

HISTORIE V KRUHU: MĚSTSKÉ PRSTENCE BRNA, KRAKOVA, KOŠIC A SEGEDÍNU

Adam Guzdek

Příspěvek shrnuje výsledky mezinárodního výzkumného projektu zaměřeného na vznik a vývoj prstencových urbanistických struktur ve středoevropských městech Brně, Krakově, Košicích a Segedínu. Ukazuje, že městské okruhy vznikaly v odlišných historických souvislostech, avšak sehrály zásadní roli při přeměně historických měst v moderní urbanistické celky. V Brně, Krakově a Košicích byl jejich vznik spojen se zánikem pevnostních systémů a postupným uvolňováním jejich regulí, zatímco v Segedínu se prstencová struktura stala součástí regulační koncepce vytvořené po ničivé přírodní katastrofě. Příspěvek poukazuje na rozdílný způsob vzniku a postupné proměny těchto struktur, které se z původních obranných či ochranných linií změnily v městské komunikace, veřejná prostranství a významné prvky prostorového uspořádání města. Komparativní pohled zároveň ukazuje, že jejich výsledná podoba byla určena kombinací vojenských, technických, politických a urbanistických faktorů. Článek tak přispívá k poznání role prstencových struktur ve vývoji středoevropských měst v 19. a 20. století.

Myšlenka městského prstence – ať už jako bulváru, okružní třídy či zeleného pásu – patří k nejvýraznějším tématům evropského urbanismu 19. a 20. století. V řadě středoevropských měst vznikaly tyto struktury v souvislosti se zánikem fortifikačních systémů nebo s novými regulačními zásahy do městského prostoru. V prostoru střední Evropy se přitom setkáváme se zvláště zajímavou skupinou měst, která tento motiv rozvíjela za odlišných politických, vojenských i environmentálních podmínek: Brnem, Krakovem, Košicemi a Segedínem. Výběh těchto měst souvisí s výzkumným projektem realizovaným v rámci spolupráce zemí Visegrádské skupiny. Záměrně byly zvoleny významné regionální metropole stojící ve stínu hlavních měst jednotlivých států, které představují druhé největší městské aglomerace ve svých zemích (v případě Maďarska třetí). Právě tato města přitom vykazují pozoruhodné, avšak v mezinárodní literatuře méně známé příklady prstencových urbanistických struktur.

Ve třech případech byl vznik ringů bezprostředně spojen s postupným zánikem pevnostních systémů a transformací jejich glacis v nové městské třídy, parky a reprezentativní prostory. Segedín představuje odlišný případ: jeho kruhová struktura vznikla jako součást protipovodňové ochrany po povodni roku 1879 a následně byla začleněna do regulační struktury města. Ve všech čtyřech městech se tak původní obranné nebo ochranné linie postupně změnily v okružní komunikace a veřejná prostranství, která se stala nedílnou

součástí jejich dalšího urbanistického vývoje.

Následující text vznikl jako stručný souhrn výsledků projektu ID 22510399 „The Growth Rings: Exhibition and Scientific Program“ za finanční podpory Mezinárodního visegrádského fondu. Příspěvek se snaží přiblížit, jak různé historické situace – od rušení hradeb až po regulaci řeky a budování ochranných valů – vedly ke vzniku prstencových struktur, které dnes představují jeden z nejcharakterističtějších znaků urbanismu středoevropských měst. Studium těchto struktur má význam i pro současnou urbanistickou praxi. Okružní komunikace vzniklé na místě bývalých fortifikací nebo ochranných valů dnes často představují důležité dopravní a veřejné prostory historických měst a zároveň určují možnosti jejich dalšího rozvoje. Porozumění jejich historickému vzniku a prostorové logice tak může přispět nejen k interpretaci urbanistického vývoje středoevropských měst, ale také k informovanému rozhodování o jejich ochraně, proměně a využití v současnosti.

Brno: pevnost, promenáda a městský okruh

Brno vstupuje do 19. století jako významná pevnost, jejíž středověké opevnění bylo v raném novověku doplněno barokní bastionovou soustavou. Špilberk fungoval jako citadela, která ovládala jak město, tak širší okolí. Po třicetileté válce a tureckém ohrožení dostalo

Brno výsadní postavení pevnostního města, což se promítlo do výstavby rozsáhlého systému bastionů, příkopů, a především širokého nezastavěného pásu glacis kolem města. Toto „koliště“, jak se pásu říkalo česky, se stalo klíčovou rezervou prostoru, z něž později vyrostl městský okruh. Východní část tohoto doposud nezastavitelného pásu byla už na konci 18. století upravena na promennádní alej. Zlom nastává v období napoleonských válek. V říjnu 1809 došlo při francouzském obsazení Brna k poškození a částečné destrukci špilberských bastionů [Peša a Dřimal, 1969, s. 197]. Tato událost se stala impulzem k přehodnocení významu opevnění. V prostoru bývalého bastionu VIII pod Petrovem vznikl anglický park Franzenberg doplněný reprezentativním obeliskem míru. Už zde se ukazují brněnská specifika: obranný pás se nemění rovnou v nový bulvár, ale postupně se „zdomáčňuje“ skrze promenády, parky a nové průhledy na město. Další silný impuls přinesla výstavba železnice. Severní dráha císaře Ferdinanda byla do Brna přivedena roku 1839 po impozantním viaduktu a první nádraží bylo situováno u hradeb starého města [Richter et al., 1839]. V blízkosti nové infrastruktury začaly vyrůstat první městské domy a hotely. Bývalé vojenské předpolí se začalo proměňovat v regulovanou součást města – moderní městský prostor s novými ulicemi, obytnou zástavbou a soustavou veřejných staveb.

V tomto kontextu vzniká Eschův plán rozšíření vnitřního města z poloviny 40. let 19. století (obr. 1), který představuje jeden z prvních vědomých pokusů



Obr. 1: Regulační plán Josefa Esche z roku 1845 se dvěma kompozičními osami – severojižní a východozápadní. Tyto bulváry byly zahrnuty i do následujících plánů a nakonec i realizovány



Obr. 2: Vítězný návrh z veřejné soutěže roku 1861. Z plánu je patrné rozdílné pojetí parkových ploch oproti předcházejícím regulačním plánům. V severojižní ose však stále chybí dominanta – dnešní kostel

o urbanistické uchopení pevnostního úpatí Špilberku – jediného místa, kde vojenské úřady povolily rozšíření města. Esch navrhoval soustavu dvou kolmých kompozičních os: jedna směřovala od průčelí kostela sv. Tomáše, druhá od obelisku míru na Franzenbergu [Kuča, 2000, s. 97]. I když nebyl v plném rozsahu realizován, přinesl do Brna princip monumentální městské kompozice, která využívá bývalé vojenské plochy pro civilní funkce – úřady, školství a nové obytné bloky. Na Eschovy úvahy navázal v 50. letech 19. století městský inženýr Josef Seifert, který již pracoval s představou souvislého okružního systému. Jeho regulační návrhy počítaly s postupným zastavováním glacis a vytvořením širokých tříd, které by obklopovaly historické jádro a současně umožnily jeho další rozvoj. Seifert tak poprvé formuloval představu souvislé okružní třídy vznikající na místě bývalého glacis, která měla umožnit regulované rozšíření města a propojit nové stavební plochy kolem historického jádra. V 60. letech 19. století na tyto koncepční úvahy navázaly soutěžní návrhy regulace celého prostoru bývalého opevnění, které již pracovaly s jasně definovanou představou souvislého

okruhu (obr. 2). Tyto návrhy reflektovaly širší evropský kontext, zejména souběžný vznik vídeňské Ringstrasse, avšak brněnský vývoj měl vlastní specifika. Okruh zde nevznikl jednorázově, ale postupně, když po zrušení pevnostního statutu roku 1852 docházelo k uvolňování pevnostních regulí a bývalé glacis se otevíralo civilní regulaci a urbanistickému využití. Právě tento proces postupné transformace bývalého pevnostního pásu vytvořil základní urbanistickou strukturu, která umožnila další rozvoj města ve druhé polovině 19. století [Guzdek, 2024, s. 246–261].

Brněnský okruh je dodnes čitelný jako soustava prostorově i funkčně odlišných úseků – od parkově upravených částí v prostoru Koliště přes úseky ovlivněné postupným rozšiřováním železniční infrastruktury po reprezentativní městské třídy s veřejnými budovami a blokovou obytnou zástavbou. Brněnský okruh je tak výsledkem postupné přeměny jednotlivých částí bývalého pevnostního pásu, která probíhala v průběhu 19. a 20. století.

Krakov: mezi parkem a pevností

Vznik krakovských Plant a okružní třídy kolem nich patří k nejpozoruhodnějším příkladům proměny městského prostoru ve střední Evropě. Na počátku 19. století se město rozhodlo odstranit své středověké opevnění, které ztratilo vojenský význam a zároveň bránilo dalšímu urbanistickému rozvoji [Baczkowski, 2024, s. 237]. Proces přeměny těchto ploch začal po roce 1815 a v následujících desetiletích, přibližně do roku 1834, zde postupně vznikl souvislý pás veřejné zeleně – Planty, který obepnul historické jádro a vytvořil nový typ městského prostoru na rozhraní starého a moderního města [Krasnowolski, 2018] (obr. 3). Tento park nebyl pouze hygienickým opatřením, ale stal se zásadním urbanistickým gestem, které proměnilo bývalou obrannou linii v prostor veřejného života. Na jeho vnějším okraji vznikla komunikace označovaná jako Ring, která postupně získávala charakter reprezentativní městské třídy [Baczkowski, 2024, s. 238].

Paradoxně však tento proces otevření města nebyl definitivní. Po znovuzáčeně-

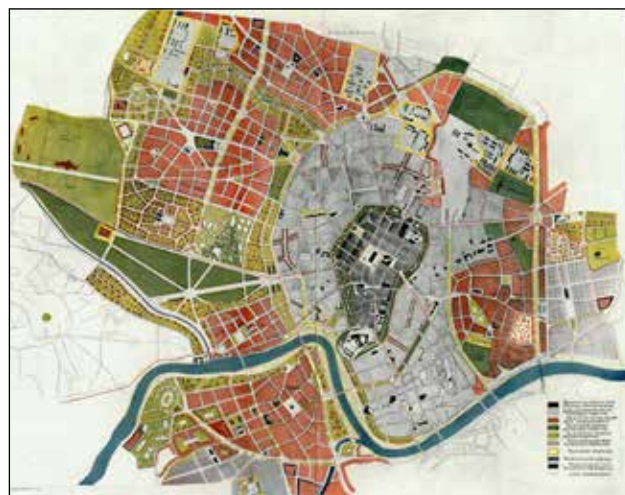


Obr. 3: Mapa Krakova z roku 1878, na které jsou již dobře patrné zelené okružní promenády, které zároveň vytyčují linii bývalého opevnění. Vytváření zeleného parkového okruhu bylo zahájeno již během ruské okupace v roce 1815 a navzdory politické nejistotě bylo v podstatě dokončeno do 30. let 19. století

ní Krakova do rakouské monarchie v roce 1846 získalo město opět zásadní vojenský význam. Rakouská armáda rozhodla o jeho přeměně na říšský pevnostní uzel schopný blokovat postup nepřátelských vojsk a zajistit mobilizaci císařské armády. V letech 1850–1856 byl královský hrad Wawel přeměněn na vojenskou pevnost a ve vzdálenosti několika kilometrů od centra vznikly nové pevnosti kontrolující hlavní přístupové komunikace. Současně byl vybudován souvislý obranný val eliptického tvaru doplněný bastiony a dalšími fortifikačními prvky, který vytvořil nový vojenský prstenec kolem města. Tento druhý obranný systém však rychle zastaral. Již po prusko-rakouské válce roku 1866 a zejména po zkušenostech z francouzsko-německé války 1870–1871 se ukázalo, že tradiční bastionové opevnění nedokáže odolat moderním zbraním. Od roku 1872 proto začala výstavba nového, vzdálenějšího systému samostatných fortů umístěných ve vzdálenosti 6–8 km od centra města. Tím se původní obranný val stal nadbytečným a postupně ztratil svůj význam. Přesto zůstával dlouho zachován, protože armáda neměla prostředky

ce. Město začalo postupně vykupovat bývalé vojenské pozemky a připravovat regulační plán, jehož součástí bylo vytvoření nové obvodové třídy navazující na okruh kolem Plant. Urbanistická soutěž z roku 1910 navrhla systém funkčních zón a široký bulvár, který měl propojit historické jádro s novými čtvrtěmi a vytvořit druhý městský prstenec (obr. 4). Současně se proměňoval i charakter samotných Plant. Z původního parkového pásu vznikl souvislý prstenec veřejné zeleně a komunikací, podél něhož se soustředila výstavba významných veřejných budov – univerzitních objektů, divadel, správních institucí i obytných domů. Planty tak přestaly být pouze pozůstatkem zaniklých hradeb a staly se aktivní součástí moderního města. Na rozdíl od jiných střeoevropských měst zde vznikl jedinečný systém dvou prstenců: vnitřního parkového okruhu a vnějšího městského bulváru.

Krakov tak představuje mimořádně poučný případ, v němž se ring neobjevil jako jednorázový urbanistický projekt, ale jako výsledek opakovaného cyklu



Obr. 4: Územní plán Velkého Krakova podle architektů Józefa Czajkowského, Władysława Ekielského, Tadeusze Stryjeńskiego, Ludwika Wojtyczka a Kazimierze Wyczyńskiego, 1. cena

na jeho demolici a město nemělo kontrolu nad vojenskými pozemky [Tamtéž, s. 239].

Teprve na počátku 20. století se otevřela možnost zásadní urbanistické transforma-

ce. Město nejprve odstranilo své středověké hradby a vytvořilo parkový okruh, poté bylo znovu opevněno v moderní pevnost, aby se nakonec opět otevřelo civilnímu rozvoji a vytvořilo nový městský bulvár. Krakov tak ukazuje, že vznik městského okruhu byl přímo ovlivněn střídáním vojenské a civilní funkce města a souvisel s postupným uvolňováním vojenských pozemků pro potřeby jeho dalšího rozvoje.

Košice: prstenec, který se narovnal

Košice vstupují do 19. století jako jedno z klíčových protitureckých opěrných bodů Uherska. Během 16. a 17. století byly vybaveny moderními bastionovými hradbami doplněnými později i hvězdicovou citadelou na jihu města. Z vojenského hlediska šlo o město s ideálním „prstencem“ – souvislým oválným obvodem opevnění doplněným širokým pásmem glacis. Po ztrátě pevnostní funkce a zrušení statusu „Festung Kaschau“ roku 1783 se otevřela možnost tuto oválnou strukturu využít k vytvoření městského okruhu podobně jako později ve Vídni či Krakově [Sekan, 2024, s. 263–264].

Vývoj v Košicích však nabral jiný směr. Na přelomu 18. a 19. století se začaly objevovat první regulační plány, které řešily postupnou demolici hradeb, zasypávání příkopů a zakládání nových komunikací mezi historickým jádrem



Obr. 5: V roce 1832 vyhotovil inženýr Joseph Ott mapu, do níž zakreslil plánované rozšíření města. Ott uvažoval o přibližně 1 km dlouhé přímé městské třídě a při návrhu uliční sítě vycházel z pravouhého rastru středověkých košických ulic. Vodní tok z příkopu chránícího pevnost svedl do přímého koryta, obdobně jako stromořadí promenády, které tuto logiku následovalo. Tato třída se později stala Rákócziho okružní třídou (dnes Moyzesova ulice)

a předměstími. Na Chunertově plánu [Bauer, 2016] z roku 1807 ještě vidíme pevnostní ovál téměř v plné síle. Klíčový je ovšem Ottův plán [Ott, 1832] z roku 1832, který zachycuje téměř úplné zničení zemních fortifikací a současně první návrh „narovnaní“ západní části budoucího okruhu – dnešní Moyzesovy ulice (obr. 5). Ottův návrh přináší do města výraznou ortogonální logiku: mezi historickým oválem a západními předměstími vkládá rovnou, více než kilometr dlouhou městskou třídu s pravouhlou sítí příčných ulic a plochami rezervovanými pro budoucí veřejné budovy [Sekan, 2024, s. 263–267]. Tím se zásadně liší od intuitivního očekávání, že Košice využijí oválný půdorys hradeb k vytvoření „dokonalého“ prstence. Místo toho vzniká okruh, který má v některých částech spíše polygonální charakter: navazující návrhy z druhé poloviny 19. století posilují pravouhlou strukturu parcel i uliční sítě, a to jak v západní části, tak v dalších segmentech kolem bývalého glacis.

Ambice města byly přitom vysoké. Již v 60. a 70. letech 19. století vznikly koncepce čtyřřadých stromových alejí, nových uličních profilů a plánované úřednické čtvrti, které měly dát budoucímu okruhu reprezentativní charakter odpo-

vidající významu Košic jako regionálního administrativního centra. Západní úsek glacis, dnešní Moyzesova ulice, byl koncipován jako promenádní třída s lipovou alejí, která se stala jedním z nejprestižnějších městských prostorů. Právě sem byly soustředěny významné veřejné instituce, včetně soudních budov, škol a administrativních objektů, často navržených renomovanými architekty z Budapešti. Okruh tak měl potenciál stát se nejen dopravní

osou, ale také reprezentativní městskou třídou, obdobně jako ve Vídni nebo Budapešti. Současně však tento vývoj provázely zásadní rozpory. Významné části okruhu zůstávaly dlouhodobě obsazeny vojenskými zařízeními a jeho jednotlivé úseky se formovaly postupně, bez jednotné kompoziční koncepce. Výsledkem byl prstenec, který sice obepínal historické jádro, ale postrádal prostorovou a architektonickou kontinuitu typickou pro reprezentativní městské bulváry. Ve 20. století byla jeho trasa

opakovaně potvrzována regulačními plány, avšak nové dopravní průlomky, funkční reorganizace a pozdější modernistické zásahy jeho jednotný urbanistický charakter dále oslabily [Tamtéž, s. 271–276].

Košice jsou tak příkladem města, které disponovalo mimořádně příznivými předpoklady pro vznik reprezentativního prstencového bulváru, avšak jeho výsledná podoba vznikala dlouhodobě a jednotlivé úseky získaly odlišný prostorový i funkční charakter.

Segedín: protipovodňový val jako základ moderního zeleného prstence

Na rozdíl od ostatních zkoumaných měst, jejichž prstencová struktura vznikla především transformací vojenského opevnění, je segedínský ring výsledkem jiné historické zkušenosti – katastrofální povodně (obr. 6). Roku 1879 byla většina města zničena rozvodněnou řekou Tisou; z téměř 6 000 budov zůstalo stát méně než 300 [Zombori, 2004, s. 19]. Katastrofa se stala impulzem pro kompletní přestavbu města podle regulačního plánu Lajose Lechnera, který navrhl novou uliční síť založenou na kombinaci radiálních tříd a okružních komunikací [Váraljai, 2024, s. 285]. Součástí tohoto systému byl i kruhový ochranný val (Szegedi Körtöltés), který tvořil základ systému protipovodňové ochrany a současně utvářel prostorovou strukturu města. Val, dlouhý přibližně 17 km, byl



Obr. 6: Zatopená segedínská radnice a Széchenyiho náměstí v roce 1879

Zdroj: A szegedi nagyárvíz és újjáépítés. Budapest-Szeged: Európa Szegedért, 2004. Originál fotografie je v Muzeu Ference Móry v Segedínu (Móra Ferenc Múzeum, Szeged)



Obr. 7: Nová „městská hradba“, vnější protipovodňová hráz postavená po roce 1879 na konci bulváru Józsefa Attily

koncepován jako součást ochranné infrastruktury, přičemž jeho koruna sloužila jako komunikace a byla postupně integrována do systému městských tříd (obr. 7). V prvních desetiletích po svém vzniku plnil val především technickou funkci ochrany města, avšak jeho existence současně ovlivnila další urbanistický rozvoj Segedínu.

Zásadní posun v jeho interpretaci nastal ve 30. letech 20. století v souvislosti s působením městského architekta Endre Pálfy-Budinského, který jej začal chápat jako potenciální součást systému městské zeleně [Tamtéž, s. 295]. Ve svých návrzích usiloval o vytvoření propojené sítě otevřených prostorů, která by integrovala jednotlivé části města a současně zlepšila kvalitu jeho obytného prostředí. V tomto kontextu byl kruhový val interpretován jako vhodný základ pro vytvoření souvislého pásu veřejné zeleně a rekreačních ploch. Pálfy-Budinszky navrhoval využít prostor podél valu pro vytvoření souvislé linie parkové zeleně, která by umožnila propojení různých částí města a vytvoření nového systému veřejných prostorů. Tento návrh vycházel z modernistických urbanistických principů, které zdůrazňovaly význam otevřených prostorů pro fungování moderního města. Val se tak stal součástí širší diskuse o vztahu mezi technickou infrastrukturou a urbanistickou strukturou města. Současně byla zdůrazňována možnost propojení této linie s dalšími zelenými plochami a veřejnými prostory, čímž by vznikl souvislý systém otevře-

ných prostorů v měřítku celého města. Přestože tyto návrhy nebyly plně realizovány, význam kruhového valu jako strukturálního prvku města zůstal zachován.

Segedín tak představuje specifický model vzniku městského prstence. Na rozdíl od Brna, Krakova či Košic, kde ring vznikl transformací vojenských opevnění, byl v Segedínu jeho základem systémem protipovodňové ochrany, který se stal trvalou součástí jeho prostorového uspořádání a ovlivnil další rozvoj města [Tamtéž, s. 296].

Společné motivy a rozdílné výsledky

Ve všech sledovaných městech vznikly prstencové komunikace v prostoru bývalých fortifikací nebo ochranných linií. Jejich vznik byl podmíněn uvolněním vojenských nebo ochranných regulací, které umožnily využít tyto plochy pro nové ulice, veřejná prostranství a stavební rozvoj města. Výjimku představuje Segedín, kde prstencová struktura vznikla jako součást regulačního plánu po povodni roku 1879.

Brno a Krakov lze chápat jako příklady, kde se podařilo vytvořit prstencový systém s výrazným urbanistickým i reprezentačním účinkem. V Brně se bývalé glacis postupně proměnilo v souvislý pás tříd a parků, který dodnes propojuje historické jádro s rozšiřujícím se městem a zachovává vazby na jeho hlavní

dominanty. V Krakově vznikla jedinečná kombinace parkového okruhu a navazujících tříd, která vymezila historické jádro a zajistila jeho propojení s novými čtvrtěmi. V obou případech se ring stal nejen dopravní strukturou, ale i reprezentativním prostorem, který významně spoluutváří obraz města. Košice představují odlišný vývojový model. Přestože zde existovaly příznivé prostorové předpoklady a ambiciózní regulační koncepce, výsledný okruh se formoval postupně a jeho jednotlivé části získaly odlišný charakter. Významné úseky byly dlouhodobě využívány pro vojenské účely a pozdější urbanistické zásahy ve 20. století jeho jednotný charakter dále oslabily. Okruh zde zůstal především funkční dopravní strukturou, zatímco reprezentativní a společenské těžiště města si uchovala historická Hlavní ulice. Košice tak ukazují, že samotná existence prstencové trasy ještě nezaručuje vznik plnohodnotného městského bulváru. Segedín doplňuje tento přehled o specifický případ města, jehož prstencová struktura vznikla jako součást moderní regulační koncepce po přírodní katastrofě. Nový plán vytvořil soustavu okružních tříd a radiálních os, které organizovaly další růst města a zároveň plnily technickou funkci ochrany před povodněmi. Na rozdíl od měst vzniklých transformací pevnostního systému zde ring nebyl produktem postupného uvolňování vojenských regulí, ale výsledkem jednotného urbanistického záměru. Segedín tak představuje model, v němž prstencová struktura vznikla jako součást moderní regulační koncepce a významně ovlivnila další prostorový vývoj města.

Závěr

Srovnání Brna, Krakova, Košic a Segedínu ukazuje, že vznik městských okruhů byl úzce spojen s uvolněním ploch bývalých fortifikací nebo ochranných valů a s jejich následným využitím pro regulované rozšíření města. Zatímco v Brně, Krakově a Košicích vznikaly okružní komunikace postupnou přeměnou bývalých fortifikačních pásů, v Segedínu byly od počátku součástí jednotného regulačního plánu, který reagoval na potřebu obnovy města po povodni roku 1879.

Vývoj těchto okružních struktur zároveň ukazuje, že jejich výsledná podoba nebyla předem dána, ale formovala se postupně v závislosti na konkrétních regulačních rozhodnutích, dopravním rozvoji a způsobu využití uvolněných ploch. Prstence nevznikaly jako jednorázově realizované urbanistické kompozice, ale jako soustava dílčích zásahů, které se v průběhu času propojily v souvislou strukturu. Právě tato postupnost vysvětluje jejich dnešní prostorovou různorodost i rozdílnou míru urbanistické a architektonické kvality v jednotlivých městech. Studium těchto procesů proto umožňuje lépe porozumět tomu, jak se bývalé fortifikační a ochranné systémy staly základními komunikačními a prostorovými strukturami moderního města.

Použité zdroje:

BACZKOWSKI, M. 2024. Urban transitions in Kraków in the 19th and early 20th centuries: The inner and outer rings. In: *Architektúra & urbanizmus*, 58(3–4): 236–245. ISSN 0044-8680.

BAUER, J. 2016. *Svedectvo starých máp mesta Košice*. Košice: vydáno autorem na vlastní náklady.

GUZDEK, A. 2024. The history and context of the Brno ring boulevard. In: *Architektúra & urbanizmus*, 58(3–4): 246–261. ISSN 0044-8680.

KRASNOWOLSKI, B. 2018. *Krakówskie Planty. Zarys dziejów*. Kraków: Universitas. ISBN 978-83-242-3445-5.

KUČA, K. 2000. *Brno – vývoj města, předměstí a připojených vesnic*. Praha: Baset. ISBN 80-86223-11-6.

OTT, J. 1832. *Plan der königlichen Freistadt Kaschau: Aufgenommen und gezeichnet von Joseph Ott*. Leipzig: Lith. von O. Apelt. Dostupné z: <https://difmoe.eu/uuid/uuid:003d28ba-7b53-444a-a0b6-c938cd7c6271>. [cit. 20. 2. 2026].

PEŠA, V.; DRÍMAL, J. (eds.). 1969. *Dějiny města Brna*. 1. díl. Brno: Blok.

RICHTER, F.; HÖFEL, B.; ROHRER, R. 1839. *Ansicht der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bei Brünn*. Wien: Xylogr. unter der Leitung d. Prof. Höfel. Dostupné z: <https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/uuid/uuid:cf177223-30da-4fa4-89ad-ec7141d8c95f>.

SEKAN, J. 2024. A lost opportunity: The case of the Košice ring road. In: *Architektúra & urbanizmus*, 58(3–4): 262–283. ISSN 0044-8680.

VÁRALJAI, A. 2024. Open spaces, green areas: The Szeged circular embankment as a green ring in the plans of Endre Pálffy-Budinszky. In: *Architektúra & urbanizmus*, 58(3–4): 284–297. ISSN 0044-8680.

ZOMBORI, I. 2004. Az 1879. évi árvíz. In: *A szegedi nagyárvíz és újjéépítés*. Budapest–Szeged: Európa Szegedért, s. 17. Dostupné z: https://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_CSON_Sk_2004_A_szegedi_nagyarviz/ [cit. 20. 2. 2026].

*Ing. arch. Adam Guzdek, Ph.D.
Ústav architektury
Fakulta stavební
Vysoké učení technické v Brně*

ENGLISH ABSTRACT

History in a Circle: Urban Ring Structures of Brno, Kraków, Košice, and Szeged, by Adam Guzdek

The paper summarises the results of an international research project focused on the origin and development of ring urban structures in the Central European cities of Brno, Kraków, Košice, and Szeged. It demonstrates that urban ring structures emerged in different historical contexts, yet played a crucial role in the transformation of historic cities into modern urban entities. Their development was associated with the demolition of fortification systems and the gradual loosening of regulations governing them in Brno, Kraków, and Košice, whereas in Szeged, the ring structure became part of a regulatory urban concept created after a devastating natural disaster. The paper highlights the different modes of origin and the gradual transformation of these structures, which evolved from former defensive or protective elements into urban streets, public spaces, and significant elements of the spatial organisation of the city. The comparative perspective also shows that their final form was shaped by a combination of military, technical, political, and urban planning factors. The paper thus contributes to a better understanding of the role of ring structures in the development of Central European cities in the 19th and 20th centuries.