

Kniha Velkoměsta v 19. a 20. století – křižovatky změn si komparativním prizmatem klade otázku, zda lze z konkrétních historických souvislostí vývoje čtyř evropských velkoměst 19. a 20. století, Londýna, Paříže, Berlína a Vídně – a v odůvodněných případech s přihlédnutím i k řadě jiných měst – vysledovat rozdílné sídelní strategie. Tato práce se tedy rigidně nedrží pouze vybraných velkoměst, Londýna, Paříže, Berlína a Vídně, ale do srovnávání vstupují i další města vždy, když je to vzhledem k logice výkladu nutné. Často si právě výkladová linie vynutila komparační asymetrii, aby se udržela celistvost interpretace určitého jevu. To se rovněž týká i pořadí čtyř hlavních srovnávaných velkoměst, jejichž sled je odlišný v každé kapitole. Téma je rozčleněno 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, cesty k Velkému Berlínu a výstavby Ringstrasse ve Vídni. Kapitola Zrod průmyslového města se zabývá koncepty modernizace a industrializace jako součástmi urbanizačního procesu. Oproti urbanismu 19. století se urbanistická teorie ve 20. století interdisciplinovala a především internacionalizovala, jak je doloženo institucionalizováním urbanistických problémů. Předposlední kapitola se zabývá přeměnou moderního konceptu v postmoderní dohru a poslední shrnuje v otevřeném závěru odlišnosti urbanistických strategií při pozorovatelné shodě.

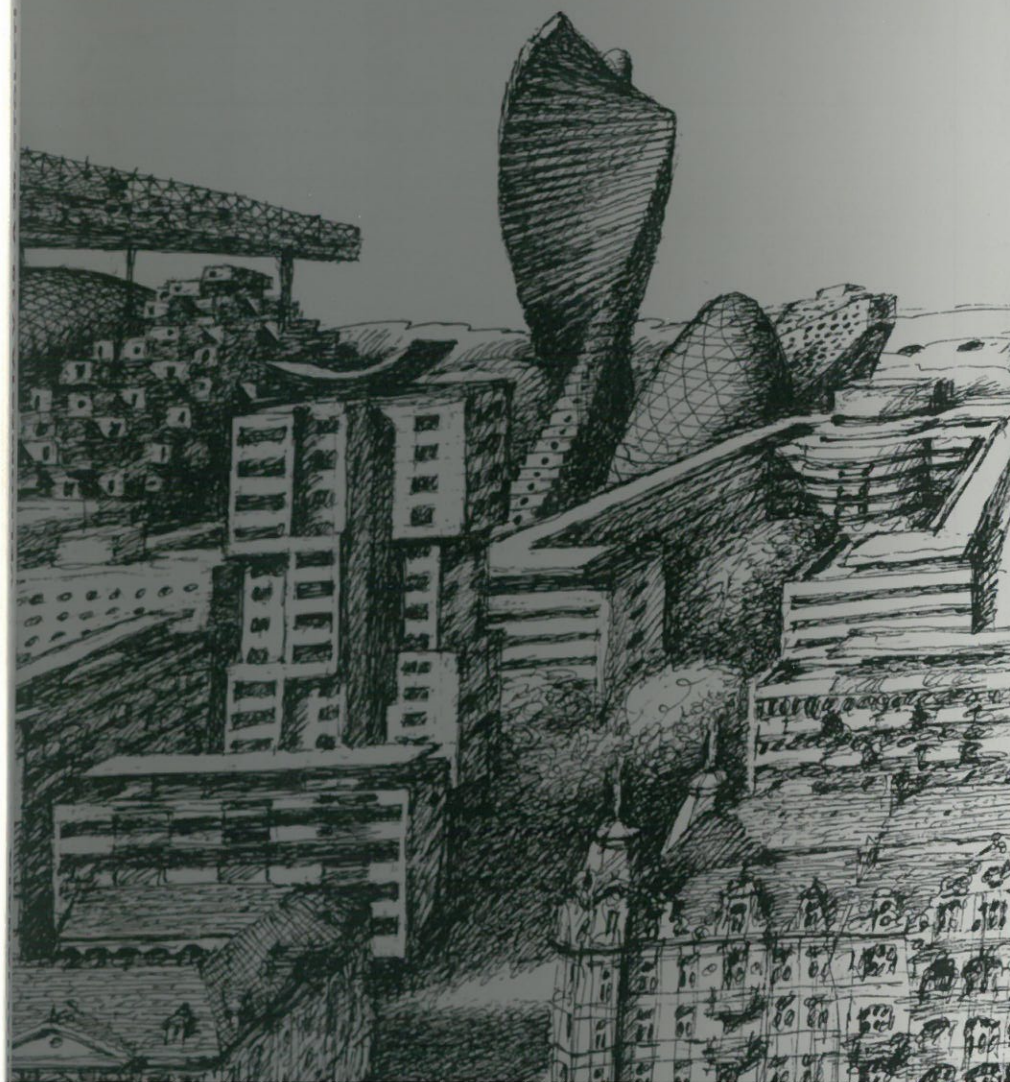


ARCHA
П H I K П

VELKOMĚSTA

19. A 20. STOLETÍ – KŘÍŽOVATKY ZMĚN

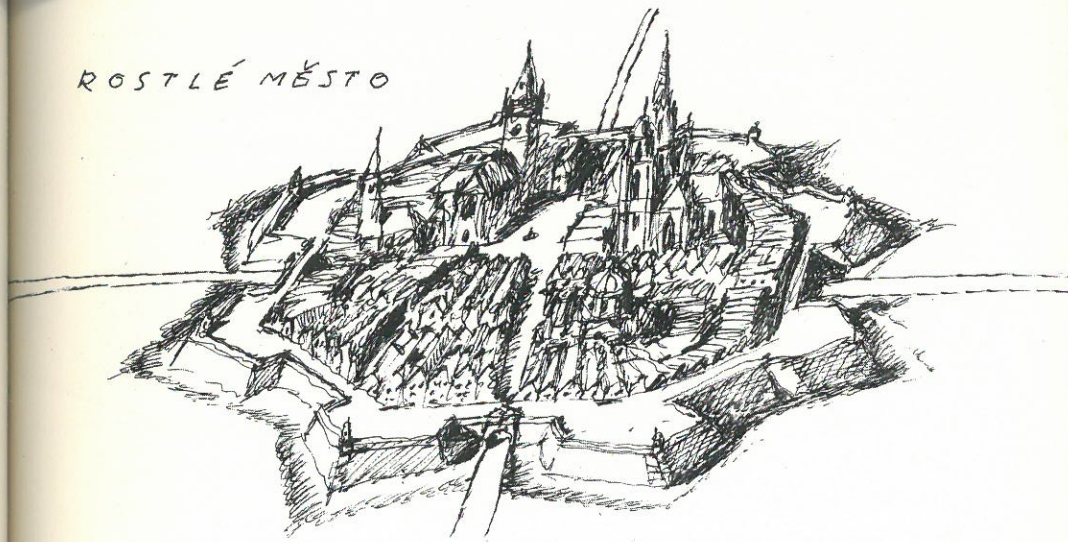
MICHAL JANATA



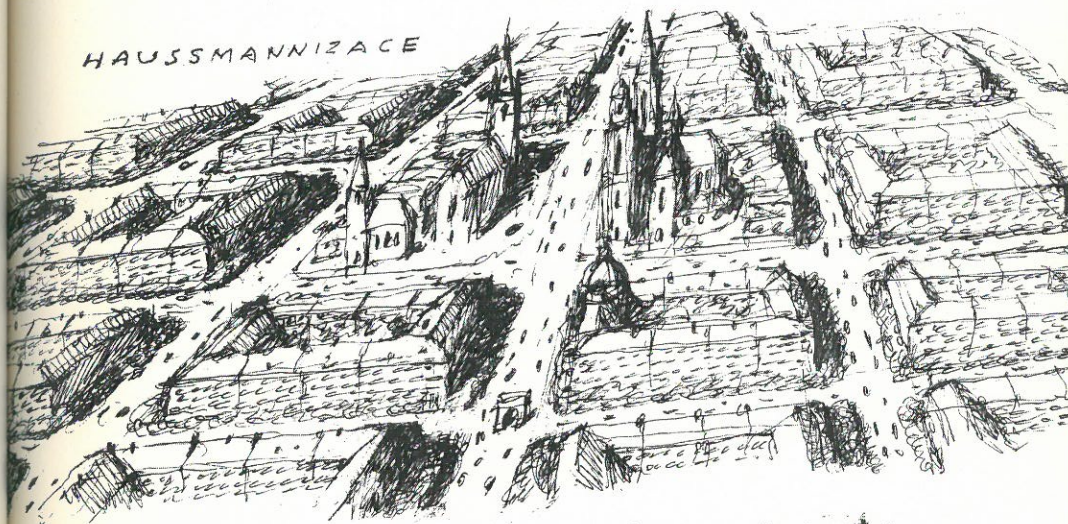
na 714 000, Paříže z 547 000 na 2,9 milionu a Marseille z 111 000 na 551 000; Berlín z 172 000 na 2 miliony a více a Essen ze 4 000 na 295 000. (...) Jako výsledek těchto změn začali statistici v mnoha zemích rozlišovat mezi průměrně velkými nebo městy střední velikosti a mezi velkými městy (známými pod pojmem velkoměsto, *grande ville* nebo *Grossstadt*) s více než 100 000 obyvatel. Počet takových sídel vzrostl v Evropě i v Americe více než sedmkrát."³⁸

Rozvoj měst se neprojevoval jen populačním růstem, ale i rozšiřováním obydleného či zastavěného areálu. Viditelnou a průkaznou změnou 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 téže roce, avšak města jako Lyon, Marseille a Bordeaux měla okolo 100 000 obyvatel, což bylo stále víc, než kolik obyvatel mělo jakékoli provinční město v Anglii."³⁹ 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, efekt, který, 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

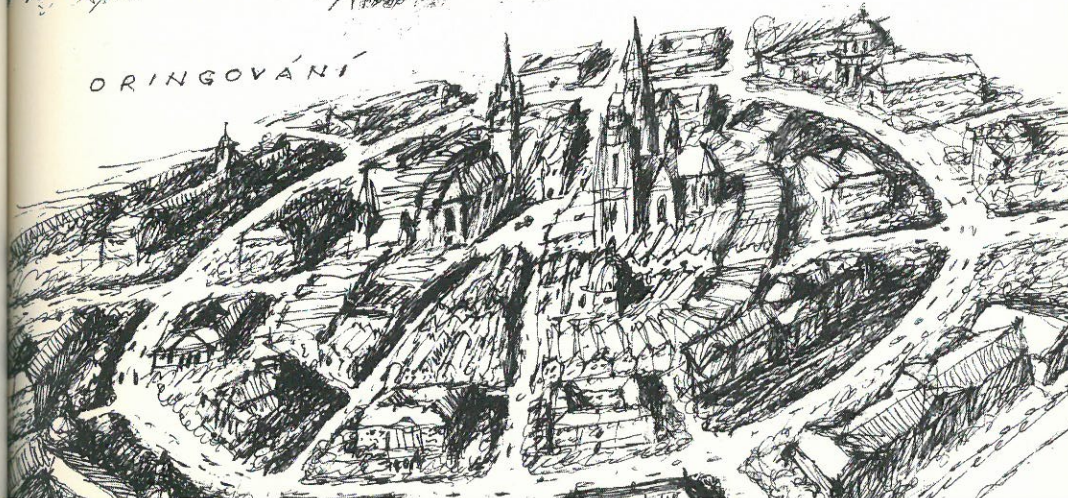
ROSTLÉ MĚSTO



HAUSSMANNIZACE



ORINGOVÁNÍ



³⁸ Andrew Lees, *Cities Perceived. Urban Society in European and American Thought, 1820- 1940*, Manchester 1985, s. 1.

³⁹ Sutcliffe, op. cit., kapitola France. The Reluctant Planner, s. 127.

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 k vykupování pozemků, což ulehčovaly vyvlastňovací 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 čtyřiačtyřicetinasobek komunálního rozpočtu z roku 1851.⁴⁰

Často zmiňovaný vojensko-politický 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 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 však byly uvedeny do provozu až v roce 1900.

Haussmannova koncepce vyrůstala z tradic francouzského absolutismu a svůj charakter vtiskla také 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 příklad kontrastu reprezentativního středu a nereprezentativní periférie. Tato symbolicky reprezentativní 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*⁴¹. Nařízením ministra vnitřní Alexandra Bacha *Provisorische Gemeindeordnung* z 9. března 1850 se těchto 34 obcí změnilo v šest nových vídeňských okresů. Podobně jako v případě haussmannizace ani do koncepce Ringstrasse nemohli mluvit zastupitelé sjednocovaných obcí. Navíc *k. k. Stadterweiterungs-kommission* musela pod nátlakem vlády a panovníka podstatně změnit původní plány Ludwiga Förstera a dvojice Eduarda van der Nüll a Augusta Sicarda von Siccardsburg. Mezi architektonickými a urbanistickými protagonisty Ringstrasse nutno uvést ještě jména jako Theophil von Hansen, Gottfried Semper, Karl von Hasenauer a Heinrich von Ferstel. Reminiscence na revoluci 1848 způsobily, že podobně jako při haussmannizaci v Paříži hrály i ve Vídni při budování Ringstrasse důležitou roli vojenské důvody, 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 čtvrt Brigittenau. Rozšiřování administrativní i prostorové bylo provázáno demografickým vzestupem, jehož meziroční růst činil průměrně 3,8 %.⁴² Podobně jako Paříž i Vídeň vyrostla v evropské velkoměsto jako nástroj panovnického absolutismu. Byť zde nehrály úlohu celoměstské

⁴⁰ Jiří Pešek, op. cit., 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.

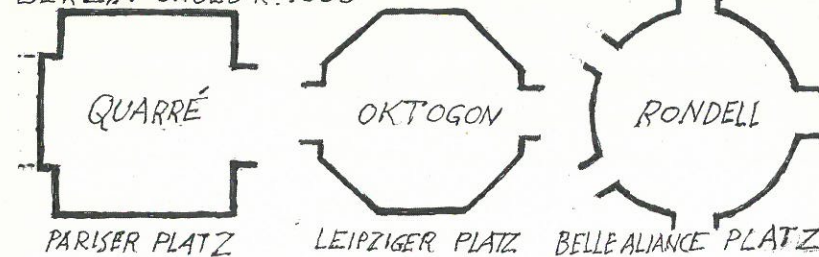
⁴¹ Linienwall před rokem 1848 je patrný na plánu Josepha Daniela von Hubera z roku 1773 a rovněž na plánu Josepha Antona Nagela z téhož roku. Linienwall byl zřízen Leopoldem I. říšským dekretem ze 17. 12. 1703 z obranných důvodů. Autorem byl dvorní matematik a astronom Johann Jakob Marinoni. Ten vydal svůj plán v roce 1706.
⁴² Hans Bobek – Elisabeth Lichtenberger, Wien: bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Köln – Wien 1966, s. 47. Mnoho údajů pro Vídeň tohoto období jsem čerpal z: Peter Müller, Ringstrassengesellschaft, Wien 1984.

urbanistické aspekty, nevznikla zde taková disproporce mezi Innenstadt a okrajovými čtvrtěmi, jaká se vytvořila mezi jádrem Paříže a jejími předměstími. Vídeň byla v době největší přeměny v 19. století podstatně urbanisticky vyrovnanějším útvarem než Paříž.

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 Patrici 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 rychlejší a revolučnější 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 nezdělala předprůmyslový rámec intervencí, jež mohly být vypracovány tak, aby vyhověly novým potřebám.“⁴³ Předním městem Německa se stal Berlín, který vyšší podlažností zástavby předčil všechna ostatní německá města. Od roku 1840 se podle Sutcliffea 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 Friedrichstrasse a východozápadní Unter den Linden. V první polovině 19. století se staly významnými rozvojovými zónami Köpenicker Feld a Stralauer Viertel. Byly to největší dostupné oblasti vhodné pro plánování nových ulic. Na rozdíl od Paříže nehrály v Berlíně téměř žádnou roli vyvlastňovací zákony. Zejména v 70. letech 19. století se městské správy začaly spojovat s *Baugesellschaften* a vyvlastňovací zákon – *Enteignungsgesetz* – z roku 1874 nesehrál nijak zásadní roli. Autorem plánu přestavby Berlína byl James Hobrecht, jehož *Bebauungsplan der Umgebungen Berlins* byl schválen v roce 1862 a byl natolik prozíravý, jak uvádí Sutcliffe, že platil až do roku 1919. Předností

43 Sutcliffe, op. cit., kapitola Germany. From Town Extensions to Comprehensive Urban Planning, s. 9.

BERLÍN OKOLO R. 1850



Hobrechtova plánu byla kontinuita mezi rozvojem z první poloviny 19. století, zejména v oblasti Köpenicker Feld, a novým předměstským prstencem zástavby. Na druhou stranu anticipoval vznik velkých městských sídlišť a to, co mělo sloužit jako vyvarování se vzniku nouzových kolonií jako v Londýně, se stalo základem vzniku stejně negativní tendence vzniku souborů bloků obytných kasáren. 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. Touto naprosto jedinečnou urbanistickou kompozicí se Berlín zásadně liší od Paříže, Londýna i Vídně. Pro zajištění dostatečné zeleně bylo důležité i včlenění stávajících královských parků a příměstských přírodních enkláv. Po aktivizaci Hobrechtova plánu prošel Berlín v letech 1861–1876 intenzivním stavebním ruchem. Na rozdíl od Paříže a Vídně byla zástavba Berlína rovnoměrně koncentrovaná, respektive nevznikla disproporce mezi centrem a okraji jako v případě Paříže. Některé čtvrti si zachovaly původní charakter, jako tomu bylo zejména v severovýchodní části Berlína, v Königstadtu. 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. Tato výlučná enkláva byla ovšem určena pro velmi úzký okruh obyvatel, pro její exkluzivitu se jí říkalo *Millionärskolonie*. Až do konce století 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