

Snješka
Knežević

Teturanja oko urbanističke baštine

Françoise Choay u knjizi *L'Allégorie du Patrimoine* (1992) prikazuje teško rađanje kategorije *urbanističke baštine*: od pojma "ambientismo" Gustava Giovannonija (1873- 1947) formuliranog 1913. i prvi put potvrđenog 1931. u nekom zakonskom dokumentu (*Carta italiana del restauro*) do njegove globalne afirmacije u Venecijanskoj povelji (1964). Njezina temeljna načela otada

su sustavno dorađivana, razrađivana, upotpunjivana u nizu međunarodnih dokumenata sve do Krakowske povelje (2000), potaknute uznapredovalim procesom europske unifikacije i vodećom ideološkom zasadom: očuvanja raznolikosti i prava na pluralnost. U aneksu su nanovo definirani pročišćeni temeljni pojmovi: heritage, monument, authenticity, conservation, restoration, project



↑ Novo lice Žerjavićeve ulice, sastojka najdulje donjogradske avenije planirane 1887. Nogostup je sveden na jedva 50 cm, a ostalo je otuđeno za parkirališta, dok je kolnik za trećinu proširen na štetu pješačkih površina, tako da je profil potpuno izmijenjen.

→ Uzurpacija
hodnika, Trg
Mažuranića



of restoration. Krakowska povelja svojevrsna je revizija, osuvremenjenje i aktualizacija najvažnijeg dokumenta o zaštiti i očuvanju kulturne baštine uopće, izazvanog ne samo teškim razaranjima povijesne urbanističko-arhitektonske supstance u Drugom svjetskom ratu nego i njezinim uništavanjem prije i poslije rata novom izgradnjom u duhu “novog građenja”. I najposlije, ona je svjedočanstvo već polustoljetnog kontinuiteta odnosa prema baštini i prakse obnove, začetih upravo Venecijanskom poveljom¹.

Informacija ima napretek: u literaturi, najrazličitijim praksama u Europi i drugim sredinama, bezbroju realizacija – što će reći: nema isprike za neznanje. No ovdje, u tranzicijskoj Hrvatskoj, nije riječ o tome. Tu je ignorancija svjesno izabran “vlastiti” put. To se ne tiče samo svjetskih iskustava i opće prihvaćenih načela nego i vlastite tradicije: u Hrvatskoj (Zagrebu) ideja zaštite urbanističko-arhitektonskih cjelina potvrdila se čak prije donošenja Venecijanske povelje (1953. Tkalčićeva ulica, 1962. Donji grad, 1965.

Gornji grad i Kaptol), a teorijski se razrađuje već od kasnih pedesetih sustavnom valorizacijom urbane baštine (Poreč, Split, Dubrovnik, Zadar). Na tom je temelju sedamdesetih i osamdesetih u svim sredinama izrađen i donesen niz provedbenih urbanističkih planova, koji su imali karakter revitalizacijskih planova s razvedenim provedbenim instrumentarijem. No poput mnogih stečevina na drugim područjima, i te su odbačene za volju dominantnih političkih i ekonomskih ideologema. Baštini je dopala funkcija *služenja*: rabi se kao prigodna kvazikulturna legitimacija ili kao *resurs*, što je pravilo kad je riječ o prostoru u najširem smislu, a prepuštena je primitivizmu političkih despota, poduzetničkih inicijativa usmjerenih samo profitu i institucija svedenih na podaničku poniznost i lakajsku poslušnost. Retardirana institucionalna zaštita, uglavnom ucjenjivana, dijelom potkupljena, tetura za svojim gazdama s pseudostručnim alibijem i hibridnom praksom koja je jedino zrcalo stvarne bijede. Svatko tko gleda vidi, i sve je jasno.

U Zagrebu, Dubrovniku, Splitu sve intenzivniji i žešći prosvjedi, neformalne asocijacije uglavnom nevladinih organizacija, građanskih inicijativa i društava za skrb za

¹ Literatura o Venecijanskoj povelji i daljnjem razvoju:
<http://www.international.icomos.org/venicecharter2004/venicecharter-bibliography.pdf>



← Začelje zelene površine na mjestu bivše Rudolfove vojarne u Ilici. Prostor najvišeg potencijala u Donjem gradu već trideset godina čeka preuređenje u park, a danas pruža tužnu sliku zapuštenosti.

baštinu, napokon i osnutak Odbora za baštinu i prostor DPUH-a jasni su znak upozorenja da su baština, povijesni urbani i kulturni identitet u opasnosti. U Dubrovniku i Splitu to su napadi na simbolična mjesta: Pile i Rivu, unakažena recentnim preuređenjima koja zatiru *genius loci* za volju tobožnje kreacije i inovacije, iza koje stoje samodopadnost i arogancija, bezobzirnost i nekultura. U Zagrebu je poticaj javnom nezadovoljstvu bio sadržajno i prostorno predimenzionirani projekt interpolacije nove složene strukture u jedan od središnjih donjogradskih blokova (omeđen Preradovićevim trgom, Varšavskom i Gundulićevom ulicom te Ilicom), a napose očita potpora gradskih političkih vlasti izražena spremnošću da mu prilagode zakon, osiguraju status i beneficije “gradskog projekta”, i sl. Protestna kampanja uspjela je za gotovo tri godine zaustaviti realizaciju, što ne znači da do nje neće doći.

Riječ je o obrani urbanog poprišta visoke socijalne vrijednosti: *slike mjesta* i ujedno integriteta *javnog prostora* tzv. pješačke zone, ugrožene prometom, u ovom slučaju, gradnjom podzemne garaže na potpuno neprikladnom

mjestu za volju koje se dio pješačke površine prenamjenjuje u prometnu. Projekt “Cvjetni prolaz” poima se kao paradigma. Realizacija bi otvorila Pandorinu kutiju: komercijalizaciju unutrašnjosti blokova i radikalno, odnosno neselektivno uklanjanje povijesnih struktura. Stoga se osporavanju tog projekta pridaje simbolička važnost. Prosvjednu kampanju dodatno je učvrstila i ojačala najava izgradnje niza podzemnih garaža unutar užeg središta Donjega grada, što ispod trgova, što blokova koji naglašeno pružaju mogućnost socijalizacije. Simptomatično je da te planove, iza kojih formalno stoji gradska uprava, a neformalno ali stvarno građevinski lobi s izabranim, dobro plaćenim stručnjacima i kvaziznanstvenicima, zdušno opslužuje institucionalna lokalna zaštita raznoraznim dokumentima koji podržavaju komercijalnu eksploataciju povijesne cjeline Donjega grada, bilo da je riječ o prometu ili novoj izgradnji koja podrazumijeva masivna rušenja.

Pozitivno je da se u kampanji od punktualnog pristupa postupno dospjelo do integralnoga, što upućuje na sazrijevanje svijesti. Danas je u njezinu fokusu Donji grad koji je

→ Prijelaz kod
Zapadnog
kolodvora
kao 1862.
kad je pruga
izgrađena
Rješenje
željezničkih
pruga glavni je
uvjet uređenja
Donjega grada
i njegovog
oslobođenja
od prometa.



kao živo središte, najkompleksnije sadržajne strukture i najvišeg simboličnog naboja, najviše ugrožen, više od Kaptola kojem se sprema slično, samo manjeg formata, dok je Gornji grad ostao po strani jer su njegovi problemi drukčije naravi.

Pregledom urbanističkih dokumenata, pa i konzervatorskih studija iz već polustoljetnog razdoblja, usmjerenih *revitalizaciji* Donjega grada, mora se uočiti tendenciju njegova prilagođavanja zahtjevima prometa. Ni u jednom dokumentu dosada nije formulirana ideja da se ukupna povijesna cjelina (Draškovićeva – Ulica Republike Austrije – Illica – željeznička pruga) ili barem njezino uže središte (definirano osmوجلjnim parkovnim okvirom, tzv. Zelenom potkovom) zaobiđe, što neupitno znači potpunu novu prometnu organizaciju grada. Još sedamdesetih godina Milan Prelog zahtijevao je – ne samo za uže središte Zagreba nego uopće za urbane povijesne jezgre, *status rezervata*. Taj zahtjev realiziran je dijelom, no nipošto u njegovoj kompleksnosti i ozbiljnosti, uzanom pješačkom zonom grada potkraj osamdesetih, dok je Donji grad i prije rasječen tzv. *zelenim*

valovima, svojevrsnim magistralama koji neriješene prometne probleme grada do danas kompenziraju u krhkoj i uistinu neprilagodivoj devetnaestostoljetnoj urbanoj strukturi. Donji grad ispašta za velike grijehe zagrebačkog urbanizma: nesposobnost ili nemogućnost integralnog planiranja. Ili drugim riječima: upravo on je rječito svjedočanstvo razvojnih aporija. Iz tog se aspekta deklarativno “poštovanje” baštine u svim dokumentima, izraženo i revitalizacijskim utopijama, čini ili cinizmom ili nemoći.

Donji grad se recentnim zahvatima definitivno raspinja na prokrustovsku postelju prometa: njegove javne površine parceliraju se za plaćena parkirališta, pješačke površine smanjuju na minimum, pa i iznad dopuštenoga, a za najuže su središte naručeni projekti podzemnih garaža. Što znači: potpunu promjenu profila ulica i avenija te pretvaranje trgova dijelom ili potpuno u prometne objekte (primjeri: Langov i Kvaternikov trg). Možda iza toga stoji nerazumijevanje pojma urbanističke baštine koju ne čine samo zgrade ili skupovi zgrada, možda posve pragmatična priprema za buduću komercijalizaciju



↑ "Prebendarski vrtovi" u gradnji.

U prvom planu poluuređena, poluzapuštena zgrada iz prve polovine 19. stoljeća na spoju Tkalčičeve i Mikloušičeve ulice, dok se nad ulicom nadvija predimenzionirani i neprilagođeni objekt poslovno-stambenog sklopa. Obje zgrade postavljaju pitanje: postoji li u ovom gradu služba zaštite?



↑ Sraz dimenzija: ugao "Prebendarskih vrtova", zasad pošteđen klasicistički vrtni paviljon, kaptolska pučka škola.



↑ Markov trg nakon "preuređenja"

Trg je popločan kockama kojima su od 1910. do rekonstrukcije osamdesetih godina bile obložene tramvajske pruge i izlazne ceste. Kao "spomenik" prezentirano je primitivno postolje za nebo Tijelovskih procesija koje u pučkoj memoriji glasi kao Gupčev mučenički tron, ali ne i mjesto kipa Blažene Djevice Marije, prvog javnog spomenika Zagreba, uklonjenog 1869. godine. Ni parterni kandelabar nije original ili kopija izvornoga. Pitanje: je li trg predviđen kao pješačka ili prometna površina? I: zašto su uopće uklonjeni automobili?

prema tajkunskim vizijama i njihovu pojmu komfora, kamo dakako spada i prometni. Od najave sustavne i etapne obnove trgova Zele-
ne potkove 2004. u svim propagadnim poli-
tičkim (gradonačelničkim) objavama nema ni
riječi. Njezino stanje govori samo po sebi.

Čini se da nitko nije zamijetio što se do-
godilo s Medveščakom ili Novom Vesi nešto
prije recentne adaptacije "zelenih valova".
Dok je najljepša i najrazvedenija zagrebač-
ka avenija preuređena u autocestu, posve
lišena identiteta, jedna od najstarijih plani-
ranih ulica pretvorena je u potpunu kari-
katuru i kič. Predmetom kritika, a kamoli
protesta nije bio ni monstrum na početku
Medvedgradske ulice, po imenu "Preben-
darski vrtovi", koji je poslije zgrade Sabora
(1910.) najteži krimen počinjen u povijesnoj

sredini Zagreba. On je surovo razorio osjet-
ljivu prostornu strukturu jedinstvenog
podgrađa, formiranog od srednjeg vijeka
oko potoka Medveščaka i zapadno od Nove
Vesi. O "arhitekturi" tog monstruma izlišno
je gubiti riječi: ona se sama predstavlja kao
vrhunska arogancija. No i procesi u Tkalcie-
voj, gdje se njeguje scenografski pristup i
kič, prekrivajući neprevladanu bijedu bivšeg
sluma, pokazuju ili nesnalaženje oko pojma,
važnosti i obnove urbanističke baštine – ili
naprosto tendenciju zlouporabe. Potonje je
protekle godine demonstrirano natječajem za
"uređenje" Kaptola, a zapravo interpolaciju
nekoliko zgradurina. Umjesto toga Kaptol
i Nadbiskupija mogli su se danas, nakon
povrata imovine, poduhvatiti rehabilitacije
jedinstvenog naselja, degradiranog gradnjom

raznoraznih utilitarnih objekata u doba razvlastenosti i siromaštva. I tu se urbanistička baština poima kao resurs, bilo da je riječ o komercijalnim bilo prestižnim pobudama. Moglo bi se postaviti pitanje: je li ona isto tako kulturno, identitetski važna kao primjerice, pokretna sakralna baština – u riznici, katedrali, crkvama?

Gornji grad je, za razliku od ostalih dijelova povijesne jezgre Zagreba, deklarativno namijenjen obnovi za koju, međutim, ne postoji plan. Pristup je, kao u urbanizmu, punktualni. Pojedine se kuće obnavljaju iz sredstava spomeničke rente, dakle: državnog poreza, ne iz gradskog proračuna, kako se obavlja, a Grad je financirao obnovu manjeg dijela komunalne infrastrukture i prometnu regulaciju. Dok je obnova infrastrukture uključila popločavanje Markova trga robustnim granitnim kockama iz komunalnog otpada, prometnom je regulacijom, kao u Donjem gradu, najveći dio nogostupa pretvoren u plaćena parkirališta. Drugim riječima, komercijaliziran. Nemala investicija u javnu garažu na početku Tuškanca opravdava se uklanjanjem automobila uglavnom državnih institucija, a i ostalih koji su Gornji grad koristili kao najveće besplatno parkiralište u središtu grada. Garaža uglavnom zjapi prazna kao i tužni “šatl” koji prazan uporno

vozi od Tuškanca do Markova trga. Ispražnjen od automobila, Gornji grad pokazuje pustoš: besmislena kaldrma Markova trga, prikladna jedino za izagnano parkiralište limuzina, razrovane ulice s obrubima prodanih parkirališta, ulice kojima pješak može hodati samo kolnikom, a nadasve zapušteni svi javni prostori. Arheološka istraživanja ne mogu biti alibi za višegodišnje otezanje uređenja Griča ili Vranicanijeve poljane, o kojem ni javnost ni struka ne zna ništa. I drugi punkt, s dotrajalom i uistinu nakaznom zgradom uz Gimnaziju, vječno je mjesto improvizacija: sada tu dominira “vidikovac” s nekoliko klupa na kojima se pod jarkim suncem može uživati u uistinu veličanstvenom pogledu. Dvema malim i intimnim trgovima, Jezuitskim i Markovićevim, prolazi prometni koridor između parkirališta, za pješaka nema mjesta. O revitalizaciji uostalom nema govora dok na svakom uglu vreba policija. Male privatne zahvate poboljšanja otkriva tek pažljivo oko.

U Zagrebu se s urbanističkom baštinom oficijelno ophodi kao s *neželjenom* (A. Riegl). No ta baština nije nepoznata, obzirom na golemu literaturu i istraživanja, također spontan, pozitivan, iako uvelike neosvješten odnos građana prema njoj. To je ophođenje naprosto izraz prostote i nekulture. ✕