

**Velkoměsta v 19. a 20. století - křižovatky změn  
Urbanistické strategie  
v komparativní perspektivě**

**Large Cities in the Nineteenth and Twentieth  
Centuries - Crossroads of Transformations  
Urbanistic Strategies in Comparative Perspective**

Karlova univerzita  
Filozofická fakulta  
Ústav světových dějin  
Seminář obecných a komparativních dějin

Diplomová práce

Michal Janata  
2007

Vedoucí: doc. PhDr. Luďa Klusáková, CSc.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně  
a že jsem uvedl všechny použité prameny a literaturu.

## Obsah:

Úvod (tematické a metodologické vymezení)	3
Urbanizace společnosti: jeden ze základních rysů 19. století	14
Urbanismus I: strategie měst 19. století a zrod teoretické reflexe	30
Zrod průmyslového města (exkurs k modernizaci a industrializaci)	55
Hygieia - její Telesforos vinoucí se podzemím města	74
Světlo - pochodeň pokroku: Lux ex machina	77
Urbanismus II: strategie měst 20. století a internacionalizace teoretické reflexe	81
Přehození výhybky: postmoderní dohra	95
Otevřený závěr: chronotop měst	105
Poznámky	110
Prameny	117
Bibliografické souhrny	117
Literatura	118
Souhrn	123
Summary	124

## Úvod (tematické a metodologické vymezení)

Všechna lidská sídla od nejstarších měst až po megalopole dneška v sobě uchovávají rozpor. Na jedné straně čerpají z tradic dosavadních způsobů utváření sídel, na druhé straně v souladu s technologickým, právním, politickým a sociálním vývojem se pokoušejí města i menší sídelní útvary nově se konfigurovat. Na jedné straně tedy města žijí kulturní paměti, na druhé straně vytyčují své nové sídelní vize. Tato dvojznačnost však není jediná. Na jedné straně má totiž člověk potřebu citově osvojeného, domovsky zakotveného místa, a tedy stability, na druhé straně chce toto místo přetvářet, vylepšovat, měnit, a tudíž vnáší do svého sídelního chování prvek nestability. Historický proces je tedy nikdy nekončícím výsledkem tohoto napětí.

Cílem této práce je formulace otázky, zda lze z konkrétních historických souvislostí čtyř evropských velkoměst 19. a 20. století, v odůvodněných a častých případech s přihlédnutím i k řadě jiných měst, vysledovat rozdílné strategie sídelní dynamiky. Tato práce se tedy rigidně nedrží pouze vybraných velkoměst – Londýna, Paříže, Berlína a Vídně, ale do srovnávání vstupují i další města vždy, kdy je to vzhledem k logice výkladu nutné. Často si právě výkladová linie vynutila komparační asymetrii, aby se udržela celistvost výkladu určitého jevu. To se rovněž týká i pořadí čtyř hlavních srovnávaných velkoměst, jehož sled je odlišný v každé kapitole.

Významový rozsah pojmu strategie v souvislosti se sídelní dynamikou, a tedy v kontextu této práce, je možno vymežit triádou výrazů *polity* – *policy* – *politics*. *Polity* v této souvislosti znamená, že ze srovnání čtyř evropských velkoměst Paříže, Londýna, Vídně a Berlína by měly vyplynout shody i odlišnosti politického řádu a ústavního rámce, v nichž se tato města utvářela. Modernizaci Paříže a Vídně 19. století například je možno nahlížet jako součást i protiváhu konstitučního procesu (protiváhu proto, že urbanizaci obou měst můžeme chápat jako nástroj centralizační politiky). *Policy* zde vyjadřuje, že

součástí těchto sociálně-prostorových změn jsou konkrétní, empiricky zakotvené obsahy – konkrétní vize, rozhodnutí a historické okolnosti, jež sladují (či staví proti sobě) záměry a činy aktérů. Do této roviny možno zařadit například plán na rozšíření a přestavbu Berlína od Jamese Hobrechta a konkrétní (nutně okleštěnou a modifikovanou) skutečnou *Stadterweiterung*, jak zněl dobový název pro rozšiřování měst spojené s připojováním sousedních obcí. Poslední rovinou strategie je to, co obvykle tvoří její dílčí komponentu, taktika při prosazování urbanistických vizí, konkrétní postoje a chování čili *politics*. Sem lze řadit konkrétní chování panovníka, například Napoleona III. při rozhodování o budoucí podobě Paříže. Tyto tři roviny pojmu urbanistická strategie však nevyčerpávají její význam. Zde jsou tyto významové roviny zmíněny proto, aby bylo jasné, jak je tento pojem sémanticky orchestrován. Hlavním cílem této práce bylo nastínit rozsah koincidencí, jež je možno spojovat se sociálně-prostorovými změnami, jimiž prošla evropská města těchto dvou století.

Jinými slovy se tato práce pokouší vymezit kulturní čas vybraných velkoměst 19. a 20. století. V této práci přebírám pojetí kulturního času ve smyslu Jana Assmanna: „Co je to kulturní čas? V běžném chápání je čas objektivní veličina, dimenze jako prostor, který je možno měřit a vypočítat. Naproti tomu kulturní čas není čas měřený, nýbrž interpretovaný, jakási slitina z času a smyslu.“<sup>1</sup>

Tento amalgam času a smyslu je i časem historika, respektive východiskem k periodizaci jako jednomu z jeho hlavních nástrojů. Cílem této práce je tedy pokusit se nově artikulovat jedno z témat urbánních dějin Evropy: Jaké jsou parametry proměn – strategie evropských velkoměst v 19. a 20. století jako podklad pro porozumění městům naší současnosti? Jak souvisí prostorová a symbolická konfigurace měst s některými kulturními, sociálními a ekonomickými metamorfózami sledovaného období? Respektive které z těchto jevů jsou relevantní pro prostorovou rekonfiguraci měst? Tuto korelaci lze

však vzhledem k její složitosti pojednat jen dílčími příklady, ale tak, aby byl jejich výběr pokud možno co nejrepresentativnější v úzkých mezích tohoto výkladu, respektive aby do rastru souvztažnosti bylo zabudováno co nejvíce faktorů i za cenu, že se poněkud zneřehlední hlavní výkladové linie.

Hned na začátku je třeba si položit otázku, zda je a bylo v metodologické výzbroji urbánní historiografie minulé i současné pojmové instrumentarium, jež by bylo rovnocenné například kulturnímu času v kulturologii nebo chronotopu (termín Michaila Michajloviče Bachtina) v literární vědě. Metodologicky obtížnou dostupnost takového pojmosloví se pokusí zdůvodnit tento úvod.

Jiří Pešek hovoří ve své knize *Od aglomerace k městu* o „zahlcující šíři problematiky“<sup>2</sup>, což je skutečně v prudkém kontrastu k české historiografii, až na čestné a průkopnické výjimky, zmíněné níže. Je velmi nesnadné pokusit se v nepřehledném spektru literatury k vývoji měst dobrat se pojmové přesnosti, s níž pracuje například urbánní sociologie nebo urbánní geografie. Intelektuální historie urbanismu a projektování ve 20. století, jak zní podtitul slavné knihy britského urbánního geografa Petera Halla *Cities of Tomorrow*, potřebovala k nalezení relativně pojmově vyhraněného jazyka téměř 600 stran, nicméně ani zde nenajdeme takovou míru konceptualizace, s níž například Michel Foucault ve zcela jiných oblastech zkoumá zrod kliniky či vězení. Ještě více je psána v těch nejlepších tradicích anglosaského esejsmu (Carlyle, Ruskin, Arnold, Eliot, Pound a plejáda dalších) kniha Tristrama Hunta o vzestupu a pádu viktoriánského města s názvem *Building Jerusalem*. Tato kniha je plná literárních aluzí, odkazů a prozrazuje rozsáhlé vzdělání britského historika, jež toto dílo zakotvuje v širokém evropském kulturním kontextu. Srovnáme-li však tato dvě vynikající díla s průkopnickou statí Manuela Castellsa *Space of Flows, Space of Places: Materials for a Theory of Urbanism in the Information Age*<sup>3</sup>, pak vidíme zřetelný rozdíl v pojmové vyhraněnosti a v míře zobecnění. Castells

pracuje s dichotomiemi, klíčovými pojmy předchází jejich historická genealogie, pojmy procházejí sémantickou analýzou atd. Nic z toho nenajdeme ani u Halla, ani u Hunta, jehož diskurs je historiograficky esejistický. Za optimálnějších podmínek by bylo aspirací této práce spojit výhody i nevýhody obou – velká míra obecnosti (v Castellsově případě) může znamenat ztrátu smyslu pro empirickou, historiograficky interpretovanou realitu, naopak Hunt přináší ve své skvělé knize celou řadu pojmů převzatých z dobových polemik a jeho *Budování Jeruzaléma* je daleko více zakotveno v historické empirii, ale může nám tu chybět větší pojmová vyhraněnost.

Avšak nejen volba metody, ale i skladba použitých pramenů a literatury konstituuje text. Základním vodítkem pro výběr literatury je mezinárodní komentovaná bibliografie urbánní historiografie vydaná do roku 1988 od Christiana Engeliho a Horsta Matzeratha, *Modern Urban History in Europe, USA and Japan*. Pro literaturu od tohoto data jsou důležité bibliografické oddíly časopisu *Informationen zur Modernen Stadtgeschichte*, který vydává od roku 1970 *Deutsches Institut für Urbanistik*. Cenným průvodcem po literatuře o tomto tématu mi byla i anotovaná bibliografie Anthonyho Sutcliffa *The History of Urban and Regional Planning*.<sup>4</sup> Velice důležité byly pro mou orientaci v další literatuře zvláště seznamy monografií k jednotlivým městům a zejména přehled sekundární literatury k jednotlivým teoretikům architektury a urbanismu právě v této Sutcliffově knize. Výběr literatury byl silně limitován nejen vnější nedostupností celé řady směrodatných děl, ale zejména omezenými časovými možnostmi pracovat i s těmi dostupnými. Vybíral jsem tu literaturu, jež se nejúžeji vázala k nastolenému tématu a kterou jsem považoval za nejrelevantnější. Jsem si však vědom velkých mezer už ve skladbě volených titulů, o něž se opírá tato práce. Tatáž výhrada se týká i volby pramenů.

Motivem této práce byla snaha zjistit, nakolik je rozpor „břemene“ minulosti a „závazku“ budoucnosti inherentní nejen všem lidským sídlům obecně, ale zejména

evropským velkoměstům 19. a 20. století. Každá historicky zakotvená sídelní aktivita vyžaduje zřít se paměti ve prospěch vize, ale ta bez opory právě v paměti ztrácí své pevné kontury. Aby vize byla úspěšná, musí se tedy ponechat i prostor paměti, neboť utváření sídel se nikdy neodehrává na nepopsané desce, byť celá řada měst vznikla na „zeleném drnu“. „Založená“, „apriorní“ města mají výhodu většího manévrovacího prostoru, ale i ten je limitován, jednak mentálními hranicemi svých tvůrců, tedy vzory už stávajících lidských sídel, jednak danými prostorovými, technologickými, právními a historickými omezeními. Naproti tomu města „přirozeně rostlá“, „organická“ se musejí daleko více ohlížet na svou minulost. Navazují na to, co bylo postaveno, kultivováno a jejich role je ztížena právě touto nesnadnou polohou mezi pamětí a vizí. Na vztah mezi historickou „zátěží“ a její dobovou reinterpetací se zaměřují pasáže věnované britskému gotickému revivalu a architektonickému medievalismu.

Nika, kterou si vytváří člověk, vždy zapuštěný do širokých a někdy nepřehledných společenských vazeb, má na rozdíl od niky živočichů svou přírodní i kulturní stránku. Město je nika, kterou osazuje lidská společnost nejen ve vymezení se vůči přírodě, respektive proti jejím destruktivním účinkům (nepříznivé klima, eroze a degradace půdy, nadměrná eutrofizace vodních ploch atd.), ale i proti retardujícím silám tradice, jestliže ta ztratí svou kulturně mobilizační sílu. Tato práce se pokusila ve vysoce selektivním výběru měst 19. století a v návaznosti i 20. století sledovat vyvazování se evropských sídel z přírodních omezení a tradice. Důraz v této práci, jak vyplývá i z rozsahu jednotlivých kapitol, byl položen na 19. století, následující století zde slouží do jisté míry jako referenční bod předělu dvou urbanistických epoch.

Města rovněž ztělesňují způsob, jak si člověk či lidská společnost symbolicky osvojuje prostor a čas. Rytmus města je jiný než pulz přírody, každé sídlo má svou orientačně symbolickou síť vztahů. Má svou horizontální i vertikální topografii, své nahoře



(věže, mrakodrapy, vodárenské věže, televizní vysílače) i dole (podzemní prostory metra, kanalizační sítě, celou skrytou technickou infrastrukturu), ale i své společensko symbolické výšiny (reprezentativní budovy, paláce, luxusní hotely) a nížiny (oprýskané okrajové čtvrtě, slumy, favely). Budeme-li se držet této topografie, pak oba exkursy, jeden o elektřině, druhý o kanalizaci, ztělesňují právě tuto dichotomii. Elektřina přinesla ke konci 19. století nejen nové vnímání městského prostoru (vynikající fenomenologii vnímání města v historické perspektivě najdeme v níže uvedené knize Christine Boyerové), ale pronikavě změnila i sídelní dynamiku. Je to ono „nahore“. Z dobové literatury bychom mohli vybrat celou řadu dokladů toho, jak se se zavedením elektřiny do měst například v literárním impresionismu prosadil topos města viděného z ptačí perspektivy, ale to je rovina, kterou je zde třeba pominout.<sup>5</sup> Exkurs *Lux ex machina*, který už aluzí na známé rčení z oblasti antické dramatiky naznačuje překvapivou „náhlost“ technologické novinky elektřiny, vybočuje volbou města (jímž jsou Karlovy Vary), na němž je popsán fenomén elektrifikace měst, ale obecně vzato proběhla elektrifikace v řadě evropských měst s podobnými účinky. Oním „dole“ je zde míněna kanalizace, jež je druhým civilizačním mezníkem, od něhož lze hovořit o moderním (velko)městě. Také zde nebylo mytologématické označení kapitoly náhodné, protože i v tomto případě můžeme hovořit o zásadní, epochální (ve smyslu epochu zakládající) změně.

Časový rámec této práce je vymezen 19. a 20. stoletím a teritoriální rámec Evropou, přičemž příklady měst mimo čtyři hlavní srovnávaná jsou voleny tak, aby byly pro daný jev co nejcharakterističtější. Tuto metodu jsem použil vybočením z komparativního rámce zejména v kapitole Zrod průmyslového města. Dolní chronologickou mez lze stanovit jen za cenu deformace pohledu na značně různorodou sídelní dynamiku v celé Evropě, ale za symbolicky důsažné datum lze považovat rok 1800, kdy Robert Owen vybudoval ve Skotsku tovární město New Lanark. Zde se poprvé a v konkrétní, byť utopické podobě

ukazuje souvislost industrializace a urbanismu, respektive zde je v extrémní formě urbanismus zcela podřízen diktátu průmyslu. Horní časová hranice je dovedena do postmoderního převratu, personifikovaného zde vystoupením Roberta Venturiho a Charlese Jenckse a dalších „apoštolů“ postmoderny. Postmoderní obrat znamenal paradoxně odklon od všech obrátů, předělů, a je tedy do značné míry protimluvem. Je to slevení z přemrštěných aspirací moderny a nikoli náhodou se stalo hlavním polem její působnosti architektura: „Nejznámější pro obecné vědomí se stala postmoderna v architektuře. Architektura platí za postmoderní oblast artikulace par excellence. A přece zde termín ‚postmoderna‘ nezdůvodnil a prosadil se relativně pozdě, totiž teprve od roku 1975.“<sup>6</sup> Postmoderní ukončení ambic moderny ji usvědčilo ze lži, protože ve skutečnosti byla určena a také recipována pouze úzkou intelektuální a ekonomickou elitou, ač byla nesena silným sociálně nápravným étosem. Jencks však postmoderně přiznal „dvojitý kódování“, určení architektury a měst nejen elitě, ale i neelitním vrstvám obyvatel. Za horní časovou mez lze tedy stanovit 70. léta 20. století a kdybychom chtěli braudelovsky žonglovat se staletími, pak bychom mohli hovořit *cum grano salis* o dvojitém (místo dlouhém) 19. století, jež skončilo právě v 70. letech 20. století.

První vydání knihy Roberta Venturiho *Complexity and Contradiction in Architecture* vyšlo v roce 1966, ale podle samotného Jenckse lze počátek postmoderny datovat velmi přesně – 15. července 1972, tedy pádem Pruitt-Igoe, symbolu modernistické architektury a urbanismu v St. Louis od Minoru Yamasakiho, autora rovněž destruovaných budov World Trade Center. Předposlední kapitola je věnována otázce, proč se právě v 70. letech 20. století začala podoba měst nazírat z „lingvistického“ úhlu pohledu. Chápe-li Charles Jencks architekturu jako jazyk, nedostává se ani tak do blízkosti koncepce Benedetto Croceho, jenž vybudoval svou estetiku jako univerzální lingvistiku, ale usiluje o navrácení sdělnosti architektury i měst. Venturi a Jencks odnímají městům a architektuře

v nich modernismem vnucenou němotu. Právě v zájmu „dvojitého kódování“ mají města opět začít hovořit, což znamená návrat opuštěného „jazyka“ náměstí, ulic a řady dalších městotvorných prvků.

Srdcem lidské kultury jsou sídla, městská i venkovská, což je tenor celé práce, nicméně její kompoziční strategie vykryštovala podél několika základních výkladových os: urbanizace jako jeden ze základních rysů 19. století, chronotop měst 19. století a zrod urbanistické reflexe, modernizace a industrializace jako konstitutivní momenty zrodu průmyslového města, elektrifikace jako jeden z nejmarkantnějších příznaků urbanizace stále ještě venkovské společnosti 19. století, kanalizace jako neviditelná podzemní civilizace, která přinesla do měst do té doby nebývalý hygienický komfort, změněná (oproti 19. století) podoba měst 20. století a konečně postmoderní tečka za zbytnělými ambicemi moderny. Některé osy jsou jen nanesený, aby se někdy (snad) v budoucnu staly trajektoriemi dalšího výkladu, jiné jsou pojednány podrobněji. Někde práce oplývá digresemi, jež mohou oslabovat „kmen“ hlavních tematických linií, ale na druhé straně je ospravedlňuje cíl této práce – koincidovat co největší počet konstitutivních sil přerodu měst ve velkoměsta a těch pak v potenciální megalopole dneška. Výkladové asymetrii by bylo možné se vyhnout pouze za předpokladu tematického zúžení. Ne vždy důsledně jsou za výchozí bod srovnání brána města Paříž, Vídeň, Berlín a Londýn. Při demonstraci tendence, kterou bylo třeba popsat, bylo přihlédnuto i k řadě jiných měst. Mohlo sice být více vyhověno striktnosti, stejně jako zde mohl být do rastru srovnání postaven širší rejstřík měst, ale bylo by to na úkor plynulosti. Podobně jako v této práci zmiňovaná města má i tato práce svou strategii, jež je odvislá nejen od rozsahu použité literatury a pramenů, ten nemůže být nikdy dostatečný, ale i od zcela vnějších okolností, jako je nedostatek času a životní podmínky, které mají i v mnohem optimálnější podobě daleko k laboratorním či učeneccko kontemplativním výsadám.

Podstatnou metodologickou otázkou ve vztahu k tématu je dilema, jak hierarchizovat zdroje této práce. Tuto otázku lze položit ve dvou základních rovinách: obecné a vztahené ke konkrétní práci. Zásadní práce o viktoriánských městech, zejména anglosaské provenience, jako například *Victorian Cities* od Asy Briggse, se této nesnáze zbavují nejčastěji tím, že na konci knihy jsou uvedeny bibliografické poznámky či v novějších dílech bibliografické eseje. To však neřeší zásadní metodologickou otázku, co je pro urbánního historika pozdního novověku pramenem. Jsou jím regulační či územní plány nebo statistická data o socioprofesi skladbě městského obyvatelstva? V modelově ideálním případě by měla každá studie z novodobé urbánní historie vycházet z dostupných územních či regulačních plánů na jedné straně a z co nejširšího souboru statistických dat na druhé straně, aby vznikl historicky co nejkorektnější obraz zkoumaných měst jak z hlediska sociální skladby, tak z hlediska prostorových změn. Jenže ani v případě vyhovění tomuto heuristickému požadavku bychom se nevyhnuli další nesnázi – do jaké míry se města řídila svými preskriptivně územními normami? Pokud bychom se věnovali této souvztažnosti, zjistili bychom i v rámci krátkého časového intervalu a na případě jednoho města značné odchylky i od proklamované závaznosti těchto směrných plánů. Dále by bylo třeba odlišit územní a regulační plány a i při tomto zdánlivě jednoduchém rozlišení bychom se pouštěli na tenký led skutečnosti, že v každém období (hovoříme-li o 19. a 20. století) a v každé zemi se oba typy územních norem velice lišily.

Pramenem v konkrétním případě této práce byly zásadní, ve smyslu obecně přijímané, teoretické práce 19. a 20. století, uvedené na konci této práce před seznamem použité literatury. Pramenem jsou proto, že představovaly v daném i pozdějším období urbanistické paradigma, jež bylo zároveň kritikou současného stavu měst a zároveň anticipovalo pozdější urbanistické strategie. Přímou instruktivně to lze vidět na recepci díla Camilla Sitteho *Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Tato práce silně

kritizovala úpadek schopnosti komponování městských celků jako náměstí a ulic. Své plné rehabilitace se však dočkala až v období postmoderny. Přesto toto dílo můžeme chápat také jako primární prizma pro „četbu“ měst 19. století, primární, tedy pramenné. Ilustrativní jsou v tomto ohledu samotné Sitteho regulační plány. Regulační plán Olomouce z roku 1875 například je Sitteho variantou vídeňské Ringstrasse a dokladem toho, jak mnoho ctil své vlastní zásady.

Prameny k práci jsou tedy dobové teoretické texty. Jejich uvedením do historických souvislostí jsem se pokusil určit, jak se strategie utváření vybraných evropských měst odrážela v reflexi současníků a zároveň kritiků tohoto růstu. Neocenitelným vodítkem mi byla při výběru urbanistické a architektonické teorie monumentální práce Hanno-Waltera Krufta *Geschichte der Architekturtheorie. Von der Antike bis zur Gegenwart*. Teoretické práce nejlépe odrážejí povahu zápasů, jež vedly městské společnosti o podobu svých sídel. U Otto Wagnera či Camilla Sitteho vidíme zcela odlišné okruhy problémů (například kompozice ulic a náměstí) než u teoretika postmoderny Charlese Jenckse, jenž se zabývá jazykem, jímž města „hovoří“, proto, že chce městům vrátit sdělnost, kterou postrádala elitářská moderna. Krátce předtím zkoumal Kevin Lynch obraz měst, respektive plynulou posloupnost jeho fází. Z celé oblasti městské vizuality se Lynch soustředil na transparentní jasnost čili „čitelnost“ městského organismu. Čitelnost (*legibility*) považoval za klíčovou vlastnost městského prostředí. Právě na Lynchově teoretickém přístupu k městu lze vidět proměnu vnímání města, respektive privilegovanost urbanistických teorií také jako dokladu „dějin mentalit“ na poli urbánní historie. Další díla uvedená v seznamu pramenů poskytla vodítko při pokusu o interpretaci „chování“ jako jedné z významových vrstev strategií jednotlivých měst.

Urbánní historii, zejména historii viktoriánských měst, charakterizuje skutečně neobsáhnutelné množství literatury, od monografií měst až po panoramaticky komparativní

či syntetizující díla. V příkrém kontrastu k tomu je skutečně podivuhodný nedostatek původní české literatury, jež by se zabývala urbanizací českých historických zemí 19. a 20. století v širších evropských souvislostech či metodologicky v komparativní perspektivě. O to důležitější je uvést tři díla, jež činí z tohoto pravidla čestnou výjimku: *Evropská města na prahu kapitalismu* od Ludi Klusákové, *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850–1920* od Jiřího Peška a *Zrod velkoměsta* od Pavly Horské, Eduarda Maura a Jiřího Musila.

Bohužel v této práci nemohlo být přihlédnuto k teoriím vzniku měst, jak je koncipovala urbánní geografie 20. století, byť by jistě přispěly k prohloubení pohledu na urbanistické strategie 19. a 20. století. Pominut tedy musel být například teoretický příspěvek Waltera Christallera (jeho teorie centrálních míst), byť by ho bylo možné aplikovat právě u řady velkoměst sledovaného období, stejně jako nebyla vzata v úvahu teorie Augusta Löscheho o hierarchii center obchodu. Aplikací těchto a řady dalších modelů by se sice zpřesnily pojmy jako „centrální zóna“ či „městské centrum“, ale na druhé straně by se další pojmovou cizelací mohlo vytratit samotné historické téma. Aplikovatelný by byl i zonální či koncentrický model sociologa Ernesta W. Burgessa, podle něhož město vyrůstá od obchodního jádra v kruzích, právě na utváření měst 19. století. Jeho schematicnost upravuje „klínový“ model ekonoma Homera Hoyta a i jím bychom mohli falzifikovat některé stránky prostorové konfigurace zejména viktoriánských měst. Podobně byl pominut model mnohočetných jader měst geografů C. D. Harrise a Edwarda L. Ullmana.

Ze stejných důvodů nemohlo být přihlédnuto k výsledkům urbánní sociologie, zejména *community studies*, produkce prostoru (odvozené z práce Henriho Lefebvra) či koncept *housing classes* (bytových tříd) Johna Rexe. Například aplikací teorie urbánního manažerismu Raye E. Pahlby by bylo možné analyzovat vztah sociální stratifikace

sledovaných měst vytčeného období a prostorové konfigurace těchto sídel. Když si v 60. a 70. letech minulého století Ray Pahl kladl otázku logiky organizace prostoru některých industrializovaných měst, rozšířil tím nejen rejstřík otázek vztahujících se k typologii urbánních strategií, ale také poskytl pojmosloví, jež by mohlo být použito k expozici historického zkoumání. Kniha Hanse Paula Bahrta *Die moderne Grossstadt* z roku 1961 může být chápána jako sociologický pandán k *Städtebau* Camilla Sitteho z předcházejícího století a na srovnání obou důležitých děl bychom mohli analyzovat proměnu ideálního konceptu města v rozpětí téměř jednoho století, ale i tato rovina zůstává deziderátem, jež musí být oželeno. Stejně tak nemohlo být přihlédnuto k dichotomii Manuela Castellse prostoru toků a prostoru místa jako dvou rozdílných organizačních principů utváření prostorové struktury měst, aplikovatelné ovšem až na města druhé poloviny 20. století a pozdější.

V pojmové neopracovanosti se tedy zaměříme na začátek urbanizace v užším slova smyslu, tedy na jeden z utvářecích procesů 19. století.

## **Urbanizace společnosti: jeden ze základních rysů 19. století**

Není možné podrobit kritice všechny premisy, od nichž se odvíjí výkladová motorika textu, takže je třeba hned první předpoklad vytknout před závorku a rovnou s ním pracovat: Je to shoda většiny urbánních historiků v tom, že urbanizace společnosti tvoří jeden ze základních rysů společnosti 19. století. Stejně nerozborná shoda panuje i v otázce časového prvenství: První moderní urbanizační vlna se vynořila v Británii v první polovině 19. století a k jejím obecným znakům patřily: 1) úzký vztah industrializace a demografického vzestupu; 2) vzrůst městského areálu (prostorové rozšiřování i rostoucí

intenzita zástavby) a s tím související rušení městských fortifikací, které v tomto období zcela ztratily vojenský význam, a ve Velké Británii k tomu došlo dříve než v ostatních evropských zemích; 3) zvýšení hygienického standardu na jedné straně, ale snížení stavební kvality na straně druhé.

O urbanizaci lze hovořit od doby, kdy se vynořila lidská sídla. V průběhu dějin, s hlubokými odlišnostmi v různých geokulturních zónách, se však měnila početní a jiná kritéria. O urbanizaci v užším slova smyslu hovoříme v souvislosti s industrializací a modernizací. Tak jako prošly oba pojmy rozsáhlými sémanticko-historickými metamorfózami, nezůstal ani pojem urbanizace v užším slova smyslu jednoznačným pojmem. Protože většina relevantních urbánních historiků spojuje moderní urbanizaci s industrializací, používáme výraz industriální urbanizace, termín Paula M. Hohenberga a Lynn Hollen Leesové. V kapitole Lidské důsledky industriální urbanizace vytyčili oba autoři dva charakteristické rysy: „Největší změny, které proběhly od 19. století v oblasti vzrůstu měst by mohly být pojmenovány dvěma hesly: vzrůst měřítka a zvýšení hustoty.“<sup>7</sup>

Hovoříme-li o industriální urbanizaci jako o jednom ze základních rysů 19. století, pak je třeba se zastavit u kritérií velkoměsta, neboť právě ta tvoří body srovnání. Velkoměsta se jeví být pro komparaci strategií vhodná z následujících důvodů: 1) kumulují městské funkce, zejména koncentrují vzdělání a kulturní podněty, 2) vynikají diverzitou sociální skladby, 3) je v nich soustředěn velký počet správních, právních a ekonomických institucí, prostřednictvím jejichž činnosti můžeme porozumět vývoji měst i společnosti v nich sídlící.

Podle obvyklé statistické definice se jako velkoměsto definuje sídlo s více než 100 000 obyvatel. Tuto charakteristiku přejímá celá řada autorů. Debatu o definici velkoměsta shrnuje v již zmíněné knize Jiří Pešek a připomíná nedostatečnost kvantitativního vymezení definice velkoměsta.<sup>8</sup> Pešek kritizuje pojetí Renate Banik-



Schweitzer, jež vedle obvyklé statistické charakteristiky (nad 100 000 obyvatel) zavádí nepřiliš jasnou kategorii „die witestgèhend autonome Stadt“. Více se kloní k jejímu pojetí velkoměsta jako hospodářského hegemonu oblasti, zejména když konstitutivní pro toto kritérium není objem výroby, ale podíl nejmodernějších technologií. Pešek sám nenavrhuje svou vlastní definici velkoměsta, ale opírá se o komplexnější definici Horsta Matzeratha skládající se z měřítek kvantitativních, sekundárních a terciárních funkcí, míry centrálních funkcí a podílu zaměstnanců.

Kvantifikačním úskalím se vymyká charakteristika Petera Altera, jež nás však nezabavuje potíží při nalézání definice. Peter Alter v předmluvě ke sborníku prací *Im Banne der Metropolen* připomíná další aspekty možné definice velkoměsta – důstojnost a statut. V 19. a 20. století tyto společensko symbolické stránky nabývají nového významu: „Metropole je tedy zvláštní případ velkého města: Je nakupením lidských talentů a schopností v dějinně vynikajícím místě, jež je vposledku na základě této koncentrace ohniskem jako zrcadlo společnosti a jejího vývoje. Metropole je centrum, kaleidoskop života, experimentální pole a měřítko pro nové výboje, ale také místo extrémů.“<sup>9</sup> Podobně či ještě v zesílenější formě charakterizuje velkoměsto James Joll: „Velkoměsta jsou právě tak místy jako symboly a studium jejich symboliky je právě tak součástí dějin velkoměsta jako studium zásobování vodou nebo kanalizačního systému. Obyvatelé i návštěvníci si o nich vytvářejí mýty. Proměna těchto mýtů ovlivňuje naše postoje k velkoměstům. Proto také nachází symbolický význam velkoměst už celá staletí trvalou odezvou: Ještě stále vyvolávají Athény, Řím a Babylon mocné obrazy a mnohostranné konotace a mezi našimi moderními metropolemi měly již okolo roku 1500 Paříž a Londýn symbolický význam, který si podržely dodnes.“<sup>10</sup> Tato symbolická funkce velkoměsta je rozhodně směrodatnější pro odlišení metropole od měst než kvantitativní údaje, jestliže dále nenastolujeme významovou distinkci mezi velkoměstem a metropolí. Existuje přece řada aglomerací,

které přes velký počet obyvatel postrádají správní a kulturní význam. Velkoměsta mají symbolický kapitál, vypůjčíme-li si tento termín od Pierra Bourdieua.

Inovativní role velkoměst, ohnisko nových společenských pohybů, tento tavicí tyglík různých směrů je rozhodně směrodatnějším měřítkem toho, zda je konkrétní lidské sídlo velkoměstem či metropolí, jestliže odhlédneme od problematické synonymity obou slov. Vydáme-li se na etymologickou půdu, pak můžeme mateřské město chápat také v původně sókratovském, maieutickém smyslu, jako rodiště nového společenského směřování. V této práci je tedy dána přednost kulturněhistorickému a společenskohistorickému kritériu, jež rýsuje hranici mezi městem a velkoměstem.

Řada směrodatných autorů (Anthony Sutcliffe, Jim Dyos, Tristram Hunt, Hohenberg a Leesová a další) se shoduje v tom, že časové prvenství na poli urbanizace úzce spjaté s industrializací patří Velké Británii. Tak píše Anthony Sutcliffe v knize *Towards the Planned City*: „Zárodečné země těchto průmyslových a městských revolucí leží v Evropě a Severní Americe. Ještě předtím se industrializace šířila z kolébky ve Velké Británii 18. století do množství oblastí na kontinentě, většinou do center těžby uhlí nebo do již existujících velkých městských center. Ve Spojených státech začala industrializace na východním atlantickém pobřeží a šířila se směrem na západ, v zásadě do velkých středozápadních oblastí a na jih do oblasti Velkých jezer. Na obou kontinentech byly rozsáhlé oblasti přímo zasaženy industrializací, ale všeobecně byly poznamenány výraznými změnami v rozložení obyvatelstva ve prospěch měst. Tyto změny proběhly zejména ve čtyřech předních průmyslových zemích: Británii, Německu, Francii a Spojených státech.“<sup>11</sup> Při sledování odlišných popisů těchto změn distribuce obyvatel je však třeba brát v úvahu, že navzdory těmto masivním přesunům z venkova do měst i ve Velké Británii na začátku 19. století stále ještě dvě třetiny obyvatel žily na venkově. V předvečer první světové války se však již poměr obrátil. Čtyři pětiny obyvatel ve Velké



Británii a téměř dvě třetiny v Německu žily ve městech. Ve Francii a Spojených státech to byla jedna polovina. Americký urbánní historik Eric E. Lampard napsal: „Během první poloviny 19. století se viktoriánská Británie stala nejurbanizovanější společností světa. (...) Velká města v té době existovala i jinde, jistě větší a lidnatější než kdykoli předtím, ale ve Velké Británii byl tento jev pouhým vnějším symptomem hlubší tendence: urbanizace společnosti. V rychlosti a rozsahu urbanizace a v intenzitě stále rostoucí populace neměla Velká Británie sobě rovného soupeře. Jestliže excelentním výkonem Británie v předchozí části jejich dějin, tedy v 18. století, bylo zahájení průmyslové revoluce, jejím neméně pozoruhodným výkonem bylo, že se jí podařilo dosáhnout první urbánní transformace.“<sup>12</sup>

Jinak ovšem vypadají počátky moderní urbanizace, začne-li analýza od protoindustrializace na venkově – Hohenberg a Leesová: „Nový industriální řád začal na venkově a pouze pozvolna si vytvářel městskou síť v rozsahu celého kontinentu. Analýza industriální urbanizace proto musí začít na venkově.“<sup>13</sup> Po rozptýlené venkovské výrobě se podle obou autorů prosadil rapidní vzrůst městského průmyslu v Británii, Belgii, Francii, Německu a severní Itálii. Některé oblasti byly dokonce i v tomto období deindustrializovány (Hohenbergův a Leesové termín *deindustrialization* na s. 186 knihy citované v poznámkách), jiné naopak díky novým technologiím procházejí velkou transformací. Nelze však prodlévat u jejich podrobné analýzy, chceme-li postupovat podstatně selektivnějším způsobem a pokusit se narýsovat odlišnosti vývoje vybraných evropských velkoměst. Proto je důležitější obrátit se k obecnějším rysům této „první urbánní transformace“.

Důležitým vehikulem sídlištní dynamiky v první polovině 19. století bylo zavádění železničních tratí, jejichž rozvětvení sledovalo siločáry průmyslového rozvoje, respektive usazování průmyslu a rozvoj železničních tratí se ovlivňovaly navzájem. Železnice se v první polovině 19. století podílela na utváření prostorové struktury evropských a

severoamerických měst. Přispěla k sídelní kondenzaci v protikladu k pozdějšímu působení automobilismu. Podobně odstředivý účinek později měla elektrifikace měst. Zavedení elektrických tramvajových tratí podstatně rozšířilo prostorový areál měst, protože příměstská doprava prodloužila vzdálenost mezi domovem a zaměstnáním. Například první elektrická tramvajová dráha v Paříži uvedená do provozu v roce 1855 měla vliv na prudký rozvoj této metropole, ovšem není zde úzká, přímočará souvislost, jak ukazují příklady: V Berlíně tramvaje začaly jezdit až v roce 1881, ve Vídni roku 1897. V Londýně byl zahájen provoz tramvajové trakce dokonce až v roce 1903. Z těchto časových diskrepancí zavádění elektrické tramvaje je patrné, že nelze úzce korelovat mezi touto formou dopravy a intenzitou rozšiřování prostorového areálu města. Z uchování animální trakce až do prvních let 20. století v Londýně bychom mohli usuzovat na nízkou míru expanze růstu britské metropole, což vůbec neodpovídá skutečnosti.

Prudký vzrůst měst měl své obhájce i své odpůrce. Mezi ty první patřil Adna Ferrin Weber, jenž ve své průkopnické statistické práci *The Growth of Cities in Nineteenth Century* z roku 1899 uvedl několik výhod měst: „1) Vzdělání. Město samotné má být domovem těch, kteří studují umění, medicínu, hudbu a podobně. Dokonce i v oblasti základního vzdělání převažují výhody města nad možnostmi venkovských oblastí; 2) Zábava. Opera, symfonické koncerty, výstavy výtvarného umění a další mohou být charakterizovány jako výhody vzdělání nebo zábavy, ale existuje mnoho dalších forem, které umožňuje pouze město, nikoli vesnice; 3) Životní úroveň. Touha po vyšším životním standardu, po čistě materiálním komfortu a luxusu přivádí mnoho lidí do města. Potraviny lze ve městě opatřit za ceny téměř tak nízké jako na venkově a v daleko širším sortimentu, nehledě na řadu jiných levných věcí; 4) Intelektuální život. Venkov je těžkopádný nejen pro lidi, kteří vyhledávají laciné rozptýlení, ale zejména pro intelektuálně náročnější osoby. Současná města jsou centry nejen inteligence, ale i bohatství.“<sup>14</sup>

Urbanizace neznamena jen rozšíření městských areálů nebo hygienického zázemí, ale především radikální změnu v organizaci práce a pracovního dne, jež se lišila od tradičních forem venkovského života. Přesto i ve městech převládal určitý provincialismus a lokální tradice, stále se však prohlubovala i uniformita, jejíž tempo udávala rozrůstající se tovární výroba. To s sebou neslo negativní důsledky, jež reflektovaly takové osobnosti jako John Ruskin (*The Stones of Venice*) či Thomas Carlyle (*Past and Present; Sartor Resartus*). Otázkou chudoby a bohatství se Ruskin zabýval v řadě svých umělecko-kritických děl, ale nejvíce pozornosti tomuto tématu věnoval ve svých *Essays on Political Economy*: „Jestliže samotný král může být bohatý – předpokládejme, že je to Kroisos nebo Mausólos – vyplývá z toho, že Lýdové nebo Kárové jsou bohatými národy? Nebo jestliže jeden nebo dva otrokáři jsou bohatí, ale národ je jinak složen z chudých otroků, lze ho nazývat bohatým národem? Jestliže ne, pak musíme korigovat své představy o způsobu distribuce a nakládání s bohatstvím stejně jako představy o určitém stupni svobody podle toho, zda se vztahují k bohatství a svobodě jednoho člověka nebo všech členů společnosti.“<sup>15</sup> Sociální étos 19. století a způsoby jeho uchopení jdou nad rámec této práce, byť za cenu deformace proporcí samotného tématu, ale na tak malé ploše, vymezené hlavně velice skrovnými časovými možnostmi, nelze téma urbanizace – industrializace – sociální hnutí (či dobový sociální étos) být jen načrtnout. Kromě Carlyle a Ruskina, pokud bychom chtěli zůstat na britské půdě, by bylo třeba vsadit do kontextu i příslušné dílo Friedricha Engelse, velmi zajímavě interpretované Hunttem v podkapitole Engels's Manchester mnohokrát zmíněné knihy, ale i názory Benjamina Disraeliho, Williama Gladstona a řady dalších.

S urbanizací viktoriánské Británie souvisí i změna demografické struktury, o níž podrobně píše Lampard: „Během panování královny Viktorie se populace Velké Británie zdvojnásobila. Statistika z roku 1901 uvádí, že téměř 77% z celkových třiceti šesti milionů

obyvatel žilo ve městech. V důsledku fenomenálního vzrůstu měst dosahovala britská mortalita svého vrcholu v roce 1849 – okolo 24 až 25 úmrtí na 1 000 obyvatel, později se snížila z 22 až 23 úmrtí na 1 000 osob v pozdních šedesátých letech na zhruba 17 až 18 úmrtí na 1 000 obyvatel v závěru století. Naneštěstí se tato změna nedotkla těch nejmenších. Počet úmrtí dětí pod jeden rok na 1 000 narozených byl tak stejně vysoký v pozdních devadesátých letech 19. století – 155 až 160 úmrtí na 1 000, což byl téměř stejný podíl jako v předchozích pozdních šedesátých letech. Zatímco přibližná porodnost, která vzrostla ze zhruba 30 narozených na 1 000 obyvatel v pozdních třicátých letech na 36 narozených na 1 000 obyvatel v pozdních šedesátých letech, klesala neustále na méně než 29 narozených na 1 000 obyvatel v době královniny smrti.“<sup>16</sup>

Demografickou situaci ve viktoriánské Británii lze nejlépe doložit na příkladě Londýna. Jeho demografickou skladbu ovlivňovala také imigrace, jež v britské metropoli dosáhla svého maxima v desetiletí 1841–1851, kdy tvořila 40, 2% přírůstku obyvatel, ale opět poklesla v průběhu šedesátých let a ještě silněji pak v letech 1881–1891, kdy začal velký přesun obyvatel z jádra velkého Londýna na předměstí. Kromě této velké londýnské suburbanizace osmdesátých let následovala i ostatní velká města v Anglii a Walesu příkladu britské metropole, avšak podíl imigrantů na demografickém vzrůstu v tomto období byl vyšší než v Londýně. Mezi lety 1821 až 1871 vzrostl tento podíl o polovinu. Instruktivní je srovnání podílu imigrantů na 1 000 obyvatel v rozmezí desetiletí 1881–1891: Manchester 717, Belfast 654, Leeds 300, Birmingham 257 a Edinburgh 94. Lze tu vystopovat vztah mezi rozšiřováním městského areálu a mezi počtem obyvatel stěhujících se za dosavadní hranice města opět v přepočtu na 1 000 obyvatel a to v období osmdesátých let 19. století: Sheffield 4, Dublin 120, Bristol 785 a Londýn dokonce 1 289. Migrace do měst se podílela na demografickém vzrůstu více než polovinou v 23 z 30 největších evropských měst v roce 1877.<sup>17</sup>

Nepanuje zcela shoda v numerických hodnotách pro vzrůst evropské populace v 19. století, ale celkově je třeba zdůraznit úzkou korelaci mezi velikostí měst a demografickým vzestupem. James Johnson uvádí obecná čísla v *Urban Geography*: „Městská populace Anglie a Walesu se mezi lety 1871 a 1911 zdvojnásobila a vzrostla ze 14 milionů na 28 milionů. Během téže doby se počet městských obyvatel ve Francii zvýšil z 11 milionů na 17,5 milionů.“<sup>18</sup>

Viditelnou a průkaznou změnou však byla urbanistická přeměna měst ve smyslu změny prostorové organizace. Haussmannova Paříž hrála při industriální urbanizaci roli paradigmatu, ačkoli původní inspirace byla londýnská. Anthony Sutcliffe uvádí v páté kapitole s názvem France. The Reluctant Planner knihy *Towards the Planned City*, že ještě v 18. století většina francouzských měst rostla pomaleji než jejich anglické protějšky a že navíc větší francouzská města utrpěla velké populační ztráty v důsledku událostí 90. let 18. století. „Na začátku 19. století žila ve francouzských městech pouhá jedna pětina populace v poměru k téměř jedné třetině v Anglii. (...) Londýn měl v roce 1801 dvojnásobek obyvatel oproti Paříži v témže roce, avšak města jako Lyon, Marseilles a Bordeaux měla okolo 100 000 obyvatel, což bylo stále víc, než kolik obyvatel mělo jakékoli provinční město v Anglii.“<sup>19</sup> Politickým zadavatelem přeměny francouzské metropole v moderní velkoměsto byl Ludvík Napoleon, jenž již při jmenování Georga Haussmanna prefektem v roce 1853 mu předal svůj vlastní plán na přestavbu Paříže. Modernizaci Paříže předcházela řada expropriačních dekretů, jež se staly příkladem pro podobné stavebně právní normy v dalších evropských zemích. V této souvislosti by jistě bylo zajímavé srovnat stavebně právní normy jednotlivých evropských zemí, byť by z této komparace nebylo možno vyvodit nic dalšího pro odlišení urbánního vývoje. Součástí přestavby bylo zefektivnění pařížského správního aparátu. Tento efekt, jak lze doložit na příkladu Berlína, nebylo možno zaznamenat u řady dalších měst. Zatímco posílení centrální role

administrativního aparátu bylo prostředkem k urychlení samotné přestavby, těžištěm prostorového plánu bylo propojení vnitroměstské dopravy s nádražím. Vedlejším účinkem, ale současně i záměrem byla hygienizace středu Paříže, neboť prorážení nových bulvárů padly za obětí tisíce zdravotně nevyhovujících domů. Finance nebyly určeny jen k výstavbě nových komunikací a budov, ale i k demolici starých objektů a vykupování pozemků, ulehčenému ovšem vyvlastňovacími zákony. Jak uvádí Jiří Pešek v již zmíněné práci, v letech 1851–1869 (do Haussmannova vynuceného odchodu z funkce v lednu 1870) tak město Paříž vložilo do své „haussmannizace“ 2, 5 miliardy franků, tedy nominálně čtyřiačtyřicetinásobek komunálního rozpočtu z roku 1851.<sup>20</sup>

Často zmiňovaný vojenskopolitický motiv, tedy schopnost potlačit případnou revoluční činnost, byl spojen s vytlačováním společensky a příjmově nižších tříd ze středu města. Zároveň se však rozrostly okrajové pařížské čtvrti, kam plynul příliv obyvatel ze dvou zdrojů, jednak z vnitřních částí Paříže, jednak z venkova. Protože však akční rádius haussmannizace nebyl tak široký, vytvořila se infrastrukturní nerovnováha, neboť veškeré investice do infrastruktury souvisely s ražením nových bulvárů zejména ve středu Paříže, kdežto okrajové čtvrtě zůstaly bez kanalizace i vodovodu. Tím se ovšem vytvářela na okrajích Paříže potenciálně výbušná situace, jež znepokojovala Napoleona III. Po Haussmannově odchodu se do popředí dostaly otázky dopravní a hygienické. Od roku 1871 se vážně uvažovalo o metru jako účinném prostředku proti dopravní přehlcenosti Paříže. Jeho první úseky byly uvedeny do provozu až v roce 1900.

Haussmannova koncepce vyrůstala z tradic francouzského absolutismu a svůj charakter také vtiskla prostorové organizaci Paříže. Velký kontrast mezi luxusním centrem a nuznými předměstími sice nebyl typický jen pro Paříž, ale toto „hlavní město 19. století“ (Walter Benjamin) vytvořilo typický kontrast reprezentativního středu a nerepresentativní periférie. Tato symbolicko-representativní dostřednost je charakteristickým rysem



urbanistické strategie Paříže 19. století. Další evropské metropole, jež se snažily o podobný kontrast, tohoto cíle nedosáhly. Strach Napoleona III. z reprízy revolučních událostí učinil z Paříže té doby silně kontrastní a značně nevyvážený urbanistický útvar s velkoměstským pulzem v centru a maloměstskou zaostalostí na okrajích. Teprve s koncem haussmannovské éry se začíná Paříž scelovat po hygienické a dopravně infrastrukturní stránce.

Přestavbu Vídně rovněž inspirovaly revoluční události 1848. Na rozdíl od Paříže však byla přestavba rakouské metropole nesena snahou o autonomii, o vyčlenění ze správního systému Rakouska. Toto úsilí zmařily obavy německých liberálů, kteří v tomto kroku spatřovali ohrožení etnické (německé) identity Vídně. Nové obecné zákonodárství po roce 1848 umožnilo včlenit do vídeňského městského organismu 34 předměstských obcí ležících mezi barokní fortifikací a „Linienwall“. *Provisorische Gemeindeordnung* z 9. března 1850 proměnila těchto 34 obcí v šest nových vídeňských okresů. Podobně jako v případě haussmannizace ani do koncepce Ringstrasse nemohli mluvit zastupitelé sjednocovaných obcí. Navíc *Stadterweiterungskommission* musela pod nátlakem vlády a panovníka podstatně změnit původní plány CH. F. L. Förstera a dvojice Eduarda van der Nülla a Augusta Siccardsburga. Reminiscence na revoluci 1848 způsobily, že podobně jako při haussmannizaci hrály důležitou roli vojenské důvody i při budování Ringstrasse, proto zde stálo několik kasáren s klíčovými jednotkami, jež bylo v případě vzpour možno pohotovostně nasadit. Konjunkturu budování Ringstrasse přerušila až celoevropská hospodářská krize 1873, ale proces rozšiřování a sjednocování Vídně probíhal až do devadesátých let. V osmdesátých a devadesátých letech se posílil reprezentační charakter Ringstrasse. Na druhou stranu zde místo původně plánované rezidenčně reprezentační Donaustadt po ekonomicky nešťastném roce 1873 vznikla průmyslová a dělnická čtvrť Brigittenau. Rozšiřování, administrativní i prostorové, bylo provázáno demografickým

vzestupem, jehož meziroční růst činil průměrně 3, 8%.<sup>21</sup> Podobně jako Paříž i Vídeň vyrostla v evropské velkoměsto jako nástroj panovnického absolutismu. Byť zde nehrály úlohu celoměstské urbanistické aspekty, nevznikla zde taková disproporce mezi Innenstadt a okrajovými čtvrtěmi, jaká se vytvořila mezi jádrem Paříže a jejími okrajovými čtvrtěmi.

Urbanistická strategie Berlína stála ve znamení prudkého rozvoje mladého státu. Anthony Sutcliffe si klade otázku, proč dosáhla tato země v tak krátkém čase vedoucí pozice v urbanismu. Sutcliffe cituje Patricka Abercrombieho, podle jehož výroku z roku 1913 dosáhlo Německo v oblasti moderního urbanismu nejvyšších výsledků: „Industrializace a urbanizace, která ji doprovázela, mohou poskytnout jen část odpovědi na tuto otázku. Zajisté zde byla urbanizace v mnoha ohledech daleko rychlejším a revolučnějším procesem než v Británii, Francii a dokonce i ve Spojených státech. Zrodila masivní růst měst, obzvláště velkoměst. Nezačala však dříve než v polovině 19. století a je nepravděpodobné, že by se vynořil v následujících padesáti letech tak rozvinutý urbanismus, pokud by městská správa nezdědila předprůmyslový rámec intervencí, jež mohly být vypracovány tak, aby vyhověly novým potřebám.“<sup>22</sup> Předním městem Německa se stal Berlín, který vyšší podlažností zástavby předčil všechna ostatní německá města. Od roku 1840 se podle Sutcliffeho staly typickými pro Berlín vysoké *Familienhäuser* (bloky nájemních domů pro nižší příjmové vrstvy) a *Mietkasernen* (nájemní domy pro nejchudší). Středním vrstvám byly určeny *Miethäuser*. V městském půdorysu kolem roku 1850 byla patrná tři různotvará náměstí: na západě Quarré (Pariser Platz) a Oktogon (Leipziger Platz) a na jihu Rondell (Belle Alliance Platz). Městu dominoval kříž severojižní osy Friedrichstrase a východozápadní Unter den Linden. V první polovině 19. století se staly významnými rozvojovými zónami Köpernickes Feld a Stralauer Viertel. Byly to největší dostupné oblasti vhodné pro plánování nových ulic. Na rozdíl od Paříže nehrály v Berlíně velkou úlohu vyvlastňovací zákony. Zejména v 70. letech 19. století se městské správy

začaly spojovat s *Baugesellschaften* a vyvlastňovací zákon – *Enteignungsgesetz* – z roku 1874 nehrál nijak zásadní roli. Autorem plánu přestavby Berlína byl James Hobrecht, jehož *Bebauungsplan* byl poprvé publikován v roce 1862 a byl natolik prozíravý, jak uvádí Sutcliffe, že platil až do roku 1919. Předností Hobrechtova plánu byla kontinuita mezi rozvojem z první poloviny 19. století, zejména v oblasti Köpernickler Feld, a novým předměstským prstencem zástavby. Z faksimile plánu, uloženého v *Landesarchiv Berlin*, je patrná převaha rozsáhlé blokové zástavby a širokých ulic. Převahu uzavřených bloků vyrovnávají otevřená náměstí jednotlivých městských okrsků. Pro zajištění dostatečné zeleně bylo důležité i včlenění stávajících královských parků a příměstských přírodních enkláv. Po aktivizaci Hobrechtova plánu prošel Berlín v letech 1861 až 1876 intenzivním stavebním ruchem. Na rozdíl od Paříže a Vídně byla zástavba Berlína vysoce koncentrovaná, respektive nevznikla disproporce mezi centrem a okrají jako v případě Paříže. Některé čtvrti si zachovaly původní charakter, jako tomu bylo zejména v severovýchodní části Berlína, v Königstadt. Ke konci 19. století se zvýšila hustota blokové zástavby, jejíž kritikou se zabýval zejména *Deutscher Verein für öffentliche Gesundheitspflege*. Referenční berlínskou čtvrtí se stala Villenkolonie Grunewald, kterou němečtí reformátoři kritizující přílišnou hustotu *Mietkasernen* uváděli jako příklad zdravé urbanizace. Až do konce století však byla předměstí domovem těch nejbohatších vrstev. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že vznik a společenská akceptace předměstí jsou úzce spjaty s celkovou modernizací měst. Společenské přehodnocení okrajů měst jako rezidenčně hodnotných je důležitým zlomem, neboť v předmoderním městě na okraji bydlí ty nižší společenské vrstvy. Sutcliffe popisuje tento suburbanizační přelom následovně: „V předindustriálním městě instituce produkující bohatství, mezi nimiž byly nejprominentnější obchod a správa, měly sklon se soustřeďovat v centrech a spojovat se s domy těch nejbohatších a nejmocnějších. Chudí bydleli na periférii. Takové uspořádání bylo spojeno

se statickou populací a malou expanzí na okraje měst. (...) Industrializace transformovala tuto strukturu a přinejmenším od poloviny 19. století se usazoval průmysl v centru měst. Doprovodné jevy jako znečištění ovzduší a hluk stejně jako přítomnost hrubých a chudých pracujících vyhnaly nejvyšší i střední třídy z center měst. Zatímco manuálně pracující se v rostoucí míře usídlovali poblíž center, blízko výkonu své práce, vlastníci a vedoucí a profesně vyšší třídy naopak začali mít v oblibě předměstí. Jak míjel čas, změny v organizaci i výrobě, zlepšení v oblasti dopravy a vytváření předměstského prostředí vedly stále větší část celkové populace k participaci na tomto hnutí přesídlování ven z města. Toto rozšiřování areálu měst mělo za následek to, že nejbohatší členové společnosti se stěhovali na levnější pozemky a těšili se z maximalizace zisků z těchto pozemků stejně jako z toho, že jejich domácnosti měli užitek z nového prostředí.“<sup>23</sup>

Pruské hlavní město se zdvojnásobením počtu obyvatel v letech 1816 až 1847 (ze 197 000 na 409 000) stalo čtvrtým největším evropským městem za Londýnem, Paříží a Petrohradem. Jak uvádí Cyril Buffet, „tento rozmach není následkem vzrůstu počtu narozených a úbytku úmrtí – dětská úmrtnost je zde stále velmi vysoká, ale následkem velmi pozitivní migrační bilance. Ze dvou set tisíc obyvatel, kteří za první polovinu století v Berlíně přibyli, jen čtvrtinu tvoří rodilí Berličané! To je přímý důsledek zrušení nevolnictví, které zvýšilo možnost pohybu venkovanů. Ti přicházejí do hlavního města hlavně z pruských provincií, především z Braniborska.“<sup>24</sup>

Britská urbanizace probíhala v předstihu vzhledem k ostatní Evropě. Sutcliffe uvádí, že v nejbohatších a nejlidnatějších oblastech Spojeného království, tedy v Anglii a Walesu, vzrostl podíl městského obyvatelstva z 20–25% v raném 18. století na zhruba 33% v době prvního britského sčítání obyvatel v roce 1801. K roku 1851 to bylo již 54%.<sup>25</sup> Výraznou známkou britské industriální urbanizace byla okolnost, že municipalita v rané fázi industrializace měla malý vliv na vývoj ve svých „vlastních“ městech. To vedlo

k tomu, že některé měšťanské vrstvy vyvíjely petiční tlak na parlament k vydání takových zákonů, jež by umožnily vznik institucí kompetentních k řízení těchto průmyslových transformací. Parlament odpověděl přiměřeně situaci. Do poloviny 19. století byly v britských městech vytvořeny místní rady, v jejichž kompetenci bylo například osvětlení, chodníky nebo kanalizace. Po vydání *Public Health Act* v roce 1848 přešla starost o sanitární a jinou infrastrukturu do rukou městských samospráv, což se projevilo ve stavebním vzmachu na tomto poli. V samotném Londýně však zůstalo soukromé vlastnictví vodovodu a kanalizace až do roku 1904, jak uvádí ve své knize *The Government and Misgovernment of London* William Alexander Robson.<sup>26</sup> Tato silně polemická, avšak stále vlivná studie z roku 1939 kritizuje slabost londýnské samosprávy v 19. století. Ani druhé vydání z roku 1948 dovedené do roku 1945 nepřináší v tomto ohledu žádnou revizi. Podle Robsona londýnská samospráva neměla dostatečné pravomoci k tomu, aby mohla být britská metropole plánována dostatečně efektivně. Přes tuto zásadní odlišnost – rozhodování o vývoji města nespočívalo ani na bedrech panovníka či vlády, ani nebylo dostatečně v kompetenci místní samosprávy – nezaostával vývoj Londýna za rozšiřováním a scelováním velkoměst na kontinentě. Reálné příjmy byly obecně v Británii vyšší než v kontinentální Evropě. Původně venkovská půda přecházela do vlastnictví individuálních stavebníků daleko svobodněji než na kontinentě také kvůli zbytkům některých feudálních institucí a racionalizovanému zemědělství, jež předcházelo a zároveň doprovázelo industrializaci. Nájemní systém pomáhal oživit spekulativní boom a navíc většina britských měst neměla opevnění, která by bránila územní expanzi. Dostatek kapitálu a liberální podnikatelské prostředí přispěly k rozvoji rezidenčního stavění, které bylo intenzivnější než v Paříži, Vídni či Berlíně nebo vůbec v evropských metropolích. Výsledkem byl vyšší standard bydlení v Londýně i v ostatních britských městech než na evropském kontinentě. Na druhou stranu nesmíme ovšem zapomínat na existenci brlohů a

chudiny žijící ve stísněných podmínkách. Podíl individuálního bydlení byl však přesto vyšší než například ve Francii či Německu. Hustota osídlení byla mnohem nižší, s výjimkou Skotska. Rodinné domy byly normou i pro dělníky a ve vzrůstající míře se prosazovaly ve středních a vyšších vrstvách řadové domy. Tento vysoký podíl individuálního bydlení měl v Británii tradici, jak to dokládá i Luďa Klusáková v knize *Evropská města na prahu kapitalismu* i pro předcházející století: „Dalším charakteristickým rysem i velkých anglických měst byl relativně nízký ukazatel počtu obyvatel na jeden obydlý dům. Ve druhé polovině 18. století činilo to v Birminghamu, Manchesteru, Leedsu a Liverpoolu v průměru 5, 83 obyvatel na dům. Roku 1801 žilo v 18 městech, manufakturních a provinčních centrech vesměs nad 10 000 obyvatel v průměru 6,10 a roku 1821 – 6,00 na jeden dům. Přitom v deseti manufakturních centrech to bylo 5, 97 obyvatel na dům (jejich průměr zvedal Newcastle a Sunderland) a v provinčních centrech, jichž bylo sedm, byl průměr 5, 83 obyvatel na dům.“<sup>27</sup> Nutno dodat, že přes tyto výhody vysokého podílu individuálního bydlení poskytovaly podmínky pracujících „diametrálně odlišný výsledek v porovnání s podmínkami života buržoazie a majetných vrstev.“<sup>28</sup> Sociální diferenciacie v oblasti bydlení byla jen jedním, byť velmi důležitým, faktorem pauperizace na jedné straně a majetkové augmentace na druhé.

Díky koncentrovanému vlastnictví půdy však byli developeři schopni poskytnout v Londýně i řadě dalších měst dostatek prostoru pro nové budovy. Londýnské rezidence pro střední a horní vrstvy byly navrženy tak, že jejich standard dlouho nepřekonala zástavba v Paříži či Berlíně. Protože vysoký standard bydlení byl dostupný více společenským vrstvám než v ostatní Evropě, nebyla pro Londýn ani jiná britská města naléhavým požadavkem samosprávná či vládní intervence do utváření britských měst tohoto období. Tato ambice se vynořila v Londýně až v posledních třech desetiletích 19. století.

## Urbanismus: strategie měst 19. století a zrod teoretické reflexe

V této kapitole je nastíněna souvztažnost mezi urbanizací měst 19. století a mezi zrodem teoretické reflexe. Z této korelace by mělo vyplynout pevnější orientační měřítko srovnání komparovaných měst. Devatenácté století nejen vtisklo podobu dnešnímu vzezření měst, ale přineslo také zrod urbanismu jako teorie stavby a kompozice měst. Vedle Camilla Sitteho patřili k předním teoretikům urbanismu 19. století Reinhard Baumeister a Joseph Stübben. Oba jsou však vzhledem k Sittemu daleko méně přínosní. Baumeister je velmi častým terčem Sitteho kritiky. V souvislosti s industriální vlnou a demografickým vzrůstem na přelomu 18. a 19. století začali projektanti i politické reprezentace naléhavě pociťovat potřebu teoretické reflexe vzrůstající složitosti velkoměst: „Složitost tohoto přelomu vycítil Antoine Chrisostome Quatremre de Quincy (1755–1830). Byl to historik architektury, stálý tajemník Akademie krásných umění v Paříži a svým uměleckým názorem patřil mezi ctitele pozdního klasicismu. Celý život pracoval na různých teoretických spisech, jako byly dva svazky životopisů architektů nebo stejně obsáhlý Historický slovník architektury. Byl však zároveň poradcem při přestavbě Paříže za Napoleona Bonaparta a v této své funkci prosazoval ‚krásné městské třídy‘ a za hlavní cíl stavby měst považoval jejich ‚velkolepost‘.“<sup>29</sup>

K velkým teoretikům urbanismu patřil Ildefonso Cerdà y Sunyer (1816–1876), jenž svou „generální teorií urbanizace“ (*Teoría general de la urbanización*) vytvořil koncept „fungování lidské společnosti ve velkých městských centrech. Cerdà postavil teorii urbanismu na skutečně vědeckou bázi zejména svou ‚urbanistickou funkcíonií‘“.<sup>30</sup> Jeho definice urbanismu patří ke klasickým, neboť urbanismus je podle něj „souborem principů, zásad a pravidel, které je nutno uplatnit u staveb a jejich souborů tak, aby nebyly narušeny schopnosti společenského člověka, aby byl podporován jeho rozvoj a zlepšováno jeho bytí i společenské hodnoty“.<sup>31</sup>

Naopak daleko praktičtěji zakotvil urbanismus další významný autor 19. století Joseph Stübben, jehož *Stavba měst* je spíše inventarizací praktických zásad při stavbě měst. V praxi zakotvené bylo rovněž dílo Friedricha Oettingena-Wallersteina, jenž se jako jeden z mála autorů tohoto období zabýval ekonomikou stavění v knize *Ueber die Grundsätze der Bau-Oekonomie* (1835). Za zakladatele německého urbanismu je považován Reinhard Baumeister, jehož dílo *Stadterweiterungen in technischer, wirtschaftlicher und polizeilicher Hinsicht* z roku 1876 mělo velký vliv na tvorbu německých měst na přelomu 19. a 20. století. Ale jeho význam je celoevropský, neboť jako první vnesl do plánování měst ekonomickou stránku urbanismu a navíc kladl důraz na zelené a nezastavěné plochy města, takže ho lze chápat také jako předchůdce ekologických tendencí v urbanismu. Přesto ho nezařadil Hanno-Walter Kruft do svých *Geschichte der Architekturtheorie*.

K největším postavám 19. století však patřil Camillo Sitte, jehož hlavní dílo *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* vycházelo z kritiky vídeňské Ringstrasse a toho, čemu Sitte sám říkal „moderní systémy“. Sitteho dílo patří k nejvýznamnějším vkladům k teorii měst, protože obě hlavní témata knihy jsou žhavě i aktuální dnes a nesporně tomu tak bude i v budoucnosti. Století historismu spoluovlivnilo to, že prvním Sitteho tématem je kompozice historických měst. Druhé téma je navýsost aktuální především v současnosti, na počátku 21. století, a je jím „motivická chudost“ měst. Třetí téma je dobové, ale v Sitteho podání nepostrádá silné teoretické podněty do budoucnosti: je jím kritika Ringstrasse. Sitte svou kritiku Ringstrasse podepřel svým vlastním konceptem (v knize je část Sitteho plánu na přestavbu Ringstrasse). Navržené změny měly podle Sitteho umožnit: „1. Odstranit slohové konflikty; 2. Podstatně zesílit působivost každé z významných; 3. Vytvořit soustavu osobitých náměstí; 4. Vhodně rozmístit velké, střední i malé pomníky.“<sup>32</sup>



Kompoziční zásady tvorby veřejného prostoru, jež důkladně Sitte rozebírá, nejsou jen reminiscencí antického, středověkého a renesančního smyslu pro umístování budov a soch na náměstí ani jen vyjádřením smyslu pro rafinované zaústování ulic, ale jsou i kritikou současného utváření měst. Nejen přímé odkazy na Vitruviovo dílo *De architectura libri decem*, ale i význam a působnost jeho díla řadí Sitteho mezi přední teoretiky urbanismu a architektury vůbec. Na rozdíl od Vitruvia se však Sitte zabývá pouze urbanistickou stránkou architektury. Vitruviův text ovšem není pojednáním o uměleckém účinku kompozice náměstí, ale normativním systémem návodů s historickými exkursy do řecké architektury. Těžištěm *Stavby měst* je náměstí, hlavní kompoziční ohnisko měst. Tvoří rovněž převážnou část obrazového materiálu této knihy. Hlavním terčem Sitteho kritiky je dobová bloková zástavba, jež se zcela paradoxně ocitne pod kritickou palbou architektonické avantgardy o téměř půlstoletí později ze zcela jiných důvodů. Dalo by se říci, že urbanismus celého 19. století byl protiváhou Sitteho zásad. Otevřená náměstí versus Sittem prosazovaná uzavřená náměstí, pravouhlé křížení ulic versus Sittem favorizované nepravidelné zaústování ulic do náměstí. Bez bližší specifikace považuje Sitte za nejméně se přičící jeho principům haussmannizovanou Paříž. Proč, to se z jeho knihy nedozvíme. Zato je zde uveden viník toho, co Sitte považoval za bezkonceptnost dobových zastavovacích plánů: „O tom, že bezkonceptnost vede k bezobsažnosti urbanistických řešení svědčí vůbec největší ‚parcelace‘, kterou je vymezení území jednotlivých států Severní Ameriky. Velká země byla také stejným ‚blokovým‘ systémem rozdělena hranicemi, které vedou ve směru poledníků a rovnoběžek. Byl to přirozený výraz toho, že nikdo zemi neznal, nebylo možné odhadnout její budoucnost a neměla za sebou žádnou minulost. Nepředstavovala pro svět žádný kulturní přínos a byla jen velkým kusem území. V Americe, Austrálii a jiných panenských kulturních oblastech může tudíž prozatím docela dobře i ve stavbě měst rastr bloků postačit. Tam, kde lidé žijí jen proto,

aby vydělávali, mohou se spokojit s tím, že budou naskládáni do bloků jako sardinky v konzervě.“<sup>33</sup>

Sitte podnítl touto kritikou mezinárodní diskusi o urbanismu: „Mezinárodní diskuse o navrhování měst nezačala v organizované formě před rokem 1890, kdy odmítnutí Camilla Sitteho pompézního, pravouhlého projektování udeřilo na správnou strunu v mnoha koutech Evropy.“<sup>34</sup> Hanno-Walter Kruft ve svých obsáhlých dějinách architektonických teorií hodnotí teoretické dílo Camilla Sitteho jako zásadní: „Jeho kniha *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* je pro teorii budování měst zásadní a získala v současnosti novou aktuálnost poté, co se funkcionalistické teorie o budování měst z první poloviny 20. století staly obsoletní.“<sup>35</sup>

Vedle Sitteho patřil k předním evropským urbanistům i Otto Wagner, který na rozdíl od Sitteho zavrhoval historismus ve jménu *Neustil*. „Tento nový styl, moderna, reprezentuje nás a naši dobu, výraznou změnu dosavadního vnímání. Je třeba zcela zřetelně vyjádřit téměř úplný úpadek romantismu a naopak zcela všechno si uzurpující účelnost, podrobující si všechna naše díla.“<sup>36</sup> Téměř úplný úpadek romantismu bychom mohli chápat jako latentní vymezení se Wagnera proti Sittemu, neboť ten by jistě favorizoval před moderní účelností umělecký účinek a kompoziční kvality města. Podle Krufta zaujímá Wagner postavení mezi Gottfriedem Semperem a Le Corbusierem. Nejen architekturu, ale i města chápal Wagner jako „výraz moderního života“. Historizující budovy byly pro Wagnera *Wahnsinngebäude*, přihlašoval se k velkoměstu, nájemnímu domu, ke spekulaci. Jeho *General-Regulierungsplan* Vídně z roku 1893 a jeho studie *Die Grossstadt* z roku 1911 tvoří předstupeň urbanismu Le Corbusiera a patří tedy svým způsobem do urbanismu 19. i 20. století.

Důležitou okolností teorií urbanismu 19. století bylo, že si „většina autorů dnes již klasických spisů o stavbě měst postupně uvědomovala, že se mezi lidskými sídly vyděluje

zvláštní skupina velkoměst, která se od ostatních měst neliší pouze několikanásobným počtem obyvatel, ale především určitými znaky a také do té doby neexistujícími potřebami a problémy.<sup>37</sup>

Zrod urbanismu jako teoretické reflexe souvisel s pronikavou změnou v prostorové, sociální, ekonomické a kulturní skladbě měst. Zvyšoval se podíl obyvatel bydlících ve městech a rovněž se v polovině 19. století zvýšil počet měst, jež se podle dobových měřítek dala považovat za velkoměsta. Podle Richarda Lawtona existovala v celosvětovém měřítku okolo roku 1850 pouze tři města s počtem obyvatel přes 1 000 000 obyvatel: Peking, Londýn a Paříž. V rozmezí mezi 500 000 až 1 000 000 obyvatel se pohybovala města jako Bombaj, Kanton, Tokio, Petrohrad, Konstantinopol a New York.<sup>38</sup> Mezi lety 1800 až 1850 vzrostl počet měst s počtem obyvatel nad 100 000 v celosvětovém měřítku z 65 na 106. Zatímco v roce 1800 byl Peking jediným městem na světě s počtem obyvatel okolo milionu obyvatel, v roce 1900 bylo již takových měst 16, zejména v Evropě a Spojených státech, půlmilionových měst bylo 27. Jak říká Richard Lawton, šlo o „příspěvek k triumfu atlantické ekonomiky“.<sup>39</sup>

Tristram Hunt ve své podnětné knize *Building Jerusalem. The Rise and Fall of the Victorian City* hovoří o Londýně viktoriánské éry jako o „nejvýrazněji globálním městě pozdního 19. století“. Na druhé straně však mluví o britské metropoli jako o „obíleném hrobě říše“.<sup>40</sup> Proč o stejném městě ze stejného období hovořil Asa Briggs jako o „světovém městě“, zatímco Hunt používá termín, který v souvislosti s *global village* uvedl do oběhu Marshall MacLuhan v polovině minulého století? Tuto otázku by bylo možné zodpovědět na pozadí Wallersteinova výkladu o integrujícím se charakteru moderního světového systému, ale zde je ve hře spíše problém rozdílných strategií, jimiž se metropole Evropy chtěly domoci vedoucího postavení. Tato hegemonie samozřejmě souvisela s ekonomickou, politickou a kulturní silou konkrétní země. S velkou mírou zjednodušení

Ize říci, že prvořadé postavení Londýna vyplývalo z politického a ekonomického postavení britské říše, Paříž byla podle okřídleného rčení Waltera Benjamina „hlavním městem 19. století“ (miněno kulturně-historicky) a Vídeň byla středoevropskou kulturní a hlavně vědeckou metropolí, zatímco Berlín byl „Chicagem nad Sprévu“. Tato čtyři města představují rozdílné i (částečně) shodné urbanistické strategie, nejen proto, že britské urbanistické myšlení ovlivňovaly lidé jako Augustus Pugin a zprostředkovaněji Thomas Carlyle a John Ruskin, koncept pařížských širokých bulvárů je spojován s Georgem-Eugènem Haussmannem, vídeňskou Ringstrasse utvářeli dva představitelé novogotiky Eduard van der Nüll a August Siccard von Siccardsburg a organismus Berlína byl určován anglofílem Jamesem Hobrechtem, ale také proto, že země, jež tyto čtyři metropole reprezentovaly, měly zcela rozdílné postavení v tehdejší Evropě.

Odlišný prostorový koncept souvisel s rozdílnými estetickými koncepty, odlišnou sociální skladbou i s rozdílnou historií těchto metropolí. Lišící se přístupy k prostorovému rozvrhu těchto měst provázejí paradoxně i shody. Ringstrasse je spojena s představiteli novogotiky Eduardem van der Nüllem a Augustem Siccardem von Siccardsburg, Augustus Pugin, který ovlivnil britský urbanismus, a Eugène Viollet-le-Duc, jenž měl vliv na francouzský urbanismus, byli „paladinové goticismu“, jak je příhodně nazval Joseph Rykwert v knize *The Seduction of Place. The History and Future of the City*.<sup>41</sup>

Hausmannovo narovnávání křivolakosti pařížských ulic do linií bulvárů, jež se stalo napříště reprezentativním znakem evropského velkoměsta obecně, provázel stavební historismus. Britské estetické i urbanistické myšlení formoval medievalismus (hnutí, nikoli disciplína), jenž se podle Hunta „vyvinul do koherentního sociopolitického programu“.<sup>42</sup> A paradoxně právě Vídeň (jako *pars pro toto* celé říše), která byla podle ekonomických a politických měřítek modernismu nejméně moderní, zrodila moderní urbanismus, tak jak ho ztělesňoval Otto Wagner. Jistěže celá řada *Prachtbauten* lemujících okružní vídeňskou

třídu byla rovněž postavena ve stylu historismu a jistěže historismus již od 60. let 19. století našel v očích historiků umění nejen milost, ale dokonce i oblibu, ale prostorový koncept je již moderní, navíc později dynamizovaný Otto Wagnerem.

Hausmann zboural především domy, které nevyhovovaly novým hygienickým standardům, a posílil reprezentační charakter veřejných budov. Militární účel velkých bulvárů zdůraznil již François Guizot. Bulváry zrodily nový typ velkoměstského člověka, baudelairovského *flâneura*, o němž krásně pojednal Walter Benjamin. Hausmann byl průkopníkem nejen na poli urbanismu. Vytvořil první svého druhu útvar hlavního architekta, inženýrský štáb, do jehož čela postavil Jeana Charlese Alphanda. Vytvořil infrastrukturu, jež se pak stala běžnou součástí technického a hlavně organizačního zázemí světových metropolí a později většiny evropských a severoamerických měst. Asanoval statisíce zchátralých bytů a směle prorazil blokovou zástavbou široké pařížské bulváry. Rubem (tak jako ve všech městech tehdejší Evropy) asanace byl zánik mnoha památek, ale na druhou stranu se dokončila některá torza: v roce 1857 byl například dostavěn Louvre. Hausmannova přestavba Paříže přes některé přehmaty harmonizovala staré s novým, smělý prostorový plán nijak nebránil zachovat či vytvořit nová městská zákoutí, jež dodala francouzské metropoli potřebnou městskou intimitu. Paříž byla ve svém středu oproti srovnávaným městům pozoruhodně kompaktní a přece infrastrukturně nevyvážená.

Ovšem v pozadí přeměny Paříže v přední velkoměsto nestál jen pařížský prefekt. Jak připomíná Rykwert v již citované knize, byl to Saint-Simon, který nejpřesněji předpověděl charakter průmyslové strategie a ekonomiky. Saint-Simonových vizí se chopila „malá kotérie židovských bankéřů, která aplikovala Saint-Simonovu doktrínu na svou fiskální politiku v polovině století a za druhého císařství Napoleona III. Bez jejich úvěrových operací by přestavba Paříže pod vedením císařského prefekta barona Georgese-Eugèna Hausmanna nebyla vůbec možná.“<sup>43</sup>

Haussmannův britský protějšek Edwin Chadwick, jenž měl za úkol asanovat Londýn, neměl ani prefektovy pravomoci, ani jeho politické aspirace. Když *Builder Magazine* srovnával přerod Londýna v moderní velkoměsto s přeměnou Paříže, vyšlo ze srovnání daleko lépe město nad Seinou. Ovšem toto srovnání bylo projevem novinářské vágnosti a povrchnosti informací, jež je tomuto médiu vlastní. Ve skutečnosti přerod Londýna v evropské velkoměsto provázelo nebývalé vybudování technické infrastruktury, jejíž intenzitě se Paříž nemohla rovnat. Přestože byl Londýn ekonomicky nejsilnějším velkoměstem tehdejšího světa, „zůstal horizontálním městem“. <sup>44</sup>

Protikladem k haussmannovské síti širokých bulvárů a pasáží, jež ústily do reprezentačních náměstí, bylo Wagnerovo radiokoncentrické město, v němž náměstí hrají roli uzlů ( *nod* ve smyslu Kevina Lynche) v uliční pulzaci města. Ringstrasse už byla přes historizující mimikry novodobou dopravní tepnou. Pasáže představovaly symbol svobodného obchodu a staly se synonymem demokracie. Paradigmatem zdaleka nejen k těmto pasážím se stal *Crystal Palace*, který pro Velkou výstavu (1851) navrhl Joseph Paxton. Paxtonův čin byl průkopnický nejen v tom, že interiér i exteriér pojednal zcela kontrastně, tedy tak, že vnějšek budovy nijak nevyjadřoval vnitřek, ale také pro způsob, jímž začlenil do stavby stromy, které nemohly být pokáceny kvůli veřejným protestům. Poprvé se zde dostala ke slovu průmyslová prefabrikace a vysoce organizovaná montáž. A zdá se, že rovněž v premiéře zde svou důležitou roli sehrály ekologické motivy. Spektakulární úspěchy však šly ruku v ruce s méně viditelnými, ale o to palčivějšími nedostatky.

Londýn anticipoval již ke konci viktoriánské éry všechny problémy pozdějšího moderního a postmoderního velkoměsta: nedostatek zeleně, dopravní zácpy, znečištění. Británie byla přední industrializovanou zemí, právě v ní se zrodilo využití páry jako průmyslového média, takže její průmyslová metropole právě v této éře dostala svou

typickou smogovou atmosféru. Ostatně světelné erupce v obrazech Williama Turnera se připisují právě malířově potřebě uniknout průmyslovému příkrovu šedi, jenž se začal snášet na město. Na druhé straně je užitečné Huntovo připomenutí, že industrializace, v protikladu k vývojovému schématu Arnolda Toynbeeho, nebyl původně městský, ale venkovský fenomén. Nicméně industriální éra spjatá se znečištěním, Novým Hádem, jak tomu říká Hunt, vytvořila moderní velkoměsto.

Naproti tomu se ve stejném období zdá být Berlín v řadě svých parametrů téměř venkovským městem, byť je předním průmyslovým centrem Německa. Město totiž expanduje nad svoje technické možnosti. Hýří prostorem na úkor pokulhávající infrastruktury. Ani postavení vodáren v Tegelu a Müggelsee neodstranilo vážné zásobovací problémy s pitnou vodou. Teprve Hobrechtův plán uvedl v roce 1876 do provozu radiální kanalizační systém, který podstatně zlepšil hygienické poměry. Až v 80. letech získává Berlín vzhled dynamického průmyslového města. K metalurgické, textilní a strojírenské tradici se připojují dvě nejmladší odvětví – chemické a elektrotechnické, díky nimž se Berlín dobere své civilizační identity. Když Werner Siemens uvedl roku 1881 do provozu v Lichterfelde první tramvaj, přestala platit dosavadní nerovnováha mezi nadměrnou prostorovou expanzí a nedostatečnou technickou infrastrukturou. Dokonce se Berlín stává příkladným městem, v němž došlo k propojení meziměstské a městské železnice. V roce 1877 byla otevřena *Ringbahn*, jež spojovala všechna berlínská nádraží. Podél silokřivek této okružní dráhy vznikala mohutný průmysl. Ke konci století se naplňuje i ambice v oblasti lodní přepravy – na obou koncích města vznikají *Osthafen* a *Westhafen*. Tím se završuje přerod Berlína v opravdové „Chicago nad Sprévu“.

Platí, že evropské velkoměsto konce 19. století nelze ztotožnit s viktoriánským velkoměstem a nakonec i viktoriánské město má tolik podob, že identita tohoto pojmu je ohrožena růzností příkladů velkoměst Spojeného království ke konci 19. století.

Manchester, někdejší římské osídlení Mamecestre, byl ztělesněním expanze textilního průmyslu, jeho prosperity, ale zároveň dobová publicistika označovala *cottonopolis* za „nesnesitelné město“. Předznačilo naše dnešní obavy z neřiditelného růstu měst do volné krajiny. Manchester konce 19. století již vznikal bez ohledu na urbanistická měřítka lidsky osvojitelného prostoru. V Londýně se sice asanovaly celé bloky a dokonce i čtvrtě v souvislosti s výstavbou železnic a nádraží – stanice Euston byla otevřena v roce 1838, ale nijak se tím nezlepšila situace v přečpaných slumech centrálního Londýna a East Endu.

Tyto stíny, vržené žárem průmyslu, se pokusil zakrýt revival gotiky. Řada budov tohoto období vznikla jako produkt nadšení pro středověk. Například William Butterfield, jeden z nejuctívanějších žáků Johna Ruskina a popularizátor „strukturální polychromie“, navrhl v roce 1849 kostel All Saints na Margareth Street a Georges Edmund Street vyprojektoval budovu soudního dvora rovněž v gotickém stylu ještě v roce 1868. Augustus Pugin byl nejrepresentativnějším ztělesněním tohoto dobového medievalismu. Na rozdíl od středoevropské novogotiky, kterou zatlačila brzy do pozadí wagnerovská moderna, se tento architektonický medievalismus udržel velmi dlouho, dokonce ještě do začátku následujícího století. S tímto hnutím, jehož pandánem v užitém umění bylo hnutí *Arts and Crafts* v čele s Williamem Morrisem, Johnem Ruskinem a dalšími, kontrastovaly počátky městského socialismu, který ovšem na rozdíl od vídeňského (který je také pozdější) měl spíše emociální a umělecké než „sociálně inženýrské“ zdůvodnění.

Goticismus a celá vlna architektonického revivalismu ve viktoriánské Británii souvisela se ztrátou dřívějších jistot tváří v tvář modernizačním změnám. Návrat k osvědčeným stylům, který tak poznamenal viktoriánskou architekturu, šel ruku v ruce s hledáním integrační báze nové průmyslové společnosti. Jak konstatoval Joseph Rykwert: „Pugin a Ruskin (...) se každý po svém zabývali konfliktem mezi velkým nárůstem továrního zboží a vzrůstající bídou průmyslové chudiny, která v továrnách pracovala.



Pugin přišel s návrhem vrátit se k poslední integrované společnosti, to znamená k pozdnímu středověku, aby se obnovila sjednocená sociální struktura společnosti, která by dosáhla velkého rozkvětu. To také vyžadovalo (podle jeho názoru) katolické zřízení: protože byl sám nadšený konvertita, nedovedl si představit integrovanou společnost bez náboženství. Byl přesvědčen, že návrat k pozdnímu středověku umožní zmařit ‚oživení pohanství‘ zkažené a kazící renesance. Toto přesvědčení přetvořil Ruskin (i když nesnášel jakýkoli náznak souvislosti mezi sebou a Puginem) ve volání po návratu hodnot předindustriální práce, jelikož ruční výroba byla jediným humánním způsobem výroby. Morris, který byl za svých studentských let v Oxfordu ovlivněn Ruskinem, dovedl tento princip ještě dále; organizoval výrobní dílny, které produkovaly to, co se dá nazvat jen uměleckým řemeslem (*Kunstgewerbe*): tapety, potahové látky, tapiserie, barevné sklo, nábytek a nakonec i knihy. Zatímco (stejně jako Pugin) Morris horoval pro návrat středověkých pracovních podmínek a *Zprávy odnikud* takovou společnost popisovaly, sám byl nábožensky lhostejný a k ustanovení takové společnosti se podle jeho názoru dalo dojít jedině násilnou revolucí – neboť bez sociální revoluce nemůže existovat epické umění. To ho přimělo k novému překladu Homéra, Vergilia a islandských ság. Jeho názory byly do jisté míry wagneriánské. Podobně jako Wagnerovi se mu líbila i realizovaná preraffaelitská řemesla. Jeho nejužívanější typ písma vycházel z liter benátského tiskaře z konce 15. století Nicolase Jenson, miniatury a látky měly renesanční (většinou italské) předlohy a jeho představa domácí architektury se opírala stejnou měrou jak o detaily z 18. století (například spouštěcí okna), tak o strmé střechy, štítů a lomené oblouky, které používali už dřívější novogotikové jako například William Butterfield. (...) Tento ‚domácí‘, takzvaný ruskinovský přístup měl také veliký vliv v Americe, i když tam byl jako celek zbaven svých ekonomických a sociálních aspektů.“<sup>45</sup>

Otcem britského městského socialismu je však spíše Charles Dickens, který pomohl nasvícením temných zákoutí moderního velkoměsta uvolnit laviny sociální empatie.

„Mechanismus starého románu pomohl Dickensovi ukázat útulek a jiné londýnské špeluňky, pomohl mu spojit hrdiny a uvést je do zřetězení a konečně mu pomohl ukázat bídu vedle blahobytu, avšak zároveň tato konvenční zápleтка Dickensovi překážela,“ píše ve studii *Poznání a Dickens* Viktor Šklovskij.<sup>46</sup> Na druhé straně právě v Británii se stal domovem sociální darwinismus a jeho eugenická odnož, již ztělesňoval zakladatel eugeniky (vědy, jež později poskytla teoretickou výzbroj státům protežované euthanasie) Francis Dalton a jeho žáci, například Karl Pearson. Respektive zde došlo k tomu, co Ernst Topitsch nazval sociomorfním modelováním, projikováním souřadnic současnosti do fungování celého univerza. Ale tyto kontrasty vyvažovala střední třída, která se usazovala především na předměstích Londýna a řady dalších velkoměst. Právě střední třídě byl určen koncept zahradního města, respektive města-vesnice Ebenezer Howarda.

Ze všech metropolí měl Londýn nejvyšší podíl individuálního bydlení, což může znít paradoxně, uvážíme-li, že „Británie byla prvním moderním národem, který se industrializoval a urbanizoval.“<sup>47</sup> Francouzský ekonom Jean-Baptiste Say přišel s pojmem *la révolution industrielle*, ale byl to Arnold Toynbee, kdo po roce 1884 tento pojem zpopularizoval ve svých oxfordských přednáškách. V té době už „průmyslová revoluce“, respektive dědictví Jamese Watta a Richarda Arkwrighta, byla minulostí, nicméně právě v Londýně zanechala trvalý otisk. Stavební medievalismus se sice snažil uchovat nostalgii po středověkém městě, ale automobilismus a rozvětvené inženýrské sítě a kanalizace, jak to kdysi podrobně popsal Asa Briggs ve svých *Victorian Cities*, znamenaly definitivní rozchod s minulostí. Vídeň ani Paříž však nebyly takovým absorbátorem venkovského obyvatelstva jako Londýn. Tento „přiliv imigrantů v kombinaci s mimořádným růstem průmyslové produkce vytvořil zcela novou městskou krajinu. Nikdy předtím nebyla

Británie svědkem tak odporného konglomerátu lidí, obchodu, provozu a špíny. Nikdy nemůžeme dostatečně zdůraznit d'ábelskou mizérii raně viktoriánského města“.<sup>48</sup>

K nejvýraznějším svědkům této d'ábelské mizérie 19. století patřili romanopisci a z nich zejména Charles Dickens. Od něho rovněž pochází synonymum viktoriánského města *Coketown*. *Coketown* se pak objevuje v názvu kapitoly *Paleotechnic Paradise*: *Coketown* knihy Lewise Mumforda *The City in the History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. Tento paleotechnický ráj charakterizuje Mumford triádou továrna, železnice a slumy: „Hlavními prvky v novém městském komplexu byly továrna, železnice a slumy. Ony konstituovaly průmyslové město: slovo, které téměř popsalo skutečnost, že dva tisíce lidí byly nahromaděny v prostoru, který mohl být sotva označen vlastním jménem. Takové městské shluky mohly expandovat a také expandovaly i stonásobně, aniž by získaly alespoň v náznaku instituce, jež charakterizují jakékoli město ve zralém, sociologickém smyslu – což znamená místo, v němž je soustředěno sociální dědictví a v němž jsou do všech skutečně komplexních aktivit povýšeny všechny možnosti stálých mezilidských vztahů, jež nechyběly snad ani v kamenné době alespoň v omezených, reziduálních podobách.

Jádrem nového městského organismu se stala továrna a všechny ostatní životní detaily tomu byly podřízeny. Dokonce i takové praktické záležitosti jako zásobníky vody nebo minimum správních úřadů, nutných k existenci města, byly opožděně a dodatečně včleňovány do města.“<sup>49</sup>

Tato nouze však měla celou řadu i jiných kritických svědků. Významným sociálním kronikářem Londýna byl i Henry Mayhew, který ve své mnohosvazkové knize (původně reportáže pro *Morning Chronicle*) *London Labour and The London Poor* objevil „neznámou sociální archeologii londýnské chudiny“.<sup>50</sup> Tristram Hunt cituje Mayhewovu charakteristiku vykořeněnosti takového bývalého venkovana a pozdějšího Londýňana:

„Nevěděl, co znamená náboženství jeho otce a matky, ani nechápal, co vůbec náboženství znamená. Bůh je Bůh, říkal. Slyšel, že je dobrý, ale nevěděl, jak dobrý je k němu.

Domníval se o sobě, že je křesťan, ale nevěděl, co to křesťan je.“<sup>51</sup> Naopak v té době Charcotova a Freudova psychoanalýza narážela ve Vídni ještě na poměrně tuhý krunýř bigotnosti.

K nejvýznamnějším osobnostem viktoriánského kulturního života, které se zabývaly dopadem industriálního věku na život obyvatel velkých britských měst, patřil Thomas Carlyle. Ten nazval 19. století „mechanickým věkem“. Jeho zpochybnění současných hodnot, jež shrnul do pojmu „*cash-nexus*“, zároveň ukázalo stinné stránky viktoriánského města. Carlylova víra v to, že Benthamův utilitarismus je zodpovědný za sociální desintegraci průmyslových měst, inspirovala Dickense k vytvoření modelového viktoriánského města Coketownu. Jak říká Hunt, Dickensův *Coketown* byl „kompنديem městské špíny. Toto město obsahovalo všechny otrěsné prvky průmyslového města. (...) Coketown nebyl tak hrozným, nepřirozeným prostředím z důvodů fyzického znečištění, ale kvůli svému duchu“.<sup>52</sup> Pro Londýn, jako do jisté míry *pars pro toto* řady britských průmyslových měst, bylo typické napětí mezi vypjatou modernitou a neméně vypjatým historismem. „Viktoriánský medievalismus byl masovým kulturním hnutím zahrnujícím módu, architekturu, politiku, literaturu a náboženství.“<sup>53</sup> Goticismus, jehož ztělesněním byl jak gotický román Horace Wallpola či Ann Radcliffové, tak ostrovní architektonická novogotika, našel svůj výraz v sérii průvodců Johna Brittona po britských katedrálách *Cathedral Antiquities of England*. Medievalismus se nakonec přesunul z literatury a architektury do náboženské oblasti, zejména do oxfordského hnutí, z jehož podhoubí vzešel významný teolog a spisovatel John Henry Newman. V německojazyčné oblasti měl medievalismus političtější podobu. Vykořeněnost obyvatel průmyslových měst vedla

k adoraci minulosti a nereálnosti politických požadavků na obnovu institucí, jež byly považovány za středověké, aniž by jimi byly.

Symbolem goticismu byl nový Parlament v Londýně od Charlese Barryho.

V pozadí ovšem stál Augustus Pugin. Tristram Hunt nazval toto dílo „triumfem středověké pitoresknosti“.<sup>54</sup> Během viktoriánské éry se postavily stovky novogotických kostelů, což souviselo s náboženským charakterem britského medievalismu, a tisíce původně gotických jich bylo opraveno. Goticismus ovládal styl britských měst nejen na přelomu 19. a 20. století, ale v mnohém ovládá dosud. Hunt o goticismu píše: „Gotický revival signalizoval zoufalý odpor, ba strach před novým městským světem průmyslového věku.“<sup>55</sup> Přes tento masový příklon k minulosti představoval Londýn průmyslové velkoměsto, kam si našla cestu nejen železnice, ale později i automobily.

V kontrastu k tomuto historickému nostalgismu chápala řada předních svědků viktoriánské doby města této doby jako symbol hnutí za politickou, náboženskou i sociální svobodu, jejichž nároky proklamovala i zvedla městská střední třída proti zájmům pozemkových vlastníků. Přes chudobu Londýna, kterou s takovou empatií popsal Dickens, byla britská metropole prostředím s vysoce rozvinutou občanskou společností, v protikladu k císařské Vídni, kde převažoval navzdory konstitučnímu procesu, který nastal po období bachovského neoabsolutismu, stále hierarchizovaný model společnosti, navzdory dobovým nářkům na anomii, které možná patřily spíše do publicistické rozpravy o durkheimovských tématech.

Nouze, která byla v Londýně domovem, nebyla nemocí zcela bez léků, protože právě pozdně viktoriánská doba byla érou rozkvětu filantropie a zvyšování hygienických standardů. Obchodní a průmyslová elita založila jen v Londýně řadu i specializovaných nemocnic. K běžným zaměstnáním manželek průmyslníků patřila filantropická činnost.

Atmosféra viktoriánských měst se kultivovala kritikem vysokého stylu.

K předním kritikům městského materialismu patřil Matthew Arnold, který v rozsáhlém eseji *Culture and Anarchy* vyjádřil své znechucení nad tím, co nazval „filištinstvím viktoriánské střední třídy“. Tento na zisk zaměřený životní postoj měl v Arnoldových očích protějšek v „helénismu“. Akvizice metop, vlysů, soch a hlavic britského velvyslance lorda Elgina v tehdy ještě osmanských Athénách a uložení těchto vzácných uměleckých částí Parthenónu v Britském muzeu vyvolalo v tehdejší Spojené království velkou vlnu zájmu o antiku. Respektive šlo o módu středních vrstev, které neměly dostatečné klasickofilologické vzdělání na to, aby z filhelénismu neučinily konjunkturu vlnu. Grékofilství se tak promítlo do stylu nábytku, oděvní módy a bylo jistou korekcí vlny medievalismu. Architekti jako William Wilkins, C. R. Cockerell či Alexander Thomson oslavovali pomocí klasického tvarosloví průmyslový vzestup britských měst. Hunt píše, že „klasická architektura se důvěrně spojila nejen s obchodními a kulturními ideály řeckých městských států, ale také s filozofickým velebením veřejné sféry. Klasický idiom byl vzdálen od jedinečně metropolitních konotací Nashova královského Londýna. Stavět v řeckém stylu znamenalo důvěru v hodnoty městského života a v etiku občanství. Občanští političtí předáci devatenáctého století byly rozhodnutí napodobit tento ideál tím, že zbudovali struktury, jež by podobně oslavovaly bohatství, toleranci a ctnosti jejich měst.“<sup>56</sup>

Pod příkrovem či spíše pod vlnami nejrůznějších historismů pulzovaly zcela praktické otázky, zejména však hygieny. Zvýšení hygienických parametrů pro co nejširší vrstvy obyvatel představovalo jednu z nejučinnějších zbraní boje proti chudobě velkoměst, a tedy bylo i zápasem o integraci původně venkovských vrstev obyvatel do života průmyslových měst. Nejpalčivějším problémem Londýna na poli správním byl labyrint

vzájemně soupeřících úřadů se vzájemně nevyjasněnými kompetencemi a neprůhledným financováním.

Podstatnou součástí evropské metropole 19. století byla suburbanizace, tedy vznik předměstských částí či toho, čemu Humphrey Carver říkal „města ve venkovské krajině“<sup>57</sup>. Znamenalo to, že se příroda vyhnaná z města do něj vracela v podobě domestikovaného venkova. Tento povlovný přechod byl typický právě pro Londýn, proto se zde tolik ujal koncept zahradních měst Ebenezera Howarda. Londýnská suburbanizace byla usnadněna především rozvojem železnice. Oproti omnibusům, zavedeným v Londýně roku 1829, byla železniční doprava relativně levná i pro nízkopříjmové vrstvy. S prodlužováním tratí vznikala nová předměstí.

Průkopník zahradních měst Ebenezer Howard vydal v roce 1898 studii *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform*, v níž postuloval slavné Tři magnety: vysoké platy, sociální příležitosti a „*places of amusement*“. Výhody města, jež jsou nevýhodami venkova, a naopak výhody venkova, jež jsou zase nevýhodami města, měly být vzájemně zneutralizovány v koncepci „Town-Country, jež jsou chápány jako osvobozené od nevýhod každého z nich“.<sup>58</sup> Howardova zahradní města tvořila pandán k tehdejšímu blokovému zastavění jako maximální exploataci zastavitelné plochy s nízkým podílem zeleně. Howardova vize tvořila opačný extrém: nerealistické požadavky nových a nových ploch, jež nebyly jinde než v ostrovní říši k dispozici. Proto zůstala zahradní města na kontinentě torzem.

Společným znakem prakticky všech evropských (velko)měst byla neschopnost nalézt prostorová omezení. Rozlézání měst do volné krajiny, které se v pozdějším urbanistickém slovníku odrazilo v sousloví *urban sprawl*, má kořeny právě v době, kdy se města definitivně zbavila fortifikace a namísto ní dosadila okružní bulváry jako ve vídeňské Ringstrasse nebo víceméně pravouhlou síť bulvárů jako v haussmannovské

Paříži. Právě v tomto období se rozvinula suburbanizace, protože viktoriánské město vytlačovalo ven z města příjmově bohatší vrstvy, které nechtěly dýchat industriální vzduch, který neosvobozoval jako kdysi, ale dusil. Zde a právě v této době se zrodila urbanistická vize rozvolněného zastavění, kterou později převezme architektonická avantgarda, jež svou abdikací na urbanistické otázky a potlačením městskosti města se domnívala napravovat neduhy blokového zastavění s malou mírou přímého osvětlení a svým rozptylem staveb do volného prostoru zasela Kadmovu dračí urbanistickou setbu, jejíž plody sklízíme dodnes. Ještě později, roku 1933, kodifikuje Athénská charta již rozběhlý trend funkčního zónování, které přineslo do moderního urbanismu dějinně bezprecedentní urbánní monokulturu, která pak najde své extrémní podoby například v Miljutinově pásmovém městě.

Zrod předměstí, přes existenci suburbií již v době antických městských států s jejich protikladem nájemního domu *insula a tuscula* vsazeného do volné přírody, lze datovat právě do této doby, protože právě v 90. letech 19. století se předměstí snaží oddělit od městských jader a získat autonomní charakter, protože ani mezi teoretiky architektury a urbanismu té doby není dostatečně rozšířené povědomí o vzájemné existenční souvislosti města a předměstí. A tak právě v této době vzniká zárodek toho, co daleko později nazve Thomas Sieverts *Zwischenstadt* jako velmi paradoxní uskutečnění Howardova *Town-Country*, města s výhodami venkova, ale ve skutečnosti urbánního útvaru, jemuž chybějí základní atributy městskosti – ulice, náměstí, veřejné prostory vůbec.

Podle klasické definice Asy Briggse končí období viktoriánských měst ve chvíli, kdy železnici vystřídá automobilová doprava. Podle mínění Briggse železnice město sceluje, automobilová doprava ho cupuje na kusy. Klasická Briggsova pasáž zní: „Železnice spojila nová města dohromady a umožnila jejich rozvoj. Jako města samotná byla i železnice symbolem ‚pokroku‘. (...) Železnice byla považována podobně jako města



za symboly ‚demokracie‘ a podle slov dr. Arnolda ‚navždy rozbila feudalismus‘. První impuls k jejímu budování přicházel od sdružení aktivních obchodníků z velkých měst, například Liverpool Party, která byla zodpovědná za vybudování Crewe. První železniční tratě povzbudily koncentraci městské populace. Některá nová města jako Barrow-in-Furness dlužila za svůj dynamismus právě železničním zájmům a lidem jako James Ramsden, který byl v roce 1846 jmenován superintendantem společnosti Furness Railway. Některá stará města bez železniční tratě chřadla jako Courcy v Trollopově románě *Doctor Thorne* (1858). Některé z nejlepších obrázků měst lze najít v Official Illustrated Railway Guide Books Georgea Measoma v Bradshawově velké příručce o železnicích, což nebyl přinejmenším nejpůsobivější produkt průmyslového Manchesteru.

V kontrastu k tomu rozptýlil tato města automobilismus, vytlačoval je dále a dále z jejich středoviktoriánských center na nová předměstí. V té samé době se zužovala mezera mezi městským a venkovským životem, přetvořily se vyhlídky a perspektivy vesnic a mnoha tržních městeček a tento proces způsobil, že ohromné venkovské prostory získaly charakter sídel, ani venkovských, ani městských, tedy se staly něčím, co američtí sociologové nazývaly *rurban territory*.<sup>59</sup>

V každém případě neplatí teze o dostředivém účinku železnic a odstředivé síle automobilismu obecně. Briggsovým pozitivním názorům na železnici oponuje Christine Boyerová, byť se na něj výslovně neodvolává: „Cestování železnicí v 19. století téměř zničilo staré kontinuum prostoru a času tím, že vymazalo vnímání přechodného prostoru. Když cestování vlakem redukovalo čas, zahrnuje do sebe i prostor mezi známými body na mapě a vtáhlo vzdálená místa světa do blízké přiblíženosti, a tak vytvořilo novou panoramatizaci prostoru. Krajina projikovaná cestujícím ve vlaku se náhle změnila v pusté plátno, které rozvinuje rychle se míhající *tableaux*. Jak tento nerozlišený pohled v rychlém sledu mýjelo oko diváka, stal se prostor jednoduše sérií kontinuálně se měnících scén.

Mobilita v prostoru tak umožnila juxtapozici – a dokonce i kolizi – zcela rozdílných, ale po sobě následujících obrazů. Takže město již nebylo nahlíženo ze statické frontální perspektivy, ale jako mnohorozměrný pohled cestujícího, který byl sám novým zprostorněním času.<sup>60</sup>

Podobný, byť z hlediska urbání geografie, postoj k Briggsově tvrzení zastává i James H. Johnson, který v knize *Urban Geography* ukazuje, že v předželezniční éře „zůstával Londýn kompaktním městem.“<sup>61</sup> Další sídelně technologické procesy právě v návaznosti na železniční trať proměňovaly předželezniční prostorovou kompozici Londýna ve stále amorfnější útvar.

Ať už železnice měla integrující či naopak rozkladně kaleidoskopický účinek, Paříž i Vídeň si zachovaly i po invazi automobilů do městského organismu hodně z původních rozvrhů barona Haussmanna či Otto Wagnera. Neplatí to však již pro Londýn a ještě více pro velkoměsta na druhé straně Atlantiku. V edvardiánském období přešla přestavbou zejména Regent Street, nicméně navzdory puginovskému goticismu zvítězila v britském velkoměstě 19. století infrastruktura nad tím, čemu měla sloužit. Jakmile se potlačily rezidenční a esteticko-reprezentační prvky města a došlo k jeho instrumentalizaci, stalo se nesoudržným celkem, vysoce vyhovujícím aktuálním investorským, dopravním a jiným potřebám, ale bez časové perspektivy.

Ztělesněním toho, jak se právě v této době přestalo uvažovat v kategoriích hustoty obyvatel na hektar při utváření měst, je Howardův koncept zahradního města: „Pro Howarda bylo řešení nabíledni. Když už venkov ztratil hlavní roli v hospodářství a stávající města nebyla schopna poskytnout dostatečný příjem přistěhovalcům, pak jediné východisko spatřoval v založení měst nových. Ale ne tak nedostatečných a špatných, jako jsou města stará, ale nových a lepších. Takových, která budou vystavěna na základě zaručeně nejnovějších poznatků o tom, co člověk k životu potřebuje. Howard byl, ostatně

jako každý vizionář, skálopevně přesvědčen, že jeho řešení ztělesňuje tu nejlepší možnost, protože zároveň spojuje přitažlivost městského společenského života s venkovským zdravým životem do rozumné jednoty. Vymyslel pro nové osídlení nový pojem *Town-Country*, tj. město-venkov.

Je zajímavé, jak Howard venkovský život považoval za zdravý a městský za nemocný. Daleko raději by byl, kdyby se lidé vrátili do vsí, přesto však musel uznat, že města mají jistý společenský a hospodářský význam. Ačkoliv Howard výslovně mluvil o městech a ve svých návrzích používal pojmy jako velká třída, bulvár nebo křišťálový palác, je jeho pojetí města veskrze neměstské, antiurbánní. Podíváme-li se blíže na jeho vizionářské dílo, kde navrhuje nová města vystavět na 1 000 akrech a osídlit je 32 000 obyvateli, zjistíme jednoduchým výpočtem, že navrhovaná hustota osídlení je zhruba 80 ob./ha, což odpovídá pouze běžné dvoupodlažní řadové zástavbě, v žádném případě však ne městu. Také umístění klidového parku v centru plánovaného města-venkova, kde by se jinak odehrával čilý ruch, je sotva idea podporující urbanitu. Daleko víc než na opravdové město odkazuje na nedostatek městské zeleně v Howardově době.“<sup>62</sup>

S teorií zahradních měst Ebenezera Howarda bylo spjato hnutí parků, jehož hlavním představitelem byl Frederick Law Olmsted. Olmsted jako teoretik urbanismu se nechal inspirovat tvůrcem slavného *Crystall Palace* Josephem Paxtonem, ale rovněž i osobností Georgese Haussmanna, původce slavných pařížských bulvárů. Frederick Law Olmsted je spolu s Calvertem Vauxem tvůrcem koncepce Central Parku z roku 1857. V roce 1863 byl Central Park obecně uznán jako mistrovské dílo zahradního urbanismu. Stále aktuální teoretickou prací Olmsteda je zásadní stať *Public Parks and the Enlargement of Towns* (1870). Navzdory názvu se v této stati nezabývá zdaleka jen tvorbou zahrad, ale celkovým konceptem moderního města, zejména jeho prostorovým rozšířením. Olmstedova koncepce městských založení zeleně je oproti Howardovu

konceptu zahradních měst rozhodně aplikovatelnější v kontinentální Evropě, byť nejzdařilejší Olmstedova realizace se nachází na druhé straně Atlantiku.

Urbanistické hnutí akcentující hygienické parametry města bylo spojeno se jménem lékaře Benjamina Warda Richardsona, jenž vydal v roce 1876 spisek *Hygeia. City of Health*, kde vytyčil zásadu „koexistence co nejnižší obecné úmrtnosti s co nejvyšší individuální délkou věku“. Toto prolínání čistého urbanismu a demograficko hygienických zřetelů bylo typické pro urbanistické myšlení 19. století, ale v tomto spisku našlo svou vysoce reduktivní podobu.

Jeden z nejzajímavějších urbanistických konceptů 19. století představovala práce španělského inženýra, liberálního politika a urbanistického vizionáře Artura Soriy y Maty s názvem *Ferrocarril-Tranvia de Circunvalacion* (1892). Koncept lineárního města byl reakcí na vzrůstající důležitost železnic, proto také město bylo plánováno jako souvislé území podél železniční trati. Arturo Soria y Mata vycházel z kritiky Madridu jako negativního referenčního bodu. Vzhledem k nesmírným rozlohám lineárních měst nazýval Soria y Mata tradiční sídla jako „bodová města“. *La Ciudad Lineal* předjímal velkorysé, byť stěží uskutečnitelné projekty avantgardy. Provedeme-li však podélný řez jeho projekty, vidíme, že přes jisté rysy utopičnosti ponechává konkrétnímu bydlení tradiční formu, na řezu mají Soriy y Matovy projekty podobu starosvětské rezidenční čtvrti s rodinnými domky a hustou zelení. V době železničního boomu měl jistě Soriův y Matův koncept větší životaschopnost než na zastavěnou plochu příliš náročná Howardova zahradní města. Zvláštní anticipací pozdějšího avantgardního zónování, jež se prosadilo zejména ve funkcionalistickém urbanismu, pak byl Soriův y Matův projekt rozdělení měst na *divisiones*. V jeho projektu urbanismu Madridu mělo ovšem lineární město značně zakřivenou podobu, neboť do určité míry respektovalo radiokoncentrickou osnovu španělské metropole.

V roce 1919 vydal Walter D. Moody, ředitel plánovací komise v Chicagu, velice důsažnou studii *What of the City?*, v níž se programově rozešel s hauussmannovským ideálem bulvárů. Jako model si vybral Dvanáctou ulici v Chicagu. Dědictvím urbanistických strategií zejména britských velkoměst byla vylidňující se centra a drancování volné přírody v procesu suburbanizace, vzrůstající podíl dopravních staveb na celkové zastavěné ploše, vzrůstající energetická náročnost bydlení, nepřiměřená či spíše nedostatečná hustota periferních oblastí, difúzní způsob zástavby v centru i okrajích měst bez návaznosti na okolní zástavbu, tedy stavění zcela bez kontextu, ale zejména naprostá absence veřejných prostorů jako jednoho z nejdůležitějších atributů městskosti vůbec.

Zatímco viktoriánské město, zejména v howardovské verzi, chtělo do města včlenit co nejvíce venkovských prvků, protože v dobové rozpravě o sídlení ztělesňoval venkov převážně pozitivní hodnoty, přinesl konec této éry, máme-li se držet Briggsovy periodizace, tedy nástup automobilismu, prudkou degradaci měst v dopravně instrumentalizovaná sídla sloužící tranzitu, nikoli reprezentaci (symbolickému kapitálu v bourdieurovském smyslu) a rezidenci. Průkopníkem této tendence byl již zmíněný Arturo Soria y Mata, který předpokládaným spojením měst z Cádiz do Petrohradu či od Kodaně k Neapoli, tedy konceptem *La Ciudad Lineal*, lineárního města, vytvořil předpoklady k chápání sídla jako pouhého tranzitního média. Trajektorie lineárního města vede do volné krajiny, osobuje si její prostorové nároky, aniž by přihlížela ke zničení hodnot, které dopravně exploatovaná krajina před svým záboem měla. *La Ciudad Lineal* předznamenala všechny pokusy chápat město jako amorfní shluk nesourodých objektů. Pro inspiraci nemusely všechny urbanistické koncepty postavené na rozvolnění městské struktury ulic a náměstí chodit daleko, víc než hojný arzenál jim poskytl Londýn a jiná viktoriánská města.

Proces změn měl však i pozitivní stránky. Měnila se vizuální podoba měst, završení elektrifikace velkoměst okolo roku 1900 značně změnilo především estetické vnímání

města samého. Zatímco Londýn byl paradigmatem změn v oblasti infrastruktury, utilitární a obslužné stránky města, ztělesňovala Vídeň nostalgismus všech starých režimů, co jich ponapoleonská Evropa měla a Paříž hrála prim co do skladby důležitosti veřejných budov. Tuto úlohu ovšem hrála už od dob Colbertových a Vaubanových. Budovy parlamentu, univerzity, radnice, divadla, operní scény, muzea a justiční paláce byly svěřovány projekční invenci nejlepších architektů nebo těch, za které je považovala municipální reprezentace. Horečná stavební aktivita na divadelní budovy specializovaných vídeňských architektů Ferdinanda Fellnera a Hermana Helmera, jedna z nejextenzivnějších projekčních aktivit zdaleka nejen 19. století, jež zasáhla do divadelní architektury i na našem území, ztělesňovala tento pařížský impuls na území Rakouska-Uherska v 80. a 90. letech 19. století.

Paříž postupně upadala jako ekonomické centrum, ale podržela si kulturní hegemonii. Rostoucí význam Londýna lze doložit porovnáním počtu obyvatel obou měst. Paříž byla největším městem Západu již od 18. století. V roce 1801 měla 581 000 obyvatel, v roce 1841 935 000, roku 1870 to bylo již 1 852 000 a v roce 1900 dokonce 2 714 000 obyvatel. Londýn v souladu s rostoucím ekonomickým vlivem Velké Británie Paříž překonal počtem obyvatel. V roce 1801 měl Londýn 864 000 obyvatel, roku 1841 už 2 500 000, v roce 1871 to byly 3 890 000 obyvatel a v roce 1901 dokonce 6 586 000.

Pandánem proti haussmannovské razanci nové uliční sítě a celkového městského rozvrhu, byla vídeňská Ringstrasse. „Přestože rozsah a nádhera Ringu svědčily o neustálém vlivu baroka, prostorové pojetí, jež inspirovalo jeho podobu, bylo originální a nové. Barokní architekti vytvářeli prostor tak, aby pozorovatele směřoval do ústředního ohniska: prostor sloužil jako rámeček zvýrazňující budovy, které ho obklopovaly nebo se nad ním tyčily. Projektanti Ringstrasse ve skutečnosti barokní postup obrátili a použili budovy k podtržení horizontálního prostoru.“<sup>63</sup> Zatímco přestavby Paříže a Londýna byly

pokračováním stavební dynamiky předcházejících desetiletí, vyrostla vídeňská Ringstrasse jako důsledek zpoždění Vídně ve zbavování se fortifikačního krunýře. Nicméně, jak píše Schorske „právě na kovářině Ringstrasse vykovali dva průkopníci moderního myšlení o městě a jeho architektuře, Camillo Sitte a Otto Wagner, své představy o městském životě a jeho formě, jejíž vliv mezi námi stále působí“.<sup>64</sup>

Jaké urbanistické strategie si tedy vytvořila tato čtyři evropská velkoměsta na sklonku 19. století? Londýn si naopak ponechal v jádru ještě středověký prostorový rozvrh, rozšiřování ulic se dělo ve jméno nové bohyně Hygieie, nová soustava kanálů a hlavně infrastruktura posílily civilizační vymoženosti, jež se staly samozřejmostí, byť nerovnoměrně distribuovanou, mnoha evropských měst. Rubem tohoto civilizačního lesku však byly silné sociální kontrasty. Neúspěšnost londýnské strategie spočívá ve dvou bodech: 1) zlepšení hygienických podmínek přineslo zároveň silné městské znečištění, jež se od této doby stane dlouhodobým londýnským koloritem; 2) individualizované bydlení oproti ostatním evropským velkoměstům tvořilo zvládnutý protipól nezvládnutého problému slumů a přelidněných bytů.

Paříž se dala cestou prostorového komfortu, podobně jako v téže době Madrid se svou výrazně radiokoncentrickou strukturou, vytvořila paradigma či ještě spíše závaznou hierarchii budov, jejichž společenská relevance se bude opakovat u řady evropských velkých měst právě podle vzoru francouzské metropole. Proměna města se uskutečnila v rovnováze mezi zachováním historicky cenné zástavby a novými budovami s akcentem na celkově nové prostorové rozvržení. Neúspěšnost pařížské strategie spočívá v tom, že se vytvořila značná infrastrukturní nerovnováha mezi středem města a jeho předměstími.

Berlín se stal obětí nerovnováhy mezi příliš velkorysým urbanistickým rozvrhem a opožděným vytvářením technické infrastruktury nutné k životu průmyslového velkoměsta. Dobové dictum označuje Berlín za *Geldstadt*, jež má touhu se stát *Weltstadt*. Je-li možno

gründerství vztáhnout ke konkrétnímu evropskému městu té doby, pak je to právě Berlín.

Neúspěchem berlínské strategie je nenaplnitelný prostorový rozvrh, příliš ambiciózní urbanismus, tvořící odlika dynamismu „opožďeného národa“.

Vídeň se sice jako poslední osvobodila z dusivých okovů hradeb, ale modernistický impuls Otto Wagnera ovlivnil racionalistickou modernu a Sitteho urbanistický tradicionalismus akcentoval městotvorné prvky jako náměstí a ulice. Vídeň se také v pozdějších desetiletí stane centrem sociálně motivovaného nájemního bydlení. Ke slabinám vídeňské strategie patří zejména to, že se velkorysému rozvržení Ringstrasse nedostalo odpovídající funkce. Řada veřejných prostor se nenaplnila očekávaným společenským ruchem, což jen podtrhlo provinčnost upadající monarchie.

## **Zrod průmyslového města (exkurs k modernizaci a industrializaci)**

Město 19. století se zrodilo z modernizace a industrializace, proto by měl být součástí komparace obecnější exkurs k oběma tématům, byť zde není místo na přehled teorií modernizace a industrializace. Zdánlivě banálně znějící tvrzení, jež není tak efektní jako weberovské dictum o zrození kapitalismu z ducha protestantství, je třeba upřesnit. Je velmi nesnadné vymezit pojem modernizace, neboť je obtížné na malé ploše vůbec inventarizovat ty nejdůležitější modernizační teorie. Modernizace jako historicky vymezitelný a vymezený termín souvisí s periodizací historického času jako s konstituujícím prostředkem interpretace. Modernizace, modernita, moderna jsou komplementární pojmy, jimiž se odděluje předmoderní svět evropské a později i mimoevropské historie od moderní doby, jež předcházela „naší postmoderní moderně“. Jenže právě postmoderna tento periodizační mezník zpochybnila a zproblematizovala, ale



zároveň mu poskytla novou interpretační půdu. Wolfgang Iser, jenž podal ve své knize *Naše postmoderní moderna* přehled postmoderních myšlenkových pozic a zároveň snad nejvyhraněněji z postmoderních filozofů interpretoval postmodernu jako kritiku moderny odehrávající se částečně ještě na terénu moderny, spojil modernismus, modernu s novověkem: „Post-moderní v přísném smyslu je tato naše postmoderní moderna jen ve srovnání s jinou modernou, nikoli tedy ve srovnání s poslední a dále závaznou modernou 20. století, nýbrž s modernou v nejstarším a opravdu antikvovaném smyslu, s modernou ve smyslu novověku. Postmoderna se vzdala její základní posedlosti: jejích snů o jednotě, které sahají od konceptu *mathesis universalis* přes projekty filozofií světových dějin až po globální rozvrhy sociálních utopií.“<sup>65</sup> Novověk, jenž přinesl historické obsese, s nimiž se vyrovnáváme dodnes, tedy můžeme za cenu pojmového zjednodušení ztotožnit s modernizací společnosti. Romano Guardini pokládal za jeden z rozhodujících rysů konce novověku definitivní vyvázání člověka z přírody, emancipační proces patřící k étosu modernizace: „Tento člověk nevidí v přírodě ani závaznou normu svého života, ani své útočiště.“<sup>66</sup> Vezmeme-li nově utvořené Německo, integrované na hohenzollernské dichotomii předmodernosti a modernosti, za *pars pro toto*, pak můžeme pojem modernizace definovat přesněji. Analýzy Hanse-Ulricha Wehlera se pak při různosti východisek pozoruhodně shodují s reflexí Helmutha Plessnera, jenž ve své knize *Die verspätete Nation* podal na půdorysu fenomenologie opožděného národa vysvětlení pozdějších kataklysmatických selhání. Wehler interpretoval německou zkušenost jako protiklad dynamicky moderního kapitalismu spojeného s industrializací a novými technologiemi a předmoderního charakteru politických institucí a společenských vztahů.

Aby bylo možné tento významově matoucí pojem spojit s konkrétním historickým obdobím, které se odlišuje od těch předcházejících i následujících, je třeba pokusit se o výklad několika rovin pojmu modernita. Vyjděme z relevantních filosofických interpretací

modernity. Arnold Gehlen hovoří ve své knize *Duch ve světě techniky* o několika stránkách obecně civilizačních jevů, jimiž se odlišuje moderní evropská či širěji euroatlantická civilizace od předmoderní. Především je to podle něj úpadek smyslového vnímání související komplementárně s dalekosáhlou intelektualizací. Domyšleno do důsledků vede to na jedné straně ke komolení každodenní lidské zkušenosti, jež se neutváří podle smyslově ověřitelných dějů, ale podle mocensky manipulovaného či přinejmenším manipulovatelného veřejného mínění fabrikovaného ekonomicky či politickými silnými skupinami, které mají přístup k médiím. Druhou stránkou proměny předmoderního prostředí pouhých nástrojů k odstranění či substituci orgánové nedostatečnosti je univerzalizace techniky, kterou Gehlen nazývá „šíření experimentálního přístupu“.<sup>67</sup> Technické prostředky již neslouží k zabezpečení či pro případnou expanzi přirozeného světa, ale technické možnosti se sledují kvůli permanentnímu překračování mezí, k „vyčerpání všech možností“.<sup>68</sup> Kontrapunktem k této erozi smyslové dimenze člověka je „protiproud primitivizace“<sup>69</sup>, „neprostupnost vůči myšlenkovým pochodům“<sup>70</sup>, na niž si stěžuje u svých studentů někdejší profesor sociologie v Cáchách. A konečně je to „expanze technických modelů myšlení“<sup>71</sup>, přinášejících společenský imperativ optimálního výsledku či racionalizaci nezcizovatelných stránek lidského života.

Pro politickou podmíněnost modernity je důležitý koncept Erica Voegelina i jeho důležitého interpreta Davida Levyho. Pomineme-li Voegelinovo pojetí gnosticizmu, je pro výklad modernity klíčovým Levyho „dědičný hřích moderního pojetí politiky“ spočívající „v neoprávněném přemístění náboženského motivu do politiky.“<sup>72</sup> Tento bod je pro výklad modernity nesmírně důležitý zejména proto, že nás vzdaluje nedávné diskuse o tom, zda jsou obě totalitní hnutí důsledkem modernity či naopak její úchylkou. Zejména nacionální socialismus byl pro své *Blut und Boden* interpretován jako protimodernistické hnutí. Tento mobilizační účinek ideologií, sekulárních náboženství ve voegelinovském

smyslu, dovoluje interpretovat obě totality jako důsledek modernity, jako odkrytí a rozvinutí jejích odvrácených stránek. Modernita se zrodila z ducha civilizační *hybris*, z iluze postupující emancipace od podmíněnosti nejen historicky konstituované, ale dokonce od podmíněnosti v tom ontologicky nejužším smyslu. Tuto *hybris* shrnuje Levy v souvislosti s Gehlenovou metaforou „zatmění osudu“ následovně: „Hranice osudu byla nepopíratelně posunuta zpět až k bodu, v němž je naše každodenní zkušenost přeplněna materiálními důkazy o světě vytvořeném člověkem. (...) Technika moderního světa nutí člověka zapomenout na důležitost jeho omezenosti, protože ho izoluje od svědectví o jeho závislosti na zákonitostech, které nemá sílu změnit.“<sup>73</sup>

Na příkladu interpretace Erica Voegelina modernity jako gnosticizmu můžeme vidět úzkou vazbu mezi způsobem periodizace, respektive konstrukcí mezníků, a porozuměním jevu, který interpret nechává vyvstávat z jím vytvořeného historického kontextu. Voegelin podniká historický exkurs až k Jáchymovi z Fiore, aby modernu jako projev gnosticizmu ve smyslu iluze o bezhraničních možnostech proniknutí tajemství existence ve formě spekulativního či aktivistického gnosticizmu interpretoval na půdorysu joachimovské trojiční eschatologické periodizace. Podle Voegelina ovládala symbolika joachimovské periodizace i sebepojetí modernity, ať už šlo o Comtovu teorii teologické, metafyzické či vědecké fáze lidstva či marxistickou dialektiku vrcholící v „říši svobody“. Destruktivní síla gnosticizmu ve Voegelinově interpretaci modernity se ukazuje zejména v konstrukci takových politických systémů, v nichž je zabudována nevyhnutelnost příští války: „Má-li válka vůbec nějaký smysl, pak jím přece musí být obnovení rovnováhy sil, nikoli zhoršení stávajících poruch.“<sup>74</sup>

Oproti pojetím, vytýkajícím modernismu imanentismus, erozi společenské soudržnosti a další stránky, jejichž inventarizace poskytuje možnost vhledu do motivů těchto kritik, stojí ta, jež chápou modernizaci jako pozitivní proces. Nejznámější je zajisté

výklad Norberta Eliase, jenž ve své knize *Über den Prozess der Zivilisation* hovoří o rozšíření dvorských norem na široké vrstvy společnosti, o vytvoření modelů „pokojnějšího společenského styku“. Modernou se obsáhle zabývá i Bedřich Loewenstein v knize *Projekt moderny*. Klikatá cesta zavrženého i přijatého projektu ukazuje složitost, která zabraňuje úhrnné bilanci pasiv a aktiv, pozitiv či negativ modernizace. Loewenstein přisuzuje klíčovou roli státu, respektive reformním absolutistickým byrokraciím, jež měly podíl, byť ne výhradní, na emancipaci jednotlivců, ve stejném stupni důležitosti zde figuruje *amor habendi* jako tvůrčí síla, nicméně právě Loewensteinovo pojetí občanské společnosti jako jedné z konstitutivních stránek společnosti propadá iluzi o univerzalitě demokracie či občanské společnosti, o její samozřejmé hodnotové prioritě. Před rizikem této samozřejmosti varuje právě kniha Ernesta Gellnera *Podmínky svobody*, v níž autor dochází k této definici občanské společnosti: „Je to společnost, ve které se politické zřízení a ekonomika liší, kde je politické zřízení instrumentální, ale může kontrolovat a také kontroluje extrémní individuálního zájmu, kde je však stát naopak kontrolován institucemi s ekonomickou základnou. Spoléhá se na ekonomický růst, který tím, že vyžaduje růst kognitivní, znemožňuje ideologický monopol.“<sup>75</sup> Modernizace je však v sobě protikladný proces už proto, že neznamená automaticky odstranění předmoderního, což lze opět nejlépe ukázat na příkladě Německa. Thomas Nipperdey shrnuje znaky modernizace v eseji *Probleme der Modernisierung in Deutschland* tak, že představují nejširší základnu shody: „Na jedné straně by měl tento pojem popsat procesy, jež se dějí při přejímání průmyslové, západní civilizace v zemích třetího světa. Na druhé straně se stal klíčovým pojmem světových dějin: má popsat jedinečný proces nesmírně rychlých ekonomických, sociálních, kulturních a politických změn, které se odehrály v posledních dvou stech letech, od dvojí revoluce pozdního 18. století, průmyslové a demokratické revoluce, nejprve v euroatlantické sféře a potom na celém světě. Modernizace zaujala místo starších,

univerzálně dějinných pojmů, které se pokoušely popsat ty samé události: vzestup a rozklad kapitalismu, průmyslovou revoluci, racionalizaci, sekularizaci, demokratizaci, poevropštění a pozápadnění.<sup>76</sup> K rozdílům mezi tradiční a moderní společností Nipperdey počítá: demografickou revoluci, pokles úmrtnosti, později ale také pokles porodnosti, industrializaci, mechanizaci, komercializaci, úbytek zemědělského sektoru, urbanizaci, mobilitu, trvalý vzrůst hospodářství, inovace, nárůst příjmů a produktivity v masovém měřítku, alfabetizaci a zvědečtění.

Rozporuplnost fenoménu modernizace demonstruje Nipperdey na nacionálním socialismu. Považuje ho za antimodernistické hnutí, jež se domnívá, že modernizace rozrušuje obecnství a bezpečnost, jednotu, kulturu a autoritu. Nositele modernizace, tedy socialisty, demokraty, kapitalisty a osvícence považuje proto za své úhlavní protivníky. Tento antimodernismus je ovšem vysoce specifický. Není v žádném případě strážcem tradice, ale naopak, je zcela proti duchu tradice a hledá za ní předhistorické, archaické, atavistické formy: válku a násilí, vyhlazování a životní prostor, retrogradní proměnu člověka ve válečníka a sedláka, nadřazení biologické rasy nad historický národ, boj proti nejsilnější evropské tradici, proti křesťanství: „Antimodernismus nacistů nebyl tradiční, ale radikální, utopický, revoluční.“<sup>77</sup> Nipperdey svým pojetím modernizace a výkladu nacismu byl nepřímý a implicitně poukázal na vnitřní stíny modernizace: „Nacismus byl zároveň ale paradoxně ve svém stylu, volbě prostředků a v působení hypermoderní, bylo to modernizační hnutí. Vitalita, kult mládí, aktivismus, to patřilo k jeho stylu, technika, produktivita, organizace, nejvyšší výkonnost patřily k jeho prostředkům. A účinky byly modernizující. Svět Německa se stal po roce 1933 velkoměstštější a průmyslovější, nikoliv idyličtější (...) sociální mobilita byla větší (...) Byla to ‚hnědá revoluce‘ proti buržoazii jako předkapitalistickému establishmentu, kus jakobínství, to nemůže být zcestně vyloženo jako maškaráda. Základ pro modernitu

prostředků a modernizující působení lze snadno nahlédnout. Radikálně antimoderní cíl požaduje nejmodernější prostředky a nejradikálnější a nejmodernější použití prostředků osvobozených od tradičních překážek. Antimodernistické revoluci cílů odpovídala modernistická revoluce prostředků.<sup>78</sup>

Pokud obsahovalo hohenzollernské Německo, tento opožděný národ, a následně Výmarská republika v sobě zárodek pozdějších nacionálně socialistických běsů, pak to bylo také proto, že modernizace byla patrně nutnou odpovědí na zcela novou demografickou situaci, jejíž jednu stránku shrnuje Massimo Livi Bacci: „Koncem 18. století se politicko-vojenský a osídlovací proces dobývání evropského prostoru definitivně uzavřel. V té době již neexistovala volná a neobydlená území s výjimkou dálného severu a neexistovaly ani řídké obydlené oblasti, kam by mohlo směřovat soustavné přistěhovalectví. Demografická mapa Evropy se ustálila a mohly ji změnit pouze násilné vojenské střety.“<sup>79</sup> Odtud onen étos Lebensraumu. Z charakteru nacismu lze jakousi inverzní chronologií vystopovat stinné stránky modernizace, jejichž kritikové už tím, že zaujímali pozice obhájců závaznosti tradic, se diskvalifikovali v očích těch, kteří podleli nutkání spatřovat v modernizaci pouze pozitiva a aktiva. Nemá-li však otázka modernizace být antikvována jako problém řešený a řešitelný pouze na poli úzce specializovaných otázek minulosti, je třeba přihlížet k její nejednoznačnosti, k rozeklanosti, o jejímž nezvládnutí nás poučuje stále akutně nacismus jako ztělesnění atavistické předmodernosti a hypermodernosti zároveň.

Druhým důležitým podhoubím vzniku viktoriánských měst byla industrializace. Velká proměna měst 19. století z dozvuků středověkých rysů do té podoby, jak jsme ji znali do zhruba poloviny 20. století souvisí s velkou demografickou změnou a s rozvojem průmyslu. Industrializace je definována jako „dlouhodobý, spíše kontinuální a dodnes neukončený proces velké civilizační transformace agrární společnosti s převahou

obyvatelstva, žijícího na venkově a živícího se zemědělstvím, v moderní průmyslovou a konzumní společnost, žijící z velké části ve městech a vytvářející větší díl národního důchodu v průmyslu a službách.<sup>80</sup> V širším smyslu lze o industrializaci hovořit s odmítnutím Toynbeem rozšířeného pojmu *révolution industrielle* a naopak přijetím Rostowova pojmu *take off*, tedy přinejmenším od 18. století. Zatímco Arnoldem Toynbeem zpopularizovaný termín průmyslová revoluce je velmi vágní, neméně rozšířený pojem Walta Rostowa *take-off* je kvantifikovatelný, neboť je vymežitelný třemi podmínkami: 1) nárůstem produktivních investic z méně než 5 na více než 10% národního produktu; 2) rozvinutím základních průmyslových odvětví s vysokou mírou ročního růstu a 3) existencí politického, sociálního a institucionálního rámce, zajišťujícího rozšiřování průmyslu a obchodu. S oběma termíny, modernizací a industrializací, souvisí napětí mezi liberalismem a intervencionalismem. Důležitým interpretem v této souvislosti byl Karl Polanyi: „Civilizace devatenáctého století spočívala na čtyřech institucích. První byl systém rovnováhy moci, který po celé století bránil vzniku dlouhé a zničující války mezi velmocemi. Druhou byl zlatý standard, symbolizující jednotnou organizaci světové ekonomiky. Třetí tvořil seberegulující trh, produkující neslýchané materiální bohatství. Čtvrtou byl liberální stát. Podle jednoho způsobu klasifikace byly dvě z těchto institucí ekonomické a dvě politické. Podle jiného byly dvě národní a dvě mezinárodní. Mezi nimi se utvářely charakteristické obrysy historie naší civilizace.

Jako klíčový se z těchto institucí ukázal být zlatý standard; jeho pád byl bezprostřední příčinou katastrofy. V marném úsilí ho zachránit pak byla obětována a časem upadla i většina ostatních.

Avšak zdrojem a matricí tohoto systému byl seberegulující trh. Právě tato inovace dala vyrůst zvláštní civilizaci. Zlatý standard byl jen pokusem rozšířit domácí tržní systém na mezinárodní oblast; systém rovnováhy moci byl nadstavba vztyčená nad zlatým

standardem a částečně fungující jeho prostřednictvím; liberální stát byl sám o sobě výtvozem seberegulujícího trhu. Klíč k institucionálnímu systému devatenáctého století spočívá v zákonech ovládajících tržní ekonomiku.

Naší tezí je, že myšlenka sebeuspořádávajícího se trhu představuje naprostou utopii. Takováto instituce nemohla existovat v žádném časovém období, aniž by zničila lidskou a přírodní podstatu společnosti. Fyzicky by člověka zničila a proměnila jeho prostředí v divočinu. Společnost tak nevyhnutelně přijímala opatření, aby ochránila sama sebe, ale ať už se použily jakékoli nástroje, narušily seberegulaci trhu a dezorganizovaly průmyslový život, a tak ohrožily společnost ještě jiným způsobem. Toto dilema tlačilo vývoj tržního systému do určitého ustáleného koloběhu, a nakonec rozložilo sociální organizaci, která na něm byla založena.<sup>81</sup>

Polanyiho interpretace modernizace i industrializace je jednou z nejosobitějších, protože se skutečně silnou argumentační municí podminovává dnes se opět vracející liberální mýtus a protože rovněž demytizuje jeho základní složku, totiž že práce, půda a peníze jsou zbožím: „Zásadní problém je v tom, že práce, půda a peníze jsou základními prvky výroby a že rovněž musí být zprostředkovány trhy. Tyto trhy ve skutečnosti představují absolutně nezbytnou součást ekonomického systému. Avšak práce, půda a peníze nejsou zbožím. Práce je jen jiné jméno pro lidskou aktivitu, pojící se k samotnému životu, který není žit jenom na prodej, ale ze zcela jiných důvodů, a tuto aktivitu nelze od zbytku života oddělit, skladovat a mobilizovat. Půda je pouze jiné jméno pro přírodu, kterou člověk nevyrobil. A konečně skutečné peníze jsou pouhou známkou kupní síly, kterou zpravidla vůbec nelze vyrobit, ale vzniká prostřednictvím bankovního mechanismu nebo státních financí. Žádná z těchto věcí se nevyrábí na prodej. Charakteristika práce, půdy, a peněz jako zboží je zcela fiktivní.



Skutečné trhy práce, půdy a peněz nicméně pomocí této fikce fungují. Práce, půda a peníze se na trhu kupují a prodávají, jejich nabídka a poptávka má reálné hodnoty a každé politické opatření, které by omezovalo utváření takových trhů, by fakticky ohrozilo seberegulaci celého systému. Zbožní fikce tak poskytuje bytostný organizační princip ve vztahu k celé společnosti, dotýkající se téměř všech jejích institucí těmi nejrozmanitějšími způsoby, totiž princip, podle něhož není přípustné žádné zřízení nebo chování, které by mohlo bránit aktuálnímu fungování tržního mechanismu ve shodě s touto zbožní fikcí.

Takový požadavek ve vztahu k práci, půdě a penězům je však neudržitelný. Dovolit tržnímu mechanismu, aby byl jediným režisérem lidských osudů a jejich přirozeného prostředí, a vlastně i množství a používání kupní síly, by vyústilo ve zničení společnosti. Údajné zboží ‚pracovní síla‘ nelze přemísťovat, bez rozdílu užívat jako jiné, či dokonce ponechat naprosto nevyužité, aniž by se to dotýkalo také jedince, který je shodou okolností nositelem tohoto zvláštního zboží. V nakládání s lidskou pracovní silou bude systém mimochodem disponovat také fyzickou, psychickou, a morální entitou ‚člověk‘, připojenou k tomuto označení. Lidé, připraveni o ochranná křídla kulturních institucí, budou ničeni účinky sociálního tlaku; budou umírat jako oběti hluboké sociální dezorganizace na nemorálnost, zvrhlost, zločin a strádání. Příroda bude redukována na své prvky, okolí lidských sídel a krajiny zamořeny, řeky znečištěny, vojenská bezpečnost ohrožena, schopnost produkovat potraviny a suroviny zničena. Nakonec bude tržní organizace kupní síly opakovaně likvidovat podnikání, neboť doby nedostatku a nadbytku peněz se projeví ve výrobě stejně katastrofálně jako záplavy a sucha v primitivních společnostech. Trhy práce, půdy a peněz nepochybně jsou základem *jsou* základem tržní ekonomiky. Avšak žádná společnost nemůže ustát účinky takového systému čistých fikcí ani tu nejkratší dobu, pokud její lidská a přírodní podstata, stejně jako její podnikatelské organizace nebudou chráněny proti pustošení tohoto satanského mlýna.<sup>82</sup>

Tímto satanským mlýnem, jenž „semlel lidi na masy“ byl mechanismus provázející skutečnost, že „jádrum průmyslové revoluce v osmnáctém století bylo takřka zázračné zlepšení prostředků výroby, které bylo doprovázeno katastrofálním narušením životních podmínek obyčejných lidí.“<sup>83</sup> Se základními podmínkami *také-off*, jež je možno variovat podle řady výkladů procesu industrializace, a jež by samy vydaly náročností koncipování i rozsahem na monografii, souvisely demografické změny.

Ještě v roce 1700 činil celkový počet obyvatel Anglie a Walesu 5,5 milion, v roce 1750 to bylo 6,5 milionu. Po roce 1760 však demografický vzrůst nabyl strmého vývoje: V roce 1801 to bylo již 9 milionů a v roce 1831 14 milionu. Vzestup středních tříd a naopak pauperizace těch, kteří mohli pouze sami sebe nabídnout jako pracovní sílu tvořily jeden z mnoha kontrastů tvořících nový životní styl v průmyslově se rozvíjejících se městech. „Potíže průmyslových měst a protest jejich obyvatel se artikulovaly především v ideologickém prázdnu, kvůli kterému neměla ještě společnost v prvních desetiletích žádný prostředek, jak čelit tomuto zlu.

Neboť dosavadní prostředky nepostačovaly a postrádaly důvěry a nové ještě nebyly po ruce.“<sup>84</sup> Příliv nových obyvatel průmyslových měst vytvářel tlak na spekulaci s pozemky, neboť zastavěná plocha nestačila odolat imigračnímu tlaku z venkova. Zejména na okrajích těchto měst vznikala spekulativní zástavba, nekvalitní činžovní domy s nevyhovujícími hygienickými parametry. *Jerry builders*, stavební spekulanti, vnesli do měst ducha provizoria, bydlení, které postrádalo stavební solidnost a ohled na lidskou důstojnost obyvatel.

Okolo 1800 se šířila Evropou venkovská manufakturní výroba. Každá větší země měla své protoindustriální regiony. Některé oblasti se již industrializovaly (Porúří, Borinage), jiné se naopak deindustrializovaly, to znamená, že ztrácely na přelomu 18. a 19. století svoji výrobní bázi. Například v tomto období se průmysl na zpracování lnu v Irsku a

Flandrech dostal v polovině 19. století do hlubokého úpadku. Spojené síly průmyslu a vlád proměnily malá města v městské giganty. Klíčem k poměru města a vesnice a k hierarchickým vazbám mezi blízkými městy byl i v tomto období region. Region je hierarchie center, jež gravitují kolem zásadního centra. Vyjádřeno ekonomickými termíny města umožnila regionu, aby docílil svých komparativních výhod. Z této perspektivy náležela města k síti obchodu, informací a vlivu s dosahem daleko za hranice země. Metodologicky důležitá je dichotomie Redfielda a Singera ortogenetických či heterogenetických měst, jež se do těchto dvou kategorií řadí podle toho, zda vytvářejí a rozšiřují dominantní kulturu nebo zda se naopak obklopují cizí. V tomto období například Berlín zažil prudkou proměnu poklidného města v metropoli s širokým teritoriálním zázemím. Mezi 1800 až 1910 vzrostla evropská populace šestkrát. Žádný evropský národ nedosáhl tak vysokého podílu městských obyvatel jako Británie, ve Francii rostl tento poměr daleko postupněji. Lidské důsledky průmyslové urbanizace se promítly zejména do nárůstu měřítka měst a zvyšování hustoty. Rozšířila se škála sociálního života, což muselo vést ke specializaci, takže se městské společnosti fragmentovaly a diferencovaly.

V polovině 20. let 19. století převažoval textilní a železářský průmysl, což se odrazilo na množství manufakturních měst v severní a střední Anglii. Z demografického hlediska se v první polovině 19. století prohloubila propast mezi vzrůstem počtu obyvatel v průmyslových městech a ostatními, méně urbanizovanými sídly. Urbanizační procesy druhé poloviny 19. století probíhaly již na daleko širší ekonomické bázi. Zejména mezi léty 1870 a 1886 proběhly významné technické a organizační inovace, které podnítily další urbanizaci i dosud neurbanizovaných oblastí Británie. „Regionální metropole jako Manchester ztělesňovaly silnou vazbu mezi industrializací a urbanizací v průběhu 19. století a mohou sloužit jako vzor pro další výzkum městské ekonomiky. Na začátku 19. století byl již Manchester obchodním centrem regionálního systému textilních měst ve

zhruba desetimilovém okruhu města. Virgin popsal tento městský systém jako *Manchester cluster* a ukázal, jak vývoj města probíhal ve sledu fází, z nichž každá reflektovala technologickou a ekonomickou restrukturalizaci textilního průmyslu. V raných fázích v polovině a v pozdních desetiletích 18. století byl Manchester sběrným a obchodním centrem pro okolní textilní manufakturní místa. Tento spojitě zastavěný areál Manchestru a Salfordu měl méně než jednu čtvrtinu čtvereční míle, ačkoli vzrůst probíhal rychlým tempem k jihu, aby mohl využít výhod nových přístavních zařízení a zlepšené regulace řeky Irwell a podél kanálu Bridgewater.<sup>85</sup>

Průmysl se stal totožným s městským prostředím. Mezi lety 1870 až 1914 patřily Berlín, sídelní pás Filadelfie – New York – Boston a Chicago mezi nejurbanizovanější a rovněž nejprůmyslovější města na světě. Byly v nich soustředěny nejproduktivnější podniky: Siemens a AEG v Berlíně a Bell-Western Electric v New Yorku a Chicagu. Na přelomu století se situace změnila v tom, že nejproduktivnější podniky přestaly být spojeny s nejurbanizovanějšími částmi světa. Simens se přestěhoval z Berlína do Siemensstadtu poblíž Spandau, AEG zase do Oberschöneweide.

Zrod moderního města synonymizovatelného s průmyslovým, viktoriánským městem byl spjat nejen s hlubokou funkční, ale i prostorovou změnou. Jev industrializace lze nejlépe demonstrovat na britských poměrech a proto je třeba se zastavit právě zde. Zde do výkladu vstupuje celá řada britských měst mimo srovnávaný Londýn proto či potud, pokud ztělesňují úzkou souvislost mezi modernizací a industrializací na jedné straně a prostorovou organizací na straně druhé. Typická britská města jako Nottingham a Norwich měla v 19. století prostorná náměstí s tržní funkcí, v průběhu 20. století se tato náměstí stala symbolicko-reprezentačními místy a obchod se přesunul na hlavní komunikace. Trhy přestaly plnit funkci metronomu městského rytmu. V průběhu 19. století se ještě více upevnila moc páry jako energetického zdroje, aby na konci téhož století byla vystřídána

elektřinou a i tyto změny v energetických zdrojích se rovněž promítly do prostorového uspořádání viktoriánských měst. Ještě v 18. století, na samém prahu vstupu do éry páry, se skutečnost, že voda poháněla hamry a jiná technická zařízení promítala do podoby britských měst. V později tak silně industrializovaném Sheffieldu hamry v kovárnách byly poháněny vodou a nijak nevtiskovaly tomuto městu význačný ráz. Podobně rozptýlený byl manufakturní textilní průmysl: Průmyslová voda, svou přirozeností, byla jen zřídka regulovaná. Mořská voda nebo slaná voda v estuáriích, řekách poblíž ústí, v nichž se projevuje přílivový a odlivový rytmus moře. Teprve příchod páry a s ní i rozmach manufaktur přinesl do měst, nejprve v Británii na evropské půdě, soustředěnější manufakturní, později tovární, výrobu. Spolu s párou vnesly kanály do měst nový prvek demografické oživení. Příkladem může být Birmingham na počátku 19. století, kde městská populace přesáhla 70 000 obyvatel. S oživením manufakturní výroby souviselo rozšiřování městských doků a přístavů. Předním obchodním přístavem na počátku rostowovské *take-off* stal Liverpool. „Mnoho anglických měst mělo velmi krátké přístavní hráze. Přístavní hráz probíhající v celé délce městského pobřeží byla v době před rokem 1800 velkou vzácností a dokonce i dlouhou dobu po tomto roce. Není zcela jasné, proč tomu tak bylo. V ohrazených městech to patrně souviselo s tím, zda hradby obíhaly podél řeky. Taková situace byla v Newcastlu, Bristolu a Waterfordu. Ve všech těchto třech bylo území mezi hradbami a řekou využíváno jako přístaviště, které se později stalo skutečným přístavem. Po stržení hradeb vzniklo dlouhé přístavní molo, které lemovaly nové budovy.“<sup>86</sup> Průmyslový vzmach zplodil nejen nové tovární (manufakturní) části města, ale také nová společenská střediska, promenády, veřejné parky a nové ulice. Prorážení nových ulic, strhávání středověkých, případně barokních fortifikací souviselo s rozvojem průmyslu, s novými nároky na hygienu nejen obydlí, ale také na celkovou hygienu města. Ta znamenala nejen novou infrastrukturu, včetně nových kanalizačních vedení, ale také

požadavky na uliční čáru, odstup jednotlivých budov a novou, hygienickým podmínkám přizpůsobenou prostorovou konfiguraci. Zejména ve velké Británii vznikaly v tradičních městech nové ulice, zahušťovala se uliční síť a rozšiřovaly se stávající ulice. Markantní je hustota uliční sítě mezi lety 1786–1830 v Liverpoolu. Nové ulice radikálně proměnily v tomto období topografii měst. V Huddersfieldu vniklo v letech 1802–1840 celé křížení nových ulic v historickém jádru města. Newcastle-upon-Tyne dostalo novou uliční strukturu mezi lety 1784–1812.<sup>87</sup> Mostní díla, plod inženýrství 19. století, vytvořila nový a dopravně účinný komunikační prostředek a přispěla nejen k rozvoji dopravní infrastruktury 19. století, ale rovněž k novému, průmyslovému vzhledu měst. Nové reprezentační budovy, většinou exploatující klasické tvarosloví, se staly symboly nového věku a tvořily protipól provozně utvářených budov, jako byla nádraží, vodárny apod. V 19. století se evropskými městy přehnala vlna muzejních budov a nových radničních budov v kontrastu k utilitarismu průmyslu. Nově získanou prestiž mělo posílit použití klasického tvarosloví. Prudce se rozvíjející města jako Manchester, tehdejší středisko textilního průmyslu, dostalo vysoce reprezentativní radnici od nesmírně plodného viktoriánského architekta Alfreda Waterhouse. Alfred Waterhouse (1830–1930), autor proslulého Natural History Museum v Londýně, jeden z hlavních představitelů viktoriánského gotického revivalu, navrhl v roce 1869 novogotickou radnici pro Manchester a řadu jiných britských měst. Radnice ve viktoriánské ostrovní architektuře hierarchizovaly prostor měst a vytvářely reprezentační protiváhu průmyslovým stavbám

Monumentální charakter však měly i samotné průmyslové stavby zejména právě ve Velké Británii. Nové konstrukční metody používající slitin a oceli byly velmi často, jako tomu bylo i v ostatní Evropě, maskovány klasicistním tvaroslovím. Historizující charakter průmyslových budov dokládal význam nového produkčního odvětví, jemuž se přisuzoval nikoli jen hospodářský, ale i národně reprezentační charakter. Také proto je přečerpávací

stanice v Papplewick koncipována v sloupově řádovém stylu s bohatě zdobenými korintskými hlavice, byť nikoli z kamene, ale tehdy často užívané slitiny. Podobně reprezentační charakter měly vodárenské věže, jako měla věž Everton v Liverpoolu od Thomase Duncana z roku 1853.

Podstatnou společensky prostorovou změnou byl v průběhu 19. století vznik nových obchodních tepen, jež nahradila dosavadní tržní prostory, které měly namnoze ještě středověký charakter. S nimi se zrodila i grafická dimenze města, naprosté novum, jež nemá obdoby ani ve vývěsních štítech ani domovních znameních předcházejících staletích. Zrod grafické dimenze, a v tomto bodě znovu měla prvenství britská viktoriánská města, znamenal zrod reklamy v moderním slova smyslu, reklamy, která právě v průběhu 19. století začala vtiskovat výtvarně výrazný ráz průčelím domů, aby pak v 20. století nabyla přímo městotvorný charakter. Reklama e začala usazovat v britských městech zároveň s rozšiřováním obchodních i rezidenčních tříd a s přestavbou štítových zdí tvořících ucelenou podobu těchto ulic. Domy se začínají otvírat výkladci a celkově se oživuje parter v té podobě, jak to známe dnes z měst. Fasády domů nabývají utilitárně komerčně informativní charakter. Zatímco domovní znamení ukotvovala dům v symbolické topografii města, reklama na fasádách domů vyděluje z masy okolních domů v ulici či v celé čtvrti. Reklama na fasádách viktoriánských domů zdůrazňuje jedinečnost domu a zároveň ve zkratce definuje obsahovou náplň prodeje. Dříve ústně sdílené obchodní informace se stávají součástí fasád viktoriánských domů.

Ve druhé polovině 19. století vznikají pasáže, většinou poschod'ové, s proskleným zastropením, dědictví to Paxtonova Crystal Palace, i velké zastřešené městské tržnice, většinou bazilikální dispozice, umožňující boční osvětlení. Pasáže i městské tržnice se stávají novými společenskými centry viktoriánských měst. Jednou z nejpůsobivějších obchodních pasáží je County Arcade v Leedsu projektovaná v letech 1889–1900 Frankem

Matchamem. Důležitým stupněm urbanizace je i to, že se město začíná multiplikovat i v tiskových médiích. Město nabývá své druhé podoby v periodickém tisku právě v reklamách 1. poloviny 19. století, kde se právě často objevuje nikoli inzerované zboží, ale budova, kde je lze nalézt. Druhá polovina 19. století je rovněž ve znamení vzmachu budov bankovních institucí. Banky se obracejí na přední architekty té doby, jako tomu bylo v případě Josepha Goddarda, který v letech 1870–1872 navrhl hlavní sídlo bankovní společnosti v Leicester. Banky v té době začínají patřit k nejrepresentativnějším stavbám v souladu s pozicí Británie jako stále ještě vedoucí finanční a hospodářské velmoci. Výrazem tohoto imperiálního finančnictví je zejména West of England and South Wales Bank v Bristolu z let 1854–1956 od W. B. Gingella.

Zcela novým fenoménem viktoriánských měst jsou obchodní domy. Ještě v polovině 19. století je většina postavena ve stylu *palazzo*, jejich parter ještě nemá živý tržní charakter, jde spíše o střediska distribuce, z nichž se zboží redistribuuje do tradičních obchodů, dokonce ještě na tradiční tržní místa. Tento palácový charakter má ještě obchodní dům na Princes Street v Manchesteru od Johna Walterse. Právě tento obchodní dům s luxusním zbožím ukazuje, že v této době je tato instituce spíše velkoobchodem, navíc zbožně nediverzifikovaná, určená pro klientelu z vyšších příjmových pater, tedy nikoli pro širší veřejnost s různou kupní silou, jako je tomu později. U stavebně-historického vývoje můžeme sledovat souvislost mezi rozšiřující se nabídkou zboží pro široké příjmové spektrum obyvatelstva a postupnou transparentní fasády obchodních domů.

Ovšem nejvýraznější změnu vnesla do viktoriánských měst industriální architektura. Tovární komíny vnesly do těchto sídel novou vertikální, jež byla dříve vyhrazena kostelním věžím či světským dominantám, jako jsou radnice. Tyto věže ovšem neměly hole utilitární charakter, ale byly programově vertikálními estetickými dominantami s výrazně městotvorným záměrem. Také proto byla hlavní komín Tower



Works v Leedsu záměrně koncipován v roce 1899 podle vzoru Giottovy *campanile* ve Florencii. Komíny ovšem netvořily jen esteticky působivou dominantu nových průmyslových měst, ale byly i dobově negativně vnímaným producentem emisí, nového atmosférického prvku. Proto se na dobových pohlednicích objevuje ironické *With compliments from the smoke* se stále častější siluetou továrních komínů. Továrny se usazují ve středu měst, ale s rozvojem železnice se přesouvají na okraj z přepravně ekonomických důvodů. Továrny se stěhují k vodním zdrojům, kanálům a ústím řek. S dislokací dochází i ke změně stavebního materiálu. Stále častěji se místo tradičních cihel používají železobetonové konstrukce. V tomto směru mají prvenství textilky v Manchesteru. Ještě do 70. let 19. století však převládají ve viktoriánských městech cihlové tovární budovy velmi často s komíny koncipovanými jako italská *campanile*, tedy podobně jako tyto italské zvonice umístěné soliterně mimo komplex budov. Britské zvonice-komíny z druhé poloviny 19. století patří mezi architektonické, dosud velmi nedocenené skvosty, jimž by bylo zapotřebí věnovat monografii. K jednomu z nejkrásnějších industriálních artefaktů patří komín The Manningham Mill v Bradfordu od Andrewse a Peppera z let 1871–1873. Jiné viktoriánské komíny mají podobu minaretů jako komín továrny The Wainhouse v Halifaxu.

Odvrácenou tvářou tohoto industriálního lesku viktoriánských měst je řadová zástavba. Ukazatelem pauperizace části městských obyvatel je snižování kvality zástavby řadových domů. Porovnáme-li řadovou zástavbu z raného 18. století v Castle Lane v Bridgewater s řadovou zástavbou v Lumby's Terrace ve Stamfordu ze 40. let 19. století vidíme zřetelně provizorní vzhled obydlí, neartikulovanost fasád, stísněnější prostorové podmínky a menší oslunění zástavby. Jinými slovy *jerry builders* se dostávají ke slovu. Zástavba obytných čtvrtí se zahušťuje nikoli jen kvůli demografickému vzrůstu, ale kvůli stavební spekulaci. Otřesným příkladem nového typu dělnického bydlení je dosud stojící

zástavba v Burnley, která připomíná svou stavební nekvalitou téměř skalní byty známé z meziválečného období u nás. Tento typ zástavby proměňuje zejména okrajové části viktoriánských měst. Rodí se nový urbanistický typ, který bude tak vehementním předmětem kritiky pozdější architektonické avantgardy – bloková zástavba s malou mírou přímého osvětlení, se světlíky, s chybějícím příčným odvětráváním apod. V některých případech ovšem tato řadová zástavba přechází na okrajích měst do venkovské zástavby, jako je tomu v některých okrajových čtvrtích Nottinghamu. Pozoruhodné řešení se našlo v Hebden Bridge, kde terénní morfologie vnutila dvouúrovňový vstup do domů, jakousi obdobu terasovitých domů. Platí pravidlo, že v méně industrializovaných městech se řadová zástavba z viktoriánské doby dočkala lepší kvality a namnoze si dokázala udržet tradiční ráz, jako tomu bylo v případě řadové zástavby v Tivertonu s arkýři do ulice a s režným zdivem.

Aby se vyrovnala s těmito stíny, viktoriánská epocha přemístila parky, dříve součástí zámeckých areálů, postupně do center měst. Příkladem je promenáda u jezera ve Stanley Park v Liverpoolu, doklad průniku koncepce anglického parku do průmyslově expandujícího města. Nottingham byl jedním z prvních viktoriánských měst, kde se programově budovaly pásy zeleně, aby se předešlo destruktivním vlivům industrializace. Jde o jedno urbanisticky nejzdařilejších vkomponování zeleně do města a domnívám se, že dosud nebylo co do koncepčnosti překonáno. Důmyslnost této koncepce tkví v tom, že se nejedná o rozptýlené enklávy zeleně, ale o prostorově kontinuální plochu prolínající téměř celým městským areálem. Zeleň prolíná nejen kruhové náměstí, ale i radiálně připojené komunikace a tři rozsáhlé městské zóny. Do zeleně jsou vkomponovány i hřbitov a arboretum.

Viktoriánská éra je také první vlnou moderní suburbanizace. Druhá a mnohem rozsáhlejší vlna suburbanizace zasáhne Evropu a Spojené státy po druhé světové válce.

V raném 19. století probíhá suburbanizace spíše živelně a hlavně rozptýleným způsobem. K pionýrským městům suburbanizace patřil Nottingham, kde se podle plánů P. F. Robinsona z roku 1828 suburbanizovaly předměstské, dosud nezastavěné pozemky na katastrálním území Nottinghamu a posléze podle plánů T. Pickena okolo roku 1840 další pozemky. Zatímco Robinsonův plán zastavění má téměř disciplinačně kasárenský charakter s téměř absolutistickou ortogonalitou, doznává Pickenův plán jistého rozvolnění. Zástavba nemá tak striktně šachovnicový půdorys, sleduje terénní nerovnosti a lépe vyhovuje spíše solitérní zástavbě.

Nemalou úlohu sehrál v konfiguraci městské zástavby raně i pozdně průmyslového města rozvoj sportu a zábavy. Mořské pobřeží nesloužilo jen průmyslu a obchodně transportním účelům, ale také nové formě sportu a rekreace – plážování. Dosud přírodně neupravené pláže se začínají právě v této době zastavovat nejprve provizorními dřevěnými příbytky, posléze i hotely. V závěru 19. století pronikají do středu měst tančírny s dosud divadelně uspořádaným prostorem, kde na jevišti hrál orchestr. Vznikají hlavní místa viktoriánské zábavy – Alhambra v Londýně, bar Talbor v Nottinghamu, Grand Theater v Leedsu od Georgea Corsona z roku 1878, na přelomu století pak londýnské Coliseum od Franka Matchama.

Otázku souvislosti industrializace/modernizace s novou prostorovou organizací by bylo třeba podrobněji rozvinout v samostatném tématu, zde mohlo být toto téma jen nastíněno.

## **Hygieia – její Telesforos vinoucí se podzemím města**

K podstatným prvkům proměny sídel 19. století patří sanitární infrastruktura, jejíž vytvoření učinilo z těchto sídel skutečně moderní města. Pro celkový obraz této přeměny je

nutný exkurs do dějin kanalizace. Benjamin Ward Richardson vydal v roce 1876 knihu s názvem *Hygeia, a City of Health*, jež byla výrazem úspěchu zavedení hygienických standardů ve Velké Británii i na kontinentě. V úvodu, jímž se obrací na parlament, píše: „Ani duševní vyrovnanost, ani duševní vývoj nemohou existovat v nezdravé tělesné organizaci. Tato chudoba je stínem nemoci stejně jako je bohatství stínem zdraví.“<sup>88</sup> Ve druhé polovině 19. století patřilo ke klíčovým otázkám vyřešení základních hygienických podmínek. Toto období charakterizovalo rozšířené heslo *Sine munditia nulla sanitas*. V Londýně byl v roce 1855 ustaven správní orgán Metropolitan Board of Works, jenž měl vyřešit chronický problém kanalizace a zásobování vodou. Splašky se vypouštěly přímo do Temže, což vyvrcholilo v roce 1858 tzv. *Great Stink*, zápachem, který ochromil provoz města. Toto ochromení bylo paradoxně způsobeno zvýšením hygienického standardu v jiné oblasti, zvýšením počtu splachovacích záchodů. Jejich hromadné používání prudce zvýšilo spotřebu vody v Londýně a zatížilo neúměrně londýnský kanalizační systém, jenž byl navržen pro odvod dešťové vody, takže nebyl schopen pojmout ani odvést zvýšený objem splašků. Naštěstí Londýn měl už přichystané technické řešení, jež souviselo s epidemií cholery ve 40. letech 19. století, respektive s objevem londýnského lékaře Johna Snowa, že nakažovým prostředím cholery není vzduch, ale voda. Metropolitan Board of Works pověřila v roce 1855 Josepha Bazalgetta, jenž navrhl velkolepou podzemní vodovodní a kanalizační soustavu o délce 2 100 km. Tato nenápadná, ale o to více převratná změna byla jednou ze závažných modernizačních akcí. Podpovrchové kanalizační systémy už tvořily součást evropských velkoměst od konce 18. století, ale trpěly společnými neduhy, jimiž trpěla například pražská kanalizační soustava, jejíž výstavba podle projektu Leonarda Hergeta byla zahájena v roce 1787 – „ploché dno, obyčejné cihly, místo malty byla použita hlína, nevhodné průřezy a nedostatečné sklony.“<sup>89</sup> „Kanalizační otázka“ nebyla jen technickým, ale rovněž či spíš politickým problémem, neboť stavěla městské reprezentace

před otázkou společného hygienického jmenovatele všech obyvatel města. Její vyřešení v řadě evropských velkoměst znamenalo jednu z nejzávažnějších urbánních proměn. Nejsystematičtěji se začali státníci i městské reprezentace zabývat kanalizací a zásobováním vody ve Velké Británii. V roce 1865 byla založena Royal Commission on River Pollution. V Londýně rovněž vyšel v roce 1876 první zákon na ochranu vodních toků před znečištěním. Stoková síť byla dobudována v letech 1876 až 1875.<sup>90</sup> Tento podzemní labyrint byl Telesforem, hadem bohyně zdraví Hygieie, Asklépiovým synem, v jeho záhybech se odváděly z města choroboplodné zárodky. Kanalizováním hygienických poměrů v evropských městech se snížila úmrtnost. V Londýně i v Paříži 60. let 19. století poklesla o jednu třetinu. V roce 1872 byla dobudována kanalizace v Hamburku a Gdaňsku, v roce 1880 ve Vratislavi, Mnichově a Frankfurtu nad Mohanem. Horší situace byla v Berlíně, kde v roce 1880 byla napojena na kanalizační síť jen asi pětina domácností.<sup>91</sup> Jásek ve své práci cituje z knihy Adolfa Loose Řeči do prázdna: „Bez plumbíra by nebylo devatenácté století. Vtiskl mu ráz, stal se nepostradatelným. A přece ho musíme zvat francouzsky. Říkáme mu instalatér (...) Když ještě vládl románský světový názor, tedy v době velkého Ludvíka, nešpinil se nikdo, ale také se nikdo nemyl. Myl se pouze lid prostý (...) V této době neměli plumbíři co dělat, a tak nikdo nevěděl, že jsou. Byly ovšem tehdy vodovody, vodotrysky, voda ke koupání. Ale o koupelny, sprchy, splachovací klozety nebylo postaráno. (...) Zůstaly hodně pozadu. Když jsem se ptal jedné americké dámy, jaký je nejvýznačnější rozdíl mezi Rakouskem a Amerikou, odpověděla mi: The plumbing! (...) Plumbír je pionýrem čistoty. Je prvním řemeslníkem ve státě, tvůrcem moderní kultury.“<sup>92</sup> Loosova slova o tvůrci moderní civilizace nezní nijak nadneseně, jestliže vidíme dopad Telesforovy neviditelné kanalizační ruky, díky níž se snížila mortalita mnoha evropských měst a zvýšil se prudce hygienický standard obecně. Důležitou součástí Richardsonova Města zdraví je kanalizace a splachovací záchod. Popis,

kudy vede voda a plyn do obydlí a kudy se odvádí odpad, je v Richardsonově knize *Hygeia* popisem mýtického proudu energií a ukazuje, jak byla v 70. letech 19. století sanitární infrastruktura dynamickou, ale velice nesamozřejmou součástí měst.<sup>93</sup> To je velmi příkrý kontrast k dnešku, kdy je sanitární infrastruktura vnímána jako neviditelná, ale nezbytná součást našich měst podobně jako elektrina. Dalším krokem ke zlepšení bylo zavedení gravitační splachovací kanalizace, které se prosadilo ve většině evropských měst. Sítí podzemního potrubí a stok se do příměstských vodotečí samospádem valily nejen splašky, ale i dešťová voda. Jinými slovy měl tento systém i drenážní funkci a vytlačil tak podtlakovou kanalizaci. Kanalizace se stala, byť neviditelným a zapíraným, symbolem moderního velkoměsta druhé poloviny 19. století.

### **Světlo – pochodně pokroku: Lux ex machina**

Podobně jako kanalizace způsobila výraznou proměnu euroatlantických měst ve druhé polovině 19. elektrifikace. Zejména zavedení elektrických tramvajových tratí v 90. letech 19. století mělo vliv na sídelní dynamiku evropských velkoměst. Proto jí je třeba stejně jako kanalizaci věnovat samostatný oddíl. V této kapitole je učiněn zeměpisný odklon a exkursní sonda je provedena v Karlových Varech. Elektrifikace vtrhla do měst ve chvíli, kdy dozníval historizující sloh a bizarnost tohoto spojení retrográdní architektury a zcela nového technologického prvku, který zcela změnil tvář měst, lze nejlépe doložit na divadelní architektuře. Divadelní architektura posledních desetiletí 19. století výrazně ovlivnila tvář řady českých měst. Výrazným dokladem jsou Karlovy Vary a stejně příznačným *pars pro toto* je ateliér Ferdinand Fellner a Hermann Helmer, což byla nejproduktivnější architektonická kancelář v Rakousku-Uhersku té doby. Osmdesátá a

devadesátá léta 19. století pokládá Jiří Hilmera za „snad nejživější údobí v budování divadel u nás“.<sup>94</sup> Hilmerově monografii však zcela chybí komparativní rámec, takže tam není ani patřičně zhodnocena tvorba této mimořádné tvůrčí dvojice. Na první pohled, vezmeme-li v úvahu např. divadelní architekturu Gottfrieda Sempera a plejády dalších, jde o kvalitní kvazihistorickou architekturu. Nicméně podíváme-li se na divadelně architektonickou produkci Fellnera a Helmera ze stavebně-konstrukčního hlediska, pak vidíme, že ztělesňují protiklad historizujícího slohu a modernistických konstrukčních principů, používajících ocelové konstrukce a železobetonové skelety a další prvky, jež byly jinými už přiznávány jako stavební prvek přímo na fasádách. Relativně objevený je i způsob, jímž zapojily osvětlení do interiéru stavby i do širších urbanistických souvislostí. O slavné vídeňské dvojici, která proslula zejména svou projekční produkcí divadel, se hovoří jako o architektech „doby Ringstrasse“, tedy období, kdy se Vídeň zbavovala městských hradeb a naopak získávala proslulou okružní třídu. Zatímco Vídeň dostávala svou charakteristickou urbanistickou tvář, krystalizovaly Karlovy Vary do podoby, v níž ji známe dnes zásluhou tandemu architektů, kteří si svou slávu vydobyli spíše na poli divadelní architektury.

Radní Karlových Varů se orientovali na rakousko-uherskou metropoli zcela logicky: Jednak zde navzdory ruské klientele stále převažoval jazykově a kulturně německý živel, jednak byla Vídeň oproti provinční Praze významným kulturním evropským střediskem. Radní instinktivně tušili, že pozdní historismus je slohem, kterým mohou nejpřiměřeněji vyjádřit reprezentační funkci svého města a v dvojici Fellner a Helmer správně určili jedny z hlavních zástupců tohoto slohu. Vídeňská dvojice svým počtem divadelních budov na území Rakouska-Uherska předčila projekční zeň všech architektů na tomto poli nejen v habsburské monarchii, ale i v hohenzollernském Německu. Samozřejmě rubem této nebyvalé nadprodukce je časté opakování některých

půdorysných i tektonických řešení projektů vzešlých z officíny Fellner a Helmer, ale na druhé straně si tandem udržel vzácně vysokou kvalitu, pokud jsme ochotni přijmout pozdní historismus jako svébytný styl.

Tvrzení, že Fellner a Helmer svým pozdním historismem splatili dluh slohovým údobím, která nezanechala dostatečně širokou stopu ve stavebních dějinách města, je možné chápat pouze jako nadsázku. Ve skutečnosti vyjadřoval pozdní historismus dvojice v Karlových Varech aspiraci úsilí o vtělení vysokého společenského statutu města do architektonické formy. Používání historizujících prvků na fasádách i interiérech Fellnerových a Helmerových staveb nás ovšem nesmí mást: nešlo o žádný revival renesance, baroka nebo gotiky (nebo v případě karlovarského divadla rokoka). Autoři naopak použili v základu svých staveb vysoce rafinované litinové a ocelové konstrukce stejně jako kombinace skla a železa odvozené z Paxtonova Crystal Palace v Londýně. Historizující prvky sloužily jako stvrzení příslušnosti k honosnému rodokmenu evropské architektury, jako projev evropanství. Zároveň byl pozdní historismus projevem plurality forem, vyjádřením tvůrčí svobody nevázející se na jeden určitý slohový proud. Ještě dodnes převládá optika moderny, která se dívá na historismus 19. století jako na projev tvůrčí konformity a sterility, avšak od slavné rakouské konference o historismu v architektuře v roce 1961 se tento pohled postupně měnil nejen uvnitř odborné komunity historiků architektury, ale posléze se na historizující architekturu začala dívat diferencovaněji i širší veřejnost. K tomuto procesu ovšem došlo pouze v zemích, které nebyly odtrženy od celoevropské proměny hodnot, takže u nás, navíc za dnešního obecného nezájmu o architekturu, se ještě udržuje nazírání z doby před půl stoletím. Z tohoto hlediska bychom mohli pokládat Karlovy Vary za vzácnou koncentraci historismu.



Postupně se elektrifikující Evropa spatřovala v osvětlení symbol pokroku jako eminentního mýtu 19. století. Postupně se zavádělo plynofikované osvětlení (Havličkovy Plynové lampy jako symbol jedné epochy), po polovině století už byly na veřejných prostranstvích evropských a amerických měst vztyčeny desítky kandelábrů s plynovým osvětlením. Tyto historizující kandelábrы tvořily širší městský kontext řadě budov právě v 80. a 90. letech 19. století. Začátkem 90. let postupně vytlačují plynové lampy elektrické. V Praze začal přechod osvětlení z plynu na elektřinu v roce 1894. Elektrifikace se dotkla evropských velkoměst zejména zavedením elektrických drah. Tramvajové tratě měly odstředivý účinek na sídelní strukturu měst v 90. letech 19. století, neboť umožnily rozvoj předměstí, respektive snížily přepravní náklady výroby, jež se začala stěhovat na levnější pozemky předměstských čtvrtí. Od roku 1897 fungoval provoz elektrických drah v Praze. Tramvajový provoz se začal v Evropě a ve Spojených státech připravovat po roce 1881, konání Mezinárodní výstavy elektřiny v Paříži. Na něm firma Siemens předvedla zdokonalený elektrický motor, který již byl schopen nahradit dosavadní koňský potah.

V základním dispozičním řešení předjímá karlovarské divadlo Fellnerovo a Helmerovo *opus magnum* Nové německé divadlo v Praze: Z půlkruhového vestibulu se radiálně rozbíhají schodiště k jednotlivým podlažím. Monumentální schodiště vede k foyeru naopak diagonálně. Osvětlení divadla plní jak reprezentační, tak provozní funkci. Boční osvětlení zdůrazňuje kukátkový charakter jeviště a do značné míry podtrhuje nepropustnost mezi jevištěm a hledištěm. Plně osvětlená jsou lože i parter. Odstupňovaná hladina luxů odděluje méně důležité a komornější prostoru foyeru od hlediště, v němž rozestavení světél kopíruje radiokoncentrickou dispozici. Světlo se ještě nestalo plně scénické, jako tomu bylo po vystoupení Edwarda Gordona Craiga, který zavedl světlo do divadla jako autonomní, od architektury odpoutaný prvek scénografie. V tomto smyslu je osvětlení karlovarského divadla plně dobové. Je symbolem technického pokroku, ale tento

pokrok se vyjadřuje historizujícím způsobem. Světlo je velmi často vkomponováno do figurálního osazení jednotlivých galerií, například ve formě elektrifikovaných pochodní.

Proslulá vídeňská dvojice Ferdinand Fellner a Hans Helmer byla tedy inovativní ve stavebních konstrukcích a retrográdní v kvazislohovém celkovém ztvárnění svých divadelních budov, ale jako málokdo z jejich současníků přihlíželi ke specifickým potřebám divadla. Nicméně způsob osvětlení hlediště ještě vychází z tradičně kukátkové scény, která znamená hermetickou nepropustnost jeviště a hlediště. Toto téma pak vyvrcholí mnohem později v koncepci divadelního prostoru u Edwarda Gordona Craiga či ještě později u Petera Brooka. Fellner a Helmer však přesto zacházejí se světlem jako s důležitým scénickým prvkem, ovšem tak, že podtrhují dramatickou, radiokoncentricky vybudovanou dispozici samotné budovy. Právě osazení světel před každou jednotlivou lóží zajímavě člení prostor hlediště a zároveň vytváří jakousi světelnou borduru.

Světlo jako součást scénografie přijde na pořad dne až v Piscatorových divadelních experimentech. Světlo jako svébytný spoluhráč na divadelní scéně je záležitostí až 10., ale hlavně 20. a 30. let 20. století. Diderotův paradox, který odsuzuje hereckou empatii do říše diletantů, se převrací v paradox světla, který hercům odnímá jejich právo být skutečnými protagonisty, neboť zrovnoprávňuje s nimi světlo.

## **Urbanismus: strategie měst 20. století a internacionalizace teoretické**

### **reflexe**

Proběhlo-li dosud srovnání na synchronní ose 19. století, stočíme směr komparování na diachronní osu 20. versus 19. století. Platilo-li pro 19. století, že rozvoj velkých měst měl euroatlantický rozsah, pak zejména ve druhé polovině 20. století se industrializace a

urbanizace rozšířily i do tzv. třetího světa. Zejména asijský kontinent přebral od Spojených států a Evropy urbanizační dynamiku. Singapur či nové město Brasília jsou příklady měst, jež se již vymykají měřítku chodce a jsou zcela podřízeny kritériím automobilismu. V nové metropoli Brazílie, jejímž urbanismem byl v roce 1957 pověřen Lucio Costa, byl zcela oddělen automobilový sektor od pěšáka. Novým pojmem je megalopole, termínu, který do urbanismu zavedl francouzský geograf Jean Gottmann pro aglomeraci na severovýchodě Spojených států v koridoru mezi Bostonem a Washingtonem (BosWash). Stále však zůstávají v platnosti faktory růstu urbanizace: a) dopravní směrodatnost (letecká, automobilová, železniční či říční dostupnost), b) geograficko klimatické podmínky (přirozená přístavní poloha, soustředění vodních cest, splavnost).

1) Oproti 19. století, kdy motorem urbanizace byla politická moc, jako tomu bylo např. v Paříži za éry Napoleona I., kdy se francouzská metropole přetvořila v reprezentativní centrum vedoucí evropské velmoci, je urbanizační dynamika nesena převážně ekonomickými stimuly, to je příklad zejména jihoasijských megalopolí. Nicméně zejména v rámci dekolonizačního procesu se některá města přetvářejí ve velkoměsta ze symbolicko politických důvodů, jako tomu bylo v případě nových hlavních měst – Islámábadu, nové metropole Pákistánu, či přesunu centra Brazílie z Rio de Janeiro do Brasília. Nicméně historie měst učí, že urbanizační dynamika, jejímž motorem je pouze hospodářská konjunktura, která je vždycky podrobena výkyvům, je na strmém sestupu, nemá-li jiným zvláště politicko kulturní motivy. Na druhou stranu platí přímá úměra: čím menší je město, tím je ekonomicky zranitelnější. Je to zejména proto, že čím větší je sídlo, tím větší je akční rádius přílivu pracovních sil.

2) Oproti 19. století se změnil poměr města k venkovu. Zatímco ještě v 19. století tvořil venkov agrární zázemí měst, dnes je trh s potravinami nakolik internacionalizován, že venkov téměř přestal hrát roli výživového zázemí měst. Zejména po 2. světové válce, kdy

došlo k obrovskému nárůstu suburbanizace, se venkov stává pozemkovým rezervoárem pro výstavbu a rozšiřování předměstí. Důvod je jednoduchý: levné pozemky.

3) Zatímco typické evropské město 19. století se vymaňovalo ze sevření středověkých hradeb či barokních kasemat, zejména pro 2. polovinu 20. století platí, dnes již téměř bez ohledu na místo či kontinent, že jednotkou osídlení již není město, ale urbanizované území. Skvělým příkladem je nizozemský Randstad, který dnes tvoří jeden urbanizovaný celek, jehož spojnicemi jsou hospodářsky a kulturně silná města Amsterdam, Leiden, Rotterdam a Dordrecht. Prvotní impuls urbanizace rozsáhlých souměstí vzešel ze Spojených států. Severovýchodní přímořská část USA, zahrnující Boston, Washington, New York a Filadelfii se stal příkladem pro jiná souměstí na ostatních kontinentech, zejména pro japonskou oblast Tokio – Jokohama. Pro srovnání, jaký mají megalopole sídelní potenciál: Když Jean Gottmann popisoval BosWash, tedy v roce 1950, měl tento gigantický areál 32 milionů obyvatel, v roce 2 000 to bylo už přes 44 milionů obyvatel, což činilo v tomtéž roce 16 % celkové populace Spojených států. Po druhé světové válce se rovněž posílila dopravní provázanost venkova s městem, takže právě kvůli dopravní infrastruktuře lze někdy obtížně odlišit město od jeho venkovského protějšku.

4) S tím souvisí i nová demografická struktura. Druhá polovina 20. století zvrátila dosavadní poměr venkovského a městského obyvatelstva zcela zásadně. Ještě v roce 1950 žilo v celosvětovém měřítku ve městech „pouhých“ 30% obyvatel. V roce 1990 to bylo již 43% obyvatel. V distribuci tohoto poměru však panuje značná nerovnováha. Jeden pól tvoří 94% procent městských obyvatel v Německu a druhý 3,7% obyvatel Guatemaly žijících ve městech.

Proměnu velkoměst 19. století ve velkoměstské aglomerace 20. století lze nejspodněji, nikoli však nejlépe doložit na příkladu evropských velkoměst. Rozšířit srovnávací rámec o mimoevropská města by sice bylo přiměřenější tématu velkoměst 20.

století, protože právě v tomto období začínají hrát úlohu i jiná než evropská města, ale na druhou stranu by vznikla nerovnováha v komparaci, neboť pro 19. století je lépe zůstat na evropské půdě, nehovoře o časové a heuristické náročnosti takového srovnání.

Paříž vstoupila do nového století s nově otevřenou první trasou metra roku 1900. Do začátku první světové války dosáhla délka tratí již 80 km a objem cestujících vzrostl z 56 milionů v roce 1901 na 400 milionů v roce 1914. Na počátku 20. století měla Paříž 2,7 milionů obyvatel, ale na začátku první světové války vzrostla populace Paříže o 1,5 milionu. Tento populační vzmach na začátku 20. století si vyžádal další expanzi. Anthony Sutcliffe nahlíží jako zlomový rok 1908: „V roce 1908 začala pařížská městská rada, téměř poprvé, uvažovat o rozšíření města. Ambroise Rendu, povzbuzen svým členstvím v nové sekci *Musée social*, neustále naléhal, že fortifikační zóna by měla být věnována především otevření prostoru, v kontextu základního urbanismu se mělo vytvořit více parků a hřišť uvnitř města.“<sup>95</sup> Paříž si udržela vysokou urbánní dynamiku i v tomto století, výraznou změnou oproti 19. století bylo, že iniciátory nových zastavovacích prostor byl jak stát, tak městská reprezentace. Svého vrcholu dostoupila sídelní dynamika francouzské metropole v 60. letech minulého století. Výrazem toho je vybudování moderního obchodně administrativního centra La Défence. Symbolem první fáze výstavby tohoto městského gigantu uvnitř města byla Tour Nobel z roku 1966. Vzmach a výstavbu mrakodrapů druhé generace zastavila až ropná krize v roce 1973. V roce 1989 vznikla Grande Arche, vítězný oblouk současného tvarosloví, postavený ke dvoustému výročí francouzské revoluce. Po krátké zkušenosti s výstavbou mrakodrapů v historické zástavbě Paříže se nakonec pařížští radní odhodlali k razantní regulaci, podle níž mohou být mrakodrapy stavěny pouze v La Défence. To je kontrast například k Frankfurtu nad Mohanem, kde se mrakodrapová výstavba volně prolíná s historickou zástavbou, respektive s její kopíí postavenou po rozbombardování města na konci druhé světové války.

Na rozdíl od Paříže poznamenal charakter metropole nástupnického Rakouska experiment Rudé Vídně. V prostorové organizace některých částí Vídně to znamenalo převahu blokového zastavění s vnitřními dvorky a převahu nájemního obydlí. Na tento převažující způsob vídeňského zastavění nakonec naváže na konci století Jean Nouvel svým obytným komplexem v Leopoldauerstrasse (1994). Ústavní zákon z 29. prosince 1929 potvrdil *de iure* přeměnu sídla mnohonárodnostní říše v moderní velkoměsto nového nástupnického státu. Proto byla Vídeň nucena hledat novou roli. Oba sociálnědemokratičtí starostové Vídně Jakob Reumann i Karl Seitz prováděli dalekosáhlé sociální reformy. Ty vnesly do Vídně 20. a 30. let nový typ staveb, jež odpovídaly nové sociální strategii. Začaly se stavět školky, jesle, internáty, dětská hřiště a jiné typologicky do té doby nezastoupené stavby. Avšak experiment Rudé Vídně měl své meze, jak ukazuje ve své stati *Coping with social and economic crisis: the Viennese experience, 1929-1933* Gerhard Melinz: „Od roku 1929 se administrativní pokoušela rozvinout a uvést do praxe politiku zcela zřetelně zaměřenou na výhody pro většinu populace, civilizující projekt, jenž aspiroval na sociální integraci a kulturní transformaci vídeňské pracující třídy v *neue Menschen* (nového člověka). Ke konci 20. let však tento projekt byl nezadržitelnou silou konfrontován se svými mezemi: sociální skutečnost Vídně určovaly vratké podmínky existence velkých částí populace.“<sup>96</sup> Ačkoli bylo ve 20. letech postaveno ve Vídni 64 000 nových obytných domů, vzrostl po roce 1928 počet soudních vyklizení bytů a velice tísnivým problémem se stalo bezdomovectví. Po roce 1931 učinil dopad světové krize tečku za experimentem Rudé Vídně. Nastolení stavovského státu spojeného se suspenzí demokratických institucí a zákazem sociálních demokratů se změnila stavební strategie města. Sociálně motivovanou výstavbu vystřídal spektakulární stavby, jakou byla visutá silnice mezi Vídeňským lesem a vrchem Kahlenberg. Oproti tomu se ostatní metropole sledované metropole, Paříž, Berlín, Londýn, vyvíjely bez této césury. Po druhé světové

válce navázala Vídeň ve velice umírněné podobě na sociální výstavbu 20. a 30. let. Po opětném získání samostatnosti v roce 1955 se Vídeň stala centrem konání mezinárodních kongresů, což se projevilo ve výstavbě řady reprezentativních budov. Od 60. let se zejména po strmém vzrůstu individuální dopravy stala prioritou městské samosprávy řešení dopravní situace. Výsledkem byl vznik celé řady pěších zón. Kärtner Strasse, Graben, Kohlmarkt či Tuchlauben se přes počáteční obavy staly živými tepnami Vídně. Na rozdíl od Paříže nevznikla ve Vídni nová čtvrť, jež by posílila její velkoměstský charakter. Vídeň si zachovala velkoměstskou provinčnost.

V Berlíně probíhala od samého začátku století bitva o podobu územního plánu. Nová developerská strategie kombinovaná s integrovaným dopravním systémem měla, jak bylo úmyslem městských strategií, měla zlomit vaz vysokým cenám pozemků ve městě i v širokém okolí. Idea *Gross-Berlin* vedla v roce 1906 k ustavení speciální instituce *Ansiedlungsverein Gross-Berlin*. Jeho první aktivitou bylo vypracování strategie, která ovšem neměla podobu územního plánu. Podle *Ansiedlungsverein* měl nový územní plán obsahovat decentralizování Berlína do prstence nových předměstí, jež měly být částečně financovány z veřejných zdrojů.<sup>97</sup> O samého počátku století hrála velkou roli v životě Berlína doprava. V rámci Berlína se vyvinulo několik předměstských aglomerací jako Charlottenburg, Lichtenberg, Rixdorf/Neukölln, Schöneberg, Wilmersdorf. Podle Jiřího Peška rostl Berlín na přelomu 19. a 20. století nejvyšším tempem v Evropě a vzrostla za téměř půlstoletí (1871–1919), přičemž byla dynamika růstu předměstí byla mnohonásobně vyšší než růst vnitřního města.<sup>98</sup> *Der Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine* vyhlásil v roce 1906 soutěž na urbanismus města a nakonec se rozhodl pro koncept vynikajícího urbanisty Reinharda Baumeistera. Vedle sítě hlavních dopravních tepen, rychlodráhy a vodních cest měly být součástí městského organismu lesní komplexy, parkové ulice a promenády, podobně jako sportoviště a místo pro veřejné stavby. Po

akceptaci tohoto velkorysého Baumeisterova pojetí vypsala městská rada v roce 1908 urbanistickou soutěž na plán Velkého Berlína. Když v roce 1911 vydala pruská vláda *Zweckverbandgesetz*, byl učiněn i právní krok ke vzniku dlouho očekávaného Velkého Berlína. Ten však vznikl až v roce 1920 po vydání již republikové právní normy *Gesetz über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin*. V příkrém kontrastu k Paříži byl urbanistický plán rozvoje Berlína příliš nadsazený a nerealisticky velkorysý. Velký Berlín tak byl proti Paříži, Vídni i Londýnu vlastně „federalisticky“ decentralizovaným souborem obcí. Poválečný vývoj s rozdělením Berlína na okupační zóny a ještě později na západní a východní část příslušejícími ke dvěma rozdílným státům s rozdílnými státoprávními a společenskými režimy pak tuto skutečnost ještě posílil. Rok výstavby berlínské zdi 1961 je pak definitivním potvrzením rozdělení Berlína. Nový statut hlavního města sjednoceného Německa od roku 1991 učinil z Berlína „hlavní staveniště Evropy“, na němž se podílely či podílejí největší osobnosti světové architektonické scény jako sir Norman Foster či Boris Podrecca.

Londýn nevstupoval na začátku století do šťastné konstelace, když konzervativci získali v městské radě většinu v roce 1907. Londýn ovšem neztratil vedoucí pozici mezi evropskými velkoměsty touto lokální proměnou moci. V protikladu například k německým *Stadterweiterungen* měl Londýn velké zpoždění v modernizaci, jakou prošla ostatní evropská velkoměsta. *Housing and Town Planning Act* z roku 1919 určil pravidla plánování i financování rozvoje britských měst. *London County Council* podle zákona navrhla pětiletý program poválečné výstavby, v jehož rámci mělo být postaveno 29 000 domů pro 145 000 obyvatel a dalších 10 000 domů pro rodiny, jež měly být přesídleny ze slumů. Celkové náklady této akce činily 29, 4 milionů liber. Jelikož však roční deficit státní pokladny činil zhruba 1, 2 milionů liber, muselo se po počátečním boomu od projektu ustoupit. *London County Council* (LCC) nakonec mohla postavit pouze 9 447



domů. *Housing Act* z roku 1923 podmínky pro subvencování komunální výstavby přes snahu konzervativců nijak nezlepšil. K tomu došlo o rok později spolu s novou právní normou *Housing (Financial Provisions) Act* z roku 1924. Do roku 1929 postavila LCC 25 536 domů.<sup>99</sup> Zatímco se městské garnitury snažily vyrovnat se s nepříliš příznivou sociální situací, měl vzniknout podle vzoru Velkého Berlína Velký Londýn. K jeho formálnímu ustavení však došlo až v roce 1965. Velký Londýn nahradil administrativní hrabství Middlesex, Londýn a zahrnul do sebe i samotnou City. Velký Londýn se liší od sledovaných měst velkou decentralizací, respektive přenesením pravomocí na jednotlivé městské obvody. V tomto směru je vývoj podobný jako v Berlíně, ovšem tam tato decentralizace byla. Bouřlivý stavební rozvoj v Londýně 80. let minulého století lze spojovat s jedinečnou konverzí Docklands na rezidenční čtvrť. Symbolem vzestupu Londýna je tzv. Gherkin od Normana Fostera, nejvyšší mrakodrap na britské půdě. Na rozdíl od Paříže či Vídně je Londýn 20. století charakteristický svou naprostou odlišností jednotlivých čtvrtí – pro City je symptomatický nepoměr mezi malým počtem obyvatel a velkým podílem zaměstnanců přes den. Prudké rozdíly mezi bohatým West Endem a chudým East Endem, jazykovou domovinou Cockney, rovněž nevidíme v jiném evropském městě.

Rozdíly neexistují jen v nové tvářnosti měst 20. století, ale i v teoretické reflexi, jež se oproti velkým urbanistickým teoriím 19. století stala interdisciplinární. Urbanismus ve smyslu teoretické disciplíny není chápán pouze jako nauka o prostoru, ale přibírá do své teoretické reflexe zejména hospodářské, sociální a kulturní aspekty vývoje sídelních prostorů. Příkladem může být dílo významného geografa Davida Harveye, který ve své knize *Social Justice and the City* uvažuje o urbánně artikulovaném prostoru v ekonomicko-sociologických souvislostech. Změny v redistribuci příjmů ve městech mohou být vyvolány změnami ve třech oblastech: 1) umístěním práce a bydlení; 2) hodnotou

vlastnických práv; 3. cenou zdrojů pro spotřebitele. Zavedením ekonomických kategorií do geografie získal David Harvey půdu pro nová témata v urbanismu: „Myslím, že v tomto bodě je užitečné učinit několik předběžných poznámek o spojení mezi urbanismem jako *sociální formou*, městem jako *stavební formou* a *převládajícím způsobem produkce*. Město je částečně obchodním domem plným aktiv, naakumulovaných předešlou produkcí. Je konstruováno dobově dostupnou technologií a je vystavěno v kontextu daných způsobů produkce (čímž není řečeno, že všechny stránky stavebních forem jsou funkční s ohledem na způsob produkce). Urbanismus je sociální forma, způsob, jímž je život předvídan, mezi jinými jeho stránkami, určitá distribuce práce a určité hierarchické uspořádání aktivit, jež jsou široce konzistentní s převládajícím způsobem produkce. Město a urbanismus proto mohou fungovat jako stabilizátor určitého způsobu produkce (oba pomáhají vytvořit podmínky pro nepřetržité pokračování takového způsobu). Avšak město může být rovněž místem nahromaděných rozporů a tudíž rovněž pravděpodobným místem zrodu nových způsobů produkce. Z historického hlediska se jeví město jako ústřední bod, okolo něhož se organizuje daný způsob produkce, jako centrum vzpoury proti ustavenému pořádku a také jako centrum moci a privilegií (proti nimž se revoltuje). Historicky vzato antiteze mezi městem a venkovem byla ústředním bodem hnutí a konfliktů, okolo nichž se rozvinula celá ekonomická historie společnosti.“<sup>100</sup>

Anthony Sutcliffe hovoří v knize *Towards the Planned City* o urbanismu 20. století jako o mezinárodním hnutí.<sup>101</sup> Hanno-Walter Kruft pak o tom, že „internacionalita je jedním z vůdčích hesel architektury 20. století“.<sup>102</sup> Platí to i o urbanistické teorii 20. století? Můžeme pozorovat v tomto století užší cirkulaci idejí mezi urbanisty, než tomu bylo v předcházejícím století? Ludwig Hilberseimer vydal v roce 1927 knihu *Großstadt*, v níž vytyčil zásady nového velkoměsta, jako programový pandán ke Corbusierově knize *Urbanisme* z roku 1925. Mezi oběma koncepty nalézáme daleko více shod než mezi

Hilberseimerovým pojetím a urbanistickým modernismem Otto Wagnera. Přitom v otázce deskových domů, jež měly vytvářet velkoměstskou strukturu podle Hilberseimera, a mezi Soudobým městem pro 3 miliony obyvatel (1923) Le Corbusiera, nebyl tak velký rozdíl jako tvořil předěl mezi teoriemi staromilského Sitteho a modernisticky racionálního Wagnera. Přesto právě 20. století zažilo velkou diferenciaci urbanistické teorie.

Urbanismus 20. století je však érou chart moderního urbanismu a obdobím institucionalizace oboru. CIAM (Congres Internationaux d' Architecture Moderne) byl založen v roce 1928. Zakládající dokument podepsalo 24 architektů v La Sarraz ve Švýcarsku. Urbanismu je v něm věnována jedna kapitola: „Tři základní funkce, nad jejichž uspokojením musí urbanismus bdít, jsou: 1. Bydlení, 2. Práce, 3. Oddych. Jeho předmětem jsou a) využití území, b) organizace dopravy, c) legislativa. Tři shora uvedené funkce nejsou dnešním stavem aglomerací dostatečně uspokojovány. Je nutno přezkoumat vztahy jednotlivých míst, která jsou pro ně určena, a určit správnou proporci zastavěných a volných ploch. Nové posouzení vyžaduje doprava a hustota obyvatel. Neuspořádaná roztržitost pozemků, způsobená parcelací, trhem a spekulací, musí být nahrazena pozemkovou ekonomikou a prostorovým uspořádáním. Toto uspořádání, které je základem veškeré schopnosti urbanismu odpovědět na soudobé požadavky, zajistí jak vlastníkům, tak i obci úměrné rozdělení přínosů na základě společného zájmu.“<sup>103</sup> Z dokumentu je jasné, na co mezinárodně institucionalizovaná avantgarda reagovala. Novými zásadami sice odstranila některé urbanistické problémy 19. století, jako je právě příliš živelná parcelace pozemků, na druhou stranu nastolila nové problémy, jejichž důsledky shrnul Léon Krier pod pojem antiměsto – monocentrická městská aglomerace, růst bujení, zónování, různý počet monofunkčních zón, nucená přeprava z místa bydliště na pracoviště atd.

Ze 4. mezinárodního kongresu vzešel roku 1933 dokument klíčový pro pojetí měst na celé další půlstoletí – Athénská charta. Na rozdíl od zakládajícího dokumentu není

v textu Athénské charty vyčleněna zvláštní kapitola urbanismu, nicméně toho se týkají některé body Závěrů – rozhodujících zásad: „71. Většina měst, která jsme zkoumali, poskytuje dnes chaotický obraz: nevyhovují svému poslání, kterým je především uspokojovat biologické a psychologické potřeby jejich obyvatel. (...) 74. Města procházejí stálými proměnami, avšak bez jakékoliv kontroly a jakéholiv jasného plánu, a též bez ohledu na zásady současného urbanismu, stanovené povolnými odborníky. 75. Město má zajišťovat v duchovní i materiální oblasti jak svobodu jednotlivce, tak i zájmy obecného blaha. 76. Dimenzování všech prvků urbanistické dispozice musí vycházet z lidského měřítka. 77. Základními klíči urbanismu jsou čtyři funkce: bydlení, práce, rekreace (v době volna), doprava. (...) 82. Urbanismus je věda o třech a nikoli jen o dvou rozměrech. Jen přiřazením výškového rozměru lze řešit moderní dopravní problémy a stejně tak i problém rekreace využitím získaného volného prostoru. 83. Město je nutno zkoumat v souvislosti s jeho zájmovým územím, které ovlivňuje. Regionální plán musí nahradit pouhé plány měst, přičemž vymezení aglomerace je funkcí ekonomického vlivu města. 84. Město, dnes definované jako soubor funkcí, se musí harmonicky rozvíjet v každé své části tak, aby mělo dostatek prostoru a spojení, umožňujících jeho další rovnovážné rozvíjení. 85. Je velmi naléhavé, aby každé město mělo svůj rozvojový program a právní nástroje k jeho realizaci. (...) 88. Základním článkem urbanismu je bytová buňka (byt) a její začlenění do celku, který bude efektivním obytným souborem“<sup>104</sup> V textu charty je řada rozporů, z jejichž neřešení pak vzniknou problémy evropských velkoměst a měst po druhé světové válce. Urbanistická avantgarda se chtěla vypořádat s chaotickou pozemkovou spekulací, nicméně její dědici nahradili převažující blokovou zástavbu neměstotvornými amorfními shluky sídlišť. Platí to ovšem v zesílené míře pro východní část železné opony, ale urbanistická krize v jiné podobě zachvátila i západní Evropu. Požadavek racionálního plánování vycházel z mylného předpokladu, že urbanismus 19. století nebyl racionální a

nevyvažoval soukromé a veřejné zájmy. Jestliže podobu měst měly určovat jen stanovení povolání odborníci, ztěžímohly být vyváženy svoboda jednotlivce a zájmy obecného blaha. Odkazem evropské avantgardy nebylo lidské měřítko, z něhož mělo být město odvozeno, ale nakonec to byla zcela jednostranně doprava, jež rozhodovala o měřících evropských velkoměst po druhé světové válce. Tvrzení o trojrozměrnosti urbanismu je sice v zásadě správné, ale graf Rolanda Rainera názorně ukazuje, že mezi zvyšováním podlažnosti a hustotou zastavění neexistuje přímá úměra. Ještě dvoupodlažní objekt potřebuje poloviční zastavěnou plochu oproti jednopodlažnímu, ale už od čtvrtého podlaží se korelace mezi podlažností a hustotou zcela vytrácí. Jinými slovy vyšší podlažnost má pramaly dopad na příznivou hustotu osídlení, pakliže se podlažnost vymyká lidským měřítkům. Harmonický soulad funkcí města byl podvázán samotným požadavkem zónování. Jestliže strukturu funkcí a jejich přísné oddělení jedné od druhé měl určit plán, jak se nemohla z měst stát monofunkční kasárna? A je-li za základ města vzata bytová buňka a nikoli náměstí, ulice a další městotvorné pilíře, jsou dveře ke strojové výrobě bezduchých sídlišť otevřeny dokořán. K největším paradoxům však patří požadavek prefabrikace, který v jeho opak převrátila postmoderna. Dnes se právě betonové dílce, které se staly v poválečné epoše hlavním nástrojem sídlištní uniformity, protože opakovaly stále tentýž modul, staly nástrojem rozmanitosti, protože se vyrábějí v individualizovanější formě než například cihly. Athénská charta získala vážné kritiky zejména po druhé světové válce, která celou diskusi o moderním urbanismu zhatila. K výroku Michela Ragona, že „moderní urbanismus, který chtěl město zachránit, je neodčinitelně zničil“, se připojila celá řada významných osobností z oboru. Široce čtenou se i u nás stala kniha Jane Jacobsové Smrt a život amerických velkoměst. Protože otcové zakladatelé nenašli své pokračovatele ve skupině mladých architektů Týmu X, sami nakonec v roce 1958 rozpustili CIAM symbolicky právě v La Sarraz. Jako repliku středomořské plavby členů CIAMu zakončené

dokumentem podepsaném v La Sarraz zahájil třicet po Athénské chartě řecký urbanista Constantinos A. Doxiadis plavbu na ostrov Délos, kde byla přijata v roce 1963 Deklarace z Délu. Ta šla ještě dílem ve stopách urbanismu první poloviny 20. století, nicméně už Amsterdamská charta, jejíž vznik podnítila v roce 1975 Rada Evropy, kladla důraz na zachování architektonického dědictví v urbanistických souvislostech. Přišel čas návratu k tradičním městům. Pro dobu od 70. let 20. století je rovněž příznačné, že dokumenty dalekosáhle určující podobu evropských měst, vzešly z popudu a v rámci evropských institucí. Torremolinská charta, kterou iniciovalo a přijalo tehdejší Evropské společenství v roce 1983 je již závazným dokumentem pro její signatáře, tedy pro ministry jednotlivých zemí zodpovědných za územní plánování, nikoli programovou proklamací, jakým byla Athénská charta. Územní plánování má být podle Torremolinské charty demokratické, souborné, účelné a dlouhodobé. Oproti Athénské chartě jsou zavedena nová kritéria jako vyvážený sociálně-ekonomický rozvoj regionů, kvalita života, racionální využívání území a zejména zodpovědné zacházení s přírodními zdroji a ochrana prostředí. K nejdůležitějším inovacím však patří pasáž o participaci obyvatelstva na územním plánování: Každá politika regionálního a prostorového plánování na jakékoliv úrovni se musí opírat o aktivní účast obyvatelstva. Je důležité, aby občan byl informován srozumitelně a souborně o všech fázích postupu plánování a o působení příslušných institucí.<sup>105</sup> Ekologické akcenty zaznívají daleko silněji v Aalborské chartě z roku 1994. Jejím tenorem je trvale udržitelný život a odklon od čistě urbanistických témat, respektive ta jsou nastolována v pojmech udržitelného rozvoje. Tedy nikoli poměr zastavěných a volných pozemků, ale kvalita ovzduší, půdy a vody je tématem, stejně jako přihlášení se k programu Agendy 21. Z hnutí Nového urbanismu, Města krátkých cest a neoracionalismu vznikl poslední významný programový dokument 20. století Nová Athénská charta, vypracovaná ovšem z podnětu Evropské rady urbanistů. Tvoří strmý kontrast k sebevědomým proklamacím architektů a

urbanistů ze CIAMu. Její text je velmi opatrným formulováním urbanistických deziderát, nikoliv smělym vytyčováním velkorysých cílů. Je plný obav z migračních proudů v mezinárodním měřítku a ze stárnutí populace. Demografický obraz současné Evropy staví architekty před zcela jiné úkoly, než před jakými stáli urbanisté Corbusierovy generace: „Současně s demografickými změnami probíhala v evropských městech také radikální proměna sociálních struktur. Stále více se poznává, že intenzita společenského života ve městech do značné míry závisí na rozmanitosti sociálních skupin – pokud se týká věkové struktury, etnické příslušnosti nebo majetnosti. Na jedné straně existují čtvrti obydlené multikulturním obyvatelstvem, které se obvykle vyskytují ve starších městech a zajišťují sociální a ekonomickou životnost. Na druhé straně se v některých městech a často jen v některých jejich částech nebo čtvrtích prokazatelně projevují příznaky deprivace, chudoby a sociální segregace.“<sup>106</sup> Je důležité, že na rozdíl od Torremolinské a Aalborské charty zde nechybí sociální étos, nicméně tón proklamace Nové athénské charty nepostrádá silnou rezignaci na možná zlepšení. Nicméně podobně jako v Athénské chartě i zde zaznívá neodůvodněný optimismus, byť v jiné oblasti a nesený jinými iluzemi: „Revoluce v informačních a telekomunikačních technologiích výrazným způsobem ovlivňuje fungování měst. Lze očekávat další změny, které sníží celkovou potřebu cestování, změní charakter pracovišť a zvýší schopnost obyvatel získávat rychle informace a efektivně komunikovat. To pravděpodobně povede ke zlepšení systému vzdělávání, umožní a usnadní studium doma i dálkové studium. Ve využívání ploch bude nejradikálnějším výsledkem vyloučení potřeby velkých administrativních a provozních budov, což výrazně sníží poptávku po pozemcích ve městech. Zároveň by to mohlo usnadnit míšení funkcí a sociální interakce.“<sup>107</sup> Stačilo pár desetiletí, z jejichž průběhu nelze ani při nejlepší vůli vyvodit důvody k optimismu, a stojíme v údivem před naivismem intelektuálů, kteří by měli spíše provozovat jonasovskou hermeneutiku strachu.

## Přehození výhybky: postmoderní dohra

Předposlední kapitola by měla ukázat druhou průrvu – tou první byl předěl mezi 19. a 20. stoletím – a to mezi modernou a postmodernou. Druhou světovou válku možno pokládat za hiát, oddělující jednu epochu urbanizace od druhé. Tento přelom ve strategii utváření měst lze nejlépe doložit na poválečném vývoji v rozděleném Německu, respektive v jeho reprezentativnější, tedy západní části. Když mladí technokraté plánovali v Arbeitstab zum Wiederaufbau bombenzerstörter Städte (založil ho Albert Speer v roce 1943) nová poválečná města, zapomněli kupodivu na klasické sloupové řady a stejně kupodivu nezapomněli na lekci výmarské epochy Waltera Gropia a řady dalších. Rozloučení s předválečnými časy znamenalo přehození výhybky (*Weichenstellung*), jak to nazývá sociolog a architekt Werner Durth.<sup>108</sup> Po druhé světové válce nastal především obrovský rozmach suburbanizace. Dobově podmíněným způsobem přišel ke slovu do té doby antikvovaný koncept zahradních měst Ebeneera Howarda. Je jistě absurdní ironií dějiny, že nikoli britská měřítkově poměrně malá městská aglomerace se stala dědičkou howardismu, ale naopak poválečná Canberra, jež sloučila reprezentativní funkce nové australské metropole a rezidenční funkce města, pečlivě zakomponovaného do přírody. Válečná devastace rovněž přispěla k přehodnocení historizující architektury, tak typické pro průmyslová velkoměsta 19. století. Z trosek po bombardování povstávají nikoli nová města, ale jejich historické kopie. Příkladem je Norimberk, kde se od roku 1947 velmi detailním způsobem obnovuje původní historické jádro i s monumentálními sakrálními stavbami. Jinou strategii zvolil Frankfurt nad Mohanem, kde vedle obnovy původní historické zástavby vznikalo od 50. a 60. let nové městské panorama mrakodrapů. Frankfurt se tak stal nejvíce amerikanizovaným městem poválečné Evropy. Nelze jednoznačně říci, zda převládla obnova starého, či vytváření nového. Pro celou polovinu 20. století platí obojí. Současné Drážďany můžeme považovat za dobrý příklad obnovy



starého, vytvářením kopie toho, co zplanýrovaly dějiny, se obnovuje původní barokní urbanismus saské metropole, byť ne *in extenso*. Příkladem obojího postupu je právě Frankfurt nad Mohanem, kde se obnovila zničená historická část a zároveň město získalo nový amerikanizující skyline. Příkladem převahy nového je pak Berlín, jemuž se oprávněně přezdívá „nejrozsáhlejší staveniště světa“.

Skutečným přehozením výhybky však byl nástup postmodernismu. Nástup, který je spjat především s osobnostmi jako Charles Jencks, Robert Venturi, Helmut Jahn, Charles Gwathmey, Charles Willard Moore nebo Robert A. M. Stern. Toto hnutí, které se projevilo na různých místech světa v různém čase, ale zhruba mezi lety 1965–1980 proměnilo nejen architekturu, ale především celá města. Jestliže moderna se chovala v evropských městech, opět nelze zcela paušalizovat, vlastně neměstotvorně, přinesla postmoderna rehabilitaci města jako tradiční kompozice ulic a náměstí. Moderní města první poloviny 20. století charakterizuje několikera funkce. 1) Slouží čím dál více jako podnož automobilové dopravy, 2) Slouží ekonomické racionalizaci bez ohledu na potřeby obyvatel měst. Sídelní hustota je určována ekonomickými zájmy, 3) Ztrácí se kritérium smyslové a prostorové osvojitelnosti města, příkladem je nové město Brazílie, kde není takřka myslitelné pohybovat se pěšky, 4) Jako reakce na blokovou zástavbu měst 19. století se avantgarda rozhodla rozvolnit zástavbu, čímž zvýšila tlak na okolní půdu.

Neskončila snad děsivá uniformita lidských sídel ve chvíli, kdy postmoderna popřela legitimitu moderny? Neodhalila snad postmoderna avantgardu jako radikální jakobinství prefabrikace? Jak je možné, že po tomto objevení odvrácené tváře moderny, ještě nejen přetrvává, ale dokonce roste chudoba škály tvarů? Skutečně může toto tvrzení na pohled vypadat nepřesvědčivě. Diktát pravouhlosti vzal za své díly Venturiho, Jenckse a plejády dalších postmodernistů. Křivka vtrhla do architektonické tvorby, aby zaplavila svou přemírou naše sídla, nicméně sama vzpoura proti ortogonalitě nezlomila vaz

prefabrikaci. Jistě lze dnes vytvářet četnější tvarové variace, jsou k dispozici materiály od přírodních až po high-tech, nicméně jednotvárnosti se naše sídla nezbavila. Druhá diverzita, chceme-li si vypůjčit výraz od ekologie a biologie, klesá.

Na vině je vysoký stupeň bezradnosti, eklekticismus, který si neví rady sám se sebou a o to víc si vypůjčuje od epoch, které na tom byly podstatně lépe co do své vlastní programové vyhraněnosti. Vypůjčuje si ovšem značně nepoučeným, leckdy až katalogovým způsobem. Eklekticismus nechápe dějiny architektury jako výzvu k odvaze a originalitě své vlastní tvorby, ale jako mechanicky uspořádanou zásobárnu tvarů a přístupů, které jsou k dispozici. Současná architektura tápe v zásadních podmínkách své vlastní existence. Neví, mají-li mít lidská sídla rozměr antropomorfní a antropometrický, tedy odvozením od lidských proporcí a lidského vnímání prostoru, nebo dimenzi vzdáleností, které lze urazit rychlým dopravním prostředkem. Neví, jak skloubit potřebnou komornost soukromých prostorů s neméně nutnou monumentalitou náměstí či jiných městotvorných prvků. Neumíme definovat urbanismus lidského sídla jinak než ztrátou pevných hranic, o něž definitivně přišel na přelomu 19. a 20. století. Středověké hradby, přes něž se dralo město nadané průmyslovou dynamikou ven do nezastavěné krajiny, tento nápor nevydržely, ale s nimi také padl smysl pro tvar a uspořádání lidského sídla. Všechny urbanistické koncepty 20. století jsou marným pokusem dobrat se nových měřítek, podle nichž by bylo možno rozlišit amorfni shluk domů od racionálně a citlivě komponovaného urbanistického útvaru. Bezradný autor, který je architektem jen svým členstvím v profesní komunitě, nikoli však svou tvorbou a společenskou rolí, hýří tvary, oblouky, křivkami, ale vytváří jen maskovanou uniformitu, jež se ze svého kadlubu závazné pravoúhlosti stala amébou, beztvarým chaosem. Navíc vyvanul z architektury sociální étos, protože důsledky entuziasmu avantgardy a jejího sklonu k totalitě jsou příliš v čerstvé paměti. Obliba a rehabilitace historismu 19. století je nejen reakcí na povážlivou jednostrannost moderny,

ale i empatií k době, která vypůjčováním z historicky nosných období rovněž zaháněla rozpaky nad svou bezradností. Nicméně uniformita, monotónnost a banalita dnešních měst i vesnic pramení zejména z toho, co lze nazvat instrumentalizací sídel.

Necháme-li slovu zaznít v básni, naplní se nečekanými významy, které jsou odlišné od těch, jimiž je obdařeno v běžných, každodenních hovorových situacích. V básni se stává ozvučnicí smyslu, který je svým způsobem nevyčerpatelný podobně jako mýtus. Užijeme-li ho však jen proto, abychom dosáhli jednorázového cíle, činíme ho pouhým prostředkem, instrumentalizujeme ho, vyleptáváme jeho význam, abychom získali krátkodobou výhodu. Vyjímáme ho tím ze situace, která ho činí vlastně slovem, protože chceme situaci přelstít, místo abychom ji prostřednictvím jazyka pochopili, stejně jako své protihráče. Tou situací je napětí mezi utilitárním, praktickým významem slova a jeho opačným, estetickým pólem, který slovo uvolňuje k bohatství skrytých významů. Architekturu nelze žádným způsobem analogizovat ani s hudbou, ani s poetikou, ač se to běžně děje, nicméně souvislost existuje právě v tomto napětí. Tón je emancipovaný a umělecky transformovaný pouhý zvuk. Harmonie je pak vysoce organizovanou strukturou těchto tónů. Architektura plní rovněž primárně základní, sebezáchovné funkce, vyděluje člověka z přírody, aby ho zbavila role být její pouhou hříčkou. Příroda totiž není ani hýčkájící náruč, na druhé straně ale ani smrtící pěst, ale složitý soubor stále se měnících okolností, které jsou zároveň vepsány do statutu člověka jako lidské bytosti. Na druhou stranu architektura plní – už svým vydělováním se z přírodního rámce – estetická očekávání. Aby vzdálenost od přírody byla náležitá, ale zároveň ne přílišná, vstupuje do hry estetická funkce jako svorník všech úloh, které architektura má. Stane-li se architektura hole utilitární, jako se tomu stalo u panelových sídlišť, pak se z bydlení stává pouhé přežívání, podřízení se jednostranné roli přežít výkyvy počasí a dalších proměnných faktorů. Je-li na druhou stranu pouhou estetickou hrou, která nerespektuje jedinečnost místa, času a požadavků toho, pro koho je

určena, stává se bezcennou v jiném slova smyslu – může být kuriozitou, extravagancí, ale nikdy následováníhodným domem.

Jak obnovit napětí mezi užitečností a estetickou libostí? Prostřednictvím umění. To koexistovalo s architekturou od samého začátku. Socha či obraz byly integrální součástí stavby. Usídlily se na antických metopách, v podobě karyatid, později středověkých fiál či plasticky bohatě ztvárněných lettnerů. Umění plnilo především náboženskou funkci, a protože bylo jedním ze způsobů vztahování se k posvátnu, byla jeho nepřítomnost v architektuře nepředstavitelná. Obraz se odpoutával od stěny ještě dříve, než mohla vzniknout sekulární společnost v tom smyslu, jak ji známe dnes a jejíž existence je velmi krátká ve vztahu k předcházejícím obdobím. Odpoutával se v závislosti na tom, jak se uvnitř obrazu samotného emancipovalo pozadí, jež mělo předtím symbolicko-náboženský charakter. Pozadí obrazu se stávalo čím dál více funkcí obrazového prostoru, jenž v různé míře korespondence zobrazoval reálnou krajinu, která se tak sama stávala entitou emancipovanou ze širšího prostorového rámce. Obraz, který je možno kdykoli kamkoli přemístit, je jako antičtí penáti, které je možno přenést tam, kde mohou nejlépe plnit svou apotropaickou funkci. Jsou-li obraz či socha volně přemístitelné, mohou se stát nakonec i zcela postradatelné. Stejný emancipační proces nastal i na druhé straně. Tím, jak se architektura zbavila své figurativnosti, společensky sjednocující role i výrazu sociálního statutu, ztratila nejen svou symbolickou funkci, ale mohla začít sebe sama oprostřovat až ke své hole účelové roli. Teď už svou dekorativní či jinou estetickou funkci převzal stavební detail, samotné prostorové rozvržení, tektonika. Estetická funkce se stala latentní a v období diktatury prefabrikace rezignovala na sebe samu vůbec.

Byla to právě postmoderna, která přehozením výhybky, chtěla setřást negativní na odkazu viktoriánského města a vrátit umění do architektury a urbanismu. Jak říká sám hlavní zvěstovatel postmodernismu Charles Jencks, na rozdíl od všech ostatních sídelních

epoch lze tu postmoderní datovat s přesností na minuty: „Moderní architektura zemřela v St. Louis ve státě Missouri 15. července 1972 v 15,32, když neslavný Pruitt-Igoe od Minoru Yamasaki, nebo spíše to, co zbylo z jeho betonových bloků, dostal ránu z milosti dynamitem. Již dříve byl obětí vandalů, jeho černí obyvatelé ho ničili a demolovali, a ačkoli do něj byli napumpovány miliony dolarů v pokusu ho revitalizovat (na opravu pokažených výtahů, rozbitých oken a na renovaci fasád), investovalo se nakonec do jeho ubohosti.“<sup>109</sup> Toto přesné datum, od něhož se začal odvíjet v různých časech na různých místech světa odklon od postulátů moderny a do řady evropských měst se začal opět vracet smysl pro architektonický detail a ke konci tohoto období se dokonce i do periferních oblastí Evropy začala vracet uliční síť a všeobecně se začal obnovovat smysl pro městotvorné prvky jako náměstí a podobně. Jakkoli je demolice Pruitt-Igoe pouze ironickým gestem autora (Jenckse) a pouhým literárním symbolem, představuje počátek sedmdesátých let minulého století mezník, od něhož se euroatlantická města začala pomalu distancovat od přepjatých ambicí moderny. Charles Jencks se pokusil popsat architekturu terminologií sémiotiky a i tato teoretická inovace byla znamením odklonu od preskriptivní architektonické a urbanistické teorie k deskriptivismu, který si popisem přeje změnit situaci. Zatímco poválečná architektura i urbanismus byly v zajetí modernismu, ve Spojených státech navrhoval Morris Lapidus síť hotelů ve stylu Miami Beach již od začátku 50. let 20. století. Ve stejné době ovšem Yamasaki projektoval právě Pruitt-Igoe podle avantgardních puristických ideálů CIAM. V 70. letech 20. století však tato modernisticko-postmoderní schizofrenie našla svůj domov i v Evropě. Britská vláda podporovala síť hotelů, jejichž exteriér byl v internacionálním stylu, ale interiér byl pojednán v Ersatz stylu Morris Lapida. Jencks ve svém programovém textu systematizuje své návrhy na redefinici architektury i města. Navrhuje, aby se vrátila situace, za níž architekt znal svého klienta a pravděpodobně s ním sdílel jeho hodnoty a jeho estetický

kód. Připomíná rovněž *mini-capitalist economy*, v níž architekt navrhoval malou část města. Pracoval pomalu a reagoval na dobře uvážené potřeby a především byl zodpovědný svému klientovi. Jencks kritizuje architekturu za to, že se vymyká historickému měřítku měst. Jencks podrobuje analýze i roli architekta, který buďto pracuje pro veřejnou nadaci, která však má nedostatek peněz na uskutečnění sociálních plánů, nebo je činný ve službách investora, jehož monopol vytváří gigantické investice stejně obrovské budovy. Architekt je postaven dilematu buďto vyřešit problém, nebo vydělat peníze. Největší problém však Jencks spatřuje v měřítku. Stavby jsou stejně příliš velké jako architektonické kanceláře, které je vytvářejí. Neexistuje tedy jedna příčina krize, ale celý systém příčin.

Christine Boyerová, tematizující paměť města, charakterizuje předěl mezi modernou a postmodernou také jako návrat k tradici: „Jestliže modernismus přerušil vztah mezi historií a městem a zničil vnímání architektonických iluzí, že 19. století je na místě, pak se architektura v 70. a 80. letech pokoušela obnovit veřejnou sféru města a znovu tkát zadrhnuté vlákno města a rekonstruovat smysl pro kolektivitu a spolupráci.“<sup>110</sup>

Restituování historické paměti jde proti duchu moderny, která paměť anulovala: „Tím, že vymazali historické reference a lingvistické aluze, vytvořili modernisté zdisciplinované město čistých forem, které vysídlilo paměť a potlačilo energické tahy fantazie. Spolehli se příliš na moc vědy a omezili vnímání na to, co může být konceptualizováno nebo vizualizováno. Tím, že následovali cestu vědecké metodologie a přijali roli sociálního inženýrství, usilovali o absolutní korespondenci mezi vnější městskou skutečností a její pravdivou a očištěnou reprezentací.“<sup>111</sup>

Na zdrženlivost postmoderny se můžeme podívat stručným přehledem urbanistických konceptů, jež přecházely těsně před mytickým rokem vzniku postmoderního hnutí: Rozpad měst vedl k mnoha neoutopickým vizím. V roce 1958 představil svůj neoutopický projekt oceánského města postaveného na betonových

plovoucích válcích vůdčí představitel japonských metabolistů Kiyonuri Kikutake. V roce 1975 navrhl Aquapolis. Americká architekt, urbanista a designér William Katavolos, tvůrce *aquatecture*, založil své město na umělohmotných válcích. Italsko-americký architekt a urbanista Paolo Soleri začal od roku 1970 uskutečňovat svůj projekt experimentálního města Arcosanti v Arizoně. Jde o jeden z prvních příkladů ekologického urbanismu ve světovém měřítku, jemuž sám Soleri říkal *arcology* (ekologická architektura). Arcosanti je postavené s minimem zemních prací a s maximální hustotou obyvatel. Od 50. let minulého století se začal prosazovat při tvorbě měst gigantismus. Například René Sarger zastřešoval stavby „předpjatými plachtami“, napjatými ocelovými kabely, aby vyhověl měřítku prostorového urbanismu. Řada architektonických forem vznikla v laboratořích. Robert Le Ricolais se snažil odhmotnit klenby natolik, aby dosáhl „nulové hmotnosti a nekonečného rozpětí“. Richard Buckminster Fuller zdokonaloval své geodetické báně, jimiž zastřešoval velké městské prostory. Tento koncept geodetických kopulí, jehož první realizace byla v roce 1949, souvisel s dobovou snahou o klimatizaci celých městských čtvrtí. Bernard Zehrffuss vypracoval projekt tří výškových budov spojených plošinami, aby byla umožněna vertikální i horizontální doprava. Velkým inovátorem byl Yona Friedman, který projektoval „prostorová města“ nad celou krajinou či zastavěnými čtvrtmi, jeho mostní města měla velký ohlas v druhé polovině 20. století. Paul Maymont navrhoval vysoké pyramidy z napjatých kabelů, vertikální města pro dvacet tisíc osob, kde jsou byty i veřejná prostranství. Janusz Deryng navrhl Hvězdíkové město, ale také howardovskou *Cité-jardin*.

Urbanisté 50. a 60. let se pokoušeli reagovat na přeplněná města i stále více stavebně exploatovanou krajinu. Prostorově dynamická města Nicolase Schöffera proto nejsou řešena vzhledem k pozemku, ale vůči prostoru. Mostní města Yony Friedmana, plovoucí města Paula Maymonta či trychtýřovitá města Waltera Jonase měla vyřešit

malthusiánskou vizi přelidnění stejně jako Mesa City Paola Soleriho, město na náhorní plošině. Walter Jonas byl počítán k japonským metabolistům a jeho projekt Intrapolis se od roku 1960 stal vlivným na poli urbanismu. Kurokawovy metabolické cykly a tvorba ostatních japonských metabolistů reagovala na stejný problém stejně jako podzemní urbanismus, *urbanisme souterrain*, jehož představitel Édouard Utudjian situoval město do pařížského podzemí. Postmoderna přišla s pokorným návratem k tradici, k Sittemu.

Někdy přílišná přímočarost moderny vedla k deprivujícím a motivicky chudým městům. Robert Venturi psal přímo o „nepřímocharé architektuře“, ale daleko důsažnější jsou změny měřítek měst a hlavně modernisty požadovaná souvislost mezi vnitřkem a vnějškem: „Kontrast mezi vnitřkem a vnějškem může ve velkém manifestovat kontradikci v architektuře. Avšak jeden z největších ortodoxních požadavků 20. století bylo byla nutnost kontinuity mezi nimi: interiér měl být vyjádřen exteriérem. Ale to ve skutečnosti nebylo nic nového – pouze naše prostředky byly nové.“<sup>112</sup>

Otázku, proč postmoderní město bylo v Jencksově a nakonec i Venturiho pojetí interpretováno v lingvistických či spíše sémiotických termínech souvisí nejen s dobovým diskursem (čelný představitel tartuské školy Jurij Lotman či v Čechách Daniela Hodrová), ale rovněž s charakterem postmoderních měst, kam se nejen vracely městotvorné prvky jako ulice a náměstí, ale také se z řady historických budov stávala kulisy: „Všimněte si jen postmoderního *facelifting* našich velkoměst ve spolkové republice, zejména jejich nákupních zón. Zde nepochybně dochází k úžasné estetizaci – takové, která roztáčí konzum. Jenže na konci, po všem vkusném vzrušení a vydařené inscenaci, vzniká opět jen jednotvárnost.“<sup>113</sup>

Podobně jako postmoderna či hnutí jako New Urbanism či New Pedestrian změnila podobu měst elektronika. Věk telematiky však nezmění města natolik, že bychom si už dnes neuměli představit jejich blízkou budoucnost, jak o tom píše například William J.



Mitchell v knize e-topia: „Vzorci osídlení a společenského uspořádání mají (...) dlouhou historii a jsou neobyčejně odolné vůči tlakům na změnu, a to i těm nejsilnějším: zpravidla se mění jen pomalu, chaoticky, nepravidelně a nedokonale, a lidská přirozenost se už vůbec těžko změní. Takže z konkurenčního boje, který právě začíná, nevzejde žádný okouzující, okamžitý, všeobecný Úžasný Zitřkov; v rámci nové konfigurace světového systému bude existovat řada místních specializací, protikladů, skluzů a zvláštností. Globální síly se budou podrážděně potýkat s lokálním odporem. Svobodný rozmach některých míst na světě bude vykoupen poklesem investic jinde. Topografické a klimatické odlišnosti stejně jako rozdíly v místních zdrojích budou dozajista i nadále hrát významnou roli. Dlouhodobá historická omezení budou stát v cestě nevídaným technologickým příležitostem. Technologický rozvoj bude ovlivňovat společenské a politické zájmy, ekonomické strategie i kulturní hodnoty a sám bude jimi ovlivňován. Tento vývoj, která se bude odehrávat složitými a mnohdy překvapivými způsoby, bude mít za následek bohaté rozrůznění míst a městských částí. Elektronické propojení světa sice uvolní pevné místní vazby, ale nepovede k žádnému extrému. Neudělá z nás vykořeněné nomády, závislé na přenosném počítači a mobilu. Nic takového.“<sup>114</sup>

Peter Hall hovoří v knize *Cities of Tomorrow* pro období 1990–2000 o *infocities*, ale na druhé straně i o *informationless ghettos*. Osmdesátá léta nazývá jako „antiurbanistická: antistrategická, oportunistická, zaměřená na regeneraci.“<sup>115</sup> Pozdější desetiletí nepřineslo v tomto směru mnoho nového, takže přelom 20. a 21. století se vyznačuje obdobnými rysy. Jenže tyto a další otázky leží mimo časový a tematický rámec této práce.

## Otevřený závěr: chronotop měst

Jaký je tedy kulturní čas sledovaných (velko)měst v 19. a 20. století? Na synchronní ose 19. století jsme viděli rozdílné integrační procesy. Paříž, která působila paradigmaticky na ostatní evropská velkoměsta, byla urbanisticky nevyváženým útvarem, kde na jedné straně ambiciózně budovanému centru v duchu absolutistických tradic novověké Francie neodpovídala slabě koncipovaná periférie. Teprve s koncem haussmannovské éry dochází ke scelování města, respektive k vyrovnání funkční nevyváženosti. Podobně jako v případě Paříže i přestavba Vídně byla motivovaná snahou předejít šoku z revolučního roku 1848 a zároveň (paradoxně) saturovat naděje a aspirace jeho protagonistů, ale byť byla modernizace rakouské metropole zároveň nástrojem panovnického absolutismu, jako tomu bylo v Paříži za Napoleona III., přesto v případě Vídně bylo dosaženo urbanisticky vyváženějšího výsledku. Haussmannizace Paříže byla přece jen voluntarističtější a svévolnější, protože ambicióznějším urbanistickým gestem než budování Ringstrasse, kterou můžeme chápat také jako prostorový výraz. Cíl cesty k Velkému Berlínu se oproti sjednocování Paříže a Vídně ukázal být nenaplnitelný, protože pruské či později německé hlavní město se ukázalo být málo imunní vůči nerealistickým vizím svých plánovačů a síť zástavby nedosáhla hranice definovaného území. Londýn s liberálním trhem půdy měl oproti shora zmíněným městům vyšší podíl individuálního bydlení a vyšší životní standard v této oblasti.

Na diachronní ose vidíme několik odlišností měst 20. století od měst 19. století. Za prvé je to okolnost, že motorem změn nejsou národní reprezentace jako v 19. století, ale ekonomické zájmy. Za druhé se změnil poměr venkova k městu ve prospěch města, přičemž venkov přestal hrát roli výživového zázemí. Za třetí, že jednotkou osídlení již není město jako v 19. století, ale sídelní aglomerace. Za čtvrté v celosvětovém měřítku

demografický trend vyrovnává poměr venkovského a městského obyvatelstva ve prospěch městského.

I ve 20. století platily pro všechna čtyři sledovaná města rozdíly v formování sídelní struktury. Jak již bylo řečeno, Paříž si udržela vysokou urbánní dynamiku i v tomto století, výraznou změnou oproti 19. století bylo, že iniciátory nových zastavovacích prostor byl jak stát, tak městská reprezentace. Svého vrcholu dostoupila sídelní dynamika francouzské metropole v 60. letech minulého století. Formování Vídně v tomto století poznamenala zkušenost tzv. Rudé Vídně s převahou sociálně motivovaného bydlení, které ukončilo až vytvoření stavovského státu ve 30. letech a o třicet let později byla vídeňská metropole průkopníkem ve vytváření pěších zón. Berlín zůstal zejména v první polovině tohoto století „federací“ příliš autonomních čtvrtí, jež měly difúzně odstředivou funkci v rámci konceptu *Gross-Berlin*. Podobnou odstředivost můžeme pozorovat i v Londýně, navíc k ustavení Velkého Londýna došlo až v roce 1965.

Zdá se, že města 19. se potýkala zejména s destruktivními účinky průmyslu, s tím, čemu Hunt říká Nový Hádés a urbanisticko architektonickou tradici nechápe jako retardující, ale naopak z ní čerpá velmi opulentním způsobem. Co jiného je *Städtebau* Camilla Sitteho, než návrat ke klasickým kompozicím měst? 20. století naopak při tvorbě měst podcenilo negativní odkaz industriálního 19. století a nadhodnotilo svou inovační sílu.

Pro 19. století se ukázal být podstatným rysem industriální urbanizace a během výkladu se tedy ozřejmila notoricky známá skutečnost, že počátky této urbanizace byly úzce spjaty s industrializací. Postindustriální urbanizace, jejíž počátky můžeme klást na počátek 20. století, však souvisela s terciarizací. Na příkladu různých podob utváření sledovaných měst v 19. a 20. století je možno vidět různé formy prostorové logiky, pojmu, s nímž operuje urbánní geografie. Prostorovou logiku můžeme na jedné straně

synonymizovat s pojmem urbanistická strategie, na druhé straně má druhý pojem širší významový rozsah. Tato práce ukázala, nakolik je nemožné vytvořit model utváření měst v té míře obecnosti, s níž běžně pracují a pracovali urbánní geografové. Respektive této obecnosti by bylo možno dosáhnout za cenu drastického zjednodušení složitých historických procesů. Historiografii na jedné straně nelze provozovat alespoň bez nutného stupně konceptualizace, pokud se autor nemá utopit ve zničující bezbřehosti historické empirii, na druhé straně přílišná interpretativnost se může zcela minout s historickou realitou.

Srovnáním (pouze v náčrtu), v některých případech připomenutím teoretické reflexe vytváření měst s jejich formováním, scelováním ve skutečné velkoměstské aglomerace bylo dosaženo významově optického efektu, který by měl být rozveden a hlavně prohlouben v rozsáhlejší podobě, totiž účinku vzájemného ovlivnění konceptu (urbanistické teorie) a jeho provedení (historických procesů zmíněných měst). Tento vztah konceptu a jeho provedení nemohl být traktován v míře, v jaké by si zasloužil, protože by znamenalo podstatně rozšířit pramennou základnu (stávající byly právě privilegované texty urbanistické teorie) o stavební dokumentaci měst, případně o stavební zákonodárství 19. s 20. století. Tato další dimenze by sice obohatila práci o další rovinu, muselo však od ní být opuštěno. Je třeba se však v rámci shrnutí výsledků této práce zastavit právě nad vztahem konceptu a jeho provedení.

Čím je urbanistický projekt ve vztahu k uskutečněnému městu? Jde o podobnou korespondenci, jakou je předloha partitury a provedené skladby? Jsou projekt a realizace spojeny úzkou vazbou, nebo je mezi nimi tak volný vztah, že by to druhé mohlo klidně vzniknout bez prvního?

Nejprve ale krátkou odbočku na téma dílo a jeho recepce z hlediska reprezentativnosti anebo jinak: Je to, co se v přítomnosti zachovalo z minulosti pro

budoucnost, skutečně reprezentativním přehledem toho nejlepšího, vývojově  
nejperspektivnějšího, nebo jde jako v nejběžnějším životě o nesmyslné shody náhod?  
Patrně o obojí. Z tohoto hlediska nelze napsat dějiny urbanismu spravedlivě ani  
faktograficky správně. Ostatně jakákoli historiografie čehokoli je poznamenána touto  
základní neschopností proniknout nepřehlednou spleť náhod, z nichž jsou utkány dějiny.  
Nicméně se ukázalo na připomenutí Sitteho Städtebau, že vztah mezi urbanismem jako  
teorií a realitou je složitý. Paradoxně se Sitteho zásady, jak snad bylo naznačeno v této  
práci, mohly projevit až na podobě měst v 70. a 80. let 20. století. Pro tvorbu měst konce  
19. století nebyly důležité ani tak Sitteho kompoziční zásady řešící vztah mezi budovami,  
náměstími a pomníky, jako spíše úkol, jak do sladit prostorovou logiku měst s novými  
formami průmyslové produkce, jak řídit sídlení dynamiku tak, aby vyhověla  
demografickým amplitudám vzruchu a depopulačnímu poklesu.

Jan Turnovský v knize *Poetika zedního výstupku* zavádí dichotomii koncept versus  
empirie ve vztahu k rané Wittgensteinově filozofii reprezentované raným dílem *Tractatus  
logico-philosophicus*, tomu odpovídá koncept, a ve vztahu k pozdním *Filozofickým  
zkoumáním*, jimž odpovídá empirie. Celý problém ztělesněný výstupkem (či výčnělkem)  
v místnosti vídeňského domu v Kundmanngasse 19, který navrhl Ludwig Wittgenstein pro  
svou sestru Margarethe Stonborough, spočívá v nutné kolizi mezi abstraktním konceptem,  
teorií, ratiem a procesem utváření měst, závislým vždy na technologických, ekonomických,  
demografických a jiných danostech, vzpurné materii, jejíž součástí je i urbanistická  
syntaxe. Jak říká Turnovský: „V každé stavbě, v každém jednotlivém architektonickém  
díle, při každém procesu projektování existuje volní činitel konceptu a rezistenční činitel  
empirického materiálu.“<sup>116</sup> Vztah mezi konceptem a empirií je konstitutivní nejen pro  
poměr mezi představou o městech, urbanistické teorie lze zařadit do dějin mentalit, a jejich  
skutečnou podobou, pak je zde na místě metodické rozpětí mezi urbánní sociologií a

geografií a urbánní historiografií, ale i pro samotnou práci historika. Jestliže je ponořena práce historika či urbanisty příliš ponořená v empirii, chybí jí teoretická a konceptuální půda pod nohama, pak se vytrácí napětí koncept – empirie, tenze, která je nutnou podmínkou toho, aby urbanismus byl urbanismem a historiografie historiografií.

Chronotop měst 19. a 20. století ukázal nejen velkou rozmanitost (popsané odlišné urbanistické strategie), tak i obecné rysy společné všem sledovaným městům, jež jsem se pokusil shrnout v exkursu o modernizaci a industrializaci, ale i v závěrečných pasážích jednotlivých kapitol.

## Poznámky:

1. Jan Assmann, *Egypt ve světle teorie kultury*, Praha 1998, s. 7.
2. Jiří Pešek, *Od aglomerace k městu*, Praha 1999, s. 15.
3. Stať Manuela Castellse *Space of Flows, Space of Places: Materials for a Theory of Urbanism in the Information Age* je obsažena ve sborníku *Comparative Planning Cultures* (ed. Bishwapriya Sanyal), New York 2005, s. 45–63.
4. Tato komentovaná bibliografie, členěná tematicky podle zemí, měst a urbanistů, obsahuje i cennou Sutcliffovou úvodní stať, s. 1–10.
5. Jako jeden z mnoha dalších dokladů literárního impresionismu vztahujícího se k dobovému vnímání města je možno uvést dialog Miloše Martena *Nad městem*, in: Miloš Marten, *Imprese a řád*, Praha 1983, s. 97–118.
6. Wolfgang Welsch, *Naše postmoderní moderna*, Praha 1994, s. 28.
7. Paul M. Hohenberg – Lynn Hollen Lees, *The Making of Urban Europe 1000–1950*, s. 248.
8. Pešek, op. cit., s. 28–32.
9. Peter Alter, *Einleitung*, in: *Im Banne der Metropolen*, Göttingen – Zürich 1993, s. 11.
10. James Joll, *Die Großstadt – Symbol des Fortschritts oder der Dekadenz?*, in: *Im Banne der Metropolen*, s. 23.
11. Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City*, Oxford 1981, s. 1.
12. Eric Lampard., *The Urbanizing World*, in: *The Victorian City: Images and Realities* (eds. H. J. Dyos and Michael Wolff), volume 1, London 1973, s. 4.
13. Hohenberg – Lees, op. cit., kapitola *Industrialization and the Cities*, s. 179.
14. Adna Ferrin Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*, New York 1899, fulltextová verze in: <http://>

[www.questia.com/library/book/the-growth-of-cities-in-the-nineteenth-century-a-study-in-statistics-by-adna-ferrin-weber](http://www.questia.com/library/book/the-growth-of-cities-in-the-nineteenth-century-a-study-in-statistics-by-adna-ferrin-weber).

15. fulltextová verze: John, Ruskin, Essays On Political Economy, in:  
<http://ourcivilisation.com/smartboard/shop/ruskinj/economy/index.htm>.
16. Lampard, op. cit, s. 10.
17. Lampard (op. cit.) cituje ze studie Émila Levasseura. Většina údajů v této kapitole pochází z Lampardovy práce.
18. James H. Johnson, Urban Geography, London 1969, s. 14.
19. Anthony Sutcliffe, Towards the Planned City, kapitola France. The Reluctant Planner, s. 127.
20. Jiří Pešek, Od aglomerace k velkoměstu, podkapitola Exkurs: Haussmannova Paříž jako obecně uznávaný příklad modernizace velkoměsta. Pešek zde cituje z práce Davida H. Pinkneyho Napoleon III. and the Rebuilding of Paris, Princeton 1958.
21. Hans Bobek – Elisabeth Lichtenberger, Wien: bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Köln – Wien 1966, s. 47.
22. Sutcliffe, op. cit., kapitola Germany. From Town Extensions to Comprehensive Urban Planning, s. 9.
23. Sutcliffe, op. cit., Introduction, s. 3
24. Cyril Buffet, Berlín, s. 155–156.
25. Sutcliffe, op. cit., kapitola Britain. Public Health, Suburbanization and the Example of Germany, s. 48.
26. William Alexander Robson, The Government and Misgovernment of London, London 1948, s. 165.
27. Lud'a Klusáková, Evropská města na prahu kapitalismu, Praha 1986, s.43-44.
28. ibid., 45.



29. Jiří Hruža, *Vývoj urbanismu, II. díl*, Praha 1999, s. 238.
30. Bernard Miller, Ildefonso Cerdà: an Introduction, in: *Architectural Association Quaterly*, 9, 1978, s. 12–13.
31. *ibid.*, s. 20.
32. Camillo Sitte, *Stavba měst podle uměleckých zásad*, Praha 1995, s. 102.
33. *Ibid.*, s. 83
34. Sutcliffe, *op. cit.*, kapitola *Planning as an International Movement*, s. 170.
35. Hanno-Walter Kruft, *Geschichte der Architekturtheorie*, München 1986, kapitola *Deutschland im 19. Jahrhundert*, s. 365. K Sitteho dílu viz i užitečná monografie Georga Collinse a Christiane Collinové z roku 1965 *Camillo Sitte and the Birth of Modern City Planning*, která se jako první studie zabývá vlivem Sitteho knihy na pozdější chápání urbanismu.
36. Otto Wagner, *Die Baukunst unserer Zeit*, Wien 1914, s. 41.
37. Hruža, *op. cit.*, s. 251.
38. *The Rise and Fall of Great Cities. Aspects of Urbanization in the Western World* (ed. Richard Lawton), London and New York 1992, s. 8, údaje převzaty z: Chandler, T – Fox, G., *Data sheets*, 1974, s. 231.
39. *ibid.*, s. 156.
40. Tristram Hunt, *Building Jerusalem. The Rise and Fall of the Victorian City*, London 2004, s. 285.
41. Joseph Rykwert, *The Seduction of Place. The History and Future of the City*, Oxford 2000, s. 156.
42. Hunt, *op. cit.*, kapitola *Medieval Manifesto*, s. 68.
43. Rykwert, *op.cit.*, s. 63.
44. *ibid.*, s. 282.

45. Rykwert, 1890-1920, in: Sloup. Váza. Obelisk, Praha 2005, s. 107-108.
46. Viktor Šklovskij, Próza (Úvahy a rozbor), Praha 1978, s. 296.
47. Hunt, op. cit., s. 236.
48. ibid., s. 263.
49. Lewis Mumford, The City in History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects, New York 1961, s. 458.
50. Hunt, op. cit., s. 45.
51. ibid., s. 47.
52. ibid., s. 152.
53. ibid., s. 86.
54. ibid., s. 129.
55. ibid., s. 325.
56. ibid., s. 215.
57. Humphrey Carver, Cities in the Suburbs, Toronto 1962, s. 17.
58. Ebenezer Howard, Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform, London 1898, s. 7.
59. Asa Briggs, Victorian Cities, Harmondsworth 1968, s. 13.
60. Christine Boyer, The City of Collective Memory, kapitola City Images and Representational Forms, s. 41.
61. Johnson, op. cit., s. 124.
62. Pavel Hnilička, Sídelní kaše, kapitola Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů, Brno 2005, s. 98.
63. Carl E. Schorske, Vídeň na přelomu století, Brno 2000, s. 137.
64. ibid. s. 139.
65. Wolfgang Welsch, Naše postmoderní moderna, Praha 1994, s. 14-15. V souvislosti s úzkým propojením moderny a novověku dochází Wolfgang Welsch ke svému

konceptu transverzálního rozumu, jenž přechází od jedné konfigurace racionality je druhé a zároveň artikuluje rozlišení, aniž by dospíval k totálním syntézám.

66. Romano Guardini, Konec novověku, Praha 1992, s 42.
67. Arnold Gehlen, Duch ve světě techniky, Praha 1972, s. 28.
68. ibid., s. 29.
69. ibid. s. 29.
70. ibid. s. 31.
71. ibid. s. 37 .
72. David Levy, Politický řád. Politický řád, Praha 1993, s. 130.
73. Eric Voegelin, Nová věda o politice, Brno 2000, s. 142.
74. ibid., s. 156.
75. Ernest Gellner, Podmínky svobody. Občanská společnost a její rivalové, Brno 1997, s. 180.
76. Thomas Nipperdey, Probleme der Modernisierung in Deutschland, in: Nachdenken über die deutsche Geschichte, München 1986, s. 44.
77. ibid., s. 47.
78. ibid., s. 47.
79. Massimo Livi Bacci, Populace v evropské historii, Praha 2003, s. 40.
80. Zdeněk Jindra, Základní pojmy a diskutované problémy, s. 9, in: Ivan Jakubec – Zdeněk Jindra, Dějiny hospodářství českých zemí, Praha 2006.
81. Karl Polanyi, Velká transformace, Brno 2006, s. 9.
82. ibid. s. 76-77.
83. ibid., s. 39.
84. Leonardo Benevolo, Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus, Gütersloh 1971, s. 249.

85. Gareth Shaw, Industrialization, urban growth and the city economy, in: *The Rise and Fall of Great Cities. Aspects of Urbanization in the Western World* (ed. Richard Lawton), London and New York 1992, s. 67-68.
86. Mark Girouard, *The English Town*, New Haven and London 1990.
87. Údaje o změně uliční struktury jednotlivých britských měst v tomto období převzaty z knihy Marka Girouarda *The English Town*.
88. Benjamin Ward Richardson, *Hygeia. A City of Health*, London 1876, s. 7.
89. Jaroslav Jásek, William Heerlein Lindley a pražská kanalizace, Praha 2006, s. 12.
90. Tyto i další údaje jsem čerpal z Jáskovy knihy, kde je uvedena i další literatura k tématu.
91. Jásek tyto údaje cituje z diplomové práce Marcela Košického *Vývoj pražské kanalizace v 19. a 20. století* obhájené v roce 2000 v Ústavu českých dějin Filozofické fakulty Karlovy univerzity.
92. *Ibid.*, s. 19.
93. Richardson, *op. cit.*, s. 27–28.
94. Jiří Hilmera, *Česká divadelní architektura*, s. 47.
95. Sutcliffe, *op. cit.*, s. 162.
96. Gerhard Melinz, *Coping with social and economic crisis: the Viennese experience, 1929-1933*, in: *The City in Central Europe*, Aldershot 1999, s. 199.
97. Sutcliffe, *op. cit.* s. 45.
98. Pešek, *op. cit.*, s. 95.
99. Údaje jsem čerpal ze stati Martina J. Dauntona *Vorstadt, Gesellschaft und der Staat: London in den zwanziger Jahren*, in: *Im Banne der Metropolen*, Göttingen – Zürich, s. 91.
100. David Harvey, *Social Justice and the City*, London 1973.

101. Sutcliffe, kapitola Planning as an International Movement, ss. 164-201.
102. Kruft, op. cit., kapitola Mitteleuropa: Von der Jahrhundertwende bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, s. 419.
103. Prohlášení z La Sarraz (1928), in: Jiří Hruza, Charty moderního urbanismu, Praha 2002, s. 38.
104. Athénská charta CIAM (1933), in: ibid., s. 46-48.
105. Torremolinská charta (1983), in: ibid., s. 54-55.
106. Nová Athénská charta (1998), in: ibid., s. 72.
107. Ibid., 74.
108. Werner Durth, Deutsche Architekten. Biografische Verflechtungen 1900-1970, München 1992, s. 47.
109. Charles Jencks, The Language of Post-Modern Architecture, 1977, s. 9.
110. Boyer, op. cit., kapitola The Place of History and Memory in the Contemporary City, s. 4.
111. Ibid., s. 21.
112. Robert Venturi, Complexity and Contradiction in Architecture, New York 1977, kapitola The Inside and the Outside, s. 70.
113. Wolfgang Welsch, Estetické myslenie, s. 12.
114. William J. Mitchell, e-topia: život ve městě trochu jinak, Praha 2004, kapitola Domy a městské čtvrti, s. 73-74.
115. Peter Hall, Cities of Tomorrow, kapitola The City of the Tarnished Belle Époque, s. 405.
116. Jan Turnovský, Poetika zedního výstupku, Praha 2004, s. 12.

## **Prameny:**

- Baumeister, Reinhard, Stadt-Erweiterungen: in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, Berlin 1876
- Howard, Ebenezer, Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform, London 1898
- Howe, Frederic C., The Modern City and Its Problems, New York – Chicago – Boston
- Jencks, Charles, The Language of Post-modern Architecture, London 1977
- Moody, Walter D., What of the City? Chicago 1919
- Olmsted, Frederick Law, Public Parks and the Enlargement of Towns, 1870
- Phillips, Marion – Furniss, Sanderson, The Working Woman's House, London
- Richardson, Benjamin Ward, Hygeia. A City of Health, London 1876
- Robinson, Charles Mulford, Modern Civic Art, New York and London 1904
- Sitte, Camillo, Stavba měst podle uměleckých zásad, Praha 1995
- Soria y Mata, Arturo, The Linear City. Translated by Marcos Diaz Gonzales, 1996
- Turnovský, Jan, Die Poetik eines Mauervorsprungs, Wien 1997, česky Poetika zedního výstupku v překladu Evžena Turnovského, Praha 2004
- Venturi, Robert, Complexity and Contradiction in Architecture, New York 1977
- Wagner, Otto, Die Baukunst unserer Zeit, Wien 1914

## **Bibliografické souhrny:**

- Engeli, Christian – Matzerath, Horst, Modern Urban History in Europe, USA and Japan  
Informationen zur Modernen Stadtgeschichte, Oxford 1989
- Sutcliffe, Anthony, The History of Urban and Regional Planning, an annotated  
bibliography, London 1981



## **Literatura:**

- Anders, Gerd, Stadt der Öffentlichkeit. Zum Stadtbau, Frankfurt am Main 1998
- Assmann, Jan, Egypt ve světle teorie kultury, Praha 1998
- Bacci, Massimo Livi, Populace v evropské historii, Praha 2003
- Benevolo, Leonardo, Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus, Gütersloh 1971
- Benjamin, Walter, Paříž, hlavní město devatenáctého století, in: Dílo a jeho zdroj, Praha 1979
- Bergman, Gösta Mauritz, Lightning in the Theatre, Stockholm 1977
- Betjeman, John, A Pictorial History of English Architecture, London 1972
- Bobek, Hans – Lichtenberger, Elisabeth, Wien: bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Köln – Wien 1966
- Boyer, Christine M. The City of Collective Memory. Its Historical Imagery and Architectural Entertainments, Cambridge (Mass.) – London 1996
- Briesen, Detlev, Berlin – die überschätzte Metropole über das System deutscher Hauptstädte von 1850 bis 1940, Köln 1990
- Briggs, Asa, Victorian Cities, Harmondsworth 1968
- Buffet, Cyril, Berlín, Praha 1999
- The City in Central Europe. Culture and Society from 1800 to the Present(eds. Malcolm Gee, Tim Kirk and Jill Steward), London 1999
- Comparative Planning Cultures (ed. Bishwapriya Sanyal), New York – London 2005
- Carver, Humphrey, Cities in the Suburbs, Toronto 1962
- Domosh, Mona, Invented Cities. The Creation of Landscape in Nineteenth-Century New York and Boston, New Haven – London 1996
- Durth, Werner, Deutsche Architekten. Biografische Verflechtungen 1900-1970, München 1992

European Urbanization, Social Structure and Problems between the Eighteenth and Twentieth Century, edited by Desmond Mc Cabe, Leicester 1995

Frampton, Kenneth, Moderní architektura. Kritické dějiny, Praha 2004

Gehlen, Arnold, Duch ve světě techniky, Praha 1972

Gellner, Ernest, Podmínky svobody. Občanská společnost a její rivalové, Brno 1997

Girouard, Mark, The English Town, New Haven and London 1990

The Global Cities Reader (ed. Neil Brenner and Roger Keil), London and New York 2006

Guardini, Romano, Konec novověku, Praha 1992

Hall, Peter, Cities of Tomorrow, Oxford 2003

Harvey, David, Social Justice and the City, London 1973

Hibbert, Christopher, Londýn, Praha 1998

Hilmera, Jiří, Česká divadelní architektura, Praha 1999

Hnilička, Pavel, Sídelní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů, Brno 2005

Hoffmann, Hans-Christoph, Die Theaterbauten von Fellner und Helmer, München 1966

Hohenberg, Paul – Hollen Lees, Lynn, The Making of Urban Europe 1000–1950, Cambridge, Mass. and London 1985

Horská, Pavla, Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa, Praha – Litomyšl 2002

Hough, Michael, Cities and Natural Process, London and New York 1995

Hrůza, Jiří, Charty moderního urbanismu, Praha 2002

Hrůza, Jiří Vývoj urbanismu, I. a II. díl, Praha 1995 a 1999

Hunt, Tristram, Building Jerusalem. The Rise and Fall of the Victorian City, London 2004

Im Banne der Metropolen. Berlin und London in den zwanziger Jahren, (hrg. Peter Alter), Göttingen – Zürich 1993

Jakubec, Ivan – Jindra, Zdeněk, Dějiny hospodářství českých zemí, Praha 2006



- Jásek, Jaroslav, William Heerlein Lindley a pražská kanalizace, Praha 2006
- Johnson, James, Urban Geography. An Introductory Analysis, London 1969
- Jonsson, Ulf – Persson, Christer – Söderberg, Johan, A stagnating metropolis: the economy and demography of Stockholm, 1750–1850, Cambridge 1991
- Keating, Michael, Comparative Urban Politics. Power and the City in the United States, Canada, Britain and France, Aldershot and Brookfield 1991
- Klusáková, Luďa, Evropská města na prahu kapitalismu, Praha 1986
- Kruft, Hanno-Walter, Geschichte der Architekturtheorie. Von der Antike bis zur Gegenwart, München 1986
- Levy, David, Politický řád. Politický řád, Praha 1993
- Lynch, Kevin: The Image of the City. Cambridge (Mass.) The M.I.T. Press 1964
- Miller, Bernard, Ildefonso Cerdà: An Introduction, in: Architectural Association Quarterly, 9, 1978
- Mitchell, William J., e-topia: život ve městě trochu jinak, Praha 2004
- Monzer, Ladislav, Venkovní osvětlení architektury, Praha 1980
- Mumford, Lewis, The City in History. Its Origins, Its Transformations and Its Prospects, New York 1961
- Nipperdey, Thomas, Probleme der Modernisierung in Deutschland, in: Nachdenken über die deutsche Geschichte, München 1986
- Paulinyi, Ákoš, Průmyslová revoluce. O původu moderní techniky, Praha 2002
- Pešek, Jiří, Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850-1920, Praha 1999
- Plessner, Helmuth, Die verspätete Nation. Über die politische Verführbarkeit bürgerlichen Geistes, Frankfurt am Main 1982
- Polanyi, Karl, Velká transformace, Brno 2006

- Ragon, Michel, *Kde budeme žít zítra*, Praha 1967
- Reissman, Leonard, *The Urban Process. Cities in Industrial Societies*, New York – London 1970
- The Rise and Fall of Great Cities. Aspects of Urbanization in the Western World* (ed. Richard Lawton), London and New York 1992
- Robson, William Alexander, *The Government and Misgovernement of London*, London 1948
- Rykwert, Joseph, *The Seduction of Place. The History and Future of the City*, Oxford 2000
- Short, John Rennie, *Lidská sídla*, Praha 1994
- Schorske, E. Carl, *Vídeň na přelomu století*, Brno 2000
- Sieverts, Thomas, *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Stuttgart 1998
- Sloup. *Váza. Obelisk* (Tomáš Vlček ed.), Praha 2005
- Stadt und Öffentlichkeit in Ostmitteleuropa 1900-1939. Beiträge zur Entstehung moderner Urbanität zwischen Berlin, Charkiv, Tallinn und Triest* (herausgeg. Andreas R. Hofmann und Veronika Wendland, Stuttgart 2002
- Sutcliffe, Anthony, *Towards the Planned City. Germany, Britain, The United States and France 1780-1914*, Oxford 1981
- Šklovskij, Viktor, *Próza (Úvahy a rozbor)*, Praha 1978
- The Victorian City: Images and Realities* (eds. H. J. Dyos and Michael Wolff), volume 1, volume 2, London 1973
- Voegelin, Eric: *Nová věda o politice*, Brno, CDK 2000
- Warner, Sam Bass, *The Urban Wilderness. A History of the American City*, New York 1972
- Wehler, Hans-Ulrich, *Modernisierungstheorie und Geschichte*, Göttingen 1975



## Souhrn:

Tato práce se zabývá tenzí, jež provází každé lidské sídlo, tedy napětím mezi kulturní a hmotnou pamětí na jedné straně a vizi, prospekci na straně druhé. Cílem této práce je formulace otázky, zda lze z konkrétních historických souvislostí některých evropských měst 19. a 20. století s přihlédnutím k řadě jiných měst vyvodit typologii strategií sídelní dynamiky evropských velkoměst 19. a 20. století.. Téma práce lze shrnout do několika subtémat: urbanizace jako jeden ze základních rysů 19. století, chronotop měst 19. století a zrod urbanistické reflexe, modernizace a industrializace jako konstitutivní momenty zrodu průmyslového města, elektrifikace jako jeden z nejmarkantnějších příznaků urbanizace stále ještě venkovské společnosti 19. století, kanalizace jako neviditelná podzemní civilizace, která přinesla do měst do té doby nebývalý hygienický komfort, změněná (oproti 19. století) podoba měst 20. století a konečně postmoderní tečka za zbytnělými ambicemi moderny. Zrod urbanismu jako teoretické reflexe souvisel s pronikavou změnou v prostorové, sociální, ekonomické a kulturní skladbě měst. Těžištěm práce je však komparace čtyř důležitých urbanistických strategií: haussmannizace Paříže, asanace Londýna, cesta k Velkému Berlínu a výstavba Ringstrasse ve Vídni. Kapitola Zrod průmyslového města se zabývá koncepty modernizace a industrializace jako součástmi urbanizačního procesu. Oproti urbanismu 19. století se teorie 20. století interdisciplinovala, jak je ukázáno na příkladu knihy Davida Harveye *Social Justice and the City* a internacionalizovala, jak je doloženo institucionalizováním urbanistických problémů. Zavedením ekonomických kategorií do geografie získal David Harvey půdu pro nová témata v urbanismu. Předposlední kapitola se zabývá přeměnou moderního konceptu v postmoderní dohru.

## Summary:

This dissertation goes into tension which is part of every seat, i. e. follows rift between cultural and material memory on the one hand and vision and perspective on the other hand. The aspiration of this degree work is formulating question, whether one can assume that is possible from the concrete historical context of some European cities in 19th century and 20th century taking account of the cities from another cultural territories to deduce typology of policies of urban dynamics of the European large cities in the 19th century and 20th century . Subject of this work can be resume like this: urbanization as primary meaning of 19th century, chronotop of cities in the 19th century and emergence of urbanism and town planning, modernization and industrialization founding origins of industrial cities, electrification, sewerage, appeareance of cities in the 20th century and at long last postmodernist epilogue. This thesis focuses attention on urban strategy of four cities: Paris, London, Berlin and Vienna. Investigates the ways of Western ideas of urban society. In comparison with city-planning in 19th century is that in 20th century more interdisciplinary as it is turned out in book called *Social Justice and the City* by David Harvey. The penultimate chapter is concerned with change of conception of modern city in post-modern epilogue.

