

Kryštof DRNEK, *Nerealizovaná Praha: historický vývoj neuskutečněné regulace a urbanizace Prahy a souvisejících stavebních projektů v 1. polovině 20. století*. Dizertační práce, FF UK, Praha 2017. 247s + 133s obr. příloha

Oponentský posudek

(Jaroslav Ira)

Současné bádání o městech stále více upírá pozornost na ty vrstvy městského prostoru, které již neexistují (např. známá edice Zmizelá města), popř. které existovaly jen jako vize, neuskutečněné projekty, plány či alternativní, nevybrané, varianty. Nejsou to témata samoučelná. Před časem jsem např. přemýšlel nad nerealizovanými úpravami města jakožto o specifické vrstvě paměti měst (nebo urbánního palimpsestu), jež by se dal využít např. v městských muzeích: různé modely, vizualizace a popisy nerealizovaných úprav by mohly vést návštěvníky k promýšlení alternativních cest vývoje, výhod a nevýhod různých variant a nepřímo k hlubší reflexi městského vývoje. V tomto kontextu se objevila také dizertační práce Kryštofa Drnka, kterou jsem – i s ohledem na výše uvedené – přečetl s velkým zájmem.

Celková kompozice textu je přehledná a logicky uspořádaná. Autor postupuje od obecných rámců plánování k dílčím problémům meziválečného urbanismu. Úvodní kapitoly se proto věnují otázkám vývoje a výzev čerstvě rozšířené Prahy v nové roli hlavního města ČSR a dále formování a výkladu právně-institucionálního rámce pražského městského plánování. Od rozboru ústředního regulačního plánu se autor plynule přesouvá k rozboru urbanistických soutěží na jednotlivé oblasti Prahy. Hlavní část se pak věnuje plánování a projektům v kontextu specifických otázek: bydlení a problém bytové výstavby, otázka odpadních vod a zásobování vodou a konečně otázka automobilové a železniční dopravní sítě. V rámci těchto kapitol autor příhodně zaostřuje pozornost na detailní rozbor několika specifických případů, kde bezpochyby k nejzajímavějším patří debata a soutěže kolem tzv. petřínské komunikace, otázka přemostění nuselského údolí či soutěž o řešení nové čističky odpadních vod. Diskutovat by se dalo snad jen o uspořádání a názvu kapitoly 6, v níž dle mého názoru infrastrukturní téma vody a jejího čištění jednoznačně převažuje nad bytovou otázkou. Do diskuse lze vznést také otázku, zda nepoměr mezi jednotlivými tématy (dopravní otázka v práci dominuje) odráží nepoměr v závažnosti a komplexitě problémů (a tomu odpovídající nerovnoměrnost z hlediska objemu diskusí, soutěží a pramenů), či spíše záměr autora více se zaměřit na některá témata.

Jednou z nejsilnějších stránek práce je nepochybně velmi široká pramenná základna. Autor provedl skutečně úctyhodný archivní výzkum, jehož výsledky vytěžil velmi intenzivně. Vydatně je využito také nejrůznějších odborných periodik (Styl atd.), která sloužila jako kritická platforma expertní veřejnosti, resp. řady příležitostných tisků. Díky nim můžeme kromě faktografických poznatků získat především velmi plastický obraz expertního diskursu. Z tohoto důvodu je také příhodné, že autor reprodukuje postoje, argumenty a názorové polemiky *in extenso*. Práce proto nabízí fascinující vhled do podkladů k jednotlivým soutěžím a jejich mechanismu, do alternativních vizí a variant řešení a do komunikace v rámci expertních kruhů či městské administrativy. Autorovi se také podařilo shromáždit mimořádně rozsáhlý obrazový materiál (především plány a vizualizace), jenž je v takovýchto pracích nezbytný a jenž tvoří přílohu práce.

Také práce s prameny je korektní a tvůrčí a jejich interpretace v zásadě přesvědčivá. Autorovi se daří rekonstruovat vývoj jednotlivých otázek a projektů, jakož i názorové polemiky, na příslušných místech příhodně klasifikuje jednotlivé návrhy a pokouší se o jejich zhodnocení. Je třeba podotknout, že řada pramenů má velmi široký interpretační potenciál, a do určité míry záleží také na expertíze interpreta. Školený architekt by nepochybně četl jednotlivé plány a vizualizace jinýma očima a patrně z nich dokázal více vyčíst, kulturně orientovaný historik by mohl více zužitkovat ty prvky, které vypovídají o představách o velkoměstě či urbanitě, nebo se zaměřit např. na užití rétorické prostředky (zajímavé jsou např. už samotné názvy jednotlivých soutěžních návrhů), jiné čtení by vnesl technicky vzdělaný plánovač, dopravní inženýr atd.

Rovněž z formálního hlediska lze práci hodnotit vesměs kladně. Navzdory specifické povaze tématu s řadou technických dat je text čtivý, přehledný a srozumitelný i pro širší historickou veřejnost, která se nespecializuje na dějiny techniky, infrastruktur či urbanismu. Autorovi se podařilo najít šťastnou rovnováhu mezi hlavní argumentační linií a faktografií, která je nezbytná pro argumentační podporu a deskripci jednotlivých projektů či institucí. Text sice předpokládá dobrou znalost topografie Prahy a okolí, nicméně autor pomáhá čtenáři jak mapovými přílohami, tak asociacemi starých místních názvů se současnými názvy či obecně známými objekty. Práce je zcela v pořádku také z hlediska vědeckého aparátu a až na drobné výjimky též z hlediska jazykově-stylistického. Určitou dobu jsem váhal, zda je skutečně nutné u každého jména uvádět titul (Ing. apod.), nicméně nakonec jsem tento prvek přijal jako určitou rétorickou figuru, která podtrhuje vzrůstající pozici technokratů v městském plánování. Text příhodně dotvářejí také úvodní citáty jednotlivých kapitol.

Své kritické výhrady bych shrnul do tří bodů:

Za prvé se nemohu zbavit dojmu, že autor nedokáže zcela přesvědčivě „prodat“ své dílo. Úvod i závěr práce podle mého názoru působí poněkud rozpačitě: v úvodu se autor za své téma bezmála omlouvá, přestože je to téma velmi zásadní. Bylo by dobré formulovat daleko sebevědomější vstup. Také závěr neodpovídá vysoce kvalitní a velmi přínosné analytické části práce, a vyznívá tak trochu neurčitě.

Se závěrem práce souvisí i druhá výtku: zdá se mi, že autor nedokázal v textu – tedy především v jeho závěru – důkladněji reflektovat poznatky a nejrůznější implikace svého výzkumu. Přitom podle mého názoru jich práce nabízí velmi mnoho. Zůstanu u otázky kauzality, tj. proč se nepodařilo realizovat řadu projektů, resp. regulační plán jako celek. Autor poukazuje především na vlastnická práva jako překážku regulačních zásahů a dále na relativně vratkou pozici SRK, která postrádala exekutivní moc. Nicméně rozbor jednotlivých projektů a soutěží poukazuje na četné další faktory: K těm vysloveně endogenním patří např. komplexita celého procesu plánování, daná mj. rostoucím počtem expertních skupin a expertních hledisek (role památkářů, architektů, inženýrů), ale také odlišnost názorů uvnitř jednotlivých expertních skupin (např. různost architektonických paradigmat apod.), která zjevně ztěžovala výběr optimálního řešení, či rozpory mezi zájmovými skupinami (město x stát x průmysl x odborná veřejnost atd.). Ilustrativní je např. problematická interakce železniční správy a Státní regulační komise, která zároveň názorně demonstruje také komplexní povahu měst, resp. jak odlišně může být město vnímáno, byť ze zdánlivě stejné perspektivy (jako tranzitní železniční uzel „obalený“ městskou zástavbou, nebo jako organismus, pro nějž dopravní systém představuje spíše vnitřní subsystém nezbytný k zásobování a přepravě obyvatel či návštěvníků města), nebo rozpory ohledně petřínské komunikace (technokratická fascinace geometrií v podobě „teorie kruhů“ vs. důraz na osobitý krajinný ráz Prahy vs. dopravně-technické zřetele atd.). Ale k faktorům lze počítat také relativně bezprecedentní povahu výchozí situace a nedostatek zkušeností a samozřejmě i vnější vlivy (hospodářská krize, politický vývoj).

Třetí, a patrně nejvíce zásadní, výtku míří na slabou kontextualizaci z hlediska obecnějších urbánních dějin. Praha nebyla zdaleka jediným městem, které procházelo zásadní expanzí a modernizací svých infrastruktur. Myslím, že kontext evropského, popř. severoamerického urbánního vývoje mohl být alespoň marginálně vzat v potaz, popř. se autor mohl pokusit, na základě sekundární literatury, o zběžné porovnání s některými příklady jiných velkých měst. Stejně tak nahlíženo z hlediska dílčích témat, která jsou v práci sledována: ať je to téma městského odpadu, problematiky vody a města, města a dopravy, urbánní expertízy, či v neposlední řadě téma ideologií urbanismu a plánování, to vše jsou témata, která si již získala v mezinárodním urbánně-historickém bádání svou pozornost a

pevné místo, jak dokumentují např. konference EAUH, a existuje k nim také literatura,¹ nemluvě pak o teoretické literatuře o městech či technologiích, které by mohly prohloubit autorovu analýzu.

Těmito výtkami ovšem nechci nikterak zpochybňovat vysokou řemeslnou kvalitu a nesporný přínos celé práce. Jsou míněny spíše jako doporučení pro případ, že autor bude chtít studii publikovat jako monografii a začlenit ji do mezinárodního urbánně-historického bádání. V českém prostředí by pak případná publikace příhodně navázala na nedávno vydanou práci Kláry Brůhové *Praha nepostavená* (Praha 2017).

Celkově můžu uzavřít, že kolega Kryštof Drnek napsal dizertační práci, která rozhodně prokazuje autorovu schopnost samostatné vědecké práce, přináší nové poznatky a četné podněty k zamyšlení a nesporně obohatí bádání jak k dějinám Prahy a českého urbanismu obecně tak k dějinám technologií, infrastruktur a plánování. **Práce splňuje veškeré nároky standardně kladené na dizertační práci, a proto ji velmi rád doporučuji k úspěšné obhajobě a navrhuji klasifikaci „prospěl“.**

V Plzni dne 17. ledna 2018

Mgr. Jaroslav Ira, Ph.D.
Ústav světových dějin FF UK

¹ Lze uvést např.: D. Schott – B. Luckin – G. Massard-Guilbaud (eds.), *Resources of the city: contributions to an environmental history of modern Europe*, London 2016; P. Marie-Noëlle Polino – R. Ralf (eds.), *The City and the Railway in Europe*, Aldershot 2003 (kapitola Aleny Kubové se mimochodem zabývá otázkou železničních stanic v Praze), repr. S. Castonguay, M. Dagenais (eds.), *Metropolitan Natures: Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh 2011. Infrastrukturám se věnuje např. Christoph Bernhardt z IRS, k roli inženýrů a expertní imaginace v procesu formování moderního velkoměsta může posloužit jako inspirativní studie např. L. Jerram: *Germany's other Modernity: Munich and the Building of Metropolis, 1895-1930*, Manchester 2007 atd.