

Martin Luther King: Odkaz naděje. Vybrané články a projevy. Sociologické nakladatelství (SLON), Praha 2012, 323 s.

Dnes, kdy mají Spojené státy už podruhé za sebou černého prezidenta, by se mohlo zdát, že české vydání textů bojovníka za integraci černochů, napsaných před padesáti lety, je už jen splátkou dluhu, jež naplní regály vědeckých knihoven. Autor recenze, který výbor v jeho prvním americkém vydání před pětadvaceti lety dychtivě hltal, se do české verze pustil s jistým rozzechvěním, byl zvědav, zda se tu i po tolika letech skrývá výbušný potenciál, který by pomohl dodat občanské sebevědomí a návod, jak je uvést do praxe v naší kašpárkovské společnosti.

Rozsáhlý soubor *A Testament of Hope: The Essential Writings and Speeches of Martin Luther King, Jr.* vyšel poprvé v USA v roce 1986. Druhé vydání knihy z roku 1991, svazek čítající na sedm set stran, editor Robin Ujfalusi „očesal“ do knihy o třech stech stranách a dobře udělal. Americké vydání obsahuje čtyři tematicky uspořádané části, nepočítáme-li mezi ně i pátý oddíl, obsahující všech pět Kingových knih. Editor českého vydání naproti tomu zvolil chronologické řazení a celý soubor jako klíč otevřívá posmrtně vydané esej *Odkaz naděje*. Z původních 52 textů amerického vydání jich v tom českém zůstalo jen 20, ale jsou zvoleny tak, aby co nejlépe objasnily Kingův veřejný zápas a jeho vývoj. I v těchto dvaceti se mnohé Kingovy myšlenky a motivy jeho činnosti opakují, ale pro rozmanitost kontextu a důrazů se tolik nerozmezňují. Texty odrážejí Kingovu schopnost společenských analýzy prováděné *sub specie aeternitatis*,

soustředění na reálně dosažitelné cíle (alespoň na počátku jeho veřejné činnosti) a duchovní zakotvení vizí, jež mu doslova nedaly spát.

Chronologicky prvním textem je *Náš zápas*: jde o popis kampaně za rasovou rovnoprávnost ve městě Montgomery, kde byl King pastorem baptistického sboru. Dnes již notoricky známá událost, kdy 1. prosince 1955 černá švadlena Rosa Parksová odmítla uvolnit své místo v autobusu jen proto, že si chtěl sednout běloch, byla onou pověstnou jiskrou, jež zapálila celý les. Přestože mnozí černoši, kteří se připojili k bojkotu autobusových linek, ve své vítězství příliš nevěřili, přece jen v něm vytrvali a po více než roce mohli slavit úspěch. Důstojnost triumfovala nad pohodlím a tradičně oprávněným defetismem. Důležitá a inspirativní tu byla role místních protestantských sborů – právě zde je velký potenciál k rychlé organizaci občanských protestů – v tomto případě organizaci alternativní přepravy více než čtyřiceti tisíc lidí, kteří se rozhodli bojkotovat segregovanou autodopravu. Možná by bylo na místě ptát se, jak by Kingova důstojnost snesla drzé okrádání v podobě pražské Opencard?

Už v tomto zápase objevil King zbraň, kterou pak používal a hájil až do konce svého života – nenásilný odpor. Ten nebyl Kingovi slabostí či z nouze ctností: metoda musí odpovídat cíli a cíl byl nikoli nad bělošskou komunitou triumfovat, nýbrž přimět ji k přehodnocení stanovisek a získat její „přátelství“. Tváří v tvář vražedným předsudkům a segregacní nenávisti Jihu a později i militantní Černé moci King odmítl přijmout metody protivníka a celým srdcem liberálního křesťana objevoval sílu nenásilí, jak je hlásal Ježíš a v novodobých dějinách Mahátmá Gándhí (o fascinaci

Gándhího osobou a účinkem nenásilí vypo- vídá přímo text *Má cesta do Gándhího země*). Získat si nepřítel na svou stranu pro něj nebylo taktikou, nýbrž cílem. V tom byl King vizionářem, který nutně narážel na nepochopení a strach. Nad rasový/třídní boj postavil jako cíl smíření, když podle Ježíšova vzoru odmítl ztotožnit hříšníka s hříchem. Odmítnout hřích, milovat hříšníka. Troufalé i dnes, možné v osobním vztahu – ale postavit na tom politiku?

Přestože se však ohrazoval proti tomu, že by byl dogmatickým pacifistou (ve stati *Pouť k nenásilí*), poněkud naivně hlásal, že by stejně jednal i v hitlerovském Německu, kde by byl veřejně bratrem pronásledovaným Židům, či v totalitě komunistické, kde by neohroženě hlásal svobodu náboženství. A jak asi, chce se člověku říci. Jak by o sobě dal vědět bez mediální podpory v zádech? Jak by svolával demonstrace, kdyby mu odpojili telefon a sebrali řidičák? Silou nenásilí lze apelovat pouze na moc, která ctí určité limity v morálce a nechává nenásilí veřejně promlouvat.

V dubnu 1963 napsal King otevřený *Dopis z birminghamského vězení*, určený jeho oponentům – překvapivě to byli bílí duchovní, kteří Kinga ukázněovali, vinili z úspěchanosti, nemoudrosti a vůbec z toho, že neoddděluje věci duchovní a světské. Přestože i oni byli proti segregaci, jejich metodou bylo spoléhání na čas, který vše vyřeší (mýtus času), a Kinga paradoxně vinili z toho, že jeho nenásilí vyvolává násilí. Z obětí se rázem stal viník, ve jménu zákona a pořádku. To byly hodnoty, v jejichž jménu volaly k poslušnosti bílé církve. Křesťanské sbory podle Kinga milovaly status quo více než království boží a spoléhaly na přízeň mocných více než na moc nenásilné lásky. Dějinný svár

profétické a kněžské funkce církve zde opět zkržily zbraně. King se ve své úvaze propracoval k tomu, že přijal obvinění z extremismu: „Otázkou tedy není, zda jsem extremist... Budeme extrémní v nenávisti, nebo budeme extrémní v lásce?“ V jednání církvi se King hluboce zklamal, vyčítal jim, že „stojí nečinně stranou a jen zbožně přežvykují nepodstatné pobožnůstkářské triviality“. Zklamal by se ale i v německých církvích, které podle něho pozvedly hlas na obranu pronásledovaných Židů v hitlerovském Německu. Jejich „reál teologie“ nebyla jiná. A nebyla jiná ani za naší „normalizace“. A čím žijí církve dnes? Nejsou to zase jen maloměstské spolky, poskytující primárně kávu po bohoslužbách a nějaký ten „pneuservis“? Rozuměl by King nenásilnému boji církví za restituce?

Ve svém kázání *Touha udávat krok* (1967, vynikající ukázka toho, jak blízko byl stylem své civilní interpretace duchu Paula Tillichova, jehož několikrát v textech zmiňuje jako svou inspiraci) ukazuje King-kazatel, že svému současníkovi dobře rozumí a že podstatná není ortodoxie, nýbrž ortopraxe. Další směr Kingovy angažovanosti dále dokládají texty *Je čas prolomit ticho* (po delším váhání se zřetelně postavil proti válce ve Vietnamu) a *K vymezení černošské moci* (1967, jak se postavil k novým vlnám afroamerického nacionalismu a revolučního násilí), v dlouhém interview pro časopis *Playboy* se King dostal k mnoha tématům i díky dobrým otázkám. Výbor samozřejmě obsahuje i známý projev *Mám sen* a jeho poslední kázání *Vidím zaslíbenou zemi*, pronesené den před atentátem.

Sociologické nakladatelství vydalo knihu, kterou je radost číst a domýšlet. Jako přímý návod k upotřebení Kingovy texty posloužit nemohou. Sváříci se strany v jeho

době byly celkem přehledně definovány a Kingem vytyčené krátkodobé cíle dosaženy. Přesto by jeho „tah na spravedlnost“ a volání po míru, jež je v duchu Starého zákona (*šálóm*) konceptem pozitivním, ne jen přiměřím a klidem zbraní, v občanské společnosti mohly inspirovat ty duchem uvadlé a skleslé, jejichž důstojnost je vysmívána a zneužívána. Charismatický vůdce King, který odvážně a sebejistě odmítal poslouchat zákony, „pokud jsou nespravedlivé“ (odvolává se na Augustina), měl jasné vědomí zákonů morálních, které žádná ideologie nesmí chtít překročit, a svého mocného postavení nezneužil. Jeho texty svědčí o tom, že je možné účinně propojit křesťanskou pokoru s tvrdým veřejným zápasem a že církve nemusí nutně poklonkovat mocným, kteří se snaží si je pochlebováním koupit. Každá lokální církev – sbor – se může proměnit v dobře organizovaný a aktivní článek místní *polis*. Že to nezapadá do konceptu „mocných“, je banální klišé, ale otázkou je, jak církve pojmají sebe samy a království, jež není ze světa tohoto.

Michal Plzák

Hana Horáková: *Kultura jako všelék? Kritika soudobých přístupů.* Sociologické nakladatelství (SLON), Praha 2012, 318 s.

Kniha Hany Horákové *Kultura jako všelék?*, jejímž předmětem je koncept kultury a jeho dějinné peripetie, nepadá v rámci českého, respektive československého trhu do prázdného prostoru. Na straně jedné měl již český čtenář možnost se seznámit s překladovými díly jako například Geertzovou *Interpretací*

kultur (Sociologické nakladatelství, Praha 2000), na straně druhé pak s původními díly tuzemských autorů, za všechny uvedme třeba Soukupův *Přehled antropologických teorií kultury* (Portál, Praha 2000). Přesto lze zastávat názor, že publikace H. Horákové je v našich poměrech dílem bezprecedentním. Geertzova práce totiž zastává a prezentuje v principu pouze jeden z celé řady existujících (antropologických) konceptů kultury (navíc v poměrně vyhraněné podobě), Soukup pak sice ve své publikaci předkládá celé široké spektrum tematizací kultury, navíc v dějinných souvislostech, jeho dílo je však především dílem přehledovým, víceméně encyklopedicko-učebnicového typu, nikoli badatelskou monografií. Právě taková je ambice Horákové – na rozdíl od Geertze se ovšem její text věnuje většině zásadních příspěvků na daném poli, od Soukupa ji pak odlišuje ona poloha textu zachycená podtitulem, tedy kritické zhodnocení prezentovaných teorií s výrazným autorským vkladem. Jako taková u nás tato práce zatím nemá konkurenci, přičemž právě už jen uvedený fakt knize bezmála zaručuje čtenářskou pozornost.

Z výše uvedeného vyplývá, že vydání knihy Hany Horákové je v poměrech České republiky chvályhodný počín; zaměříme-li se však na samotný obsah, náš soud již nebude zdaleka tak jednoznačný. První potíž, na kterou čtenář narazí poměrně záhy, je absence jasně a přehledně jednotící linie knihy. Před čtenářem neustále defilují rozmanité postavy, díla, otázky, přístupy..., to vše v podivuhodných vrstvách, odbočkách a repetičích, které by autorce mohl závidět i Tristram Shandy. Jinými slovy, text je neuspořádaný, či lépe a snad i spravedlivěji řečeno, zahlcující – na každé stránce, v každém okamžiku se řeší příliš mnoho

věcí, přičemž tato autorčina soustavná snaha „říci více“ výrazně znesnadňuje pochopení toho, „odkud a kam“ její výklad vlastně míří a kterým směrem má tedy čtenář upřít pozornost. Zdá se, jako by autorka nevěděla, co vlastně chce – a ovšem (ne-li snad ještě důležitěji) co *nechce* – říci, a tak říká raději úplně všechno; že čtenář nakonec všechny vypuštěné zájce nepochytá, mu lze tedy jen těžko vyčítat.

Související problém, či snad jakousi specifickou kategorií uvedeně obecné potíže, představuje fakt, že autorka jakoby často nevěděla, co je hlavním předmětem jejího zájmu, tedy *o čem* vlastně píše – zda je její práce *o kultuře*, anebo *o antropologii* (což prostě není totéž). Ačkoli tedy na jedné straně správně vyzdvihuje zásluhy (sociokulturní) antropologie při vymezování moderního sociálněvědního konceptu kultury, na straně druhé se příliš často *na úkor tematizace svého klíčového fenoménu* nechává strhnout ke komentování dění v daném oboru, rozbořením děl jeho představitelů apod. Je ovšem možné, že autorce křivdím a že uvedené exkurzy do své knihy *o kultuře* včlenila zcela vědomě a programově – v takovém případě by o tom ovšem měla čtenáře zpravit (nejlépe hned v názvu díla a patrně ne později než v jeho úvodu). Dozví-li se čtenář, že významné části díla jsou takřkajíc o něčem jiném, až ze samotné četby, lze se domnívat, že něco je špatně.

I přes právě uvedenou výtku je zřejmé, že hlavním předmětem zájmu recenzované publikace je *kultura*, respektive rozličné její sociálněvědní tematizace. Třebaže se jednotlivé komentované přístupy v knize neobjevují v přísně chronologickém sledu, seznámí autorka čtenáře v průběhu četby s vývojem konceptualizací kultury od prvních relevantních pokusů na daném poli

spojených se jménem E. B. Tylora a jeho „slavnou definicí“, až po postmoderní trendy vyzývající k opuštění/nahrazení daného konceptu vůbec. Právě zohlednění diskusí nedávné doby či bezmála dneška, které se zabývají politizací kultury a jejím „vymknutím se z kontroly“ (str. 276) ve veřejné sféře, respektive odklonem badatelů od kultury a psaním „proti kultuře“ v rámci sféry akademické, je patrně nejsympatičtější částí, jakož i nejvýznamnějším příspěvkem celé knihy. Zejména proto, že tematizací daných poloh vývoje příslušného konceptu se tuzemští autoři spíše nevěnují, rozhodně pak ne v takovém záběru. Ačkoli není možné říci (a také to nebylo ambicí autorky), že práce *Kultura jako všelék?* seznámí čtenáře s konceptem kultury takřkajíc „od A do Z“, jistě lze uvést, že kniha nabízí seznámení s hlavními milníky vývoje daného konceptu, stejně jako s většinou klíčových protagonistů a hlavních příspěvků k příslušné diskusi (třebaže některé, jako např. vlivný *Culture: A New Concept of Race* od U. Wikanové, postrádáme).

Dílo Hany Horákové je badatelskou monografií, a to mimo jiné v tom smyslu, že jeho pisatelka zahrnuté přístupy a pojetí pouze neprezentuje, ale rovněž je kriticky přezkoumává a hodnotí. Do jisté míry je proto škoda, že autorka až příliš často nechává mezi sebe a pojednávána díla (autory, školy, směry, paradigmatata atd.) vstoupit jakéhosi prostředníka, „moudrého rádce“, který pak – namísto autorky – říká, jak se věci mají. V dané poloze se v knize objevuje například E. Gellner, B. Fay či T. H. Eriskén. Protože navíc autorka využívá bez výjimky pouze ta díla daných autorů, která již byla přeložena do češtiny, je přínos uvedeného kroku pro českého čtenáře přinejmenším sporný. Obecně jej však lze akceptovat,

neboť vklad dotyčných badatelů k profilaci příslušné diskuse je mimo diskusi. Ve vztahu k relevantní recepci pohybů v oblasti tematizace konceptu kultury – k nimž docházelo bezezbytku na západ od našich hranic – působí ovšem jako jednoznačně matoucí neustálé odkazy na díla rozličných současných českých autorů (nemluvě o opakovaném seznamování s tezemi zahraničních badatelů prostřednictvím prací českých autorů). Bylo-li totiž cílem autorky představit čtenářům hlavní momenty vývoje konceptu kultury, pak jsou tyto odkazy krokem stranou; je si totiž třeba přiznat, že k ve světě vedené diskusi o kultuře coby sociálněvědním konceptu soudobí čeští badatelé jakýmkoli zaznamenáníhodným způsobem prostě (zatím) nepřispěli. Ne, že by tuzemská reflexe odpovídající debaty nepředstavovala nosné téma, ve vztahu k hlavnímu předmětu zájmu autorky se ovšem jedná o linii zcela podružnou či spíše mimoběžnou. Opět se tak objevuje výše již zmíněná potíž – jako by autorka nevěděla přesně, co si vytkla za úkol a co se ve vztahu k tomuto úkolu nachází „mimo záběr“.

Výše naznačené výtky se nikterak nesaňají zastřít fakt, že kniha *Kultura jako všelék? Kritika soudobých přístupů* Hany Horákové znamená v danou chvíli a v tuzemských poměrech nesporný přínos. O co nám šlo, bylo spíše zamyslet se nad povahou tohoto přínosu. Systematický rozbor pojednávané látky pro začátečníky, respektive studijní materiál pro daným způsobem orientované kurzy to zřejmě není. Spíše se nám zdá, že kniha je určena pro zájemce z řad pokročilých čtenářů se zájmem o danou problematiku, které bude bavit ji společně s autorkou *promýšlet*. A to není málo.

Marek Jakoubek

Jan Gehl: *Města pro lidi*.

Nadace Partnerství,

Praha 2012, 288 s.

Kniha *Města pro lidi* je shrnutím více než padesát let trvajících empirických výzkumů měst a městských částí, způsobů, jakými jsou města užívána, a vztahů, které existují a vznikají mezi městy a jejich obyvateli. Jen málo autorů zkoumalo morfologii a užívání veřejného prostoru do takové míry jako dánský architekt Jan Gehl.

Kritikou nedostatků moderního urbanismu a invazi automobilů do měst se na začátku šedesátých let minulého století zabývala americká novinářka a aktivistka Jane Jacobsová (*The Death and Life of Great American Cities*. Vintage, New York 1961); zajímalo ji kromě městského mikro-měřítka také širší okolí, které má vliv na komerční aktivitu čtvrti, stabilitu obyvatel nebo kriminalitu. Otázkami hierarchie, která vede k posílení bezpečnosti ve městě, se zabýval kanadský architekt Oscar Newman (*Defensible Space*. Macmillan, New York 1972). Základem jeho myšlenek je jasné oddělení veřejné sféry od soukromé v městském prostředí a vliv fyzického prostředí na míru kriminality v rezidenčních čtvrtích. Způsobu užití městských veřejných prostor – konkrétně náměstí v centru New Yorku – a principy jejich fungování či naopak jejich dysfunkcí zkoumal ve své knize na začátku osmdesátých let americký architekt William H. Whyte (*The Social Life of Small Urban Spaces*. The Conservation Foundation, Washington 1980). Socioložka Lyn Loflandová v práci *The Public Realm* (de Gruyter, New York 1998) navázala na Ervinga Goffmana a zaměřila se zejména na sociální interakce vznikající ve veřejné sféře města. Severoameričtí autoři se tak v průběhu

posledních padesáti let zabývali kvalitou života ve veřejném městském prostoru, skrz kritiku moderního urbanismu (města založená na funkcionalistických ideálech, která vznikala od dvacátých let 20. století) odhalovali příčiny toho, proč některá místa fungují lépe než jiná; někteří z nich dávali doporučení k tomu, jak nepříznivým situacím předcházet. Gehl ve své poslední knize na předchozí zjištění navázal a doplnil je. Na rozdíl od ostatních autorů se zaměřil převážně na fyzické aspekty místa a své výzkumy prováděl kromě amerických měst také ve městech evropských.

Jak je patrné již ze samotného názvu knihy, Gehl staví do centra pozornosti lidskou bytost-obyvatele jako hlavního aktéra městského plánování. Vychází z faktu, že člověk je živá bytost, která se řídí v první řadě svými smysly, svou velikostí a vlastní rychlostí pohybu. To jsou hodnoty, na které by město přívětivě k lidem mělo reagovat a nikoliv je přehlížet, jak se tomu často v posledních desetiletích děje. Kniha se v první části zabývá analýzou lidských potřeb ve městě, ve druhé, která je určena především architektům, urbanistům a zastupitelům, způsoby řešení konkrétních městských situací. Příklady Gehl čerpá v moderním i tradičním urbanismu, především v Kodani, Oslu, Melbourne, Sydney, New Yorku, Los Angeles, v Londýně a také v „ideálním – pěším“ městě Benátkách.

Kniha je rozdělena do sedmi kapitol. První dvě se věnují lidskému měřítku a lidským smyslům ve vztahu k městu a k územnímu plánování. Třetí kapitola rozebírá dopodrobna čtyři nepostradatelné vlastnosti dobře fungujícího města – živost, bezpečnost, udržitelnost a zdravotnost. Všechny čtyři složky se vzájemně překrývají a doplňují se. V další části autor rozebírá konkrétní

vlastnosti, které by přívětivé město mělo nabízet – od možnosti pohodlného setkávání přes příležitost popovídat si, pohybovat se a hrát si až po pohodlnou chůzi a jízdu na kole. V páté části Gehl upozorňuje na důležitost posuzování malého (lidského), středního i velkého (celková koncepce města) měřítka zároveň. Města lze podle autora stavět směrem od malého měřítka k většímu až po největší, výsledky opačného postupu jsou ale nežádoucí. Teorii dokládá na konkrétní situaci megalomanského města Brazílie. Další část je věnována vývoji měst v rozvojových zemích a na závěr Jan Gehl nabízí soubor nástrojů pro stavbu měst. Celou knihou se prolíná srovnávání starých, tradičních měst s moderními, kritika moderního – funkcionalistického urbanismu a dnešního přebujelého systému automobilové dopravy. Autorovi je vlastní touha po návratu k principům tradičních měst, která vycházela, na rozdíl od těch moderních, z lidského měřítka. Zároveň si klade otázky typu, zda moderní společnost, založená z velké části na nepřímé komunikaci, vůbec ještě potřebuje tradiční městské prostory k osobnímu setkávání. V souladu s dalšími urbanisty (např. F. Ascher: *Metapolis ou l'avenir des villes*. Jacob, Paris 1995) dospívá k názoru, že nepřímé kontakty nekonkurují kontaktům osobním a tvrzení dokládá příklady rozvoje městského života v uplynulých letech.

„Města pro lidi“ jsou města, která jsou koncipována v první řadě tak, aby se v nich obyvatelé při pohybu a pobytu cítili dobře. Dobrý veřejný prostor tedy člověku umožňuje pohodlně sedět, chodit, stát, dívat se, poslouchat a hovořit. Je to prostor komfortní, který způsobuje to, že lidé prostory rádi navštěvují a vrací se do nich. Nejdůležitějšími z lidských smyslů jsou zrak

a sluch. Člověk je obdařen horizontálním viděním, takovým, při kterém vnímá události ve 180stupňovém rozsahu, a méně ty, které se odehrávají příliš vysoko či příliš nízko. Také vzdálenost od pozorovaného objektu ovlivňuje dojmy pozorovatele a různá vzdálenost tak podporuje různé činnosti. Tyto poznatky nesmí být při stavbě měst opomíjeny. Stejně tak sluchové a hmatové vjemy (hluk, hudba, použité materiály městského mobiliáře ad.) mají vliv na prožívání různých událostí. Lidé spolu mohou vést konverzaci za předpokladu, že se vzájemně uslyší anebo že se v místě cítí pohodlně, mohou vnímat okolní dění, pokud jsou dostatečně blízko události a pohybují se dostatečně pomalu. To je základ pro kvalitní městské prostředí.

Komfort je dán navržením takových tras ve městě, které jsou jasně strukturované a jednoduché k pochopení (to neznamená, že musí být přímé). Komfort je ovlivněn kvalitou městského mobiliáře, pohodlného, vhodně orientovaného a umístěného (krytého proti větru i dešti, vhodně orientovaného vůči slunci) a použitého v dostatečném množství. Ve špatně navrženém prostoru pak lidé naopak preferují neformální místa k sezení – například patníky nebo zábradlí – která bývají často pohodlnější. Prostory by měly lákat člověka k aktivitám, které podporují využívání veřejných prostor ve všech ročních obdobích a denních dobách. Živost prostor je důležitým prvkem pro to, aby je navštívili i další obyvatelé – lidé lákají další lidi. Lze ji podpořit aktivní politikou přízemí budov, jejich variabilitou a polyfunkčností nebo uspořádáním nějaké události, jako je koncert, představení nebo trh. Pokud přilákáme první skupinu lidí, ostatní budou následovat – lidé obecně lákají další lidi. Město by mělo ideálně

vybízet ke spontánní hře, mělo by být koncipováno inspirativním způsobem. Opakem tohoto ideálu jsou například některá panelová sídliště (ale i způsoby jejich regeneraci), kde jsou prostory pro dětská nebo sportovní hřiště předem jasně určené. Lidé pak dávají často přednost neformálnímu a neoplocenému místu, jehož užívání je pro uživatele obecně přitažlivější. Komfort souvisí také s pocitem bezpečí ve městě. To je přímo spojeno s mírou aktivit odehrávajících se v daném místě. Zde Gehl navazuje na práci Jane Jacobové i Oscara Newmana. Místa, kde se město setkává s budovami, nazývá hraničními liniemi. Přívětivé, měkké hraniční linie jsou takové, které jsou aktivní, poskytují smíšenost funkcí, jsou strukturované, vypracované do detailu a podněcují různé smysly. V měkkých hraničních liniích existuje kontakt mezi vnitřkem a vnějškem, jedná se o prostor mezi veřejným a soukromým, kde se „něco děje“ nebo který dává příležitosti k tomu, aby se něco dělo. Tento prostor poskytuje lidem pocit uspořádanosti, pohodlí a bezpečí. Otevřené hraniční linie v rezidenčních čtvrtích v podobě předzahrádek nebo širokých chodníků zase nabízejí prostor pro různé volnočasové aktivity dětí i dospělých nebo pohodlnou komunikaci. Jasně městské struktury a jasně oddělená teritoria ve městech jsou tedy způsobem, kterým lze zvýšit bezpečnost ve městě.

Moderní – funkcionalistický – urbanismus založený na oddělení jednotlivých městských zón je morfologicky reprezentován prostory a budovami enormních rozměrů. Neexistuje zde rozmanitost a detaily. Lidským smyslům toto prostředí nenabízí téměř nic. V těchto monofunkčních urbáních celcích chybí život. Je to ukázka takového urbanismu, který upřednostnil velké měřítko před lidským. Monotónní veřejné

prostory nelákají lidi k jejich užívání (i přesto, že hustota osídlení je vyšší než v jiných částech města; hustota osídlení sama o sobě tedy nestačí k zaplnění veřejných prostor), sídliště jsou obecně místem vyšší kriminality než ostatní městské části a v západní Evropě se ve většině případů stala druhoradým, sociálním bydlením. Na druhé straně je potřeba zdůraznit, že některá panelová sídliště nabízejí takové přednosti, které jen těžko najdeme v ostatních částech města.

Druhá polovina dvacátého století přinesla do měst také masivní rozvoj automobilové dopravy. Ve zdravém a k lidem přívětivém městě má prioritu chodec nebo cyklista. Tento způsob dopravy neznečišťuje prostředí, je méně nákladný a zabírá méně místa. „Pomalým“ městem je například Kodaň, Melbourne nebo další skandinávská a holandská města, kde byla cyklistická doprava iniciována a podporována městskou i národní politikou. Tam, kde je lidská rychlost překročena, nejsme schopni zachytit detaily a vnímat ostatní lidi. Informace jsou zjednodušené, detaily se vytrácejí a pro chodce se toto prostředí nutně stává nezajímavým a unavujícím.

Udržitelným městem tak autor obecně nazývá takové město, které má jasný a logický charakter, krátké docházkové vzdálenosti a dostatek zeleně. Udržitelné město je také, které upřednostňuje hromadnou a cyklistickou dopravu před automobilovou. To přímo souvisí s kvalitou okolních veřejných prostor – lidé budou chodit na zastávku městské hromadné dopravy raději, pokud je přitom bude obklopovat příjemné okolí. Stavět takováto města je nejen levné, jednoduché a zdravé (vyřešení řady zdravotních problémů obyvatel používáním jízdních kol a chůzí). Kromě znovuoživení lidského rozměru v plánování měst je ale potřeba

nacházet impulsy – většinou ekonomické –, které povedou dotčené politiky k tomu, aby k takovému plánování přistoupili.

Jan Gehl nabízí jasné a jednoduché měřítko na to, jak město ohodnotit jako „dobré“ nebo „špatné“. Město, které vychází z lidského měřítka, je podle autora v zásadě v pořádku, jiný druh zástavby je špatný. Kromě tohoto pohledu ale existují ještě jiná hlediska pro to, abychom zhodnotili kvalitu městského prostoru, která autor přehlíží. V tomto smyslu je daná tematika záměrně zjednodušená. Fungování města je vždy výsledkem diskuze různých aktérů, kteří mají různé priority, tedy určitým kompromisem. Hlavním cílem knihy je ukázat to, jak by ideální město mělo fyzicky vypadat, neanalyzuje ale příliš to, proč tomu tak v mnoha případech není, a pouze okrajově se zabývá tím, co vedlo v některých městech ke změně nepříznivé situace. To je část, o kterou by kniha nebo její pokračování mohlo být, podle mého názoru, rozšířeno.

Některá česká panelová sídliště, jejichž kvalita tkví v blízkosti přírody, dostatku zelených ploch a zdravějšího životního prostředí, než nabízejí ostatní městské čtvrti, nemusejí nutně být špatným místem pro život. Podle autorova jednostranného hodnocení měst (nepříznivého vůči všem funkcionalistickým čtvrtím) se ale jedná o „špatné místo k životu“. To může, podle mého názoru, vést k ještě větší stigmatizaci těchto čtvrtí v očích veřejnosti, která ve svém důsledku život jejich obyvatel pravděpodobně zhorší.

Gehl nicméně přináší mnoha architektům nový a kvalitativně lepší pohled na městský prostor než ten, kterým jsou někdy zvyklí se na město dívat po vystudování technické univerzity. Metodologie

založená na systematickém pozorování veřejných prostor a na důkladném porozumění jejich užití není klasickým architektonickým postupem, přesto je důležitým výchozím bodem při jejich navrhování nebo jejich úpravě.

Jana Kapičková

Juhani Pallasmaa: *Oči kůže.*

Archa, Zlín 2012, 85 s.

Juhani Pallasmaa: *Myslíci ruka.*

Archa, Zlín 2012, 160 s.

Knihy *Oči kůže* a *Myslíci ruka* představují zajímavé příspěvky k současnému myšlení o architektuře a způsobu, jakým ji lidé prožívají. V češtině se tak naráz objevují hned dvě knihy architekta a významného myslitele jménem Juhani Pallasmaa, ve zdejšího prostředí ještě ne příliš známého. Pallasmaa je celý život činný jako architekt, věhlas si však vydobyl svým myšlením v oblasti architektury, zejména svým zájmem o to, jak člověk vnímá vystavěné prostředí, jakým způsobem se v něm orientuje, pohybuje. Obě recenzované knihy, obvykle řazené do oblasti teorie architektury, vychází z kritického postoje autora vůči současné masové kultuře a převládajícímu přístupu k artefaktům lidského světa, jež jsou všechny vnímány jako komodita, což se nevyhnulo ani architektuře, která se dle autora kvůli stále narůstajícímu důrazu na vizuální stránku, na zaostřený perspektivní pohled (např. kamery, fotoaparátu či „ideálního oka“) stále více přizpůsobuje diktátu vizuality na úkor vnímání ostatními smysly, a proto také na úkor toho, jak v ní pobývá člověk jako tělesná bytost. V západní kultuře byl zrak tradičně oceňován jako nejdůležitější

ze smyslů. Problémem, na který Pallasmaa poukazuje, jmenovitě když se jedná o vytvářené prostředí, je však spíše míra této preference a skutečnost, že k ostatním smyslům se téměř nepřihlíží. Obě knihy tak spojuje jedno téma: architektura a smysly (jak zní podtitul první z knih).

Pallasmaa bývá řazen mezi autory, jejichž myšlení je ovlivněno fenomenologií, v jeho případě především Maurice Merleau-Pontym. Vyplyývá to nejen ze samotného zájmu o vnímání, projevuje se to především tím, že klade velký důraz na podmíněnost vnímání samotnou lidskou tělesností a též na tělo, jež situuje člověka ve světě. Člověka vnímá jako konečnou bytost, která je svým tělem, jak několikrát opakuje. Staví se tak proti všem podobám dualismu v chápání člověka. Zasloužnost vydání obou knih spočívá i v tom, že přináší do zdejšího prostředí dalšího „fenomenologa architektury“. K Norbergu-Schulzovi se nyní přidává Pallasmaa, který tento typ diskuse o architektuře rozšiřuje o další rozměr.

První z knih, *Oči kůže*, se skládá ze dvou částí. V první části Pallasmaa sleduje vznik a vývoj nadměrného důrazu na zrak, který se postupně proměnil v to, co nazývá okulocentrismem či okulocentrické paradigma. To následně proměnilo lidské vnímání světa a zároveň charakter architektury. Důraz na vizualitu jako hlavní a v podstatě jediný způsob smyslového vnímání většiny stavů pokročil v současné době tak daleko, že architekti přizpůsobují svou tvorbu tomu, jak bude jejich dílo vypadat v počítačové vizualizaci, případně na fotografii (kde je uvidí zdaleka největší počet lidí, mj. kolegů, kritiků či zákazníků), na úkor toho, jak bude vnímat danou stavbu člověk v reálném místě. „Místo existenciálně založené, plastické a prostorové zkušenosti si architektura

osvojila psychologickou strategii reklamního a okamžitého přesvědčování“ (s. 38). Analýza zmíněných jevů vyúsťuje do vize o nové smyslové rovnováze. „Toto nové vědomí si osvojují mnozí dnešní architekti na celém světě, kteří zkoušejí resenzualizovat architekturu prostřednictvím zesíleného smyslu pro materialitu, hapticitu, texturu a hmotnost, hustotu prostoru a materializované světlo“ (s. 46).

V druhé části knihy Pallasmaa ukazuje roli ostatních smyslů při vnímání a prožívání architektury. Kapitoly jako například „Prostor čichu“, „Tvar doteku“ či „Chuť kamene“ se zabývají příklady ostatních smyslů a též rolí celku těla jako ukotvení v konkrétním místě. Zaostrěným viděním pozorujeme viděné jakoby na dálku, naopak periferním, rozostřeným viděním se umísťujeme do prostoru, stejně tak sluch, na rozdíl od zraku mnohosměrný smysl, nás zasazuje do celkového rámce našeho prostředí, nevylučuje nás z něj. Podobně lze říci o hmatu, který nás zase propojuje s předměty a materiály v našem bezprostředním okolí. Závěrem autor opět zdůrazňuje potřebu návratu takové architektury, která bude oslovovat všechny naše smysly, a tím umožní to, že si lépe uvědomíme sami sebe a svůj život ve světě. „Nadčasovým úkolem architektury je vytvořit vtělenou a živou existenciální metaforu, která konkretizuje a strukturuje naše bytí ve světě“ (s. 84).

Druhá kniha, *Myslicí ruka*, navazuje na tu první a dále rozvíjí některé její myšlenky. Nejvlastnějším tématem knihy je lidská ruka a její vztah na jednu stranu k oku, jež vidí, a mozku, jež myslí, a na straně druhé k vnějšímu světu, například prostřednictvím nástroje. Vazba oko-ruka-mysl má zásadní vliv na tvořivou práci a ovlivňuje tak návrh i vytváření (stavebního) díla. „Pro

sportovce, řemeslníka, kouzelníka a umělce je souvislá a nevědomá spolupráce oka, ruky a mysli rozhodující. Následkem postupného zlepšení výkonu ztrácí vnímání, činnost ruky a uvažování svou nezávislost a proměňuje se v jednotný a podprahově koordinovaný systém reakce a odpovědi. Nakonec je to tvůrcův pocit vlastního já, který se zdá vykonávat úkol, jako by práci vykonával jeho existenciální pocit“ (s. 84). Konkrétní kapitoly jsou pak mimo jiné věnovány „Pracující ruce“, „Kreslicí ruce“, tzv. paměti rukou (jež si pamatují postupy a procesy, jinak ale pro danou „ruční práci“ vhodnější než paměť v mysli) a dále opět tělu, protože autor zdůrazňuje „tiché a nepojmové moudrosti našich tělesných procesů“ a kritizuje v této souvislosti neustále převládající „důraz na konceptuální, intelektuální a verbální znalosti“ (s. 22). Tím, že zdůrazňuje propojenost ruky a mysli, tělesnosti a vnímání, se opět výrazně staví proti dodnes převládajícímu dualismu těla a mysli. „Toto rozdělení se odráží v přesném rozčlenění lidské činnosti a práce do fyzických a intelektuálních kategorií“ (s. 11). Můžeme se tak vlastně domnívat, že ruka zde představuje příklad a zároveň symbol toho, jak jsou v lidském vnímání světa důležité všechny smysly, které v jednotě s tělem a myslí ovlivňují naše celkové prožívání světa. „Titul knihy, *Myslicí ruka*, je metafora pro příznačnou, nezávislou a aktivní roli všech našich smyslů, zatímco neustále bedlivě zkoumají náš živý svět“ (s. 21). Neboť to, o co autorovi v posledku jde, je dobrý život, kterému má architektura napomáhat, fakticky ho umožňovat, a to právě tím, že poskytne naší tělesnosti se všemi smysly, našemu konečnému životu prostředí, v němž se orientuje a zabydlí.

Obě knihy nejsou určeny jen lidem „z oboru“, svým zaměřením jsou velmi

vhodné pro všechny, koho zajímá lidské a lidmi vytvořené prostředí. Velice zajímavé jsou obě knihy také tím, že v nich lze bezprostředně vidět přenos myšlenek velkých myslitelů a filosofů (Merleau-Ponty) do jiných oborů lidské činnosti a dál do všeobecného povědomí lidí. Důležité je také zmínit otázku překladu z anglických originálů, ježto obě knihy mají odlišné překladaatele. K první knize v tomto ohledu nelze vznést podstatné námitky, což bohužel nelze říci o druhé. Tam se setkáváme se skutečnou „překladatelskou slepotou“: v knize totiž není jediná stránka, jediný odstavec, které by nebyly zatíženy silnými anglicismy, které na mnoha místech čtenáři přímo zabraňují porozumět. Anglický slovosled a přezíravost vůči aktuálnímu větnému členění dělá z mnohých vět zbytečně zkomoleniny. Překladu se bohužel nevyhnuly ani zjevné nesmysly.

Jiří Tourek

Martin Jemelka: *Ostravské dělnické kolonie I. Závodní kolonie kamenouhelných dolů a koksoven v moravské části Ostravy.* Filozofická fakulta Ostravské univerzity, Ostrava 2011, 544 s.

Kolektiv autorů soustředěných kolem Martina Jemelky připravil k publikování zajímavou práci k historii ostravských kolonií, která si v mnoha ohledech zaslouží pozornost odborné i laické veřejnosti. Téma ostravských kolonií není v regionální historiografii nové, nýbrž navazuje na starší výzkumy (Robek, Dušek, Bílek, Myška), které editor interpretuje v kontextech současných

sociálněantropologických výzkumů. Zájem editora o problematiku ostravských kolonií je dlouhodobý. V minulých letech se například věnoval historii největší ostravské kolonie na Šalomouně (*Na Šalomouně*. Ostrava 2008), pestrou mozaiku z každodenního života obyvatel kolonií přiblížil širokému okruhu čtenářů v práci *Lidé z kolonií vyprávějí své dějiny* (Ostrava 2009). Krok k historicko-topografickému zmapování vývoje ostravských dělnických kolonií je proto logickým vyústěním jeho odborného směřování.

Pojednání o koloniích předchází stručný nástin projektu a zhodnocení dosavadního stavu bádání s nastíněním budoucích perspektiv. Podle mého názoru mohl být v těchto úvodních statích vyložen i termín „dělnická kolonie“ a zasazen do širších souvislostí urbánních dějin. Rovněž mohl být vývoj ostravských kolonií alespoň v obrysech zasazen do širších souvislostí daného typu bydlení v evropském prostoru, tj. přejímání konceptu kolonií z anglického a německého prostředí a jeho adaptace na místní podmínky. Po zmíněných úvodních pasážích následují kapitoly věnované třinácti koloniím situovaným v katastru města Ostravy. Jednotlivé kolonie jsou zpracovány podle unifikované struktury, která není dodržena jen v případě absence pramenné základny.

Do dějin každé z kolonií čtenáře uvádějí základní topografické informace, tj. přesná lokace kolonie v urbánním prostoru města. Čtenář z regionu se v daných pasážích textu orientuje dobře, prostorovou orientaci přespolního čtenáře by zajisté usnadnila mapka katastru města se zanesenými koloniemi. Po detailním topografickém popisu následuje pasáž o stavebním vývoji kolonie, která přináší rozsáhlou škálu technických dat

získaných z projektových dokumentací. Historie stavebního vývoje nekončí dostavbou kolonie, ale značná pozornost je věnována i následným rekonstrukcím, popřípadě demolicí a asanaci kolonií. Další podkapitola přibližuje standardy bydlení v koloniích. Údaje z technických dokumentací vhodně doplňují vyprávění pamětníků a ukázky z dobového tisku. Souhrnná data jsou soustředěna do tabulkových přehledů. Obdobné sumarizace obsahují také pojednání o demografickém vývoji kolonií, tj. o proměnách věkové skladby obyvatelstva, etnicitě, deklarovaném náboženském vyznání a teritoriálním původu obyvatelstva. Výše uvedené informace doplňují kapitoly věnované občanské vybavenosti, spolkovému životu a významným osobnostem. Díky metodologické jednotě přístupu autorů k pramenům základně před námi vyvstává kompaktní text s mnoha cennými poznatky a daty ke stavebnímu a demografickému vývoji ostravských dělnických kolonií.

Z hlediska sociální a kulturní antropologie dílo přináší zajímavé informace k mentalitám a vzorcům chování obyvatelstva. Pokud čteme pozorně, z vyprávění pamětníků je evidentní latentní antisemitismus, a to pro starší období, pro novější zase xenofobie vůči „těm druhým“, tj. romskému obyvatelstvu. V textech se objevují zmínky, že v koloniích vládly špatné hygienické poměry, jako například nepořádek ve společných prostorech a na veřejných prostranstvích, což nemusí svědčit jen o nižším kulturním niveau obyvatel, tj. zejména v první generaci příchozích z Haliče a venkovských oblastí, ale také o mentálním vztahu nájemníků k nájemním bytům. Z nastíněné každodennosti získáváme pestrou mozaiku volnočasových aktivit obyvatel kolonií odehrávajících se ve veřejném prostoru, který aniž by

si toho možná byli autoři jednotlivých kapitol vědomi, sehrává v celé práci významnou roli. Z bohatého ikonografického materiálu, stavebních dokumentací a fotografií je evidentní, jakou roli mělo veřejné prostranství pro život a pospolitost obyvatel kolonií. Většina použitých fotografií přináší svědectví o tom, že ostravské kolonie navzdory špatným hygienickým poměrům nebyly „kasárnami“ berlínského typu, ale sociálním bydlením s jistým akcentem kladeným i na roli a funkci veřejné zeleně ve formě uličních stromoví nebo zeleninových a ovocných zahrad přilehlých k domům. Z pohledu urbánních dějin jsou přínosná nejen uvedená technická data k jednotlivým stavbám, nýbrž i přečištěné plány a projekty.

Předložená práce je cenným zdrojem prvotního poznání pro výzkumy orientované na dějiny městského bydlení v druhé polovině 19. a ve 20. století. Komparace zjištěných dat s jinými formami bydlení v pojednávané době nebyla a ani není cílem projektu Ostravské dělnické kolonie, přesto by bylo vhodné v dalších výzkumech věnovat této problematice pozornost. Čtenář může knihu číst několika způsoby a nacházet v ní početné odpovědi na otázky spojené se životem v koloniích, jako například kdo byl investorem, jak dlouho trvala výstavba, kolik prostředků bylo na výstavbu vynaloženo, kdo byli obyvatelé kolonií, odkud přišli, jakou kulturu si přinesli, jak trávil volný čas a tak dále. Je málo otázek, na které čtenář po přečtení textu odpovědi nenachází, jako například předpokládaná životnost bytového fondu kolonií nebo pohled „těch druhých“, tj. neobyvatel kolonií, na kolonie? Za úvahu také stojí, do jaké míry objektivní jsou líčení událostí v koloniích, špatných hygienických poměrů nebo nekvalitní stravy v podnikových stravovnách, jak je

prezentoval dobový levicový tisk. I přes tuto drobnou výtku se bezesporu jedná o zajímavou publikaci, která v mnoha ohledech překračuje v úvodu vymezený historicko-topografický popis ostravských kolonií.

Andrea Pokludová

Markéta Braun Kohlová:
Cesty městem. O racionalitě každodenního cestování.
 Sociologické nakladatelství
 (SLON), Praha 2012, 283 s.

Autorka se zabývá studiem problému, jak se vědomě (racionálně) rozhodujeme pro konkrétní způsob dopravy ve městě. Kniha přináší velice zajímavou sociologickou analýzu tohoto tématu, ve které autorka kombinuje kvantitativní a kvalitativní přístupy, a její závěry přímo vybízí k úvahám o povaze města.

Kromě lákavého a navýsost aktuálního tématu cestování městem je zajímavé zaměření na racionalitu jednání/chování lidí. V tomto ohledu kniha nejprve odkazuje jednak na práce sociologů Maxe Webera, Alfreda Schütze a Anthony Giddense, ale kromě nich i na odborníky z oblasti ekonomie, například Garry S. Beckera. Nejvíce je diskutován Alfred Schütz, podle kterého racionální jednání vykazuje tyto rysy: je uvážené, plánované, obsahuje volbu mezi alternativami k dosažení cíle, dále je rozumné, logické a předvídatelné. Autorka předpokládá, že volba dopravního prostředku, rutinní, každodenní sociální jednání, je též částečně racionální, avšak racionální ve specifickém smyslu: „Za racionální stačí považovat pouze pravidla uložená na základě předchozích zkušeností v přírůčném vědění a způsob, jakým jsou příslušná

pravidla uplatňována na analogické situace“ (s. 59).

V kvantitativní části výzkumu autorka pracovala s modelem náhodného užítku. Výzkum je založen na vzorku 1.723 respondentů z 8 českých měst. Cílem bylo zodpovědět otázku, čím lze u respondentů vysvětlit volbu dopravního prostředku u pravidelných cest. Výzkum ukázal, že volbu dopravního prostředku ovlivňuje řada omezení: finanční a časová, dále dostupnost automobilu/ů v domácnosti, rozsah či kvalita služeb MHD, vybavenost bydliště obchody a službami a typ zaměstnání respondenta – je-li pro respondenta nutná flexibilní mobilita (s. 114n.). Kvalitativní část výzkumu se soustředila na vztah změny bydliště a volby dopravního prostředku. Prostřednictvím celkem 19 interview byla získána data od obyvatel čtyř českých městských aglomerací, kteří se v posledních dvou letech přestěhovali, přičemž respondenti referovali i o ostatních členech domácnosti. Změna bydliště zachycená v těchto rozhovorech byla následující: 11 z celkem 19 domácností se přestěhovalo do širšího centra města nebo v rámci centra, 8 se přestěhovalo na předměstí nebo v rámci předměstí (s. 175n.). Analýza rozhovorů ukázala mimo jiné čtyři typy přístupu k důležitosti dopravní dostupnosti a volbě dopravy: chci to mít blízko a nejen na tramvaj (I), na místě nezáleží – stejně jedu autem (II), co se dá dělat – budu muset autem (III) a jedu autem – přestože to mám blízko (IV).

Na základě výsledků těchto výzkumů (kapitoly IV a V) došlo k revizi ústředního pojmu, tj. racionality každodenního cestování, a výsledkem bylo jeho diferencování do tří sfér, kde výše zmíněné čtyři typy dělí autorka podle os město – suburbie a habitus – racionalita (schéma na s. 217). Pojem

racionality se tak diferencoval na racionalitu volby dopravního prostředku na základě omezení (finančního, typ Ib – mít to blízko z ekonomické nutnosti a dopravní dostupnosti, typ III), na sféru konzistentního životního stylu (volba bydliště a typu dopravy, typ Ia – mít to blízko kvůli preferovanému městskému stylu života a typ IIa – dům a auto mám, protože preferuji suburbánní životní styl) a na sféru nereflektovaného zvyku, součásti habitu (typ IV a typ IIb – na místě nezáleží, stejně jedu autem). Výsledky takového výzkumu je možné využít pro změnu negativního a paralyzujícího trendu narůstající automobilové dopravy ve městech. Autorka uvažuje ve třech rovinách podle výše zmíněných sfér racionality: srovnání dopravních alternativ v souvislosti s individuálními, ekonomickými a pracovními omezeními (1), ochota mnoha lidí bydlet v suburbii s horší dopravní dostupností i úrovní služeb (2) a zvyk používat auto bez ohledu na okolnosti (3).

U prvního případu autorka na základě výsledků šetření uvažuje o možnosti rozšíření motivačních a regulačních opatření – mýtné v centrech, nižší dostupnost parkování v centru, zpomalení dopravy může snížit atraktivitu individuální automobilové dopravy ve městech, u finančních regulací však varuje před možnými dopady na slabší sociální vrstvy ve městech, kde není dobrá možnost alternativní dopravy. V druhém případě výzkum odhaluje, že atraktivita suburbii spočívá především v nízké ceně pozemků. Území s nízkou úrovní služeb a dostupnosti hromadné dopravy pak rezidenty donutí cestovat komplikovaně a nejčastěji pak individuálně. Nejtěžší možnost změny je pak změna habitu ve třetím případě. Výzkum však ukázal, že podstatná část respondentů se rozhoduje s ohledem

na možné alternativy a jejich chování je tedy možné regulativy a pobídkami změnit (s. 232–235). V epilogu pak autorka varuje před trendem suburbánní výstavby, pro niž je typická špatná kvalita zástavby i množství dostupných služeb a která souvisí s upadáním městských center. Tyto trendy dává do souvislosti s normativními vzory chování (či diskurzů) (srov. analýzu reprezentací suburbie ve filmu, kde suburbie slouží zároveň jako označované i označující; L. Galčanová – B. Vacková: „Líp jste si ani vybrat nemohli!“ Reprezentace suburbanizace v americkém filmu.“ Pp. 187–215 in B. Vacková – L. Galčanová – S. Ferenčuchová (eds.): *Třetí město*. P. Mervart, Červený Kostelec – Brno 2011) i do souvislosti s cenovou politikou, kdy samostatně stojící dům se zahradou má stejnou cenu jako menší byt v centru. Na konci knihy pak autorka konstatuje, že snahami o zvýšení rychlosti na silnicích uvnitř měst a stavbou tunelů se v dlouhodobém horizontu dopravní situace ani úpadek (deurbanizace) center měst nevyřeší, na rozdíl od řízené poptávky po dopravě, která by situaci zlepšila (s. 240–241).

Přejdeme nyní k diskusi knihy. Jestliže podle Alfreda Schütze vykazuje racionální jednání rysy jako uváženost, plánovanost, volba mezi alternativami, rozumnost, logičnost a předvídatelnost, hledala bych i jiné motivy, proč obyvatelé měst volí ten který způsob dopravy. Nemám pochyb o tom, že finanční, časové a pracovní omezení jsou pro volbu dopravního prostředku klíčovými faktory, ale napadá mne, že dalšími stejně důležitými motivy mohou být pozitivní nebo negativní asociace, které daný způsob dopravy vyvolává, například strach nebo libost. Někdo může mít strach projíždět určitou lokalitou, a proto volí jiný způsob dopravy – např. na kole bych se bál(a), ale

v trolejbusu se cítím bezpečně, pěšky bych večer domů nešel (nešla), ale když jedu autem, tak se cítím bezpečně, nebo na téhle zastávce bych se večer bál(a) čekat. Dalším motivem volby dopravy může být prostě záliba v určitém typu cestování – např. autobusem by to bylo rychlejší, ale raději jedu vlakem, nebo obliba nějaké trasy – metrem bych mohl(a), ale raději pojedu tramvají, protože se ráda dívám na domy v centru. Další z racionálních voleb dopravy může být dostatek nebo nedostatek nízkopodlažních spojů – pro matky s dětmi nebo pro hůře pohyblivé může být auto lepší variantou, ačkoli musí čelit dopravní zácpě a těžkostem s parkováním, nemluvě o vysokých nákladech, není-li nízkopodlažních spojů dost. Využití určitého druhu dopravy může být také motivováno např. zálibou ve čtení – rád(a) si cestou do práce něco přečtu, nebo při jízdě na kole či v autě, které autorka zmiňuje jako spíše využívané muži bez ohledu na sociální postavení respondenta – rád cestou soupeřím sám se sebou, mám rád pocit, že ovládám svůj stroj apod. Volba dopravního prostředku je také ovlivněna faktory jako nesnesitelné nebo příjemné zvuky a pachy, příjemný výhled, špinavé sedačky a milá či nepříjemná společnost ostatních cestujících. Pro konstrukci hypotéz i pro otázky v interview bych uvítala tázání se i po motivech výše uvedeného typu, je však možné, že tento posun je dán odlišnými teoretickými platformami autorky knihy a autorky tohoto textu (sociologie x antropologie). Naopak myšlenka, že suburbie a na ně napojený životní styl slouží jako prostředek deurbanizace a smrti měst, která je implicitně přítomna v celé knize, rezonuje velmi dobře se současnou antropologií města a sledováním vývoje našich měst v nedávné minulosti i dnes.

V amerických suburbiích typu „urban sprawl“ čili „sídelní kaše“ bylo doloženo, že kromě dopravních kolapsů způsobují i více znečištění na osobu. Města se stále rozrůstají, více než polovina světové populace žije ve městech, tím více je alarmující upadání center měst a jejich celkový rozvrat. Ve světovém měřítku se struktura měst radikálně mění. Minimálně od devadesátých let je tématem ekonomie, urbanismu i společenských věd snaha o revitalizaci městských center a o „urbanizaci“ suburbií a právě v této souvislosti je analýza každodenního cestování v našich městech velice důležitým, řekla bych i klíčovým úkolem. Jak je uvedeno výše, výzkumy publikované v knize *Cesty městem* jsou velice inspirativní, proto bych se na závěr tohoto textu věnovala krátce i jim. O pohybu městem můžeme uvažovat jako o určitém dvojsměrném pohybu: město formuje možnosti pohybu po městě, ale i zvolené způsoby dopravy po městě jeho prostor formují (srov. argumentaci Michela de Certeaua k taktikám a strategiím – *The Practices of Everyday Life*. University of California Press, Berkeley 1984; pro přehled plánování městského prostoru např. B. Vacková: „Co možná nejvíce světla, vzduchu, radosti a jednoduchosti... : Prvky utopického myšlení v historii městského plánování.“ *Sociální studia* 2006, 2: 97–115). V této perspektivě zaznívá varování před nekontrolovaným růstem suburbií ještě silněji. Vůle některých lidí bydlet v nových předměstích a využívat maximálně k dopravě osobní automobil na jedné straně a na straně druhé chybí podpora pro dopravu pěší, cyklistickou a železniční ve srovnání s automobilovou nasvědčuje, kam směřuje současný vývoj. Výstavba silniční infrastruktury, tunelů apod., která slouží lepší průjezdnosti měst,

mj. usnadňuje také individuální automobilovou dopravu a možná i podporuje volbu použití auta namísto hromadné dopravy. Tato výstavba kromě fyzického prostředí strukturuje i prostředí sociální a často zneumožňuje v místě jakoukoli další alternativu, například pohyb pěších.

Zakoušíme-li prostor města dominantně jako prostor projížděný, pak se zcela vytrácí peripatetický smysl místa, tj. smysl, který místo získává, když jím procházíme a tělesně ho zakoušíme, který je člověku nejpřirozenější. Volba toho, jakým dopravním prostředkem se budeme pohybovat, zásadním způsobem určuje, jaká naše města budou. Podobně uvažuje i Tim Edensor, který vidí města jako fluidní prostory, jejichž smysl se musí neustále vyjednávat a vybojovávat mezi všemi aktéry („Moving through

the City.“ Pp. 121–140 in D. Bell – A. Had-dour (eds.): *City Visions*. Longman, London 2000). Zde bych souhlasila s autorkou, že je na místě možnost promyšleného systému pobídek pro využití dopravy hromadné či, doplnila bych, i dopravy na kole nebo pěší, jako alternativa k individuálním jízdám automobilem.

Závěrem je třeba zdůraznit, že kniha *Cesty městem* velice zdařile rozkrývá podobu každodenního cestování po městě a jeho motivy. Na poli českého společenskovedního výzkumu se práce tohoto rozsahu objevuje v knižní podobě poprvé. Snad budou následovat další výzkumy orientované tímto směrem, a možná někdy v budoucnu přispěje tento výzkum i ke zvratu negativních trendů, jako je zahlcení měst auty a úpadek městských center.

Karolína Pauknerová