie oraz analogie z koncepcją Garniera. Taką graficzną metodę autor

3. Pojęcie wprowadzone przez św. Augustyna, odnoszące się do świata, ułożonego wg praw Bożych.

4. Pierwsza próba realizacji miasta zgodnie z koncepcją *Civitas Dei* nastąpiła w Konstantynopolu, na podstawie: Ch. Norberg-Schulz, *Znaczenie w architekturze Zachodu*, Wydawnictwo MURATOR Sp. z o.o., Warszawa 1999, s. 60.

5. W. Ostrowski, *Wprowadzenie do historii budowy miast*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 1996, s. 69.

1. J. Rykwert, *Pokusa miejsca. Przeszłość i przyszłość miast*, Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury, 2013, s. 23.

2. Ch. Norberg-Schulz, *Znaczenie w architekturze Zachodu*, Wydawnictwo MURATOR Sp. z o.o., Warszawa 1999, s. 55.



1. Cité industrielle, arch, Tony Garnier, 1901 r. (źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Garnier-Tony,_Cit%C3%A9_industrielle,_plan.jpg, licencja: domena publiczna, dostęp: 17.08.2021)

1. Cité industrielle, arch. Tony Garnier, 1901 (source: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Garnier-Tony,_Cit%C3%A9_industrielle,_plan.jpg, license: public domain, accessed: 17/08/2021)

wykorzystał też przeprowadzając wcześniej analizę funkcjonalną i kompozycyjną koncepcji rewitalizacji Strefy Nowego Centrum w Łodzi⁶. Zarówno dla przypadku Zlina jak i Łodzi istotne były graficzne metody wykonane na podstawie analizy opracowań wykonanych przez Lorraine Farrelly⁷.

Taka metoda ma również swoje historyczne uzasadnienie. Co prawda wczesno-modernistyczne teorie rekonfiguracji miast, prezentowane były za pomocą szkiców perspektywicznych, to jednak plan miasta był wykorzystywany po to wskazać racjonalizację i organizację elementów przestrzennych. Jednocześnie to na nim „dokonywano” porządkowania jednostek miejskich⁸. A jak zaznaczają Mike Jenks i Colin Jones: „dla modernizmu, plan był zarówno narzędziem jak i ideologiczną ikoną”⁹.

Celem badań było wykazanie trwałości rozwiązań i możliwości adaptacyjnych do wymagań współczesnych koncepcji przemysłowego miasta modernistycznego jakim bez wątpienia jest miasto Zlin.

Ponowna ocenę współczesnej urbanistyki, artykułującą modernistyczne idee i debaty prezentuje Deborah Lewittes w publikacji dotyczącej co prawda obszaru Anglii, ale ukazującej kulturę architektoniczną, która była poważna, aktywna i wizjonerska, a jej wpływ rozciągał się na lata powojenne¹⁰. Taki wpływ przypisuje się również Karelowi Teige (1900-1951), jednej z najważniejszych postaci awangardowego modernizmu lat 20. i 30. XX wieku. Wywarł on wpływ na praktycznie każdą dziedzinę sztuki, projektowania i myślenia miejskiego w swojej rodzinnej Czechosłowacji. Jego książka *Minimum Dwelling*, pierwotnie opublikowana w języku czeskim w 1932 roku, jest jedną z przełomowych książek architektonicznych XX wieku.

Jest nie tylko o architekturze, ale także o planowaniu nowego sposobu życia. Wzywa do radykalnego przemysłowania przestrzeni domowej i roli nowoczesnej architektury w planowaniu, projektowaniu i budowie nowych typów mieszkań¹¹. Na wpływ takich idei zwraca uwagę John R. Gold, pisząc w swojej książce-wywiadzie: „W każdym wieku trzeba wiedzieć, jak może wyglądać jutro, większość ludzi się tego boi. Ale Corbusier i jego grupa bardzo jasno określili, w jaki sposób nowe idee urbanistyczne i architektoniczne mogą stworzyć kompletną koncepcję jutra. Wyrazem tego było Industrial City, z 1902, Garniera. Model ten opracowany wraz z Corbusierem zmierzał do realizacji marzeń”¹².

Simon Eisner, Arthur Gallion i Stanley Eisner, nawet zauważają, że taka forma współpracy czy też dyskursu naukowego toczącego się w „otoczeniu” modernistów, zaowocowała właśnie koncepcją miasta przemysłowego Tony Garniera. Zawiera ona bowiem, uznane wcześniej za istotne, elementy przestrzenne miasta, takie jak: relacje z terenami wiejskimi, główne drogi, skala terenów zurbanizowanych, centrum i strefy buforowe, obecne we wcześniej datowanych koncepcjach miast liniowych. Model Garniera posiadał wszystkie te cechy a dodatkowo, w inspirujący sposób, oddzielał strefą zieleni tereny mieszkaniowe od centrum administracyjnego i terenów przemysłowych¹³. Działania miały na celu poprawę warunków życia jego mieszkańców¹⁴. Podobnie Anna Zaręba (i inni), robi przegląd modeli miast teoretycznych, mogących być alternatywnym rozwiązaniem dla przeobrażeń obszarów miejskich. Wśród nich, w tabeli 1., wskazuje koncepcję miasta przemysłowego Tony Garniera. Należy tutaj podkreślić, że na podstawie w/w tabeli, zespół autorów wskazał, że idea ta nigdy nie

6. Sz. Opania, *Analiza funkcjonalna i kompozycyjna koncepcji rewitalizacji strefy Nowego Centrum Łodzi*, Studia Miejskie, T.26, Opole, 2017, s.65-82.

7. L. Farrelly, *Drawing for Urban Design*, Laurence King Publishing, 2011, p.76-77.

8. R. Mantho, *The Urban Section: An analytical tool for cities and streets*, Routledge, 2014, p.11.

9. M. Jenks, C. Jones [ed.], *Dimensions of the Sustainable City*, Springer, FUCI, volume 2, 2010, p. 4-5.

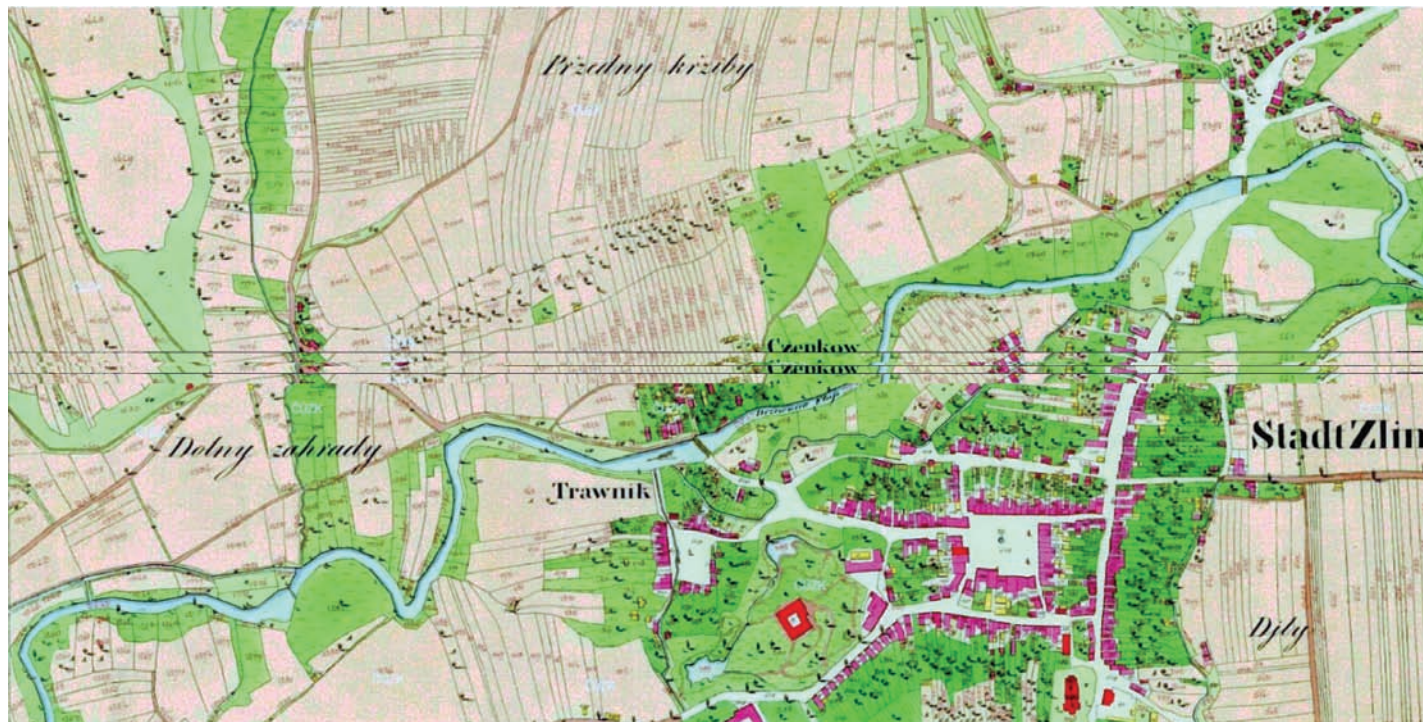
10. D. Lewittes, *Shaping the City to Come: Rethinking Modern Architecture and Town Planning in England*, Liverpool University Press, 2022.

11. K. Teige, *Minimum Dwelling*, MIT Press, 2002.

12. J.R. Gold, *The Experience of Modernism: Modern Architects and the Future City*, 1928-53, Taylor & Francis, 2013, p. 98.

13. S. Eisner, A. Gallion, S. Eisner, *The Urban Pattern*, John Wiley & Sons, 1993, p. 117.

14. M. Żmudzińska-Nowak, *Utopia or a good place to live: Giszowiec "Garden City" in Upper Silesia*, [in:] M. do Rosário Monteiro, M.S. Ming Kong, M.J. Pereira Neto [ed.], *Utopia(s) – Worlds and Frontiers of the Imaginary*, CRC Press, 2016, p. 93.



2. Zlin, mapa miasta z 1829 r. (źródło: https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=ciom&idrastru=B2_a_6MS_3599-1_4, licencja: domena publiczna, dostęp: 17.08.2021)

2. Zlin, the map of the city, 1829 (source: https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=ciom&idrastru=B2_a_6MS_3599-1_4, license: public domain, accessed: 17/08/2021)

została zrealizowana¹⁵. Z takim wnioskiem należy polemizować. Dokładnej realizacji, wg rysunków Garniera, rzeczywiście nie ma. Jednak w oparciu o układ funkcjonalny zrealizowano Zlin, a fragmenty dzielnic mieszkaniowych, rozrysowane przez Tony Garniera¹⁶, zostały zrealizowane w latach 1919-35, w Lyonie jako Quartier des Etats-Unis. Dzielnica ta zawiera wszelkie postulowane przez projektanta elementy, mające wpływ na podniesienie „higieny” życia, w tym: właściwe ustawienie budynku w wyniku analiz nasłonecznienia i kierunków przewietrzania, odpowiednie ilości przestrzeni sąsiedzkich i zieleni¹⁷, ¹⁸. W roku 1985 poddana została rehabilitacji oraz utworzono Muzeum Tony Garniera¹⁹.

Znaczenie takiej „częstkowej” realizacji docenili Cyrille Piot i Jean-Paul Louvet, podkreślając, że w historii urbanistyki powstało wiele koncepcji miast idealnych, natomiast niewiele z nich powstało. Wśród nielicznych przykładów wybrali do swojej analizy cztery, kwalifikując je wstępnie jako „sukcesy”. Właśnie wśród nich jest wspomniana dzielnica Lyonu, zaprojektowana w 1899 w ramach większego projektu miasta przemysłowego, a czerpiąca z założeń modelu miasta-ogrodu, wyposażona w szpital, stadion,

rzeźnię i szkoły²⁰. Zresztą model narysowany przez Garniera zawierał topograficzne podobieństwa do rodzinnego Lyonu. Zlokalizowany był w dolinie, w zakolu z widokiem na rzekę²¹ (il. 1), co to też nasuwa analogie do miasta Zlin, a dominować miał przemysł metalurgiczny a w oparciu o rzekę rozbudowywać miał się przemysł hydroelektryczny dostarczający do miasta energię elektryczną i ciepło²².

Wskazane zależności i powiązania potwierdzają znaczenie dokumentowania i propagowania historycznych idei, mających wpływ na rozwój współczesnych miast.

4. Miasto Tomasa Baty

Tomas Bata w 1894 r. postanowił w Zlinie wybudować rodzinną i jak się później okazało jedną z wielu swoich fabryk obuwia. Fabryka w 1910 r. zatrudniała już 350 pracowników przy produkcji 3000 par butów dziennie. Po śmierci w 1908 r. swojego brata Antonína oraz zamążpójściu siostry Anny, przejął całkowitą kontrolę nad przedsiębiorstwem i podjął decyzję o masowej produkcji obuwia lekkiego. W 1919 r. pojechał ponownie do Ameryki, którą odwiedził wcześniej w 1904 roku, w celu poznania nowych technologii, metod zarządzania i motywowania pracowników, gdzie zatrudnił się w fabryce Forda, przy produkcji na taśmie montażowej. Idea produkcji taśmowej zachwyciła go i postanowił wdrożyć podobny system w swoim zakładzie. Model organizacji pracy taśmowej stosowany w fabryce Forda, przeniesiony na lokalny

15. A. Zareba, A. Krzemińska, E. Truch, M. Modelska, F.J. Grijalva, N.R. Monreal, *Linear Cities as an Alternative for the Sustainable Transition of Urban Areas in Harmony with Natural Environment Principles*, in.: *Urban and Transit Planning: Towards Liveable Communities: Urban places and Design Spaces*, [ed.:] F. Alberti, M. Amer, Y. Mahgoub, P. Gallo, A. Galderisi, E. Strauss, Springer Nature, 2022, p. 87-99.

16. T. Garnier, *Une Cité Industrielle: Étude pour la construction des villes*, (reprint oryginału z 1917, z przedmową F. Chaslin i T. Paquot.), Lyon, Éditions Deux-cent-cinq, 2019.

17. G. Van Bortel, V. Gruis, J. Nieuwenhuijzen, B. Pluijmers [ed.], *Affordable Housing Governance and Finance: Innovations, partnerships and comparative perspectives*, Routledge, 2018.

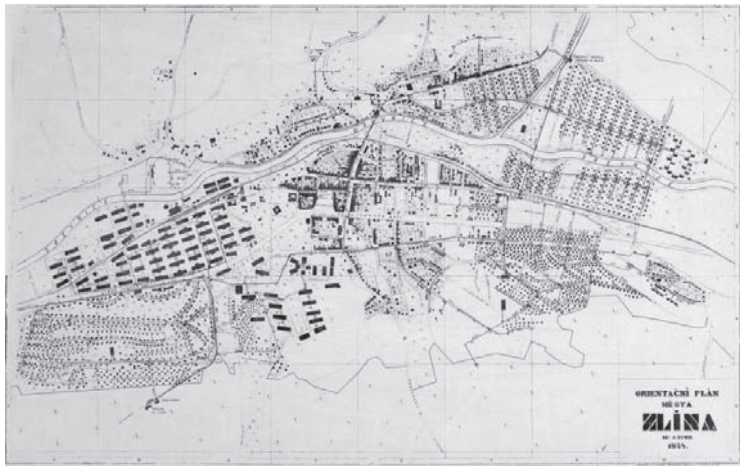
18. H. Neubauer, K. Wachten, *Urban Design & Architecture in the 20th Century*, 2010, p. 106-109.

19. G. Van Bortel, V. Gruis, J. Nieuwenhuijzen, B. Pluijmers [ed.], *Affordable Housing Governance and Finance: Innovations, partnerships and comparative perspectives*, Routledge, 2018.

20. C. Piot, J.-P. Louvet, 4 villes idéales: Lyon, Le Havre, Washington et Essauira : 4 architectes : Tony Garnier, Perret, L'Enfant et Cornut, L'Harmattan, 2015, p. 51-53.

21. E. Canniffe, *Urban Ethic: Design in the Contemporary City*, Taylor & Francis, 2006, p. 50-52.

22. H. Meller, H. Porfyriou, *Planting New Towns in Europe in the Interwar Years: Experiments and Dreams for Future Societies*, Cambridge Scholars Publishing, 2016, p. 35.



3. Zlin, plan miasta, 1934, arch. Frantisek L. Gahura, plan Zlina, 1934 r. (źródło: <https://arkinetblog.wordpress.com/2009/11/23/agenda-zlin-%E2%80%93-model-town-of-modernism>, licencja: domena publiczna, dostęp: 17.08.2021)

3. Zlin, the plan of the city, 1934, arch. Frantisek L. Gahura, the plan of Zlin, 1934 (source: <https://arkinetblog.wordpress.com/2009/11/23/agenda-zlin-%E2%80%93-model-town-of-modernism>, license: public domain, access: August 17, 2021)

grunt oraz samowystarczalność i autonomiczność w strategiach projektowania od produkcji do dystrybucji miały istotny wpływ na rozwój firmy.

Ważnym był też sposób poszukiwania pracowników do dużego zakładu pracy zlokalizowanego w małym mieście. Ponownie na wzór amerykańskich magnatów przemysłowych, Forda i Pullmana, Bata postanowił zbudować osiedla pracownicze dla swoich pracowników, będących formą zachęty do podjęcia pracy w zakładzie, w świetle braku wystarczającej liczby wykwalifikowanej kadry. Doprowadziło to do tego, że zamiar rozbudowy manufaktury przerodził się z konieczności w realizację większego organizmu miejskiego. Zauroczony ideami szerzącymi się w krajach zachodu Europy i w Ameryce, podjął decyzję o budowie miasta w tym duchu. Wizję budowy miasta, zgodną z ówczesnymi światowymi trendami architektury funkcjonalnej, konsultował z wieloma słynnymi architektami, w tym m.in. Le Corbusierem. W ten spo-

sób poznał koncepcję „miasta przemysłowego” Tony Garnier’a z 1901 roku, istniejącej już w dyskusjach modernistów, co wskazuje na zaistnienie kolejnej, nowej determinanty rozwoju miast. Ten wizjonerski kompleksowy plan miasta przemysłowego o charakterze linearnym, zakładał po raz pierwszy odseparowanie ruchu pieszego i kołowego oraz zabudowy przemysłowej, mieszkalnej i zieleni (il. 1).

Okazało się, że nie tylko funkcjonalne, ale również kompozycyjne założenia zawarte w garnierowskiej koncepcji miasta przemysłowego zachwyciły Batę. Najważniejszymi komponentami tej utopijnej wizji miasta były dzielnice mieszkaniowe, połączone ośrodkiem usługowym. Charakterystyczne budynki mieszkalne otoczone zielenią, stanowiły prawdziwie nowatorskie rozwiązanie, antycypujące wielką modernistyczną awangardę, która zmieniła formę i estetykę architektury i urbanistyki. Garnier zaprojektował też szkoły, w tym również artystyczną szkołę zawodową, bibliotekę, stadion i budynek helioterapii, a także teatr. Miasto przemysłowe miało zapewnioną obsługę komunikacyjną, centralny dworzec kolejowy, sanatorium i szpital. Niezwykle istotną kategorią funkcjonalną wizji Tony Garniera był przemysł traktowany jako główne miejsce pracy²³. Izabela Wisłocka wskazuje na fakt, że: „Garnier zerwał z tradycyjnym układem miast koncentrycznych. Jest to pierwszy naprawdę nowatorski projekt uwzględniający wszystkie funkcje nowoczesnego miasta: mieszkanie, wypoczynek, tereny sportowe, ośrodek administracyjny, a przede wszystkim przemysł jako element miastotwórczy”²⁴.

Koncepcja miasta przemysłowego i zamiary inwestycyjne Bata, zakładały realizację miasta „na surowym korzeniu”. Widać to na historycznej mapie z 1829 r. (il. 2), gdzie współcześnie zabudowane tereny zakładem przemysłowym stanowią tereny pól, a przedmieścia

23. A. Lorek, *XX wiek – ideowe i kompozycyjne przewartościowania w architekturze i urbanistyce środowiska mieszkaniowego – refleksja Autorska*, „Czasopismo Techniczne”, seria: „Architektura”, zeszyt 5, rok 107, 2-A/2010, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej 2010, s. 287.
24. I. Wisłocka, *Dom i miasto jutra*, Warszawa: Arkady 1971, s. 49.

4. Zlin, dzielnica Lesní čtvrť I – przykład typowego budynku mieszkalnego (fot. autor)

4. Zlin, Lesní čtvrť I district – example of a typical residential building (photo author)





5. Zlín – Plac Pracy z widocznymi: powyżej: 3-kondygnacyjny dom towarowy (na pierwszym planie) oraz budynkiem zarządu Bata, poniżej (od lewej): 3-kondygnacyjny dom towarowy, Obchodní Dům, Hotel Moskva i Wielkie Kino (fot. autor)

5. Zlín – Plac Pracy with the following visible: above: 3-storey department store (in the foreground) and the Bata management building, below (from left): 3-storey department store, Obchodní Dům, Hotel Moskva and the Grand Cinema (photo author)

tworzyła skromna zabudowa o charakterze wiejskim²⁵. Tak też stało się w wielu innych realizacjach, jednak w przypadku Zlina, wielki pożar, który wybuchł w 1921 r. i spustoszył znaczną część miasta, stał się nową okolicznością. Przebudowa okazała się wręcz koniecznością, a nie tylko kaprysem przedsiębiorcy. Dwa lata po pożarze Tomasz Bata objął stanowisko burmistrza. Dzięki temu, od 1923 roku rządził niepodzielnie nie tylko fabryką, ale i całym Zlinem i z pomocą europejskich architektów – Jana Kotery²⁶ i Franciszka L. Gahury – zaprojektował miasto praktycznie od nowa (il. 3).

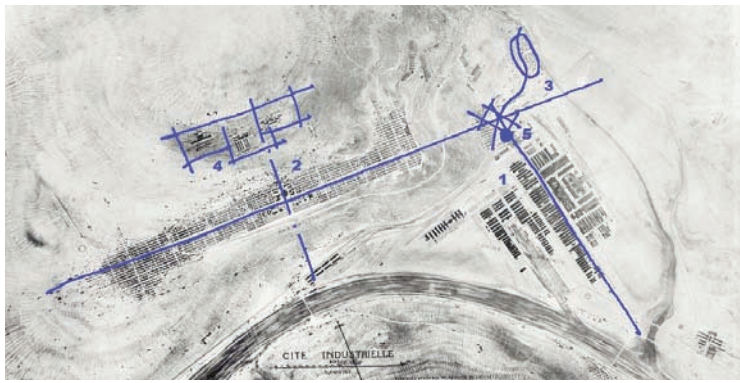
25. O. Ševeček, *Socio-spatial Aspects of Zlín's Urbanization – development in the years 1900-1938*, [w:] L. Horňáková (ed.), *The Bat'a Phenomenon: Zlín Architecture 1910-1960*, Zlín: Regional Gallery of Fine Arts 2009, s. 39-40.

26. Jan Kotera (1871-1923) – czeski architekt, autor willi Tomasa Bata w Zlinie. Od 1910 roku profesor szkoły architektury na Akademii Sztuk Pięknych w Pradze. Tam uczył m.in. Františka L. Gahurę, z którym, od 1921 współpracował nad planem Zlina.

Budowę miasta marzeń zaczęto od wyburzenia dużej części uratowanych z pożaru domów oraz poszerzenia ulic. Centrum gospodarcze nowego miasta miała stanowić fabryka Bata, zlokalizowana na zachód od Starego Miasta. Tuż obok niej zaplanowano budynki użyteczności publicznej nowego ośrodka administracyjnego – urzędy, sklepy, szkoły. Domki robotników usytuowano na obrzeżach miasta. Dzięki takiemu układowi, robotnik wracając z pracy do domu mógł po drodze pozałatwiać wszystkie sprawy. Zwarta zabudowa eliminowała potrzebę długotrwałych dojazdów.

5. Strukturalne elementy miasta

Modernistyczne wizje nie dotyczyły wyłącznie rozwiązań funkcjonalnych dotyczących miast. Należy wspomnieć, że nurt modernizmu łączy się ściśle



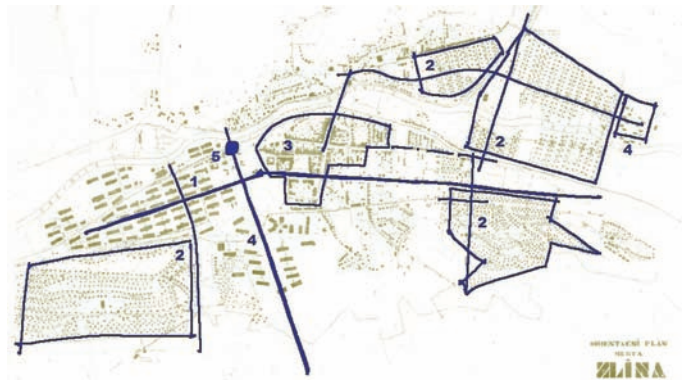
6. Schemat układu kompozycyjnego Cité industrielle Toniego Garniera (1901 r.). Oznaczenia: 1 – strefa przemysłowa, 2 – dzielnica mieszkalna, 3 – stare miasto, 4 – usługi miejskie (szpital), 5 – stacja kolejowa. (oprac. autor)

6. A scheme of the compositional system of the Cité industrielle by Tony Garnier (1901). Markings: 1 – industrial zone, 2 – residential area, 3 – old town, 4 – city services (hospital), 5 – railway station. (elaboration by author)

z osiągnięciami w sztuce abstrakcyjnej²⁷, co też miało swoje odzwierciedlenie w kompozycji urbanistycznej. I te elementy z koncepcji *cité industrielle* zostały zaimplementowane w układzie Zlina (il. 3, 4, 5, 6).

Teoretyczny model został dostosowany do warunków lokalnych, które ograniczały rozbudowę struktur miejskich w kierunku północnym i południowym. Stąd głównym kierunkiem realizacji inwestycji mieszkaniowych stały się najpierw wschodnie obrzeża miasta, a z czasem jako główny kierunek rozwojowy obrano kierunek zachodni. Poszukiwanie możliwości rozwoju zaowocowało włączeniem w 1938 r. w granice administracyjne Zlína sąsiednich miejscowości. W ten sposób częścią miasta stały się położone na zachód Prštné i Louky, a także zlokalizowana na północny zachód od centrum Mladcová, na wschód Přiluky i na południe Kudlov.

W latach 1915-1934 powstawały kolejne wersje planu rozwoju miasta, opracowane przez Jana Kotěru i jego ucznia, Franciszka L. Gahurę a potem przez samego Franciszka L. Gahurę, wprowadzające podział na strefy funkcjonalne z elementami idei miasta-ogrodu²⁸. Plan zakładał podział na strefę fabryczną, mieszkalną i usługową uzupełnione przez strefę związaną z edukacją i rekreacją. Na tej podstawie w zachodniej części miasta rozwijała się obszerna strefa przemysłowa, będąca głównym zgrupowaniem miejsc pracy w mieście. Robotnicze dzielnice mieszkaniowe rozmieszczone zostały we wschodniej części miasta oraz na północnych stokach pobliskich wzgórz. Stare Miasto z rynkiem zostało zachowane i włączone w nowo powstającą strukturę. Efekt taki uzyskano przez poprowadzenie głównej osi komunikacyjnej miasta, alei Tomasza Baty (oryg. třída Tomáše Bati), w pobliżu południowej pierzei rynku. Jednocześnie przekształcenia w obrębie historycznego układu sprawiły, że ta część miasta stała się administracyjnym, handlowym i usługowym centrum Zlina. Na południowy zachód od rynku, w pobliżu kompleksu przemysłowego, zapoczątkowany został proces budowy nowego



7. Schemat układu kompozycyjnego Zlina. Oznaczenia: 1. strefa przemysłowa stanowiąca fabrykę Baty; 2. dzielnica mieszkalna; 3. Stare Miasto; 4. usługi miejskie (szpital, szkoły, urzędy); 5. stacja kolejowa (oprac. autor)

7. A scheme of the compositional layout of Zlín. Markings: 1. industrial zone with Bata's factory; 2. residential area; 3. the Old Town; 4. city services (hospital, schools, offices); 5. railway station (elaboration by author)

ośrodka administracyjnego. W pobliżu stacji kolejowej i na północ od terenów przemysłowych powstał również kompleks urządzeń sportowych i kąpielisko. Główną osią całego założenia była droga prowadzona na kierunku wschód-zachód, od położonych na zachodzie Otrokovic w stronę Vizovic. Arteria ta łączyła położone we wschodniej części miasta dzielnice mieszkaniowe ze strefą przemysłową i administracyjną, położoną w części zachodniej miasta (il. 7).

Zapewnienie dobrych warunków mieszkaniowych i realizacja potrzeb biologicznych mieszkańców miast były przedmiotem szczególnego zainteresowania twórców okresu modernizmu. Realizację tych potrzeb utożsamiano z zapewnieniem „podstawowych radości» nieba, drzew i światła”²⁹. W połączeniu z postulatem rozsądnych kosztów budowy i utrzymania, uwidocznionym w dążeniu do standaryzacji i racjonalizacji rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych i technologicznych, zrodził się modernistyczny sposób kształtowania zabudowy mieszkaniowej³⁰ – okres międzywojenny to bowiem czas poszukiwania jej optymalnej formy i programu. W dzielnicach mieszkaniowych Zlina zastosowano niewielkie domy, w kilku typach i charakterystycznych formach „klockowych” (il. 4). Domy wynajmowane były za niski czynsz, a każdy z nich miał niewielki ogródek służący rodzinie. Autorami projektów poszczególnych budynków byli m.in. architekci Jiří Voženík i Vladimír Karfík. Zabudowie towarzyszyć miały przedszkola i szkoły oraz inne obiekty użyteczności publicznej zapewniające realizację codziennych potrzeb.

Dążenie Baty i jego spadkobierców do stworzenia kompletnego modernistycznego miasta zaowocowało powstaniem w Zlinie szeregu inwestycji wykraczających poza realizację miejsc pracy i mieszkania. Spośród najważniejszych tego typu realizacji należy wyróżnić budowę nowej dzielnicy centralnej. W jej układzie zastosowane zostały rozwiązania techniczne opracowane przez koncern Bata oraz modernistyczne, nowoczesne rozwiązania formalne. Podstawą realizacji był projekt tworzony od 1925 r. przez Franciszka

27. Warto wspomnieć choćby o Friedrichu Kieslerze i jego *Cite dans l'Espace*, z 1925 r. – kompozycji wykorzystującej idee elementarystyczne dotyczące struktury przestrzeni w prostokątnej konstrukcji kratownicowej.

28. O. Seveček, *Socio-spatial Aspects of Zlín's Urbanization...*, op. cit., s. 41-52.

29. E. Mumford, *CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*, Cambridge, Massachusetts – London: The MIT Press, London 2000, s. 37.

30. Ibidem, s. 37.



8. Zlín, dzielnica Lešná – widok na dzielnicę zaprojektowaną w duchu miasta-ogrodu (fot. autor)

8. Zlín, Lešná district – view of a neighbourhood designed in the spirit of a garden city (photo author)

L. Gahurę, który zakładał powstanie kompleksu wysokich budynków mieszkalnych i komercyjnych. Główny element założenia stanowił rozległy Plac Pracy (oryg. náměstí Práce), w obrębie, którego zrealizowane zostały wolno stojące obiekty. W pierwszej kolejności, w 1927 r. powstał 3-kondygnacyjny dom towarowy, a następnie 9-kondygnacyjny dom towarowy (oryg. Obchodní Dům), zrealizowany w latach 1930-1931 również na podstawie projektu Gahury. Ten wysoki jak na zlińskie warunki obiekt otrzymał prostopadłościenną formę opartą na module $6,15 \times 6,15$ m. Kolejnym elementem, który ograniczał założenie od południa, był 11-kondygnacyjny hotel nazwany pierwotnie Domem Społecznym (oryg. Společenský dům, obecnie Hotel Moskva) (il. 5). Zrealizowano go w 1933 r. według zmodyfikowanego przez Vladimíra Karfíka projektu Miroslava Lorenca.

W oparciu o stosowaną przez koncern konstrukcję zrealizowano prostopadłościenną bryłę z mocno przeszklonymi najniższymi kondygnacjami, które mieściły funkcje uzupełniające. Całość przekryta została płaskim dachem uniesionym nad głównym korpusem. Program Placu Pracy dopełniał obiekt o przeznaczeniu kulturalnym, czyli powstałe w 1931 r. Wielkie Kino, którego niska, zwarta bryła tworzyła kontrast z otaczającymi budynkami. Wrażenie to potęgował jasny kolor niemal pozbawionych otworów elewacji.

Wyróżniającym się elementem w strukturze Zlina jest dzielnica szkolna, która zlokalizowana została w pobliżu nowego centrum i zakładów Bata. Powstała w latach 1925-27 na podstawie projektu Franciszka L. Gahury i M. Lorenca. Osią założenia jest monumentalna aleja centralna wznosząca się wraz ze zboczem wzgórza, wokół której powstały rzędy internatów. Ustawione równolegle względem siebie 4-kondygnacyjne budynki otoczone zostały zielenią³¹.

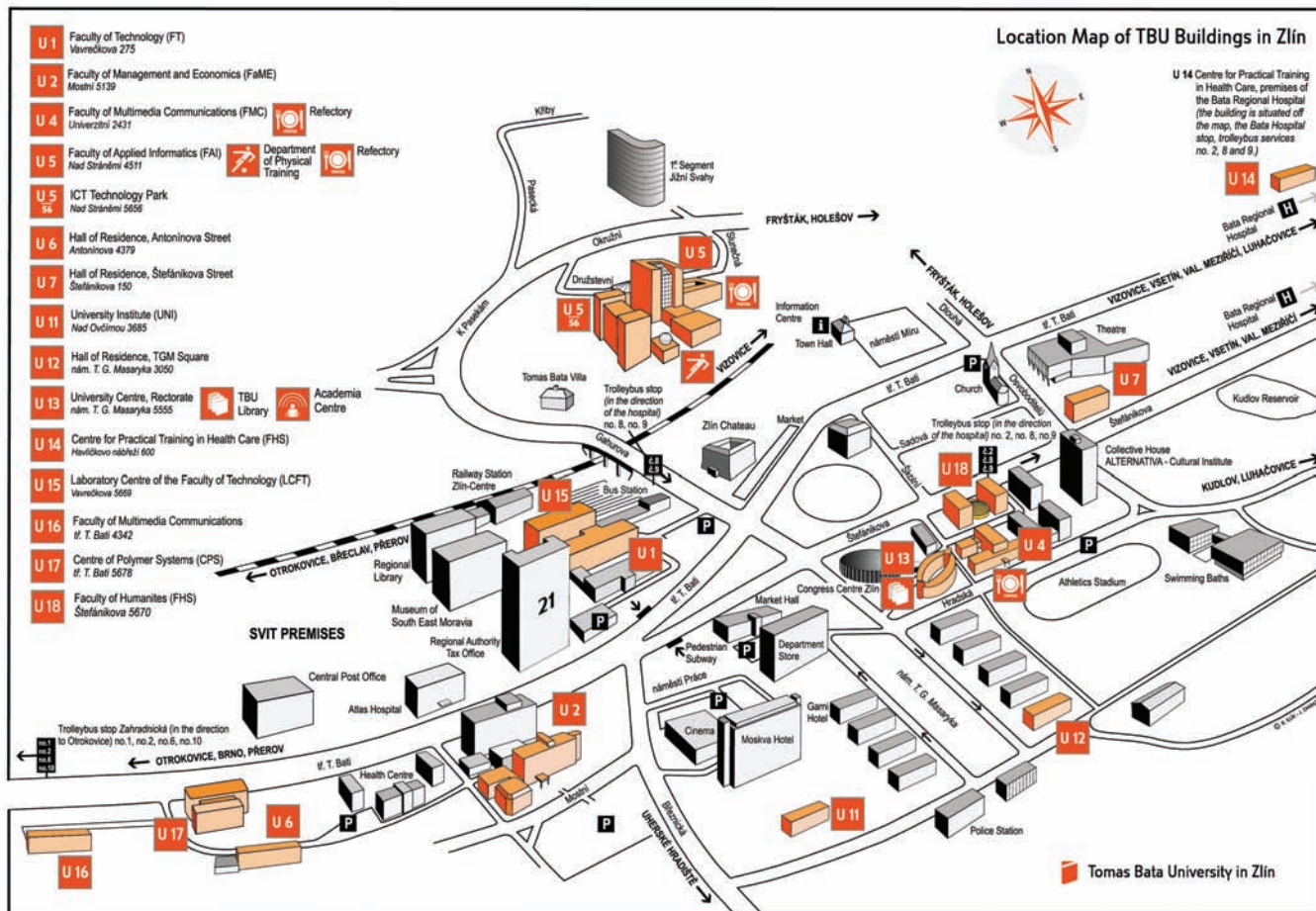
Dbłość koncernu Bata o dobrostan kadry przyniosła również realizację obiektów związanych z ochroną zdrowia. Główną inwestycją w tym zakresie była budowa szpitala na wschodnich obrzeżach miasta. Powstawał on sukcesywnie w latach 1926-1936 według projektu Gahury. Zespół ten składał się z siedemnastu niewielkich, jedno- lub dwukondygnacyjnych pawilonów otoczonych zielenią. Poszczególne pawilony charakteryzowała prostopadłościenna bryła wykonana w cegle z czytelnym układem żelbetonowych elementów konstrukcyjnych.

W strukturze przestrzennej Zlina, wyróżnić należy również jeden obiekt kultu religijnego. Jest to świątynia ewangelicka Braci Czeskich ukończona w 1937 r., powstała na podstawie projektu Vladimíra Karfíka w pobliżu położonych we wschodniej części miasta dzielnic mieszkaniowych. Wolno stojącą bryłę tworzy kompozycja prostopadłościaków mieszczących nawę, wieżę i dom parafialny.

6. Podsumowanie: w kierunku miasta zrównoważonego

Jan Antonín Bata utracił kontrolę nad swoimi zakładami w 1938 roku, z chwilą rozbioru Czechosłowacji po postanowieniach konferencji Monachijskiej. Obiekty produkcyjne służyły jeszcze, z przerwami, produkcji obuwia do lat 80. pod nazwą „Svit”. Niemniej to co pozostało w mieście nadal służy jego mieszkańcom. Są to: (a) cała, zwarta, strefa przemysłowa zlokalizowana w zachodniej części miasta; (b) obszerne, zgrupowane w wyraźne zespoły z dużą ilością zieleni dzielnice mieszkaniowe w części wschodniej i południowej (il 8); oraz (c) historyczne centrum włączone w nową strukturę miasta, uzupełnione o obiekty z zakresu edukacji i ochrony zdrowia. Strefy te kompleksowo wyposażają w istotne dla miasta funkcje, razem spełniając wiele kryteriów współcześnie rozumianego miasta zrównoważonego. Uzupełnieniem tych kryteriów są odległości pomiędzy strefami miasta oraz ilość i rozmieszczenie terenów zieleni.

31. A. Szczerski, *Modernizacja. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy Środkowo-Wschodniej 1918-1939*, Łódź: Muzeum Sztuki w Łodzi 2010, s. 168-169.



9. Zlín, Uniwersytet im. Tomasa Baty. Mapa rozmieszczenia obiektów w mieście (źródło: <https://ft.utb.cz/en/about-the-faculty/university-map/>, własność: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, dostęp: 10.08.2021)

9. Zlín, Tomas Bata University. Map of the location of objects in the city (source: <https://ft.utb.cz/en/about-the-faculty/university-map/>, owner: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, accessed: 10/08/2021)

Samo pojęcie może być różnie definiowane. Najczęściej używana definicja nakazuje, by miasta zrównoważone projektowane były w sposób ograniczający do minimum negatywne oddziaływanie na środowisko, z szacunkiem dla lokalnej społeczności, dziedzictwa kulturowego, ale także przy uwzględnieniu rachunku ekonomicznego. Zapewnić ma to właściwe warunki życia mieszkańcom.

Te same przesłanki mieli na uwadze międzynarodowi specjaliści z Kongresu Nowej Urbanistyki (Congress for the New Urbanism, CNU), którzy w Kartce Nowej Urbanistyki (*The Charter of the New Urbanism*) wypracowali zasady projektowania przestrzeni miejskich, pozwalające ich zdaniem stworzyć zrównoważone siedziby ludzkie poprzez między innymi: (a) inkluzywny proces projektowania przestrzeni miejskiej angażujący lokalną społeczność; oraz (b) poprawę ładu przestrzennego istniejących ośrodków w tym rewitalizację centrów miejskich³².

Ten drugi aspekt w świetle przemian toczących się w Zlinie jest niezwykle istotny. Zamknięte zakłady obuwnicze w latach 80. z jednej strony są ważkim problemem patrząc na nie przez pryzmat utraty pracy przez setki pracowników. Było to przyczyną zapaści gospodarczej i społecznej, jak również przestrzennej, w początku lat 90. Na szczęście, właściwe zarządzanie przemianami, wymagające niestety czasu, pozwoliły

na „dostosowanie” lub uzupełnienie struktury przestrzennej miasta o nowe, współcześnie ważne funkcje. I tak – w wybranych obiektach dawnej fabryki Baty zlokalizowano Uniwersytet im. Tomasa Baty, podkreślając jego wagę dla rozwoju miasta (il. 9). Wyremontowano wiele obiektów lokalizując w nich muzea, galerie, biura korporacji i urzędów, hipsterskie bary i sklepy. W pochodzącym z początku XX w. centrum Zlina organizowane są wszystkie imprezy miejskie przyciągające licznych użytkowników co świadczy o „żywym” mieście.

Obserwacje in situ pozwoliły na zweryfikowanie teoretycznych założeń miasta modernistycznego. Dziś zlokalizowany pomiędzy starym miastem a obiektami administracyjnymi teren zakładu włączany jest sukcesywnie w strukturę miasta. Model przestrzenny zaproponowany prawie 100 lat temu, w tym rozmieszczenie obiektów kubaturowych mieszkalnych i produkcyjnych, zdaje się sprawdzać i dziś. Funkcjonalne miasto jest atrakcyjnym miejscem do mieszkania dzięki wyposażeniu w usługi, a obiekty po byłym zakładzie produkcyjnym, przyjmując współcześnie ważne funkcje miejskie – choćby muzeum stają się centrum życia miejskiego (il. 10). Wrażenie poprawnego funkcjonowania miasta, dopełniają ważne dla odbioru przestrzeni zurbanizowanej: właściwa skala obiektów, wysoka jakość architektury, lokalizacja ważnych funkcji miejskich w przestrzeniach otwartych, a nade wszystko bogate i czytelne powiązania z terenami zieleni oraz tzw. kanałem Baty.

32. Źródło: <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism> [dostęp: 05.08.2021].



10. Zlin, dawne centrum fabryki Baty stanowiące dziś tętniący życiem fragment miasta (fot. autor)

10. Zlin, the former center of the Bata factory which today is a bustling with life part of the city (photo author)

Wiele czynników ma wpływ na formę i funkcjonowanie miasta. Coraz bardziej istotna staje się elastyczność zarządzania jego zasobami, zmierzająca do wykorzystania najlepszych istniejących atutów i do

rozwoju miasta w zgodzie z jego tradycją, możliwościami i aktualnym zrozumieniem zrównoważonego modelu miasta.

Bibliografia

- E. Canniffe, *Urban Ethic: Design in the Contemporary City*, Routledge, Taylor & Francis, 2006, p. 50-52
- S. Eisner, A. Gallion, S. Eisner, *The Urban Pattern*, John Wiley & Sons, 1993, p. 117
- L. Farrelly, *Drawing for Urban Design*, Laurence King Publishing, 2011, p. 76-77
- T. Garnier, *Une Cité Industrielle: Étude pour la construction des villes*, (reprint oryginału z 1917, z przedmową F. Chaslin i T. Paquot.), Lyon, Éditions Deux-cent-cinq, 2019
- J.R. Gold, *The Experience of Modernism: Modern Architects and the Future City, 1928-53*, Routledge, Taylor & Francis, 2013, p. 98
- M. Jenks, C. Jones [ed.], *Dimensions of the Sustainable City*, Springer, FUCI, volume 2, 2010, p. 4-5
- D. Lewittes, *Shaping the City to Come: Rethinking Modern Architecture and Town Plan-ning in England*, Liverpool University Press, 2022
- A. Lorek, *XX wiek – idee i kompozycyjne przewartościowania w architekturze i urbanistyce środowiska mieszkaniowego – refleksja Autorska*, „Czasopismo Techniczne”, seria: „Architektura”, zeszyt 5, rok 107, 2-A/2010, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2010
- R. Mantho, *The Urban Section: An analytical tool for cities and streets*, Routledge, 2014, p. 11
- H. Meller, H. Porfyriou, *Planting New Towns in Europe in the Interwar Years: Experiments and Dreams for Future Societies*, Cambridge Scholars Publishing, 2016, p. 35
- E. Mumford, *CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*, Cambridge, Massachusetts – London: The MIT Press, 2000
- H. Neubauer, K. Wachten, *Urban Design & Architecture in the 20th Century*, 2010, p. 106-109
- Sz. Opania, *Analiza funkcjonalna i kompozycyjna koncepcji rewitalizacji strefy Nowego Centrum Łodzi*, Studia Miejskie, T.26, Opole, 2017, s. 65-82
- W. Ostrowski, *Wprowadzenie do historii budowy miast*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 1996
- C. Piot, J.-P. Louvet, *4 villes idéales: Lyon, Le Havre, Washington et Essaouira: 4 architectes: Tony Garnier, Perret, L'Enfant et Cornut*, L'Harmattan, 2015, p. 51-53
- Z. Paszkowski, *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związku z urbanistyką współczesną*, Kraków: Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych UNIVERSITAS, 2011
- J. Rykwert, *Pokusa miejsca. Przeszłość i przyszłość miast*, Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury, 2013
- A. Szczerski, *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy Środkowo-Wschodniej 1918-1939*, Łódź: Muzeum Sztuki w Łodzi, 2010
- O. Ševeček, *Socio-spatial Aspects of Zlín's Urbanization – development in the years 1900-1938*, [w:] L. Horňáková (ed.): *The Bata Phenomenon: Zlín Architecture 1910-1960*, Zlín; Regional Gallery of Fine Arts, 2009
- K. Teige, *Minimum Dwelling*, MIT Press, 2002
- I. Wisłocka, *Dom i miasto jutra*, Warszawa: Arkady, 1971
- G. Van Bortel, V. Gruis, J. Nieuwenhuijzen, B. Pluijmers [ed.], *Affordable Housing Governance and Finance: Innovations, partnerships and comparative perspectives*, Routledge, 2018
- A. Zareba, A. Krzemińska, E. Truch, M. Modelska, F.J. Grijalva, N.R. Monreal, *Linear Cities as an Alternative for the Sustainable Transition of Urban Areas in Harmony with Natural Environment Principles*, [in:] *Urban and Transit Planning: Towards Liveable Communities: Urban places and Design Spaces*, [ed.:] F. Alberti, M. Amer, Y. Mahgoub, P. Gallo, A. Galderisi, E. Strauss, Springer Nature, 2022, p. 87-99
- M. Żmudzińska-Nowak, *Utopia or a good place to live: Giszowiec "Garden City" in Upper Silesia*, [in:] M. do Rosário Monteiro, M.S. Ming Kong, M.J. Pereira Neto [ed.], *Utopia(s) – Worlds and Frontiers of the Imaginary*, CRC Press, 2016, p. 93



Szymon Opania, dr hab. inż. arch., profesor Politechniki Śląskiej, architekt, urbanista. Specjalista w zakresie procesów rewitalizacji miast i projektowania urbanistycznego. Autor i/lub współautor: monografii, publikacji naukowych, projektów urbanistycznych, lokalnych i gminnych programów rewitalizacji. Laureat nagród i wyróżnień za działalność projektową, naukową i dydaktyczną. Kontakt: szymon.opania@polsl.pl