

Univerzita Karlova v Praze

Pedagogická fakulta

Katedra výtvarné výchovy

# CESTY

Autor: Monika Denková

Vedoucí práce: Mgr.A Lucie Tatarová

Praha 2006

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE  
PEDAGOGICKÁ FAKULTA  
*Podatelna*

12 -04- 2006

Cís.

946

přil.

CT



#### Anotace

Ve své práci zkoumám pojem cesty v celé jeho šíři. Zaměřila jsem se převážně na cesty ve smyslu komunikace. Chtěla jsem poukázat především na to, jak obrovský význam mají cesty pro člověka a celou společnost, jak mohou ovlivňovat naše životy, ale také na jejich neskutečnou krásu, která inspirovala mnohé umělce. Na příkladech jejich děl pak upozorňuji také na mnohé problémy, které jsou spojeny s výstavbou nových komunikací a s dopravou. V didaktické části své práce jsem se pokusila celou problematiku přiblížit žákům na základě jejich vlastní výtvarné činnosti.

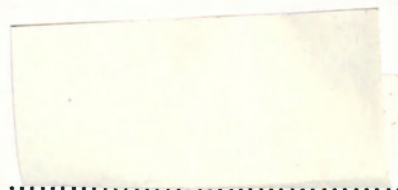


Chtěla bych poděkovat celé katedře výtvarné výchovy, především pak vedoucí mé diplomové práce Mgr.A Lucii Tatarové a konzultantovi Doc. PaedDr. Pavlu Šamšulovi, CSc. za ochotnou pomoc.



Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením Mgr.A Lucie Tatarové. V práci jsem použila informační zdroje uvedené v seznamu.

Praha 27. března 2006



.....  
podpis

## Obsah

Úvod.....	9
1 Člověk a cesty.....	11
1.1 Krajina.....	16
1.2 Cestování.....	19
1.3 Cesty k druhým lidem.....	23
2 Zapomenuté cesty.....	26
2.1 Zrození cest.....	28
2.2 Po vynálezu kola.....	30
2.3 Cesty nejen na obrazech.....	38
3 Cesty v Čechách.....	48
3.1 Všechny cesty vedou do Prahy.....	50
3.2 Cesty, které vešly do dějin.....	56
3.3 Dopravní prostředky.....	60



4 V zajetí cest.....	63
4.1 Doprava.....	65
4.2 Ovzduší.....	68
4.3 Dopravní nehody.....	71
5 Nekonečné cesty.....	73
5.1 Cesty a estetika.....	75
5.2 Ideální silnice.....	78
Závěr.....	80



Rozsah textu (NS):  
50 – 80 stran včetně dokumentace

Rozsah výtvarných prací:  
soubor autorských fotografií

Seznam odborné literatury:

- Fragner, B.: Cesty bez konce, Albatros, Praha 1982  
Musil, J.: Po stezkách k dálnicím, Nakladatelství dopravy a spojů, Praha 1987  
Havrlant, M., Buzek, L.: Nauka o krajině a péče o životní prostředí, SPN, Praha 1985  
Hlavačka, M.: Cestování v éře dostavníku, Argo, Praha 1996  
Schonknecht, R.: Rychleji ale jak?, Horizont, Praha 1980  
Cigánek, I.: Divy světa, Práce Praha, Praha 1978  
Všetečka, J.: Královská cesta, Panorama, Praha 1988  
Máchal, A.: Vlašín, M., Smolíková, D.: Desatero domácí ekologie, Rezekvítek, Brno 2002  
Dvořák, J.: Země, lidé a katastrofy, Naše vojsko, Praha 1987

Vedoucí diplomové práce: Mgr. A. Lucie Tatarová

Podpis:

Konzultant Doc. PaedDr. Pavel Šamšula Csc.

Datum zadání diplomové práce: 11.11.2004

Termín odevzdání diplomové práce: březen 2006

V Praze dne 2004

.....  
Doc. PaedDr. Pavel Šamšula, CSc.  
.....  
vedoucí katedry

Potvrzuji, že jsem převzal—a zadání diplomové práce

.....  
datum

Univerzita Karlova v Praze  
Katedra výtvarné výchovy

Pedagogická fakulta  
Studijní rok: 2004/05

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro  
Monika Denková

obor studia: jednooborové studium učitelství výtvarné výchovy pro Sš, Zš a ZUŠ

typ studia: prezenční

adresa: Velké Popovice 391, 251 69

tel.: 604 286 086

V souladu s §11 Studijního a zkušebního řádu UK v Praze – Pedagogické fakulty  
zadávám Vám diplomovou práci na téma

### CESTY

Pokyny pro zpracování:

V diplomové práci zkoumejte pojem cesty v celé šíři tohoto pojmu. Zaměřte se na cestu jako komunikaci. Komunikaci usnadňující pohyb člověka po zemi, kamsi směřující, cosi spojující, dotvářející krajinu a také směřující k druhému člověku.

Zkoumejte historii vzniku cest a historii jejich zobrazování v různých obdobích. Jejich úzké spojení s životem lidí.

Studujte způsoby dopravy na cestách v průběhu historie, vývoj dopravních prostředků, možné způsoby křížení cest (tvary křižovatek), ekologické problémy spojené s vzrůstající silniční dopravou.

Proč chodit pěšky?

Ve výtvarné části objevujte krásu a různorodost cest při jejich hlubším pozorování a fotografování. Zaměřte se na zachycení různorodosti cest, rozmanitosti povrchů a proměn cest v průběhu různých časových úseků.

V didaktické části diplomové práce vytvořte tématickou řadu Cesty pro žáky prvního stupně ve věku 6 až 10 let.



Cesty mají tak široký význam, že si je mnozí lidé ani nedokážou představit. Zásadním způsobem dotvářejí krajinu, vždy někam směřují a spojují vesničky, města, státy a především lidi. Můžeme je tedy chápat také jako cesty k druhým, cesty k porozumění. Přinášejí nám romantiku z dálek, očekávání, napětí, svobodu a opojení z rychlosti.

Cesty byly vždy úzce spojeny s životem lidí. V průběhu historie měly nejrůznější funkce a účely, ale odehrávaly se na nich také neobvyklé příběhy a zásadní události. Mnoho z těchto okamžiků bylo neopakovatelným způsobem zachyceno nejrůznějšími umělci. Ukázkami jejich děl bych chtěla ilustrovat své myšlenky a poukázat tak na rozmanitost cest také díky individuálnímu vnímání těchto osobností.

Zaměřím se také na nejvýznamnější cesty v naší zemi, cesty, které se proslavily téměř po celém světě. Byly to cesty, které směřovaly do Prahy, ale především cesty Prahou.

Cesty kdysi vznikaly velmi jednoduchými způsoby, postupem času se z nich však stávala promyšlená technická díla. Také způsob dopravy na cestách se v důsledku technického pokroku zásadním způsobem proměnil. Jsme sice schopni překonávat za krátkou dobu velmi dlouhé

V didaktické části své práce se budu zabývat tím, jak problematiku cest přiblížit žákům prvního stupně, tedy dětem ve věku 6 až 10 let. Chtěla bych tímto dětem ukázat, že něco tak zdánlivě obyčejného a normálního, jako jsou cesty, je naprosto nepostradatelný lidský výtvar. Navíc se jim pokusím ukázat i nesčetné krásy našich cest, poodhalit dětem jejich historii, ale upozornit i na mnohé problémy, které s sebou výstavba cest a doprava přinášejí.

Východiskem pro mě bude teoretická část a její členění, které uplatním i při úvahách nad možným didaktickým zpracováním



# 1 Člověk a cesty

V běžném každodenním životě si mnozí z nás ani neuvědomují, jak jsou pro nás cesty důležité. V dnešní uspěchané době potřebujeme být hned tu a hned zase někde jinde, cesty a rychlé dopravní prostředky považujeme za samozřejmost. Nebýt ale pokroku a rozvoje techniky, které se týkají i výstavby cest a dopravních prostředků, nemohli bychom cestovat tak snadno a rychle. Náš život by byl úplně jiný.



2 Wolfgang Mattheuer:  
*Velká silnice*. Silnice, která vede z přední části obrazu do jeho pozadí nepůsobí v krajině přirozeně, nezapadá do ní. Druhá silnice, která ji kolmo protíná a je obklopená stromy, spíše s krajinou splývá a nijak ji nenarušuje.

První náměty a počáteční práce dětí by měly být zaměřeny na komunikace obecně. Jednalo by se tedy o jakýsi vstup do problematiky, který by ale byl od počátku spojen s výtvarnou činností dětí. Myslím si, že je důležité, aby děti samy hravým a objevným způsobem přišly na to, že cesty nejsou jen šedivé nekonečné pásy asfaltu, ale že vždy záleží na úhlu pohledu, na způsobu cestování a pohybu po komunikacích, na okolní krajině, ale také na tom, čeho jsme si schopni všimnout.

Práce dětí by se tedy neměla odehrávat jen ve škole, ale bylo by vhodné zařadit několik úkolů, které by se realizovaly přímo v ulicích. Myslím si totiž, že si nestačí o cestách jen povídat a ukazovat si





3 Meindert Hobbema: *Alej v Middelharnisu*.

Nejprve bych se ráda zamyslela nad tím, co pojem „cesta“ vlastně znamená. Protože se ale jedná o pojem velmi široký, rozhodla jsem se ho prozkoumat převážně ve smyslu komunikace, tedy silnice, pěšina, stezka apod. Ostatní významy naznačím jen okrajově.

jejich obrázky, ale důležité je se po nich skutečně pohybovat, bezprostředně je vnímat a učit se novým a aktivním způsobem dívat na věci, které nás obklopují.

#### Návrhy výtvarných činností:

##### Cesta

Co tě první napadne, když se řekne „cesta“ (různé druhy komunikací od dálnic až po úzké pěšinky, procházky a dobrodružné výlety, neuvěřitelné zážitky, nebezpečí, bolavé nohy...) – malba vodovými barvami nebo temperami.



Slovník spisovného jazyka českého o cestě uvádí, že je to „nepříliš široký pruh země, ušlapaný nebo projetý a zvláště upravený pro chůzi nebo pro jízdu menšími povozy“. Dále pak dodává, že cesta je také „jakákoli dráha zřízená nebo zvolená pro chůzi, jízdu nebo dopravu“.

Malá československá encyklopedie klasifikuje cestu jako „upravený úsek terénu pro chůzi, jízdu nebo dopravu“. Velmi podobné definice cest nalezneme i v dalších slovnících a encyklopediích. O cestách se zde tedy hovoří jako o upraveném povrchu, který usnadňuje pohyb člověka po zemi (1).

Cesta však představuje také směřování k cíli, během kterého je nutné kromě vzdálenosti překonat i překážky. Je tedy symbolem životní cesty, cesty do života a cesty životem. Cesty v tomto významu pak směřují nejen k sobě, do nitra člověka, ale i k druhým lidem.



4 Camille Corot:  
*Ville d'Avray, rybník  
a dům Cabassud.*

## Cesty zblízka

Na cestách kolem školy nebo kdekoli jinde pozorně hledej zajímavé detaily (vyboulený nebo popraskaný asfalt, zajímavé typy dláždění...), orámuj tato místa papírovými proužky a nakresli je buď přímo na místě nebo podle paměti ve škole – kresba pastely nebo uhly.

## Struktury

Hledej na cestách strukturálně zajímavá místa a vytvoř jejich barevné frotáže. Myslíš, že by bylo pěkné chodit po barevných cestách? Jaké barvy bys zvolil a proč? Kam by tvoje cesta vedla? – velké formáty balícího papíru, pastely nebo křídly.

Životní cesty mnoha lidí vedou k poznání a porozumění, lásce, pravě a svobodě. Někteří lidé žijí svůj život spíše jako cestu k bohatství, prosperitě, moci a slávě. Záleží na každém z nás, kterou cestu a jaké cíle si zvolíme...

### Co najdeš na cestě

Sbírka předmětů nalezených např. při cestě do školy. Vyber si jeden předmět a nakresli ho tak, jak ležel na ulici. Vytvoř mapku cesty, která vede k mísu, kde jsi předmět našel – kresba pastelkami nebo fixami. Nakonec sbírku předmětů společně uspořádejte (do sklenic, sáčků....).



*Cesta.*



*Cesta - cesta životem.*



## 1.1 Krajina

Pobývání člověka v krajině bylo od počátku poznamenáno určitou činností, která v daném prostředí zanechávala své stopy. Tyto nenávratné zásahy do krajiny mělo na svědomí především zemědělství. Rozvoj dopravy převážně po 2. světové válce a výstavba nových komunikací se však také zásadně podepsaly na jejím vzhledu.

Těžko si dokážeme představit, jak ohromná kvanta hornin a zeminy byla přemístěna a jak se těmito zásahy změnila tvář krajiny k nepoznání. Mnohé z těchto zásahů již dnes nejsou téměř patrné, takže je často už ani nevnímáme. Možná je to také proto, že jsme si již na „novou“ tvář krajiny zvykli. Problém bychom ale měli vidět v tom, že neznáme meze těchto změn utváření krajiny.

Největším zásahem do krajiny, co se týče výstavby komunikací, je stavba dálnic a hlavních silnic. Pro jejich výstavbu je nutné vybudovat nejrůznější valy, náspy, tunely a betonové nadjezdy, které vyrovnávají terén. Takové zásahy do krajiny jsou velice násilné a dějí se po celé zemi. Nejpatrnější jsou tam, kde je dálnice ve výstavbě nebo těstě po dokončení. Projížděla jsem takovým úsekem a bylo velmi zvláštní vidět, jak se normální pěkná krajina mění stavbou dálnice v něco zcela

### Cesty přírodou a cesty městem

Myslíš, že je nějaký rozdíl mezi cestou, která vede v přírodě horami a lesy a cestou vedoucí velkým městem? Nakresli dva obrázky těchto cest a všeho, co k nim patří – kresba vodovými barvami.

Prohlédněte si navzájem obrázky a pokuste se ve skupinkách vyrobit model jedné z cest z nejrůznějších papírů, krabiček, provázků, látek a jiných materiálů.



*Cesta.*



ošklivého. Jako by krajinu někdo násilně přetal a oddělil na dvě protilehlé části. Na druhou stranu ale chápu, že určitá dálniční síť je pro zemi nezbytná. Problém ale je, kdy s dálnicemi přestat (2).

Pokud je silnice dobře projektována a postavena, může naopak působit příznivě a krajinu obohatit. Cesta tak může dodávat krajině osobitou atmosféru. Toho si již dávno všimli nejrůznější malíři a krajina s cestami se stala oblíbeným námětem jejich obrazů. Aby se cesty stávaly inspirací pro umělce a aby byly blízké člověku, neměly by v jejich okolí chybět stromy a keře, zkrátka zeleň, která podpoří začlenění cesty do krajiny (3,4).

Stejně tak jako dobře postavené cesty, mohou výrazným způsobem dotvářet krajinu i vhodně zkonstruované mosty, nehledě na to, kdy a kým byly vybudovány (5,6). Také mosty byly často zachycovány mnoha umělci (7).



5 Římský Alcántarský most  
v Cáceres.



6 Golden Gate  
Bridže v San  
Franciscu.

## Krajina plná cest

Zamysli se nad tím, jak by mohla naše zem vypadat v budoucnu, pokud by se neustále stavěly nové a nové cesty. Na velký formát papíru ve skupinkách namalujete krajinu – lesy, louky, rybníky, hory a podobně. Na jiné papíry namalujte nejrůznější silnice, vystříhnete je a lepte do krajiny. Pozorujte, jak se krajina mění – malba temperami.

## Mosty a tunely

Při stavbě silnic je nutné překonávat určité přírodní překážky jako jsou řeky nebo hory. Prohlédni si v literatuře obrázky staveb, které tyto přírodní překážky překonávají a načrtni si svůj most nebo tunel. Nakresli ho klovatinou a obrázek

Všechny zásahy do krajiny by tedy měly být předem důkladně promyšleny. Musíme si totiž uvědomit, že krása krajiny není samozřejmost. Je nutné o ni pečovat. Nešetrné zásahy jsou ztrátou pro celou společnost a jejich důsledky si nese každý z nás.



7 Camille Corot:  
*Most v Mantes.*

přetří černou tiskařskou barvou. Tato práce ti poslouží jako vzor pro následné převedení obrázku do linorytu.

### Obrazy cest

Prohlédni si obrazy od nejrůznějších umělců, které znázorňují cesty. Vyber si ten, který se ti nejvíc líbí a pokus se vytvořit jeho kopii – malba temperami.

### Podivné cesty

Vytvoř koláž z kopií obrazů znázorňujících cesty. Využij plně svou fantazii a vytvoř jakkoli zajímavou cestu. Koláž můžeš i dokreslit a vymyslet pro ni svůj název.



## 1.2 Cestování

V posledních několika desetiletích lidstvo dosáhlo takového technického pokroku, který nám dovoluje procestovat celou zemi v několika dnech. Nikdy dříve se u nás necestovalo tolik, jako v posledních několika letech také proto, že minulý režim v naší zemi cestování příliš nepřál.

Každý z nás jsme jiný, každý dáváme přednost jinému způsobu cestování. Chtěla bych především upozornit na jeden způsob, kterým možná dnes mnozí lidé opovrhují, protože se jim nezdá dostatečně rychlý a pohodlný. Hovořím o chůzi (8,9,10), která by nám vlastně měla

### Stopy

Ve skupinkách na velké formáty balícího papíru namalujte povrch cesty. Může to být asfaltová cesta nebo cesta lesní. Dále vytvořte barevné otisky svých nohou, vystříhněte je a nalepte na cestu tak, jako by na ní někdo skutečně svou chůzí zanechal stopy.



8 Gustave Courbet: *Dobry den, pane Courbete!* Setkání tří mužů na poklidné cestě uprostřed francouzské krajiny.



9 Claude Monet: *Cesta na farmu.* Tichá zasněžená cesta s několika chodci.



10 Antonín Slaviček: *Procházka v parku.*



*Cesta.*

být nejpřirozenějším pohybem po zemi, ale kterou postupně vytlačují nejrůznější dopravní prostředky.

Nejenže je tento způsob poznávání nových míst neekologičtější, navíc nám umožňuje bezprostředně „čist“ krajinu a být s ní ve velmi úzkém sepětí. Když se procházím, mívám dojem, jako bych splynula s krajinou. Jsou to tak zvláštní pocity, které se nedají ani popsat. Jinak působí chůze po asfaltové silničce, jinak po lesní stezce. Neopakovatelné dojmy si odnáším z procházky, kde mi pod nohama šustí spadlé listí, ještě intenzivněji na mne působí křupání čerstvě napadaného sněhu. Takové okamžiky si musí každý z nás prožít, nelze je vycítit z fotografie nebo obrazu. A už vůbec je člověk neprožije, pokud projíždí krajinou autem. Taková jízda je příliš rychlá na to, aby mohlo dojít k propojení mezi námi a krajinou. Přes sklo okének nemůžeme krajinu vnímat přímo, často také myslíme na úplně jiné věci. Jedině chůze nás může přímým kontaktem se zemí obohatit. Pro chůzi nám navíc stačí i ty nejužší vyšlapané pěšinky, nepotřebujeme žádné perfektně upravené cesty a silnice.

Stejně tak jako chůzi však vyznávám ještě jeden způsob cestování, kterým je cyklistika. Proti cyklistice nemohou mít ekologové žádné výhrady (pokud jezdíme po cestách!), ale já osobně v ní vidím oproti

## Výlet

Nakresli sebe, jak jdeš na výlet. Nezapomeň na nic, co by měl každý turista mít, když se vydává do přírody – pevné boty, batůžek s pláštěnkou, svačinou, opalovacím krémem, mapu atd. – kresba vodovými barvami.



*Cesta.*



*Cesta.*



chůzi především tu výhodu, že za jediný den mohu urazit desítky kilometrů a vidět tak mnohem více zajímavých míst (11,12). Na druhou stranu zde ale podle mého názoru chybí ten úplně bezprostřední pocit sepětí s krajinou. Často se mi totiž stává, že se příliš soustředím na kvalitu cesty, po které právě jedu nebo se upnu k tomu, abych vyšlapala nějaký nekonečný kopec a nestihnu se kolem sebe ani pořádně rozhlédnout.



11 Kamil Lhoták: *Vysoká kola.*



12 Roman Casas:  
*Tandem.*

Mnoho lidí si velmi oblíbilo cestování na motocyklech, které již samozřejmě není tak ekologické, ale těmto lidem přináší pocit svobody, rychlosti a volnosti (13). Já osobně však při jízdě na motorce prožívám spíše procity hrůzy díky okolnímu silnému provozu, ale také kvůli současnému neuspokojivému stavu vozovek.

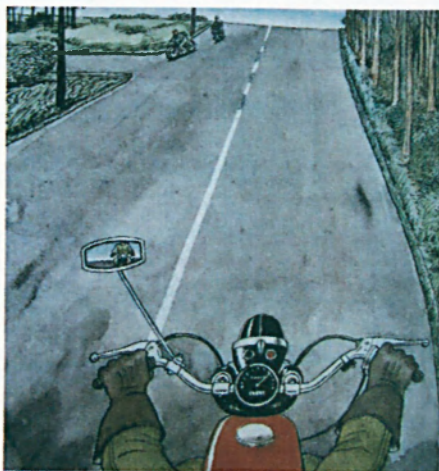
## Cyklista

Podívej se na staré obrázky prvních cyklistů, všimni si na jakých jezdili kolech a jak byli oblečení. Nakresli takového cyklistu a pak nakresli cyklistu z dnešní doby. Jistě přijdeš na mnoho rozdílů v jejich vybavení – kresba pastelkami.

## Kouzelné kolo

Vymysli a nakresli kouzelné kolo, které vyjede každý kopec – kresba pastely.

Jestliže potřebujeme urazit větší vzdálenosti, dopravním prostředkům se nevyhneme. Na dlouhých trasách pak každý cestovatel ocení kvalitně a dobře postavené silnice a dálnice. Bez nich by cestování bylo spíše utrpením.



13 Kamil Lhoták: *Pohled z motocyklu.*

### **Moje vlastní cesta**

V přírodě ve skupinách vytvořte svou vlastní cestu. Můžete se nechat inspirovat umělci, jako jsou například Richard Long („Kruh na ostrově“) nebo Robert Smithson („Spirálovité molo“). Cestičku můžete vyšlapat, vytrhat, vysypat pískem, kameny nebo pokrýt dalšími nejrůznějšími přírodními materiály...



### 1.3 Cesty k druhým lidem

Každý krok do nových míst a každé vykročení po neznámé cestě, je pro člověka riskantní. Neznamená to ale, že by cestování po známých místech bylo zcela bez problémů a nebezpečí. To samé platí i o cestách k druhému člověku. Nepochopení a odmítnutí nám hrozí nejen od cizích a nově poznaných lidí, ale také od těch, kteří jsou nám nejbližší.

Pro člověka je ale přirozené, že nemůže být sám, že potřebuje společnost druhých lidí (14). Mělo by být samozřejmostí, že budeme přijímáni našimi nejbližšími a to za každých okolností. Kde jinde by mělo být mezi lidmi tak silné pouto než mezi členy rodiny a nejbližšími příbuznými. Zvláště důležité jsou harmonické vztahy v rodině pro děti. Z rodiny si totiž odnášejí nejen základní vzorce chování, ale podle mého názoru také vzorce pro získávání všech dalších vztahů. Pouze na základě vztahů v rodině můžeme



14 Sassetta: *Setkání Sv. Antonína se Sv. Pavlem*. Autor znázornil příběh Sv. Antonína, který se po mnoha útrapách konečně setkává se starým poustevníkem. Obraz je metaforou o hledání dobra a potřebě lásky.

K této kapitole jsem žádné úkoly pro děti nepřiadila, protože pojednává o problematice, která na cesty pohlíží z úplně jiného úhlu. Výtvarné práce dětí jsou zaměřeny na cesty pouze jako na pozemní komunikace, úkoly na mezilidské vztahy by nemusely být pochopeny.

nalézt ty správné cesty k druhým lidem. Okruh našich kontaktů se totiž rozšíří až později. Teprve při setkávání nových lidí, hledání přátel a prvních lásek se ukáže, zda dokážeme zvolit správnou cestu.

Neznámí lidé totiž pro člověka představují určité nebezpečí. Hrozí nám předsudky a nejrůznější averze, které se jen těžko vyvracejí. Proto by měl být každý od dětství veden k tomu, aby si vážil druhého člověka, nebránil mu v rozvoji osobnosti a pomáhal mu, když se ocitne v nouzi. Výchova je tedy základním předpokladem pro nalézání správných cest k druhým.

Důkazem, že jsme se s někým opravdu sblížili, je přátelství. Opravdové přátelství znamená velmi silné pouto mezi dvěma lidmi. Získání skutečného přítele se neobejde bez úcty a pochopení. Přátelství chce čas, málokdy přichází bleskově jako láska na první pohled. Upevňuje se především v kritických životních situacích, kdy jen skutečný přítel se k nám neotočí zády. Příteli můžeme sdělit jakékoli tajemství a budeme vědět, že je u něj v bezpečí.

Nemalým problémem pro mnoho lidí je hledání správného partnera. Láska nás někdy může, jak jsem již zmínila, potkat naprosto nečekaně. Někdy ale k lásce vedou velmi složité a nepřehledné cesty. I tady podle mého názoru hraje důležitou roli čas, až ten prověří, zda jsme skutečně





15 Theodore Robinson:  
*Svatební pochod*. Svatebním  
průvodem vedoucím po  
vesnické cestě se začíná  
společná cesta životem obou  
novomanželů.

našli „toho pravého“ na celý život, zda jsme našli společnou cestu (15).

Občas každý člověk touží být sám, každý z nás někdy samotu vyhledal. Ale jedná se vždy jen o chvilkovou záležitost, kdy zjišťujeme, že nám ti naši nejbližší začínají chybět. Ačkoli si člověk rodinu nevybírá, měli bychom všechny ty, kteří nás obklopují, brát velmi silně na vědomí. Jejich blízkost je pro nás nepostradatelná, poskytuje nám nezbytný pocit jistoty, bezpečí, opory a porozumění. Především bychom však měli dávat dobrý pozor, co do blízkých vztahů přinášíme sami, aby se naše cesty nikdy nezkřížily.

## 2 Zapomenuté cesty



Cesty se staly součástí našeho každodenního života. I ony však prošly, tak jako vše ostatní, vývojem a množstvím proměn.

Chtěla bych prozkoumat důvody vzniku cest a jejich vývoj od prvních stezek vyšlapaných v pralesích. Budu se zabývat důležitými obchodními křižovatkami a starověkými dopravními spoji v Egyptě a Římě, z nichž některé dodnes obdivujeme pro jejich krásu a důmyslnost.

Další vývoj cest budu sledovat spíše prostřednictvím výtvarných děl nejrůznějších umělců. Jejich práce jsou dokladem proměn nejen ve společnosti, ale také funkce a podoby cest v souvislosti s technickým vývojem.

Historie cest je skutečně velmi dlouhá a mnohé z nás, když uháníme po nekonečných silnicích a přeplněných dálnicích ani nenapadne, kde vlastně toto všechno mělo svůj počátek...

Následující výtvarná řada by měla dětem podhalit dlouhou historii vzniku a vývoje cest. Děti by si tedy na základě konkrétních úkolů zaměřených na jednotlivé vývojové etapy měly udělat představu o tom, že cesty nejsou žádným novým vynálezem, ale že měly svou důležitou roli odpradáвна.

Dále by děti měly být seznámeny s tím, pro jaké účely se komunikace během historie používaly a jakými způsoby se po nich cestovalo. Během své práce se děti seznámí s mnoha uměleckými díly, která zobrazují cesty, dopravní prostředky a další motivy spojené s touto problematikou.



## 2.1 Zrození cest

Dnes se již nedá s přesností určit, kde cesty začínaly. Jisté však je, že ty úplně první stezky vyšlapané lidmi protínaly krajinu tam, kde si houštinami klestila cestu zvěř. První stezky vyšlapané lidmi tedy nejen kopírovaly ty zvířecí, navíc však také sloužily pro lovení zvěře, byly to tedy stezky lovecké.

Na cestu se lidé vydávali především za potravou, dále pro stavební materiál a palivo do ohně. Přeprava materiálu nebo ulovené zvěře byla důmyslně promyšlena. Používala se kulatina nebo domestikovaná zvěř. Dodnes nám však připadá téměř neuvěřitelná doprava a stavba menhirů.

Cesty tedy umožňovaly uspokojování základních potřeb lidí spojených s jejich přežitím. Postupem času tyto primitivní komunikace mezi sebou propojovaly kmeny a osady. O jejich směrech a o tom, jak přesně vypadaly se mnoho neví. Ani umění z doby paleolitu, mezolitu a neolitu nám o tehdejších cestách nic neodhalí. Umělci se svou tvorbou snažili buď ztvárnit svou podobu a zanechat tak po sobě jakýsi „podpis“ nebo si chtěli svou tvorbou věci přisvojit jejich napodobováním. Snažili se vytvářet napodobeniny, které se však vždy týkaly člověka, zvěře

### Návrhy výtvarných činností:

#### První cesty

Nakresli, jak podle tebe vypadaly první cesty v pravěku a proč se pravěcí lidé vydávaly na cesty (potrava, stavební materiál, palivo) – kresba křídami.

#### Pravěký lovec na cestě za potravou

Vymodeluj z hlíny pravěkého lovce, který právě kráčí s úlovkem. Nezapomeň na charakteristické oblečení a zbraně – keramická hlína.

nebo nejrůznějších předmětů a byly spojeny s magií. První malby byly bez kompozice, později šlo o ztvárňování děje a pohybu. Nikdy však pravěcí umělci nezachycovali prostředí, ve kterém se děj odehrával. Krajinu a tedy ani cesty v jejich zobrazeních nenalezneme.



## 2.2 Po vynálezu kola

Obrovský vývoj, který se týká i cest, lidstvo zaznamenalo až se vznikem velkých říší, jako byly Mezopotámie a Egypt. Nelze s jistotou říci, která civilizace vznikla dříve, obě však mají zásadní dějinný význam. Právě zde vznikají první zpevněné silnice, které ovlivňují obchod, urychlují výměnu zkušeností a přispívají k rozvoji společnosti.

Převratným objevem byl především vynález kola, který změnil vývoj komunikací a dopravy. Pro vozy totiž již nestačily pouze vyšlapané stezky, bylo třeba cesty zpevňovat a rozšiřovat. Tyto první komunikace byly v Mezopotámii vystavěny Sumerové. Právě Sumerové byli hlavními tvůrci velké mezopotamské kultury. O životě Sumerů asi



16 *Urská standart*. Na detailu předmětu ve tvaru skříňky vidíme válečné vozy. Vyprávění začíná v dolním pásu vlevo, kde jsou vozy taženy osly nejprve krokem a nakonec tryskem. Za povšimnutí pak stojí převážně kola sumerských vozů.

### Nejstarší vozy

Prohlédni si v literatuře, jak vypadaly nejstarší vozy a vypátrej, k jakým účelům nejčastěji sloužily (přeprava zboží, válečné účely...) – kresba pastelkami nebo fixami.



*Nebezpečí na cestách - noční přepadení dostavníku.*



nejlépe vypovídá tzv. Urská standarta. Zachycuje dvojí tvář života lidí, válku a mír. Nejdůležitější však je, že na ní bylo poprvé zobrazeno kolo (16).

V následujících obdobích již není problém nalézt mnohá další zobrazení nejrůznějších vozů, většinou však opět ve službách války. Zvolila jsem dvě zobrazení válečných vozů, kde každé z nich působí



17 Tutanchamónova hrobka.  
Detail válečného výjevu.

naprosto jiným dojmem. Velmi dynamicky je zobrazen faraón Tutanchamón pobíjející Asiaty. Naproti tomu klidným a statickým dojmem působí král Aššurbanipal, který z vozu sleduje vojenskou přehlídku (17,18).



18 Aššurbanipal na voze.  
Obzvlášt precizně  
je zobrazeno kolo vozu.

Silniční síť v Egyptě však nebyla zdaleka tak rozvinutá, jak bychom si mohli myslet. Souviselo to s tím, že hlavní komunikační tepnu tvořila řeka Nil a dalších spojení po souši nebylo téměř potřeba. Dokonalejší a dobře zpevněné cesty byly však v Egyptě také budovány a to v souvislosti se stavbami pyramid a

### Cesty k pyramidám

Na základě vyprávění o stavbě pyramid nakresli, jak podle tebe vypadala taková stavba pyramidy a jak se k ní přepravoval stavební materiál – kresba pastely.



potřebou přepravy příliš objemných a těžkých nákladů. Je téměř nepředstavitelné, že množství materiálu potřebného pro stavbu cest a ramp bylo daleko větší, než množství materiálu spotřebovaného na stavbu vlastní pyramidy.

Zajímavé také je, že se nedochovaly žádné doklady o tom, že by staří Egypťané budovali mosty, ačkoli jinak byli velmi zkušení ve stavitelském umění. Přepravu z jednoho břehu řeky na druhý nejspíš zajišťovaly lodě. V Babylónu však již byla doložena existence dřevěného mostu na kamenných nebo dřevěných pilířích.

Stejně tak jako Babylónie na jihu Mezopotámie, tak i Asýrie na severu, se zapsaly do historie dopravy a silničního stavitelství. Zmínila bych především asyrsko-babylónské posvátné silnice. Silnice měla tehdy určité znaky společné s životem člověka, který má také svůj počátek a kdesi v dálce neznámý konec. Člověk se také zastavuje na křižovatkách silnic, stejně tak, jako na své cestě životem a rozmýšlí se nad tím, kam bude směřovat jeho putování. Tento filosofický pohled dále hovoří o levé a pravé straně cesty jako o dvojakosti života. Klesání a stoupání silnice zde pak znamenalo ulehčení nebo ztížení životní pouti.

Nejvýznamnější babylónskou cestou byla tzv. Procesní cesta nazývaná také „Nechť jí nepřítel nepřekročí“. Byla to skutečně jedna



*Nebezpečí na cestách – noční přepadení dostavníku.*

### Cesta životem

Kdysi dávno byly cesty přirovnávány k životu. Život má stejně tak jako cesta svůj počátek, dlouhý průběh a konec. V životě musíme učinit mnoho nelehkých rozhodnutí a zvolit si „cestu“ po které se vydáme. Pokus se nějakým zajímavým způsobem nakreslit život jako putování po cestě – kresba tuší a vodovými barvami.



z nejnádhernějších precizně vybudovaných cest na světě. Začínala u lšťařiny brány a vedla celým městem. Z brány se zachovaly pouze základy, její krásu však můžeme obdivovat díky rekonstrukci na základě nalezených glazurovaných cihel (19,20).

Způsob dopravy vždy zásadně ovlivňoval podobu cest a vlastně i organizaci celé společnosti. Dokonalým příkladem je podle mého názoru Kréta, která byla důležitou obchodní křižovatkou. Na Krétě měla přednost doprava pěší. Cesty byly tedy tvořeny třemi pásy, kde prostřední byl nejširší a sloužil právě pro pěší chůzi. Dva okrajové pak sloužily pro zvířata a vozy, což z našeho pohledu působí poněkud nepřirozeně. Právě na Krétě také můžeme spatřit zachovalé úseky vůbec nejstarší silnice v Evropě. Jedná se o takzvanou „Královskou cestu“ ze 16. st. př. n. l.

Podobu cest však ovlivňoval nejen způsob dopravy, ale také charakter krajiny. Příkladem toho je Řecko, kde bychom na základně



19 Rekonstrukce lšťařiny brány.



20 Procesní cesta. Byla postavena tak důkladně, že by mohla odolávat i dnešní silniční dopravě.

### Krétské cesty

Na krétských cestách měla přednost pěší chůze. Tomu byly samozřejmě podřízeny cesty, které nám mohou připadat velmi podivné. Cesty byly rozděleny na tři pásy, prostřední nejširší byl určen pro chůzi a na okrajových jezdily vozy. Udělej si návrh takové rušné krétské cesty a realizuj jej v technice linorytu.

vyspělé kultury a technických znalostí tehdejších obyvatel mohli předpokládat velmi širokou a rozvinutou komunikační síť. Řecko je však převážně hornaté, takže zde byly budovány spíše jen úzké stezky a dálková doprava se odehrávala na moři. O úrovni cest v Řecku vypovídá reliéf



21 Reliéf s venkovanem.

s venkovanem krácejícím na trh (21). Staří Řekové totiž označovali cesty také slovem „tribos“, které znamená vyšlapání, z čehož lze soudit, že cesty byly převážně pouze vyšlapané stezky.

Přestože byla úroveň cest poměrně nízká, Řekové uplatňovali jeden technicky zajímavý vynález, kterým byly kolejnice – dva souběžně vyhloubené žlábký, které vedly kola a zaručovaly bezpečnou jízdu vozů.

Vozy se používaly jen v omezené míře, přesto byly často zobrazovány na nejrůznějších vázách, díky kterým si můžeme udělat představu o tom, jak vypadaly (22).



22 Velký kráter a jeho detail s jedním z vozů. Dekor evokuje pohřební obřady s vozy taženými koňmi.

### Řecká keramika s náměty vozů

Prohlédni si obrázky dochované řecké keramiky, kde jsou zpodobněny nejrůznější vozy. Udělej si rychlý náčrtek a vytvoř svou vlastní vázu s podobným motivem – keramická hlína.



Ještě ve starověku však byly budovány silnice takové dokonalosti, že je obdivujeme do dnešních dob. Jedná se samozřejmě o komunikační síť vystavěnou Římany. Rozvoj římských silnic byl úzce svázán s rozvojem římského státu a jejich význam byl skutečně obrovský – politický, hospodářský, vojenský, ale i technický. Dalo by se říci, že nebýt takto dokonalé silniční sítě, Římské impérium by nikdy nedosáhlo takové velikosti a rozmachu. Římské legie se mohly bez problémů přesouvat z jednoho konce impéria na druhý a protože se věřilo, že impérium je věčné, byly silnice budovány velkoryse, aby přetrvaly věky. Tyto předpoklady silnice splnily a existovaly i po pádu říše. Jejich pozůstatky tak můžeme nalézt na území více jak tří desítek států, které byly dříve součástí Římského impéria.

Stejně tak jako ostatní silnice ve starověku, i ty římské směřovaly převážně přímo a bez odchylek do svého určeného cíle. Tato zásada však přinášela stavitelům značné technické problémy. Naučili se tedy překonávat záludnosti krajiny tím, že stavěli nejrůznější tunely a mosty (23). Zásadním způsobem tak měnili charakter krajiny a vnášeli do ní život.



23 *Augustův most.*  
Jeden z nejvýznamnějších příkladů staveb, které pomáhaly Římanům překonávat neschůdné oblasti.

### Římské silnice

Prohlédni si v literatuře jak vypadaly římské silnice, mosty, tunely, vítězné oblouky, milníky a podobně. Z těchto staveb vytvoř koláž, můžeš dokreslit cestovatele a různé vozy.



Po římských silnicích se cestovalo pěšky, na koních, mulech nebo cestovních vozech (24). Silnice byly opatřeny nejrůznějším vybavením, které přispívalo k bezpečnosti, rychlosti a pohodlnosti pro cestovatele.



24 Basrelief čtyřkolového osobního vozidla.

Byly to například poštovní stanice, kde se přepřahali koně, různé hostince a krčmy, ale také stupně pro pohodlnější nasedání na koně nebo kamenné přechody pro pěší (25).

K nejdůležitějším dopravním cestám v Římě patřila Via Appia (silnice Appiova). Dodnes slouží svému účelu a je snad nejznámější cestou na světě (26,27). Protože zákon ve starém Římě zakazoval pohřbívat mrtvé uvnitř městských hradeb, vznikal v průběhu staletí stále větší počet hřbitovů podél velkých cest, které vedly z města. Také Via Appia byla obklopena množstvím impozantních hrobek,



25 Jedna z nejdůležitějších křižovatek v Pompejích, jejíž součástí je také přechod pro chodce.



26 Via Appia nedaleko města.



27 Via Appia na venkově.



které měly připomínat zemřelé (28). Na těchto cestách se tedy mimo jiné odehrávaly i velké smuteční pochody.

Podél cest však byly mimo náhrobků také stavěny památníky, pomníky a oblouky, což dokládá zálibu Římanů v architektonických ozdobách. Některé se opět dochovaly až do dnešních časů (29,30).

Velkolepost římských cest nám ještě dnes připomíná dobře známé přísloví, že „všechny cesty vedou do Říma“. Nebylo to tvrzení nijak přehnané – Řím stál v centru rozlehlé říše, vycházelo z něj 29 silnic, z toho 16 hlavních tepen a nechybělo zde ani množství městských bran.



28 Jedna z hrobek u Via Appia. Hrobky byly často zdobeny mramorovými reliéfy, které představovaly zemřelého nebo jeho rodinu.



29 Oblouk Septima Severa.



30 Titův oblouk.

### **Všechny cesty vedou do Říma**

Toto proslulé rčení vypovídá o tom, jak velký význam měl Řím ve své době. Do všech stran z něj městskými branami vybíhaly hlavní silnice. Na základě literatury o starověkém Římě ve skupinkách na velké formáty papíru nakreslete jakousi „mapu“ města, brány a pevné silnice vinoucí se do všech koutů světa.



## 2.3 Cesty nejen na obrazech

Po pádu západořímské říše zůstala po Římanech dobře vybudovaná silniční síť, která se pozvolna změnila na středověké dopravní cesty. Udržovaly se však pouze hlavní silnice, ostatní nosičům a soumarům nevyhovovaly a postupem času zanikaly. Během dalšího vývoje již tedy nebyla cestám věnovaná taková pozornost, protože nebyla potřeba



31 *Cesta do Betléma. Detail nástěnné malby.*

fungující dopravy jako v době Římského impéria. Ve výstavbě komunikací se ale samozřejmě pokračovalo.

Pro středověké myšlení mělo zásadní význam křesťanské náboženství. Církevní řády se tedy mimo vlastní ekonomické zájmy věnovaly také jakési humánní činnosti, která se projevovala například udržováním cest a stavbou a údržbou mostů. Ze středověku se nám také dochovaly nástěnné malby s náměty cest a cestovatelů, vždy však v souvislosti s náboženstvím (31,32).

Postupem času docházelo k zavádění nových metod, které měly zajistit údržbu



32 *Přechod přes Rudé moře. Detail nástěnné malby.*

### Přechod přes Rudé moře

Poslechni si příběh o Mojžíšovi a o tom, jak převedl izraelský lid přes moře. Vystříhej tuto scénu z průsvitného barevného papíru, poslepuj ji a přilep na okno jako vitráž.

komunikací, ale také bezpečnost cestování. Začalo se s vybíráním cla a mýtného, kvůli loupežníkům bylo nařizeno odstranění houští a lesa po obou stranách silnice. Přesto byly cesty po celý středověk ve velmi špatném stavu a ani bezpečno na nich nebyvalo.



33 Andrea Mantegna:  
*Kristus v zahradě  
getsemanské.*



34 Bennozo Gozzoli:  
*Procesí tří králů.*

Vývoj komunikací, cestování a zákonů spojených s touto problematikou byl v různých státech Evropy jiný. Cesty se však v mnohých souvislostech a z nejrůznějších důvodů začaly objevovat na plátech umělců ve stále větší míře.

Další vývoj komunikací budu tedy sledovat na základě těchto uměleckých děl.

Cesty zobrazované na prahu novověku nalezneme také převážně na obrazech s náboženskou tematikou, jako pozadí pro děj,

který se na obraze odehrává. Takovou roli hraje cesta například na obraze, který namaloval Andrea Mantegna (33). Pokud v krajině s modlicím se Kristem je narušen biřici, kteří právě přicházejí po cestě, jež se vine po levé straně obrazu.

V následujícím díle, které jsem zvolila, cesta prochází celým obrazem (34). Kráčí po ní velkolepé procesí tří králů. Bennozo Gozzoli

## Nebezpečí na cestách

Ve středověku nebyvalo na cestách moc bezpečno, cestovatelé byli přepadáni bandami loupežníků. Vytvoř obrázek s motivem nočního přepadení kočáru – odkrývaná technika na voskovém podkladu.



*Nebezpečí na cestách – noční  
přepadení dostavníku.*



však již nemaloval pouze náboženský výjev. Jeho záměrem bylo především vytvoření portrétu vládnoucího monarchy, kterého můžeme vidět na cestě v popředí.

Domenico Ghirlandajo namaloval obraz „Klanění pastýřů“ (35), jehož levé straně dominuje cesta. Tento obraz jsem vybrala především proto, abych zdůraznila, jakým neopakovatelným způsobem byly cesty zpodobňovány v tomto období.

Renesance se postupně z Itálie rozšiřovala do dalších zemí. Tam však získávala poněkud odlišnou podobu, což je patrné například v díle nizozemského malíře Pietra Brueghela (36). Na obraze s tematikou klanění tří králů naši pozornost upoutá zasněžená ulice plná venkovanů. Obraz vypovídá o autorově nevšedním smyslu pro skutečnost, s nímž zachycuje i ty nejmenší podrobnosti života lidí v ulicích.



35 Domenico Ghirlandajo:  
*Klanění pastýřů.*



36 Pieter Brueghel: *Klanění tří králů na zasněžené návsi.*

## Nehody na cestách

Mnoho kočárů a dostavníků potkávaly také nejrůznější nehody (splašili se koně, upadlo kolo, kočár se zřítíl z chatrného mostu...) Nakresli takovou nehodu – tuš, vodové barvy.

## Silnice v minulosti a dnes

Na základě předchozích úkolů, literatury a vlastních zkušeností nakresli, jak vypadaly silnice v dávné minulosti a jak vypadají dnes (povrch cest, způsoby dopravy a dopravní prostředky...) – kresba pastely.

Brzy poté se objevuje nový směr, kterým je manýrismus. Z této vývojové etapy jsem vybrala poněkud netypický obraz, co se týče zobrazení cest, ale také celkového pojetí (37). Při pohledu na plátno od El Greca nás jistě zaujme jeho velkorysé zpracování. Před námi se rozprostírá Toledo se všemi svými domy a ulicemi, se kterými kontrastuje nebe pojaté velmi moderním způsobem. V popředí pak vidíme mladíka, který svírá v rukou mapu města.



37 El Greco: *Pohled na Toledo s plánem města.*

S nástupem baroka a jeho slohových proudů se opět zásadním způsobem proměňuje pohled na realitu. Příkladem by mohli být umělci barokního klasicismu, kteří se snažili o zobrazení jakési „ideální krajiny“. Právě na těchto obrazech nalezneme množství cest a pěšinek. Zvolila jsem obrazy o Annibala Carracciho a Nicolase Poussina, na kterých je podle mého názoru dobře patrné pravidelné uspořádání

### Co se mi přihodilo na cestách

Nakresli nějakou zajímavou nebo napínavou událost, která se ti přihodila na cestě. Příběh rozfázuj do několika obrázků (jako comics) – kresba tuší a vodovými barvami.



pečlivě vybraných idealizovaných krajinných útvarů, mezi kterými se vinou cesty (38,39).

Naprosto odlišným dojmem pak působí obrazy holandského umělce Vermeera van Delfta. Jeho „Ulička“ (40) představuje všední a prostý námět, přesto je nejen jedinečným dokladem autorova zvládnutého kompozičního řádu, ale také pohledem do života obyčejných lidí.

Takový pohled přináší i realismus 19. století. Jedním z prvních děl tohoto směru je Courbetův obraz „Štěrkaři“ (41), věrně zobrazující úmornou lidskou dřinu při stavbě cesty. Také Honoré Daumier maloval výjevy ze života prostého lidu, ke kterým měl velké sympatie.

Značná část života těchto lidí se odehrávala právě na ulicích a cestách.

Na obraze s názvem



38 Annibale Caracci: *Útěk do Egypta.*



39 Nicolas Poussin: *Pohřeb Fokiónův.* Detail.



40 Jan Vermeer van Delft: *Ulička.*



41 Gustav Courbet: *Štěrkaři.*

### Stavba nové cesty

Prohlédni si obraz od Gustava Courbeta „Štěrkaři“. Všimni si, jak malíř znázornil úmornou dřinu a namáhavou práci spojenou s výstavbou nové cesty. Namaluj podobný výjev stavby silnice v 19. století – malba temperami.



42 Honoré Daumier:  
*Uprchlíci.*

„Uprchlíci“ (42) Daumier dramaticky ztvárnil lidi bez domova, lidi na cestě.

Naprosto opačným dojmem naopak působí obraz Camilla Corota „Cesta k Séver“ (43). Vidíme poklidnou krajinu, jíž dominuje široká, sluncem prosvícená cesta, po které kráčí venkovanka a projíždí muž na koni. Z obrazu vyzařuje klid a pohoda.

Na to, jakým způsobem obraz s námětem cesty působí, má tedy vliv nejen umělcův styl a to, co se na cestě odehrává, ale také roční období a počasí, které je na obraze ztvárněno. Nejvhodnějším dokladem toho jsou plátna Clauda Moneta, mistra v zobrazování konkrétního okamžiku. Vybrala jsem tři obrazy, na kterých je zobrazen můstek přes jezero, pokaždé v jiné denní době a za jiného osvětlení (44,45,46).



43 Camille Corot: *Cesta k Séver.*



44 Claude Monet:  
*Zátoka s lekníny a kosatci.*



45 Claude Monet:  
*Zátoka s lekníny a japonským mostem.*



46 Claude Monet:  
*Zátoka s lekníny, harmonie v zelené.*

### Cesta v různých ročních obdobích

Prohlédněte si letní obraz „Cesta k Séver“ od Camilla Corota. Rozdělte se do skupin a na velký formát papíru namalujte stejný obraz, ale v jiném ročním období než ztvárnil Corot – malba temperami.





47 Eduard Manet: *Pohled do ulice Mosnier*. Bída uprostřed rozjásané ulice.



48 Vincent van Gogh: *Most přes Rhonu u Trinquetaille v Arles*. Každodenní putování městem.



49 Louis Anquetin: *Avenue de Clichy - pět hodin odpoledne*. Podvečerní atmosféra na ulici plné lidí.

Díla, která jsem doposud uplatnila, byla převážně z venkovského prostředí. Podíváme-li se ale na obrazy znázorňující ulice měst zjistíme, jak velký vliv měl technický pokrok na vývoj komunikací, ale především na život člověka. Je to patrné například na obrazech Eduarda Maneta (47), Vincenta van Gogha (48), Louise Anguetina (49), Clauda Moneta (50) a Edvarda Muncha (51). Každý z těchto umělců namaloval městskou ulici, každá však představuje jinou atmosféru, jinou stránku života lidí. A protože vývoj pokračuje stále kupředu, život v ulicích měst se dostává do stále nových rozměrů.

### Noční ulice plná lidí

Ulice ve městech jsou úplně jiné než na venkově. Osvětluje je mnoho lamp a světla z reklam a i v noci bývají plné lidí, ruchu a života. Vytvoř takovou noční ulici velkoměsta – suchá jehla.

Především se mění způsob dopravy a provoz v ulicích houstne (52), houstne (53) a houstne (54). Ulice ve městech postupně mění svou podobu (55), vše je rychlejší a hektičtější. Umělci se nevyhýbají drsným námětům z ulice jako je například násilí a smrt, což dokládají obrazy od Umberta Boccioni a Georga Grosze (56,57). Na obou plátnech převládá zmatek, každý z autorů však použil výrazně odlišný rukopis, každé dílo tak působí jinak. Boccioni se zaměřil na zachycení dynamického pohybu a především nočního osvětlení v pasáži, plátno Grosze představuje také velmi chaotický zmatek, jistý řád však do něj přináší geometrizace.



50 Claude Monet:  
*Rue Saint-Denis,  
svátek 30. června  
1878. Sváteční  
atmosféra.*



51 Edvard Munch:  
*Rue Lafayette.  
Chvilku klidu nad  
rušnými ulicemi  
všedního dne.*



52 Albert Marquet:  
*Most Saint-Michel a  
nábřeží des Grands-  
Augustins.*



53 André Derain:  
*Westminsterský  
most.*



54 Jurij Pimenov:  
*Nová Moskva.*

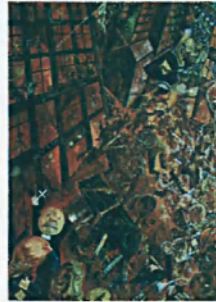




55 Raoul Dufy: *Plakáty v Trouville*. Spěchající lidé



56 Umberto Boccioni: *Rvačka v pasáži*.



57 Georg Grosz: *Pohřeb básníka Oskara Panizzi*.

Mimo násilí se na plátna umělců dostává také sex v ulicích, dokladem toho jsou například obrazy Paula Delvauxa (58,59) se silným erotickým nábojem.

Umění a ulice spolu však ještě mohou souviset naprosto jiným způsobem. Objevuje se nový trend – umělecká díla jsou instalována přímo v ulicích, jako například „Zlomený obelisk“ v ulicích New Yorku od Barnetta Newmana (60) nebo „Barevné saturace pro veřejné prostranství“, jejichž autor, Carlos Cruz-Diez, je vystavil v Paříži (61).



58 Paul Delvaux: *Veřejná ulice*.



59 Paul Delvaux: *Spící město*.

### Nebezpečné ulice velkoměsta

Ulice velkoměst často nebývají příliš bezpečně. Na chodce zde číhají různá nebezpečí. Mohou se připlést do rvačky, mohou být přepadeni a okradeni. Vytvoř koláž ulice (kterou můžeš i dokreslit) s nejrůznějšími nástrahami a nebezpečími.



60 Bernett  
Newman: *Zlomený obelisk.*



61 Carlos Cruz-Diez: *Barevné saturace pro veřejné prostranství.* Diváci mohli okolo barevných kabin z plastické hmoty nejen procházet, ale mohli vstoupit i do nich.

Nemusíme však jezdit nijak daleko, abychom mohli spatřit umění přímo v ulicích. Stačí se projít po pražském Václavském náměstí a můžeme se na vlastní oči obdivovat takovým uměleckým dílům, jako je „Osm metrů krychlových lesa“ (62), „Limbe Lili (Kampfkojt)“ (63) nebo dílu s názvem „I hrdinové mají někdy špatný den“ (64).

### Socha pro náměstí

Nakresli návrh a vyrob maketu (použij krabičky, provázky, drátky, látky...) své vlastní sochy, která by mohla zkrášlit náměstí.



62 Milan Houser:  
*Osm metrů krychlových lesa.*



63 Rychard Ketko:  
*Limbe Lili (Kampfkojt).*



64 Marcus Wittmers:  
*I hrdinové mají někdy špatný den.*



### 3 Cesty v Čechách

Doposud jsem se zabývala cestami poměrně vzdálenými od střední Evropy. Nyní bych tedy chtěla sledovat vývoj komunikací přímo na našem území a zaměřit se na ty nejdůležitější, ale také nejznámější cesty. Takovými cestami byly nejen dálkové spoje, ale především cesty vedoucí do Prahy a cesty Prahou.

Popíšu příčiny nerovného vývoje komunikací a opět se pokusím doložit tento vývoj výtvarnými pracemi, tentokrát ale převážně českých umělců. Zmíním také nejznámější cesty u nás, cesty, které se proslavily po celém světě.

Dále se pak budu zabírat vývojem dopravních prostředků, které bezesporu vždy velmi úzce souvisely s vývojem komunikací. I zde své myšlenky doplním výtvarnými díly českých umělců s touto tematikou.

Děti se na základě vlastní výtvarné činnosti seznámí s historií vývoje cest na našem území. Především by však měly být obeznámeny s nejvýznamnějšími cestami u nás a to takovým způsobem, že je osobně navštíví, prohlédnou si je a na to, co uvidí, budou výtvarně reagovat přímo na místě nebo později ve škole. S tímto také souvisí poznávání výtvarných děl s tematikou našich cest od nejrůznějších umělců.

A konečně by se také děti měly podrobněji podívat na dopravní prostředky, které používáme dnes, ale také na ty, které jsou již téměř zapomenuté.



### 3.1 Všechny cesty vedou do Prahy

O podobě prvních cest na našem území se toho moc neví, protože se téměř žádné nedochovaly. Byly to nejspíš úzké stezky vysekané v porostu, což se nám může jevit jako velmi primitivní, když si uvědomíme, že ve stejné době se v Římské říši jezdilo po dokonalých silnicích. Musíme mít ale na paměti to, že výstavba komunikací vždy souvisela s rozvojem techniky a společenským vývojem, které ale nikdy nejdou přímočaře a ve všech částech světa souběžně. Během prvních deseti století našeho letopočtu se tedy na našem území ustálila síť komunikací, především tzv. dálkových spojů. Ty naše území buď jen protínaly, jako například Jantarová cesta (pojmenovaná podle zboží, které se po ní nejvíce přepravovalo) nebo směřovaly k obchodním a politickým centrům – tedy nejdůležitějším městům na našem území, mezi které samozřejmě patřila Praha. Ani tyto cesty však nelze srovnávat se zpevněnými silnicemi starověkého Říma.

Zdůraznila bych ještě jednu zásadní odlišnost cest na našem území oproti cestám římským. Jak jsem se již zmínila, římské cesty vždy vedly přímo do svého cíle a velkoryse překonávaly všechny překážky. Obchodní stezky na našem území se naopak klikatily krajinou a pokud

#### Návrhy výtvarných činností:

##### Jantarová cesta

Na základě vyprávění o nejdůležitější dálkové obchodní komunikaci (využívané od 7. století př. n. l. do 5. století n. l.), která vedla mimo jiné i přes naše území, nakresli, jak si ji představuješ a znázorni i obchodníky s jantarem – kresba tuší a vodovými barvami.



*Parní vlak.*

možno se všem přírodním překážkám vyhýbaly. Zpevněné úseky vedly pouze přes močály, řeky se překonávaly přes nebezpečné brody, mosty téměř nebyly budovány. Na takovýchto cestách bylo zboží přepravováno převážně na zádech nosičů, mezků a koní nebo na těžkopádných vozech.

Jak již samotný název této kapitoly napovídá, většina cest vedla přes Prahu. Místem, kde se dnes Praha rozkládá, vedly cesty od nejstaršího osídlení. Je to dáno především její polohou, ale také tím, že pouze pražská kotlina umožňovala přechod Vltavy, která naše území protíná. Tudy tedy procházely nejen místní, ale také evropské dálkové spoje. Cesty v souvislosti s krajinou tedy měly nejprve vliv na osidlování, později se cestám přizpůsobovala svým uspořádáním vznikající města. Málokoho asi dnes napadne, že vzdálenost mezi městy je určena tím, že ve středověku karavany ujely denně třicet až čtyřicet kilometrů. V místech jejich zastávek převážně u brodů řek pak vznikaly osady a z nich postupně vyrostla města.

Tak, jako se nedochovaly žádné z prvních cest na našem území, nedochovala se ani žádná jejich zobrazení. Díla, která nějakým způsobem zachycují cesty a cestování můžeme nalézt až později. Patří mezi ně například výjev z rotundy sv. Kateřiny zachycující povolání Přemysla na trůn (65).

## Cestování ve středověku

Ve středověku byly komunikace většinou ve velmi špatném stavu. Nakresli, jaká nebezpečí mohla na cestovatele čekat a nezapomeň na tehdejší dopravní prostředky, kterými byly převážně mezci, koně nebo primitivní vozy – kresba pastely.

## Brod

Bývaly doby, kdy na našem území nebyly téměř žádné mosty a řeky se překonávaly přes brody. Znázorni takový brod, zaměř se ale především na vodu tekoucí přes mělké dno řeky – linie, jejich různá hustota a síla – rytá kresba do zaschlé vrstvy klovatiny s následným vytíráním matrice barvou.





65 *Povolání Přemysla na trůn.*  
Detail nástěnné malby.



66 *Štolbové s koňmi.*  
Illuminace z Cestovního  
breviáře Jana ze Středy.

V průběhu 10. až 13. století se síť komunikací stávala poměrně hustou. Dálkové komunikace v tomto období se nazývaly „zemské stezky“. Jejich kvalita však nebyla příliš dobrá, k určitému zlepšení došlo až ve 13. a 14. století v souvislosti s rozvojem měst. O zlepšení stavu komunikací, ale také o bezpečnost při cestování, se významně zasloužil Karel IV. Sám hodně cestoval a zastával názor, že předpokladem úspěšného hospodářství je bezpečnost, klid a důvěra. Karel IV. vydal nařízení, která se týkala bezpečnosti a celkového zlepšení kvality

povrchů cest. Za jeho vlády bylo nahrazeno označení „zemské stezky“ slovem „silnice“. Tento název byl pravděpodobně odvozen od nového významu, který byl cestám přikládán, tedy silné cesty. Tyto cesty byly širší, po stranách mívaly příkopy a alespoň v okolí měst byl jejich povrch vyspravován. Konečně se začaly také budovat mosty, které ale stejně tak jako silnice na zobrazeních z doby Karla IV. nenalezneme. Příkládám tedy alespoň výjev znázorňující štolby na cestě (66).

### **Karel IV. na cestách**

Nakresli Karla IV. se svým průvodem na jedné z jeho mnoha cest – kresba tuší a vodovými barvami.

Základ naší silniční sítě tvoří dodnes vějířovitě se rozbíhající cesty z Prahy k pomezním horám. Postupně byl tento základní systém doplněn příčnými spojnicemi mezi městy. Houstnoucí doprava si však vyžádala dokonalejší péči o vozovky. Zajímavým způsobem zdokumentovali stav cest na našem území umělci, které k nám pozval Rudolf II. Zvolila jsem dvě kresby. První zachycuje ulice v okolí Malostranského náměstí (67), druhá pak Karlův most (68).

Proměna blátivých cest v moderní silnice se udála poprvé ve Francii, brzy se však začaly odehrávat významné změny i na našem území. Přelom 19. a 20. století byl pak obdobím hledání nejvhodnějšího materiálu pro stavbu vozovek. Ve světě i u nás se zkoušely nejrůznější materiály jako kamenné dlažby (69), dřevěné špalíky a kostky z lisovaného





67 Roelandt Savery: *Okolí Malostranského náměstí.*



68 Pieter Stevens:  
*Na Čertovce pod Karlovým mostem.*



69 Jiří Mocek: *Dlažba.*

### Povrchy cest

Udělej frotáže nejrůznějších povrchů cest, které objevíš (asfalt, kostky, písek...). Vyber si zajímavou frotáž a vytvoř její kresebný přepis ve zvětšeném měřítku – kresba pastely nebo uhly.

sená, někteří stavitelé dávali přednost vozovkám živičným, jiní zase betonovým, krátkou dobu byla za nejuhodnější a nejtrvanlivější materiál pro stavbu cest považována ocel.



72 Josef Brož: *Kvetoucí jabloně*. Přesto, že okolo silnice nádherně kvetou stromy, atmosféra je spíše ponurá.

Další modernizací prošla silniční síť po druhé světové válce z důvodu prudkého rozvoje motorismu. Silnice se staly oblíbeným námětem mnoha českých umělců poválečných, ale i současných, z nichž jsem vybrala díla od Cyrila Boudy (70,71), Josefa Brože (72), Jiřího Mocka (73) a Kamila Lhotáka (74). Každá z ukázek podle mého názoru dokládá individuální přístup umělců, díky kterému působí podobný námět pokaždé zcela odlišně.

Naplně se také začaly budovat dálnice, o jejichž výstavbě se hovořilo již na počátku 20. století, ale spíše jako o utopii. U nás se o výstavbě dálnice uvažovalo od poloviny třicátých let. Vzniklo mnoho

## Silnice

Prohlédni si obrazy, jejichž námětem je silnice. Všimni si, že každý z obrazů je jiný, každý má jinou atmosféru. Pokus se silnici namalovat rovněž přímo v přírodě, maluj takovým stylem, který ti je nejbližší – malba temperami.



návrhů na její nejpříhodnější vedení. Celá trasa dálnice Praha – Brno – Bratislava byla dokončena až v roce 1980.

Dnes, jak všichni dobře víme, je s touto dálnicí spojeno nesčetné množství problémů. Jako nejstarší a nejvytíženější dálnice u nás je v naprosto nevyhovujícím technickém stavu. Chcete-li cestovat z Prahy do Brna, je nutné se především obrnit notnou dávkou trpělivosti. Každou chvíli narazíte na uzávěrku nebo jednu z deseti dopravních nehod, které se průměrně denně na této dálnici přihodí. Možná vás také zaskočí velké množství kamiónů. Po našem vstupu do Evropské unie jich totiž po této dálnici jezdí o 20 procent více, protože u nás zatím ještě nebylo zavedeno mýtné. Problémů je zkrátka celá řada, ale co jejich řešení? Je zřejmé, že zde pomohou jen a jen peníze a to nejen na opravy této dálnice, které by se rozhodně neměly odkládat, ale také na výstavbu nové dálnice, která by republiku protínala severně. Velká část dopravy by tak byla odkloněna, ale obávám se, že brzy nebude vzhledem k rychle houstnoucímu provozu dostačující ani toto řešení.



73 Jiří Mocek:  
*Chodník. Opuštěný  
noční chodník.*



74 Kamil Lhoták:  
*Červený autobus.  
Šedivá nekonečná  
silnice.*

## Výtvarné proměny

Z kopíí obrazu Kamila Lhotáka „Červený autobus“ vytvoř koláž, kterou barevně dotvoř fixami.

## Neprůjezdná dálnice

Jistě jsi se již někdy při jízdě autem po dálnici, ale také kdekoli jinde, dostal do kolony aut, která se ne a ne pohnout. Vzpomeň si, jak ses cítil, jak ses choval a jak se chovali ostatní řidiči. Namaluj takovou situaci, můžeš se zaměřit na barevné vyjádření svých pocitů a reakci ostatních lidí – malba temperami.

### 3.2 Cesty, které vešly do dějin

Jsou cesty dlouhé a cesty krátké, široké i úzké, dávno zapomenuté, ale jsou také cesty, které přežily dlouhá staletí a získaly si takový věhlas a slávu, že je dodnes obdivujeme. V Praze máme takové cesty a ulice, na které se přijíždějí dívat lidé z celého světa. Bezsporu mezi ně patří Královská cesta a Zlatá ulička. Zaměřím se nejen na to, jak tato místa viděli naši umělci, ale především, jak je vnímáme dnes, jak na nás mohou působit.

Tato místa totiž samozřejmě prošla vývojem tak, jako vše ostatní. Přestala sloužit svým původním účelům a získala úplně jinou tvář. Na Královské cestě dnes již nepotkáme slavnostní královské průvody, které předcházely korunovacím ve Svatovítské katedrále. Daleko spíše narazíme na nekonečné davy lidí, sem tam stojící auta a množství obchůdků a restaurací.

O Královské cestě se píše snad v každém průvodci, ale tento název není oficiální. Jedná se



75 Samuel Prout:  
*Staroměstské náměstí.*



76 Filip a František  
Hegerové: *Malé náměstí na  
Starém Městě pražském.*

#### Královská cesta

Projděte a prohlédněte si celou Královskou cestu a na základě svých poznámek, literatury a obrazů, vytvořte plán celé cesty. Pracujte ve skupinách tak, že každá skupinka vytvoří jednu část cesty a své práce nakonec seřadíte dohromady – malba temperami na velké formáty papírů. Nejvýznamnější budovy a most mohou být znázorněny pomocí pomalovaných krabiček.



spíše o označení několika pražských ulic, náměstí, mostu a hradních nádvoří. Projdeme-li si celou tuto cestu, objevíme množství kouzelných zákoutí a osobitých míst, takže se nemůžeme divit tomu, že si je mnozí umělci vybrali jako motivy pro svá díla. Zvolila jsem několik ukázek takových prací, která zobrazují tato místa a seřadila jsem je tak, jak jimi postupně procházíme, když se vydáme Královskou cestou na Pražský hrad (75,76,77,78,79).

Za pozastavení pak především stojí Karlův most, výjimečné dílo středověkého stavebního umění. Svou mohutností nás jistě upoutá již z dálky (80,81). Nemenší pozornost si pak zaslouží i jeho věže. Z Křížovnického náměstí si můžeme prohlédnout bohatou sochařskou výzdobu věže staroměstské, na třicet soch pak zdobí most po celé jeho délce. Nejsm si však jistá, jak moc pozornosti jim může dnešní návštěvník věnovat. Proslulost tohoto místa sem denně láká tisíce



77 Václav Jansa:  
*Karlova ulice  
s domem U zlaté  
studně a ústím  
Seminářské uličky.*



78 Karel Würbs:  
*Křížovnické náměstí.*



79 Josef Šembera:  
*Schwarzenberský palác na  
Hradčanech.*

## Korunovační průvod

Nakresli, jak podle tebe vypadal takový korunovační průvod procházející Královskou cestou na Pražský hrad – kresba tuší a vodovými barvami.

## Karlův most

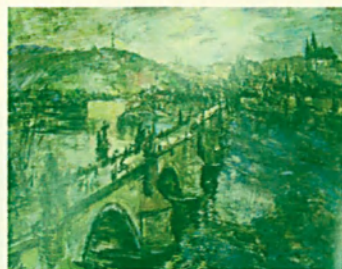
Přímo na mostě hledej zajímavé detaily a nakresli je. Ve třídě si je pak můžeš se spolužáky navzájem ukázat a pokusit se uhodnout, z kterého místa detail pochází.



turistů ze všech koutů světa, mezi kterými se musíme přímo proplétat. Také se nám na každém kroku do cesty postaví nějaký ten stánek se suvenýry, popřípadě hudebník či jiný umělec. Pokud bychom si chtěli alespoň trochu nerušeně tuto památku vychutnat, doporučila bych večerní či spíše noční procházku. Škoda jen, že se není možné vrátit časem o pár staletí zpět, kdy bývala atmosféra na mostě naprosto odlišná.



80 Luigi Ernest G. Buquoy:  
*První pohled na město  
Prahu v Čechách. Karlův  
most očima umělce 19.  
stolení.*



81 Oskar Kokoschka:  
*Karlův most od kláštera  
křížovníků s červenou  
hvězdou. Most zachycený  
ve století dvacátém.*

Jak jsem již výše naznačila, po Královské cestě se dostaneme až na Pražský hrad. Tady se nachází asi nejslavnější ulička celé Prahy – Zlatá ulička, která představuje zcela ojedinělý a kuriózní komplex. Ve stísněném prostoru mezi dvěma hradbami byly vybudovány miniaturní nuzné domečky pro chudé lidi, kteří sloužili na hradě. Obyvatelstvo i

## Karlův most stále jinak

Z kopií obrazů Karlova most od různých umělců vytvoř koláž a dokresli ji tak, aby bylo patrné, že se jedná o Karlův most ve 21. století.



*Parní vlak...*

## Zlatá ulička

Pomocí barev znázorni svůj dojem ze zlaté uličky – abstraktní malba temperami na větší formát papíru.



počet domečků se v průběhu historie měnily, postupem času si však lidé začali uvědomovat výjimečnost svých obydlí, zkrášlovali je a za pár mincí nechávali zvědavce nakouknout dovnitř. Po druhé světové válce byly domky od nájemníků vykoupeny, k jakým účelům slouží dnes, všichni dobře víme. Mě osobně návštěva Zlaté uličky moc neosloví. Myslím si, že je až přespříliš zprofanovaná a vyumělkovaná pro turisty, postrádám jakékoli působení historie. Mnozí umělci ale měli jiný názor a s chutí ji malovali (82,83).



82 Antonín Slavíček:  
*Zlatá ulička.*



83 Jiří Mikula:  
*Zlatá ulička.*

### 3.3 Dopravní prostředky

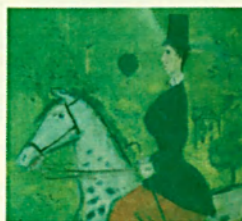
Doprava je nezbytnou součástí rozvoje celé společnosti. S jejím vývojem je spojen i rozvoj techniky, ale také kultury a to ve všech historických etapách.

Zní to téměř neuvěřitelně, ale až do 19. století cestovala většina lidí pěšky. Pěší chůze byla jejich nejpřirozenějším dopravním prostředkem. Pěšky samozřejmě cestovali převážně chudší lidé. Důvodem mohla být obživa a získávání zkušeností, pro některé lidi však bylo neustálé cestování způsobem jejich života (84).

Velmi oblíbeným způsobem dopravy bylo cestování na koních (85,86). To si oblíbili převážně muži z vyšších tříd, na koních však cestovaly nezřídka i ženy nebo lidé, pro které se takové cestování stalo obživou. Tento způsob dopravy trval po dlouhá staletí.



84 Antonín Mánes:  
*Krajina s poutníkem.*  
Detail.



85 Kamil Lhoták:  
*Jezdkyně na bílém koni.*



86 Quido Mánes:  
*Zvědavý posel.*

#### Rychlý posel

V dřívějších dobách důležitou poštu doručovali poslové na koních. V technice suché jehly se pokus zobrazit spěchajícího posla s důležitou zásilkou.





87 Karel Kréta:  
*Smrt Drahomíry.*



88 Jakub Schikaneder:  
*Staropražské zákoutí.*



89 Antonín Pelc:  
*Ilustrace k románu Julesa Vallèse Povstalec.*



90 Jakub Schikaneder:  
*Truchlivý návrat.*



91 Antonín Slavíček:  
*Na podzim v mlze.*



92 Vlastimil Rada:  
*Zima v podkrkonoší. Detail.*

Zvláštní kapitolu dopravních prostředků tvoří kočáry. Těch bylo v 18. století vyvinuto neuvěřitelné množství, ale používaly se samozřejmě již dlouho před tím. O tom svědčí například vypjatá scéna nehody kočáru od Karla Škréty (87). Postupem času se kočáry lišily vzhledem, ale důležitá byla samozřejmě také mechanická podoba (88,89). Naproti tomu středověké žebříňáky a jiné užitkové povozy zůstaly až do současnosti v podstatě beze změn, což potvrzují i mnohá plátna s touto tematikou (90,91,92).

## Stopy kol

Každé vozidlo za sebou nechává na bahnitě cestě stopu. Tyto stopy se mohou velmi lišit podle toho, o jaká kola se jedná. Vymysli si různé stopy – práce s liniemi – kresba uhly.



Ještě než kočáry a dostavníky dosáhly vrcholu svého vývoje, nastoupily parní lokomotivy (93,94). Železnice se tak stala vyhledávaným dopravním prostředkem. Druhá polovina 19. století byla tedy obdobím hledání nového dopravního prostředku, který měl být stejně rychlý, výkonný a pohotový jako železnice, ale zároveň měl překonávat její omezení. Fiakry, omnibusy a jiné dopravní prostředky pomalu upadaly do zapomnění a postupně se do popředí dostávají automobily (95,96,97), které s sebou přinášejí nejen nové perspektivy, ale také řadu problémů.



95 Kamil Lhoták:  
*Staré automobily.*



93 Kamil Lhoták:  
*Vstříc osudu.*



94 Antonín Střížek: *Vlak.*



96 Antonín Střížek:  
*Město.*



97 Adolf Born: *Brusel.*

## Parní vlak

Parní vlaky byly ve své době důležitým dopravním prostředkem. Prohlédni si, jak vypadala lokomotiva a jak mohly vypadat vagóny. Udělej si návrh a vymodeluj jeden vagón z keramické hlíny v přibližně stejné velikosti jako ostatní děti, abyste mohli ze svých výrobků nakonec sestavit dlouhý vlak.

## Parkoviště

Prohlédni si litografii od Adolfa Borna „Brusel“. Všimni si, kolik různých aut si vymyslel. Pokus se vytvořit podobný obrázek zaparkovaných fantastických vozů – kresba pastelkami.



## 4 V zajeti cest

K cestám neodmyslitelně patří cestování a dopravní prostředky, které nám pohyb po komunikacích usnadňují. Historii vývoje dopravních prostředků a pokroku s nimi spojených, jsem již zmínila v předchozí kapitole. Nyní bych však chtěla upozornit na problémy, které se vynořily v důsledku vývoje cest a dopravy.

Nebude to nijak veselé čtení. Musím se přiznat, že bych také možná raději zavřela oči a nechtěla vědět nic o tom, jaké důsledky má naše chování pro přírodu, ale také pro nás samotné. Ono to ale není tak docela snadné, protože stále častěji a zřetelněji k nám doléhají varovné signály, které poukazují na to, že něco není v pořádku. Na současnou situaci samozřejmě reagují i umělci.

Lidé si přírodu podrobovali od začátku, ale postupem času začaly naše zásahy nabývat takového rozměru, že si s nimi příroda již nedokázala poradit (98). Místo abychom začali s tímto fenoménem okamžitě bojovat, podlehlí jsme zcela iluzi o všemocnosti vědy, průmyslu a techniky a v našem konzumním životě si většina z nás žádné problémy nepřipouští. Podmínky života na naší planetě se začínají měnit, ale každá změna podmínek může znamenat katastrofu.



98 Tom Wesselmann:  
*Landscape No.2*. Přes  
naše produkty pomalu  
přestává být příroda  
vidět.

Tato část výtvarných úkolů by měla děti upozornit na to, že cestování neznamena jen zajímavé zážitky, dobrodružství a rychlost, ale že představuje i velké ohrožení pro celé lidstvo. Myslím si, že právě děti, tedy budoucí řidiče, je třeba již teď obeznámit s těmito problémy, aby se později chovaly zodpovědněji než jejich rodiče.

Výtvarné úkoly se tedy budou týkat závažných důsledků dopravy. Děti by se během práce měly dovídat, jak tyto neblahé následky snižovat a samy budou mít možnost hledat různá další řešení.



## 4.1 Doprava

V dobách vozů a kočárů nebyla taková potřeba někam jezdit, protože vše co lidé potřebovali, bylo nablízku. Po ulicích se tedy nejen jezdilo, ale také se tam lidé potkávali, aby si popovídali a děti se tam setkávaly u svých her (99).

Společenská situace se změnila a auto se stalo nezbytnou součástí našich životů, protože dnešní svět si vyžaduje rychlou dopravu (100). Můžeme sice auty opovrhovat, ale musíme si přiznat, že jsme na nich závislí. Mnoho rodin dnes vlastní ne jedno, ale dvě nebo i tři auta. Každým rokem tak na cestách přibývají miliony aut, což si vyžaduje stavbu nových a nových silnic. Tato výstavba však nepřináší žádné řešení, dostáváme se totiž do bludného kruhu. Čím více nových silnic se postaví, aby se ulevilo zácpám, tím více aut se zase vynoří. Zkusme si představit několikanásobně větší počet vozů na silnicích, jistě to nebudou představy nijak optimistické.



99 Camille Pissarro:  
*Silnice z Versailles  
do Louveciennes.*



100 Kamil Lhoták:  
*Velkoměsto v noci.*

### Návrhy výtvarných činností:

#### Život v ulicích dříve a dnes

Rozděl si papír na dvě části. V jedné vytvoř koláž ulice v dávných dobách, kdy ještě nejezdila auta a cestovalo se převážně pěšky. Ve druhé části vytvoř koláž dnešní rušné ulice. Pokus se pojmenovat rozdíly v životě lidí dříve a dnes, které vyplynuly z tvé práce.

#### Začarovaný kruh

Rozdělte se do čtyřčlenných skupinek. Pracujte na velké formáty papíru. Jedna dvojice pastely nakreslí silnice a cesty, druhá dvojice na ně dokresluje různé



Musíme tedy hledat jiná řešení, myslím si totiž, že jsme pro dopravu obětovali již příliš mnoho. Nejdůležitější podle mého názoru je, že každý z nás se musí zamyslet nad svým životním stylem a pokusit se jednat tak, aby svým chováním přírodu zatěžoval co nejméně.

Pokud je to možné, měli bychom dávat přednost hromadné dopravě, která je daleko ekonomičtější a zmenšuje hustotu provozu (101). Může se nám sice zdát, že cesta automobilem by byla rychlejší, ale v mnoha velkých městech průměrná rychlost automobilů spíše klesá, protože řidiči tráví mnohem více času v dopravních zácpách.



101 Vincenc Beneš:  
*Na pražské periférii.*

Na tomto místě bych ráda ještě zmínila problém velkého hluku, který je rizikový zejména pro obyvatele měst. Týká se především naší metropole, která je nejhůře postiženým místem v Čechách. Tisícům Pražanů tak hrozí vážné zdravotní problémy jako jsou poškození sluchu,

dopravní prostředky. Pokud zaplníte celou plochu papíru, další cesty a automobily vystřihujte a lepte přes ty stávající. Podívejte se na výsledek své práce. Myslíte, že takhle bude jednou vypadat naše planeta, jestliže se budou neustále vyrábět nová auta a stavět nové cesty? Jaké řešení bys navrhl, aby to tak nedopadlo?



*Začarovaný kruh.*



deprese, neurózy a bolesti hlavy. Protihluková opatření či odklon dopravy však stojí miliardy korun, takže se řešení zatím spíše odkládají.

Pokud již sedneme za volant automobilu, měli bychom k tomu mít pádný důvod. Mnoho lidí se však již stalo na autech doslova závislých a použijí je i pro zdolání vzdálenosti kratší než pár stovek metrů. Neuvědomují si ale, že studený motor spotřebuje mnohem větší množství paliva než motor zahřátý, že produkuje mnohem více škodlivin a také se více opotřebovává.

Pro své okolí, ale také sami pro sebe, však můžeme udělat mnohem víc. Již samotný výběr automobilu je zásadní. Měli bychom se přiklonit k takovému, které má účinná zařízení na snížení emisí a měli bychom dbát o jeho řádnou údržbu. Také způsobem své jízdy můžeme značně ovlivnit spotřebu paliva, které patří mezi neobnovitelné zdroje. Zkrátka možností, jak ulehčit přírodě, je celá řada, jde jen o to nebýt pohodlným, pasivním a bezohledným řidičem. Následky našeho chování totiž mohou mít skutečně katastrofální důsledky. Zaměřila bych se především na dva zásadní problémy a to znečištěné ovzduší a dopravní nehody.

### **Kam jezdíme?**

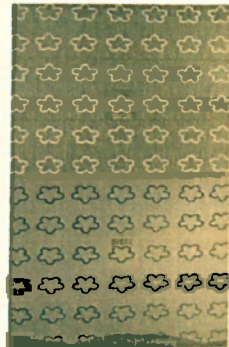
Nakresli obrázek s cestami a silnicemi, po kterých cestují lidé v autech. Ke každému řidiči napiš, kam jede a proč. Nakonec se zamysli, jestli měli všichni řidiči vážný důvod pro to, aby nasedli do svých aut a zda by měli ještě i jinou možnost, jak se dostat do cíle své cesty - kresba tuší a vodovými barvami.

### **Ekologické cestování**

Naše životní prostředí zatěžují méně dopravní prostředky, které mohou přepravovat mnoho lidí. Nakresli různé dopravní prostředky s různým množstvím pasažérů tak, aby bylo zřejmé, které jsou z ekologického hlediska méně nebo více škodlivé.

## 4.2 Ovzduší

Problematice znečištěného ovzduší jsem se rozhodla věnovat poněkud podrobněji, protože se jedná o znečištění, které na první pohled není patrné, přesto je však velmi nebezpečné. Lidé si spíše vytvoří vztah ke krajině a budou se bránit jejímu zjevnému ničení. Zemské ovzduší však pro mnohé znamená nekonečný prostor pro „odkládání“ všech možných plynných odpadů (102). Vzdušný obal země má však tak jako vše ostatní své meze. Je možné, že se již díky svému počínání blížíme hranicím únosnosti. Důsledky pak může pocítit každý z nás a to nejen na svém zdraví.



102 Jan Pištěk:  
*Jaké bude počasí?*

### Znečištěné ovzduší

Na podlouhlý formát papíru rozdělený na tři části namaluj, jak vypadalo ovzduší před 100 lety, jak vypadá v dnešní době a jak bude vypadat za 100 let - malba temperami.





103 Claude Monet:  
*Nádraží Saint-Lazare.*



104 Antonín Střížek:  
*Vlak na mostě.*



105 Michael Rittstein:  
*Auta v krajině.*

Způsobů, kterými si ovzduší znečišťujeme, je celá řada, já se samozřejmě zaměřím pouze na znečištění dopravními prostředky (103,104). Smog, který automobilová doprava způsobuje, obsahuje různé škodliviny, které nás přímo ohrožují (105).

Oxid uhličitý způsobuje tzv. skleníkový efekt, protože tepelně izoluje atmosféru a tak odráží teplo zpět na Zemi. Důsledek? Existuje několik názorů včetně toho, že naše planeta se bude stále oteplovat. Jakákoli změna podnebí nás ale může jen poškodit.

Oxidy dusíku jsou pro změnu příčinou kyselých dešťů, které mají za následek změny pH povrchových vod i půdy. Vodu, půdu a samozřejmě i ovzduší zamořují také těžké kovy, které výfukové plyny obsahují.

Škodlivých látek v těchto výfukových plynech je zkrátka mnoho, každá z nich má

### Důsledky skleníkového efektu

Vyslechni si, co to znamená „skleníkový efekt“, proč k němu dochází a jaké může mít důsledky pro nás a naši planetu. Nakresli, jak bychom jednou mohli dopadnout, pokud s tímto nebezpečným jevem nezačneme ihned bojovat – kresba pastely na mokrý podklad.

kromě jiného dopad i na naše zdraví. Způsobují různé zdravotní problémy a komplikace, které mohou končit i smrtí.

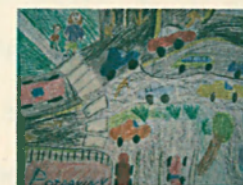
Existují samozřejmě možnosti snížení exhalací z výfuků, i zde je důležitý zodpovědný přístup každého z nás. Pokud se již rozhodneme zakoupit starší automobil, měli bychom dát přednost takovému, který má katalyzátor a jezdí na bezolovnatý benzín. Nová auta by měla tyto požadavky splňovat automaticky. V dnešní době také již probíhá mnoho výzkumů zabývajících se šetrnými technologiemi pohonu automobilů, např. nafta vyrobená z řepky. Doufejme, že pomohou vyřešit současný neutěšený vývoj.

### Ekologický automobil

Vytvoř rychlý návrh takového automobilu, který by neznečišťoval naše životní prostředí a vyrob jej z keramické hlíny.

### Auta v krajině

Pokus se dokreslit kopii Rittsteinova obrazu s tímto názvem tak, aby bylo ještě zřetelnější, jak doprava nepříznivě ovlivňuje naše životní prostředí – kresba barevnými tušemi.



*Začarovaný kruh.*



### 4.3 Dopravní nehody

Bez dopravy lidí a nákladů si již dnešní svět nedovedeme představit. Základním předpokladem a požadavkem na dopravu je její rychlost. Rychlost ale svádí také k tomu, že lidé překračují meze svých možností. Rychlost v kombinaci s mnoha dalšími faktory však pro lidstvo znamená velké nebezpečí ve formě dopravních nehod (106,107).

Důsledky dopravních nehod bychom mohli přirovnat k těm největším přírodním katastrofám, které lidstvo zasáhly. Je tu však jeden zásadní rozdíl. Těmto katastrofám nemohou lidé zabránit a jen velmi těžko lze ovlivnit jejich průběh. Za příčiny vážných dopravních nehod však mají zodpovědnost pouze lidé, protože většině dopravních nehod se dá předejít. Stačí nahlédnout do statistik nebo shlédnout večerní zprávy, abychom si uvědomili, jak tragické následky má nehodovost. Mnozí z nás si ale závažnost situace nechtějí připustit s tím, že toto přeci není



106 Andy Warhol:  
*Oranžové neštěstí.*



107 Andy Warhol:  
*Oranžové neštěstí  
desetkrát.*

#### Neukáznění řidiči

Ve skupinkách na velké formáty papíru nakreslete město plné neukázněných řidičů, kteří se právě dopouštějí mnoha dopravních přestupků. Víš, co vše by si řidiči nikdy neměli dovolit? Kresba pastely.

#### Neštěstí v mnoha barvách

Prohlédni si dílo A. Warhola s názvem „Oranžové neštěstí“. Tuší nakreslí dopravní nehodu a až obrázek zaschne, přetři jej jedním tónem vodové barvy. Zvol takový odstín, který podle tebe nejlépe vystihuje situaci na obrázku a zdůrazní jeho požadované působení.



jejich problém, že jich se to netýká. Není to ale pravda. Dopravní nehoda přichází neočekávaně a své oběti si nevybírá. Myslím si, že mezi námi nenalezneme jediného člověka, který by při dopravní nehodě neztratil někoho ze svých známých, příbuzných či kamarádů. Všichni tito lidé se mnou budou jistě souhlasit v tom, že je nesmírně obtížné se s touto rychlou a nezvratnou událostí vyrovnávat.

Chtěla bych poprosit všechny ostatní, kteří ještě mají možnost s touto „epidemií“ dopravních nehod něco udělat, aby nebyli lhostejní a nezvykali si na smrt na silnicích. Přijímejme tvrdá opatření, která budou s každým řidičem zacházet jako s osobou zodpovědnou za bezpečnost nejen vlastní, ale i za bezpečnost jiných. Nepřeceňujme své možnosti a dbejme na to, abychom vždy a za každých okolností dodržovali dopravní předpisy a nařízení. Uvědomme si, že i taková zdánlivě malá lehkovážnost, jako jsou letní pneumatiky na zimních silnicích nebo pokus o přejetí železničního přejezdu navzdory aktivnímu výstražnému systému, může znamenat nenahraditelnou tragédii.

### Dopravní nehoda

Namaluj dopravní nehodu a všechny ty, kteří pomáhají zraněným, jako jsou doktoři v sanitce a vrtulníku nebo hasiči – malba temperami.

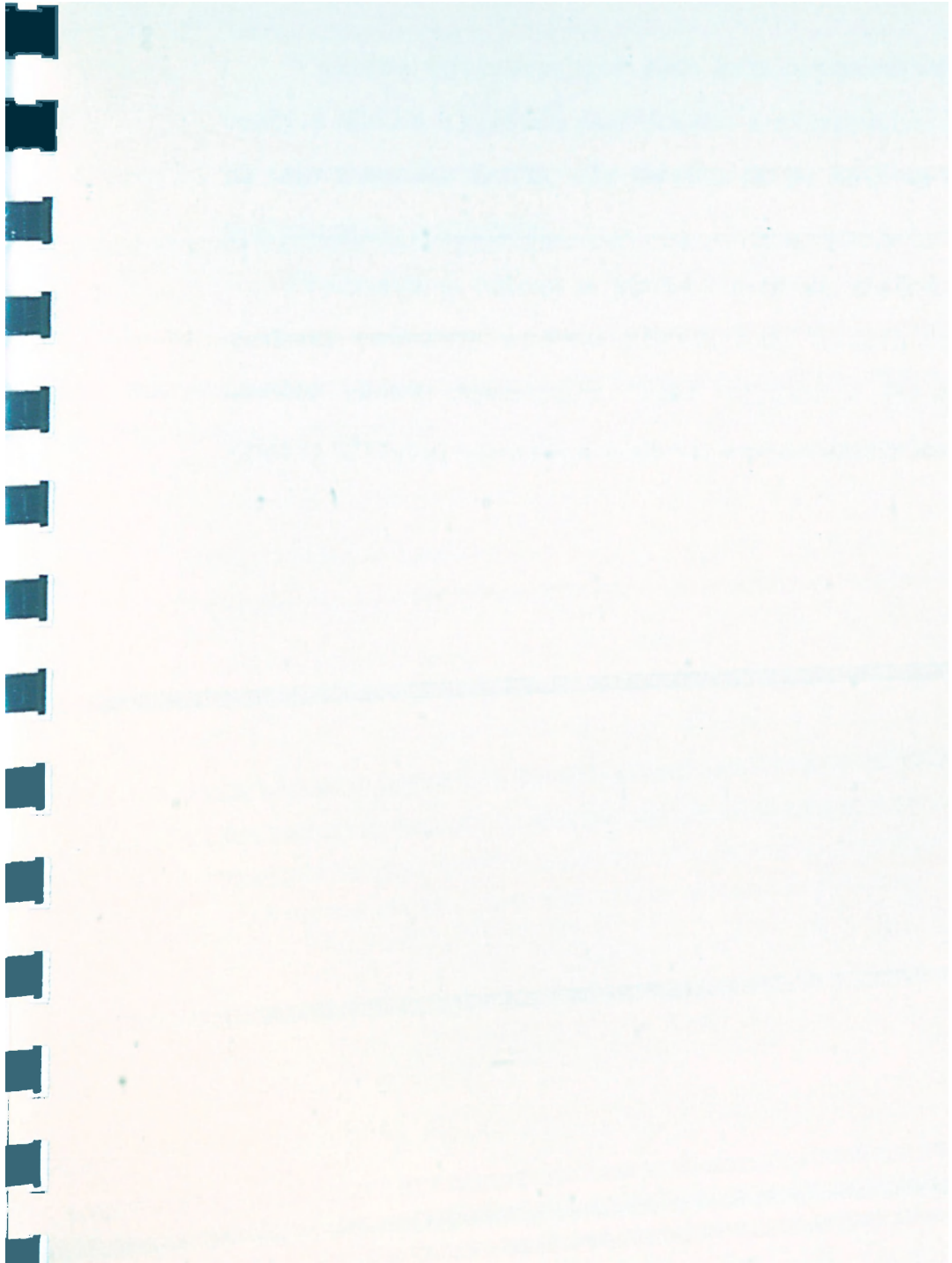
### Bezpečný automobil

Z krabiček, drátů, provázků, látek, molitanů a podobných materiálů vyrob automobil, který by byl naprosto bezpečný a ve kterém by se nemohlo nikomu nic stát.



*Začarovaný kruh.*





## 5 Nekonečné cesty



V závěru své práce bych ráda byla optimističtější a podívala se na cesty a silnice z pohledu estetického a výtvarného. Mnohokrát jsem se již této tematiky dotkla, ale myslím si, že stojí za to věnovat se této problematice podrobněji.

Představa o krásné a účelné cestě se značně proměnila. Dnešní moderní civilizace s sebou přináší řadu nových fenoménů, které by neměly zůstat opomenuty. Také představy ideálních silnic prošly velkým vývojem a mnohé z nich se časem ukázaly jako zcela scestné.

Poslední část výtvarných úkolů pro děti bude jakýmsi shrnutím dosavadních poznatků a jejich využitím v konkrétních úkolech. Zároveň děti budou s cestami pracovat jako s estetickými výtvary a seznámí se s nezbytnými doplňky cest, které v sobě výtvarnou stránku obsahují.

Děti se tak seznámí s dalším možným pohledem na cesty a doufám, že jim díky jejich práci nebude lhostejný jejich další vývoj a důsledky s tímto vývojem spojené.

## 5.1 Cesty a estetika

Existuje mnoho faktorů, které mohou ovlivnit to, zda cesta bude působit příjemně. Především by měla zapadat do okolní krajiny, nenarušovat její charakter. Nejde jen o to, aby byla obklopena příhodnou zelení, ale pro celkové estetické působení mají zásadní význam silniční stavby, jako jsou tunely, mosty, čerpací stanice, ale také směrové tabule nebo svodidla.

Se vzrůstající dopravou se rovněž zvyšují nároky pro stavbu křižovatek. Křižovatky jsou nesmírně důležité místo, ve kterém se silnice potkávají a propojují, takže nám umožňují volbu směru, kterým se vydáme (108).



108 František Foltýn:  
*Cikánská čtvrť.*

### Návrhy výtvarných činností:

#### Cesta, která potěší

Vytvoř z keramické hlíny krajinu s cestou, která bude sloužit jako svícen na několik svíček. Pokus se vytvořit takovou krajinu a cestu, které se budou vzájemně doplňovat, takže vznikne zajímavý a vyvážený celek.



V minulosti křižovatky nepřinášely zdaleka tolik problémů jako dnes, kdy se již na mnoha místech neobejdeme bez mimoúrovňového křížení cest. Jedná se o velmi složitá technická díla, která by měla plnit základní požadavky bezpečného a přehledného průjezdu, zároveň by měla být šetrná k okolní krajině a nezabírat příliš mnoho prostoru. Mnohé z těchto staveb jsou pak skutečně přímo „uměleckým dílem“, záleží pouze na úhlu pohledu (109,110).

Nezbytnou součástí cest jsou dopravní značky, které jsou vlastně také výtvarnými nebo spíše grafickými symboly (111). Tyto symboly se pak ve formě vodorovných dopravních značek uplatňují také přímo na vozovce.



109 Křižovatka I.



110 Křižovatka II.



111 David Hockney:  
*Pearblossomská dálnice*  
11.-18. srpna 1986.

## Křižovatka

V současné době můžeme vidět ve městech mnoho velkých křižovatek, kde se setkávají cesty v několika úrovních nad zemí. Jedná se o velmi složitá a zajímavá technická díla. Nakresli takovou křižovatku s mnoha auty – kresba pastely.

## Dopravní značky

Dopravní značky jsou vlastně grafické znaky, které řidičům sdělují důležité informace. Vymysli si a načrtni svojí vlastní dopravní značku a zpracuj ji v technice linorytu.



Dopravní značka – pozor,  
padají stromy.



112 Emil Nolde:  
*Bažinatá krajina.*



113 Alena Kučerová:  
*Cesta v polích.*

Podél silnic se v posledních několika letech objevuje ještě další druh umění, kterým je reklama. Každý řidič tak na své cestě může shlédnout nejrůznější poutače, reklamní tabule a velkoplošnou reklamu. Většinou však tyto reklamní plochy ubírají na kráse okolní krajiny a znehodnocují její přirozený prostor.

Myslím si proto, že krásný a estetický prožitek z cesty si odneseme spíše z těch míst, kde lidé do okolní krajiny zasahují svými výtvary co nejméně, kde respektují krajinu a kde ji spíše citlivě dotváří než hrubě zneužívají (112,113).

### **Reklama podél cest**

V okolí hlavních cest se v současné době ve značné míře uplatňuje jeden druh umění, kterým je reklama. Některé cesty jsou jimi doslova obemknuty. Nakreslí takovou cestu tuší a vodovými barvami, reklamu a nápisy můžeš vystřihovat z časopisů a lepit.

### **Reklama na ekologické cestování**

Vytvoř reklamu, která by ostatní lidi nabádala k takovému cestování, které co možná nejméně znečišťuje naše okolí. Můžeš znázornit i důsledky nezodpovědného jednání – koláž, tuš, vodové barvy.



## 5.2 Ideální silnice

Dokážete si představit ideální cestu? Myslím, že to není nijak obtížné. Představy každého z nás se ale budou lišit, podle toho, zda si představíme cestu pro klidné procházky, zajímavou jízdu na kole, či rychlé překonání určité vzdálenosti automobilem. Nevím, jestli bychom se dokázali shodnout a nejsem si jistá, jestli je možné takové „ideální cesty“ vůbec vystavět.

Během dlouhé historie se o to lidé pokoušeli již mnohokrát a jejich představy o ideálních cestách se značně proměňovaly. Jedním z nejčastějších omylů byla představa ideální cesty jako přímky, spojující nejkratším směrem dvě místa na zemi. Naprosto přímo stavěli své cesty již Římané, u kterých to ale bylo z důvodu neznalosti krajiny, kterou cesty procházely a z obav, že by mohli minout cíl. Také v 18. století se ve Francii budovaly přímé silnice s tím, že budou nejkratší, nejvýhodnější a také nejlevnější. Brzy se však ukázalo, že výstavba cest bez přihlídnutí k povaze terénu se neúměrně prodražuje (114).



114 René Magritte:  
*Procházkou Euklidovy.*

### Ideální cesta

Nakresli takovou cestu, po které bys nejrady chodil. Co by na ní nesmělo chybět? Kudy by měla vést a k jakým cílům by měla směřovat? Kresba tuší a vodovými barvami.

### Rovná cesta – překonaný ideál

Dlouho se věřilo, že ideální cesta je taková cesta, která je naprosto rovná bez jediné zatáčky. Takové cesty nerespektovaly okolní krajinu a ztěžka překonávaly různé přírodní překážky. Namaluj takovou cestu v krajině – malba temperami.

Je tedy zajímavé, že i první dálnice se svou podobou blížily přímčkám. Stavitelé, ale i řidiči, pokládali zatáčky za zbytečnou přítěž a navíc předpokládali, že rovné dálnice budou mnohem bezpečnější. Byli pak velice překvapeni, když se opak ukázal být pravdou. Na přímé silnici se před okny auta neustále otevírá stejný výhled, cesta je tak velice monotónní a otupuje pozornost řidiče. Svádí k velké rychlosti a nepozornosti.

Projektování nových komunikací se dnes již opírá o mnohé technické, dopravní, ale i krajinné zákonitosti. Přesto si však myslím, že nikdo z nás by si nechtěl vzít na svědomí rozhodování o tom, kudy a jak by měly vést nové silnice a dálnice. Nabízí se totiž ještě jedna závažnější otázka a to, zda tyto nové komunikace vůbec stavět. Ono by se totiž jednou skutečně mohlo stát, že se probudíme do světa, který bude celý zalitý betonem.

### Cesty za hranice naší planety

Již dnes máme takové dopravní prostředky, které nám umožňují cestování mimo naši planetu. Zatím však lidé mohli navštívit jen několik málo míst v nejbližším okolí Země. Vymysli a vytvoř takový dopravní prostředek, který by uměl překonávat nekonečné vzdálenosti a kterým bychom mohli cestovat kamkoli – objekt z krabiček, drátů, provázků a jiných materiálů.



*Dopravní značka – pozor, žáby.*



*Dopravní značka – zákaz stavění nových silnic.*



Příští podoby cest není možné odhadnout. Jejich minulost byla velmi zajímavá a dlouhá, doufejme tedy, že je čeká i pestrá budoucnost.

Již dnes cesty propojují doslova celé kontinenty, v budoucnu pak možná povedou i za hranice naší planety. Myslím si, že i nadále budou symbolem života a budou pro nás mít stále větší význam a důležitost. Doufám jen, že se dokážeme nějakým rozumným způsobem vypořádat se současnými problémy a že i v budoucnu nám cesty budou spíše přinášet radost, inspiraci a obohacení.

Téma cest zahrnuje množství námětů, jejichž zpracování nej-  
různějšími technikami dětem  
poodhalí nejen celou řadu  
zajímavostí, ale také problémů.  
Umožní jim rozvoj dovedností,  
možnost vytvářet si své názory a  
hledat vlastní řešení. Úkoly, které  
jsem měla možnost s dětmi  
realizovat, vždy zaujaly a splnily  
svůj účel přesto, že byly vytrženy  
z kontextu. Myslím si tedy, že  
realizace celého výtvarného  
projektu by pro děti byla velkým  
přínosem.

## Literatura

- AUSTIN, L. H. *Kamil Lhoták*. Academia, 2000. ISBN 80-200-0818-7.
- BALEKA, J.; HLAVÁČEK, L.; KONEČNÝ, D.; STEHLÍKOVÁ, B. *Současné české a slovenské umění*. Praha: Odeon, 1983.
- BECKETTOVÁ, W. *100 nejkrásnějších obrazů historie*. Knižní klub, 2001. ISBN 80-242-0667-6.
- BEDRNOVÁ, E. *Cesty k lidem*. Praha: Horizont, 1990. ISBN 80-7012-025-8.
- BLAŽÍČKOVÁ - HOROVÁ, N. *Malířská rodina Mánesů*. Národní galerie v Praze, 2002. ISBN 80-7035-236-1.
- BUŽGOVÁ, E.; BOUDA, J. *Cyril Bouda*. Praha: Nakladatelství Slováry, 2001. ISBN 80-7209-357-6.
- DUDÁK, V. *Pražský poutník*. Praha: Nakladatelský dům OP, 1994. ISBN 80-85841-09-6.
- DVOŘÁK, J. *Země, lidé a katastrofy*. Praha: Naše vojsko, 1987.
- FRAGNER, B. *Cesty bez konce*. Praha: Albatros, 1982.
- HAVRLANT, M.; BUZEK, L. *Nauka o krajině a péče o životní prostředí*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985.
- HLAVAČKA, Z. *Cestování v éře dostavníku*. Praha: Argo, 1996. ISBN 80-7203-015-9.
- Hlavní redakce československé encyklopedie. *Malá československá encyklopedie*. Academia, 1984.
- KADLEC, F. *Zlatá ulička*. Praha: Správa Pražského hradu, 1999. ISBN 80-861661-06-4.
- KIDSON, P. *Stredoveké umenie*. Pallas, 1984.
- KITSON, M. *Barok a rokoko*. Praha: Artia, 1972.
- KOLÁŘ, L. *Hrozí lidstvu katastrofy?* Olomouc: Rubico, 2003. ISBN 80-85839-92-X.
- KROPÁČEK, J. *Pražské veduty*. Praha: Aventinum, 1995. ISBN 80-7151-480-2.



- KRUPÍČKA, J. *Kosmický mozek*. Praha: Paseka, 2005. ISBN 80-7185-691-6.
- KŘÍŽ, J. *Michael Rittstein*. Orbis pictus, 1993. ISBN 80-85240-56-4.
- Lexikografický kolektiv ústavu pro jazyk český. *Slovník spisovného jazyka českého*. Praha: Academia, 1989.
- LIBERATI, A. M.; BOURBON, F. *Starověký Řím*. Rebo productions, 1996. ISBN 80-85815-57-5.
- MACKOVÁ, O. *Camille Corot*. Praha: Odeon, 1983.
- MÁCHAL, A.; VLAŠÍN, M.; SMOLÍKOVÁ, D. *Desatero domácí ekologie*. Brno: Rezekvítek, 2002. ISBN neuvedeno.
- MALINA, J. *Adolf Born*. Praha: Nakladatelství Albert, 1995. ISBN 80-85834-13-8.
- MARTINDALE, A. *Člověk a renesance*. Praha: Artia, 1971.
- MUSIL, J. *Po stezkách k dálnicím*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1987.
- NAPPO, S. *Pompeje*. Rebo productions, 1999. ISBN 80-7234-043-3.
- NEUMANN, J. *Škrétové*. Akropolis, 2000. ISBN 80-85770-99-7.
- NIKLOVÁ, P.; HLAVÁČEK, K. *Antonín Střížek*. Kant, 2001. ISBN 80-86217-37-X.
- ORLÍKOVÁ, J.; HLAVÁČKOVÁ, M. *Antonín Slavíček*. Gallery, 2004. ISBN 80-86010-74-0.
- OSTERWOLD, T. *Pop art*. Taschen, 2003. ISBN 3-8228-2070-9.
- PESCARINOVÁ, S. *Řím*. Rebo productions, 2000. ISBN 80-7234-153-7.
- PIJOAN, J. *Dějiny umění 1*. Praha: Odeon, 1977.
- PIJOAN, J. *Dějiny umění 2*. Praha: Odeon, 1977.
- PIJOAN, J. *Dějiny umění 3*. Praha: Odeon, 1978.
- PIJOAN, J. *Dějiny umění 4*. Praha: Odeon, 1979.

- PIJOAN, J. *Dějiny umění 5*. Praha: Odeon, 1979.
- PIJOAN, J. *Dějiny umění 6*. Praha: Odeon, 1980.
- PIJOAN, J. *Dějiny umění 7*. Praha: Odeon, 1981.
- PIJOAN, J. *Dějiny umění 8*. Praha: Odeon, 1981.
- PIJOAN, J. *Dějiny umění 9*. Praha: Odeon, 1983.
- PIJOAN, J. *Dějiny umění 10*. Praha: Odeon, 1984.
- PONDĚLÍČEK, I. *Cesty k sobě i druhým*. Praha: Mladá fronta, 1981.
- ROAF, M. *Svět Mezopotámie*. Praha: Knižní klub, Balios, 1998. ISBN 80-7176-755-7.
- SEYMOUR, J.; GIRARDET, H. *Zelená planeta*. Praha: Mladá fronta, 1987.
- SCHÖNEMANN, H. *Wolfgang Mattheuer*. Leipzig, 1988.
- STEJSKAL, K. *Umění na dvoře Karla IV*. Artia, 1978.
- TOMEŠ, J. *Oskar Kokoscha*. Praha: Odeon, 1988.
- VACKOVÁ, J. *Nizozemské malířství 15. a 16. století*. Academia, 1989.
- VLČEK, T. *Honoré Daumier*. Praha: Odeon, 1981.
- VLČEK, T. *Jakub Schikaneder*. Praha: Odeon, 1985.
- VŠETEČKA, J. *Královská cesta*. Praha: Panorama, 1988.
- WALTHER, I. F. *Impresionismus*. Taschen/Nakladatelství Slovart, 2003. ISBN 3-8228-2574-3.
- WALTHER, I. F. *Van Gogh*. Taschen/Nakladatelství Slovart, 2002. ISBN 3-8228-1012-6.

Ústřední knih.Pef UK



2592061456