

torikové se věnovali příběhům růstu měst a s ním souvisejících sociálních, hospodářských, právních a také technických přeměn. Jejich zájem se ve větší míře zaměřoval na osudy jednotlivých měst, na právní nebo hospodářské postavení jednotlivých českých měst či na osudy jednotlivých sociálních vrstev a na podoby denního života městských rodin. Pohled autorů knihy na vývoj českých měst a na urbanizační procesy se v některých ohledech poněkud liší, ale zároveň doplňuje. Je to nepochybně důsledek významného posunu v myšlení sociologů i historiků. Ti první si dnes více než v minulosti uvědomují historickou podmíněnost všech společenských fenoménů a ti druzí zase zjistili, že nemohou dobře popsat ani vysvětlit jednotlivé události a změny bez přihlídnutí k širším souvislostem a vztahům, které zkoumá ekonomie, sociologie nebo antropologie. Společné zkoumání proměn měst a městské společnosti historiky a sociology je příkladem spolupráce obohacující náš pohled na minulost i přítomnost.

Jiří Musil
Co je urbanizace

Co je urbanizace

I když se občas i v minulosti u některých autorů chápala urbanizace jako součást celospolečenských změn, většina sociologických, ekonomických, ale také geografických prací se ještě do nedávné doby omezovala na popis dílčích jevů, například na růst měst, na zvětšování počtu nebo podílu lidí žijících ve městech, na prostorovou expanzi měst, na růst hustoty obyvatelstva a zastavění, na zvětšování budov a na jiné prvky převážně hmotných a prostorových stránek lidských sídel. A podobně i historické práce zabývající se dějinami jednotlivých měst nebo dějinami měst určité historické epochy zkoumaly obvykle odděleně politické, právní, hospodářské, vojenské, sociální a kulturní stránky vývoje měst. Historikové, kteří se zabývali vývojem měst ve velkých evropských regionech, nebo kteří tento vývoj srovnávali s historií měst v neevropských kulturách, anebo také autoři snažící se postihnout obecné rysy měst antických, středověkých apod., pociťovali ovšem potřebu přistupovat k městům interdisciplinárně a často hledali systémový přístup k svému předmětu. To vedlo k produktivnímu sblížení historiografie a teoretických disciplín, jako je sociologie, sociální antropologie nebo ekonomie. Historie měst, která opustila tradiční popisnost a snažila se objevit vývojové linie, začala hledat inspiraci v sociologických nebo ekonomických teoriích změny, například v teorii modernizace, Eliasově teorii civilizování, v Schumpeterových a Kondraťjevových teoriích hospodářských cyklů nebo v teoriích demografického přechodu apod.¹ A naopak sociologové, sociální antropologové, ekonomové, kteří přemýšleli o vývoji měst, museli začít vážněji reflektovat konkrétní poznatky, které přinášelo historické bádání, a v důsledku toho také korigovat své modely.² Důležité v tomto ohledu byly, mimo jiné, historicko-právní studie a také práce z historie umění a architektury měst, které zkoumaly obecné rysy právních soustav nebo slohů v určitých historických obdobích. K chápání urbanizace jako složitého a komplexního společenského procesu, případně jako jedné ze základních složek modernizace společností, přispěly rovněž hospodářské dějiny měst.

Teprve od šedesátých let 20. století se začíná uplatňovat pojetí, podle něhož

je urbanizace změnou sociálně-prostorových forem organizace společnosti. Nejde tu ani tak o změnu měst, jako spíše o změnu celé společnosti. Ze společností venkovských se postupně stávají společnosti městské. A tato metamorfóza se netýká jen hmotných a prostorových stránek, nýbrž i institucí, ekonomie, sociální struktury, myšlení, způsobu života, hodnot a celé kultury. Důležité na tomto soudobém pojetí urbanizace je také to, že v jeho rámci není vznik měst a jejich růst až do 18. století evropské historie považován za urbanizaci v přísném slova smyslu. To, co se dělo v Evropě do poloviny 18. století, kdy se v některých jejích částech zvyšoval ve městech počet obyvatel, lze označit jako vlny zrychleného růstu měst. Tyto vlny mají – jak ukážeme v další části – odlišné rysy než urbanizace ve společnostech procházejících modernizací, která byla tažena aplikací vědy ve výrobě, tedy industrializací, a změnou ekonomického chování a ekonomických institucí. Urbanizace prostě není kontinuálním historickým procesem probíhajícím po celou dobu od vzniku prvních měst. Je to změna probíhající v různých částech světa vždy v určitém konkrétním historickém období. V tomto smyslu je to historicky jedinečná transformace nejen osídlení, ale i všech stránek sociálního a kulturního života.³

Samotný pojem urbanizace je poměrně nový. Vznikl a vyvíjel se jednak v důsledku změn samotného předmětu zkoumání, jednak v důsledku toho, že byl postupně zkoumán z rozdílných hledisek jednotlivých vědních oborů. Ve statistickém a demografickém slova smyslu, tj. jako růst počtu a podílu lidí žijících ve městech anebo jako proces koncentrace obyvatelstva do měst, se v literatuře objevuje v třicátých letech 20. století, a to v anglické verzi jako „urbanization“, francouzské „urbanisation“, německé „Verstädterung“. Je zajímavé, že v praktické souvislosti – tj. při úvahách o vhodných formách uspořádání osídlení v socialistické společnosti – se pojem „desurbanizace“ a „urbanizace“ objevil v sovětských diskusích na konci dvacátých a začátku třicátých let. Tehdy byl ovšem chápán převážně v urbanistickém smyslu, tj. jako normativní názor na vhodný rozvoj osídlení v SSSR. V 19. století a na začátku 20. století nebyl pojem urbanizace znám. Pozornost odborné literatury byla v té době zaměřena na otázky vzniku měst, na příčiny jejich vzniku, na rozdíly mezi městem a venkovem a v evropském prostředí také na právní a ekonomické otázky růstu měst. Velmi dobře je to patrné například na knize českého sociologa Arnošta I. Bláhy *Město. Sociologická studie* z roku 1914.⁴ Blízkým dnešnímu pojmu urbanizace by se mohl zdát dnes už zapomenutý německý pojem „Verstädtlichung“, jímž někteří autoři, jako například Karl Bücher (1893),⁵ popisovali vznik městských států v antice. Řekové měli pro tento proces vlastní termín „synoikismos“. Jistou analogií dnešního pojmu urbanizace je pojem „růst měst“, používaný autory konce 19. století – například Adnou Ferrinem Weberem ve známé knize *Růst měst v 19. století*.⁶

V době, kdy se začal pojem urbanizace používat, byl definován nejčastěji

jako koncentrace obyvatelstva do městských sídel. V nejjednodušší podobě se interpretoval jako proces, v jehož důsledku se zvětšuje podíl městského obyvatelstva na úhrnu obyvatelstva určitého území. Dochází přitom jednak k zmnoužení míst koncentrace, jednak k zvětšení lidnatosti už existujících míst koncentrace. Někdy se definovala urbanizace specifictěji: jako pohyb lidí z malých zemědělských obcí do obcí jiných, obvykle větších, jejichž hospodářskou základnou je výroba, obchod, správa nebo podobné činnosti. Historické doklady potvrzují, že bez takového stěhování by nebyla urbanizace možná.

Klíčovým problémem při takovém geograficko-demografickém pojetí urbanizace bylo určení toho, co je vlastně městské sídlo. V literatuře je patrné kolísání mezi celou řadou názorů na to, jak město definovat. Vyskytují se definice ekonomické, právní, sociologické, urbanistické a samozřejmě i statistické. Zajímavý je vztah mezi statistickým pojetím a pojetím právním. Zdálo by se, že statistické pojetí je snadné. Ale i v Evropě se brzy ukázalo, že neexistuje jednotný názor na to, jak město definovat statisticky. Jsou to sídla, kde trvale žije více než 2 000 lidí, nebo 5 000, nebo naopak 1 000 lidí? A jak je to se sídly malými, která však mají právně statut města? Anebo naopak – kam zařadit velké venkovské obce s více než 10 000 obyvatel, známé z jižního Slovenska nebo z Maďarska? Jsou to města, nebo venkovské obce? Už z těchto několika příkladů je zřejmé, že pojem města nelze vymezit snadno a že v důsledku toho ani měření stupně urbanizace není nic jednoduchého. Neméně svízelnou se ukázala otázka hranic městských sídel. Dnes často nebývají správní hranice města, které mají právní povahu, hranicemi města v sociálním a ekonomickém slova smyslu. To platí zejména o velkých městech, ale týká se to i městských aglomerací nejrůznějšího druhu. Výzkum urbanizace v tomto geograficko-demografickém smyslu začal prohlubovat metody měření stupně urbanizace, tak aby zjištěné skutečnosti lépe odpovídaly reálné situaci. V šedesátých letech 20. století se prohloubil demografický pohled na urbanizaci tím, že statistické úřady zavedly statistické jednotky, které označovaly za městské, i když byly vně správních hranic měst; v USA to byly tzv. standardní metropolitní oblasti, jinde tzv. urbanizované oblasti, aglomerované obce apod. Ale i tak mezinárodní srovnání úrovně urbanizace narážejí na četné problémy.

Dalšího pokroku ve statistické analýze urbanizace se dosáhlo zavedením typologií urbanizace. Objevil se pojem „metropolitní urbanizace“, který vycházel z pojmu metropolitní oblast. Za tu je považováno území se 100 000 a více obyvatel, v němž je alespoň jedno město nebo souvislá městská oblast s 50 000 nebo více obyvatel, a přilehlé administrativní jednotky, které mají metropolitní povahu. Na základě tohoto vymezení byla roku 1959 Kalifornskou univerzitou v Berkeley uskutečněna jedna z prvních spolehlivých srovnávacích celosvětových studií urbanizace.⁷ Výzkumné centrum této univerzity pak ukázalo na to, že v Evropě existují tři skupiny zemí co do míry metropolitní urbanizace:

1. země, kde více než 40 % obyvatel žije v metropolitních oblastech (Velká Británie, Nizozemí aj.), 2. země, ve kterých žije v metropolitních oblastech 20–40 % obyvatel (Francie, Polsko), 3. země, kde žije méně než 20 % obyvatel v metropolitních oblastech (Československo, Finsko). Podobný význam mělo rozlišení na základní a metropolitní urbanizaci.

Problémy spojené se statistickým měřením stupně urbanizace naznačovaly, že tradiční geograficko-demografické vymezení pojmu urbanizace naráží na potíže. Kritika si všimla toho, že určovat stupeň urbanizace pouze z údajů o podílu tzv. městského obyvatelstva se nehodí dobře pro studium urbanizace v zemích s vysokým stupněm už dosažené urbanizace. Britský autor Ray E. Pahl ve své útlé, ale významné knize s příznačným názvem *Město na venkově*⁸ z roku 1965 soudí, že zhruba od roku 1910 žije přibližně 80 % britského obyvatelstva v jednotkách definovaných administrativně jako městské. Urbanizace definovaná jako pohyb lidí z oblastí s rozptýleným obyvatelstvem do oblastí s koncentrovaným obyvatelstvem přestala být důležitým jevem. Urbanizace definovaná demograficky jako koncentrace obyvatelstva byla vystřídána urbanizací ve formě rozptylu obyvatelstva ve velkých metropolitních regionech. Tato a podobné kritiky otevřely zásadní otázku: Do jaké míry lze vůbec lidnatost sídel považovat za kritérium „městskosti“? Tato otázka nabývá na významu zejména tehdy, srovnávají-li se civilizačně výrazně odlišná území. Lze třeba obce s 5 000 obyvatel v České republice nebo v Belgii považovat za stejné jednotky jako obdobné obce v Indii nebo v Nigérii? A neplatí stejná výhrada i o větších sídlech? Někteří autoři zdůrazňují, že i sídla o 100 000 obyvatel v průmyslových zemích se liší od stejně lidnatých sídel polofeudálních zemí natolik, že je otázka, zda je vůbec považovat za srovnatelné jednotky. Například čínská města ještě v třicátých letech minulého století, před zavedením hromadné městské dopravy a řady dalších složek technické infrastruktury, působila v mnoha případech jako konglomerát několika malých měst.

Celý problém se zkomplikoval tím, že ve společnostech s velkou mobilitou lidí, například s velkým počtem lidí dojíždějících za prací z jedné administrativně vymezené obce do druhé, s velkým počtem lidí opouštějících na kratší nebo delší dobu místo trvalého bydliště nebo střídajících bydliště, se začal pojem „počet obyvatel“ znejasňovat. Přes veškerá zdokonalování metod sčítání lidu, rozlišování obyvatelstva na trvale bydlící, přítomné, přechodně nepřítomné atd., se přesné údaje o počtu obyvatel velkých měst nedají vždy zjistit. Oprávněně některé studie při určování velikosti sídla vycházejí z počtu pracovních příležitostí v hlavních hospodářských odvětvích. Některé soudobé úvahy jdou tak daleko, že při měření velikosti sídla nahrazují počet obyvatel třeba počtem počítačů, případně informační kapacitou sídel. Jedna studie dokonce navrhovala měřit význam měst odhadem počtu bitů, které mají v úhrnu místní informační systémy, jako jsou knihovny, databanky, rejstříky apod. Třebaže jde

o neobvyklou úvahu, dokládá, že otázka určování velikosti měst není jednoduchou záležitostí. Tím se také vysvětlují poměrně velké rozdíly mezi výsledky jednotlivých analýz stupně urbanizace v různých zemích. Při čtení všech prací, které se zabývají srovnáváním úrovně urbanizace v jednotlivých zemích, je vždy zapotřebí vědět, jak bylo definováno obyvatelstvo měst a jak byly vymezeny hranice měst. Velikost měst vyjádřená počtem trvale bydlících obyvatel zůstane však přes všechny uvedené problémy i v budoucnosti důležitou informací. Zůstává rovněž jedním z důležitých údajů i při zkoumání historického vývoje měst. Podíl obyvatel žijících ve městech však sám o sobě není dostatečným kritériem stupně urbanizace, třebaže se v tomto smyslu i nadále používá takovými mezinárodními organizacemi jako OSN, OECD aj.

Kritika geograficko-demografického pojetí urbanizace spojeného se statistickými metodami vedla k celé řadě dalších pokusů, jak tento proces lépe definovat. V šedesátých letech 20. století se ve světové literatuře objevila řada prací, které urbanizaci chápaly převážně sociologicky nebo antropologicky, tedy buď jako šíření (difuzi) hodnot, postojů a různých prvků tzv. městské kultury, nebo jako akulturaci. Urbanizace byla tudíž interpretována jako kulturní a sociálně-psychologický proces, jehož prostřednictvím si lidé osvojují materiální a nemateriální kulturu, včetně vzorců chování, forem sociální organizace, ale i způsoby myšlení, které vznikají ve městech či jsou pro města typické. A i když tok kulturních impulzů proudí oběma směry, tj. jak z měst na venkov, tak z venkova do měst, kulturní působení městských vzorů na venkově je obvykle silnější než naopak. Pojem urbanizace chápáný jako difuze a akulturace se stává realističtější a smysluplnější než jeho vymezení zdůrazňující pouze koncentraci obyvatelstva do městských sídel.⁹ Problémů, které jsou spojeny s touto koncepcí, je ovšem celá řada. Není totiž zcela zřejmé, co se vlastně myslí pojmem „kultura typická pro města“. Přestože byla zveřejněna celá řada studií a knih o městské kultuře a o městském způsobu života, není často jasné, zda i takoví autoři, jako byl například Georg Simmel (1903) nebo Louis Wirth (1938),¹⁰ nesměšovali ve svých pojetích měst důsledky městské sociální organizace a městského prostředí s důsledky industrializace a tržního hospodářství. Je rovněž zřejmé, že městská kultura není jevem tak stejnorodým, jak si její protagonisté představují. Odhlédneme-li od civilizačních a technických prvků, bývá často, zejména ve složitých a sociálně diferencovaných společnostech, shlukem několika kultur. Teorie difuze a akulturace však záslužně upozornila na to, že urbanizace nemusí být chápána jenom jako kvantitativně pospatelný proces zvětšování podílu lidí žijících v městských sídlech. Paralelní existence geograficko-demografického a sociálně-antropologického pojetí urbanizace vyvolala navíc potřebu formulovat koncepci, jež by je vhodně spojila.

Proto se už v šedesátých letech 20. století řada historiků, sociologů a geografů – nezávisle na sobě – pokusila formulovat názor, že urbanizace je mno-

hostranným procesem, že je jí tedy nutno zkoumat vždy současně z více hledisek.¹¹ Začala se rozlišovat urbanizace ekonomická, demografická, prostorová a sociální. Ekonomickou urbanizací se rozumělo i nadále zvětšování počtu osob pracujících mimo zemědělství, tj. v průmyslu a ve službách. Z hlediska demografického byla urbanizace chápána především jako proces stěhování obyvatelstva z venkova do měst. Za urbanizaci prostorovou se pak považovala změna hmotného a prostorového uspořádání sídel, například rostoucí podíl vícepodlažních domů, vznik a rozvoj hromadné veřejné dopravy a jiných složek technické a sociální infrastruktury. Sociální urbanizace byla interpretována jako proces, při němž si jak jednotlivci, tak i skupiny osvojují – v rámci vzájemné spolupráce, ale i konfliktu – městský způsob života. Janusz Ziolkowski nazval tento proces „městskou socializací“. V podobném smyslu rozlišoval Eric E. Lampard „behaviorální“ stránku urbanizace, strukturální urbanizaci a konečně urbanizaci demografickou. Strukturální urbanizací rozuměl změny měst a celého osídlení způsobené změnami v organizaci společnosti. Z tohoto strukturálního pohledu důležitější než koncentrace obyvatelstva je koncentrace činností do měst. To je velmi důležité rozlišení, které pomáhá rozumět specifickým rysům urbanizačních procesů v jednotlivých obdobích. Ukázalo se být velmi užitečné při studiu vývoje evropské sítě měst v raně moderním období 1500–1800.

Známý britský geograf Peter Hall rozlišil v publikaci z roku 1973,¹² která se zabývala vývojem městských regionů ve Velké Británii, tři významy pojmu urbanizace: hmotný, funkční a politický. Ještě v nedávné době všechny tyto významy splývaly, avšak dnes už se uvedené významy rozpojily. To se ovšem stalo zdrojem potíží soudobých výkladů urbanizace. Podle Halla poukazuje hmotné pojetí urbanizace skutečně pouze na fyzikální stránku věci. To, co je urbánní, vypadá jako město. Je tam velký počet budov, které jsou blízko sebe a slouží různým účelům: bydlení, výrobě, obchodu, rekreaci aj. Funkční pohled na město si všímá hospodářských, politických, sociálních a jiných funkcí města. Lidé zapojení ekonomicky a sociálně do městských funkcí jsou „městští“, proto i území, které obývají a v němž pracují, je městské. Politické pojetí města vychází z myšlenky, že urbánní je to, co je spravováno ve smyslu právním radnicí města.

Až do poloviny 19. století se v Británii všechny tyto tři významy navzájem doplňovaly a nerozcházely se. V evropských zemích, kde procesy modernizace společnosti začaly později, došlo k rozpojení těchto významů později. Ve 20. století se v západní Evropě tyto tři stránky urbanizace rozpojily, přičemž jako nejzávažnější se jeví oddělení hmotné a funkční stránky urbanizace. Všechny pokusy chápat urbanizaci jako mnohostranný proces s uvolněnými vazbami mezi jeho jednotlivými „proudy“ otevřely další kapitoly v pokusech o vymezení toho, co je urbanizace.

Jádrem těchto nových pohledů na urbanizaci se stal na prvním místě názor, že urbanizace je změnou, kterou nelze vysvětlit bez přihlídnutí k proměnám celé společnosti, a na druhém místě názor, že i když je tento proces integrální součástí proměn celých společností, má přece jen určitou specifickou povahu. Urbanizace v tomto pojetí se začala proto definovat a chápat jako komplexní společenský proces proměňující prostorovou organizaci společnosti. Společným znakem proměn prostorové organizace společnosti označovaných jako urbanizace je koncentrace jejich činností v poměrně nečetných územích a centrech.¹³ Nemusí tedy jít jen o soustředování činností do jednotlivých měst, nýbrž i do městských regionů nebo rozsáhlých urbánních zón vyznačujících se nejen vyššími hustotami obyvatelstva a sídel, ale zejména vysokými hustotami výrobních, správních, komunikačních a rozhodovacích činností. Vzájemná blízkost organizačních jednotek zajišťujících takové činnosti je výhodná jak ekonomicky, tak i z jiných důvodů. Formy prostorové koncentrace se v jednotlivých fázích procesu urbanizace mění, zjednodušeně řečeno od bodové koncentrace do jednotlivých měst přes městské aglomerace až ke koncentracím do rozsáhlých makroregionů přesahujících hranice jednotlivých států. Od tohoto stanoviska byl jen krok ke konstatování, že urbanizace probíhá v jednotlivých vývojových, historicky podmíněných fázích.

Je zajímavé, že formování názoru, podle kterého je urbanizace historickým, celostním a komplexním společenským procesem proměňujícím prostorovou organizaci společnosti, probíhalo téměř ve stejnou dobu, a přitom nezávisle v různých zemích. Na Západě byla jedním ze zdrojů tohoto myšlenkového posunu kritika tradiční sociologie města, která dlouho považovala města za jakousi oddělitelnou část společnosti, za relativně samostatný subsystém společnosti, jako je například výroba, právo, náboženství. Autoři tzv. nové urbánní sociologie z konce šedesátých a začátku sedmdesátých let minulého století, jako byl například Ray E. Pahl, Manuel Castells, David Harvey, Chris Pickvance,¹⁴ už tehdy začali upozorňovat na to, že města jsou integrální součástí celostního společenského řádu a že městům a urbanizaci lze porozumět jen na základě analýzy těchto jednotlivých typů společenských řádů. Někteří z autorů nové urbánní sociologie byli inspirováni Marxem, ne však všichni, protože řada z nich (například Ray E. Pahl) vycházela z myšlenek Maxe Webera. Podobným směrem se ubírala skupina západoněmeckých sociologů v čele s Peterem Atteslanderem a Berndem Hammem; ta razila pojem „sídelní sociologie“ („Siedlungssoziologie“), jejíž ústřední otázkou je vztah mezi sociálním jednáním a prostorovou strukturou a naopak.¹⁵ V duchu takto pojaté sídelní sociologie vymezila tato skupina začátkem sedmdesátých let jako svůj předmět nikoli „město“, „obec“, nýbrž „osídlení“ určitého velkého prostoru.

V SSSR byl komplexní přístup ke studiu urbanizace naopak motivován snahou ukázat na meze marxismu při výkladu tak složitého jevu, jakým byla pře-

měna venkovské společnosti v městskou. Studia urbanizace tam v šedesátých a sedmdesátých letech 20. století řada autorů (Oleg Janickij, Jurij L. Pivovarov, A. S. Achiezer a další)¹⁶ používala také k prosazování principů tzv. vědeckotechnické revoluce a s ní spojené větší otevřenosti a liberálnosti do sovětské společnosti. Byla to situace, která se v dějinách myšlení tak často už opakovala. Ti, kdo zdůrazňovali pozitivní společenské efekty urbanizace, usilovali v podstatě o modernizaci a o posílení plurality a otevřenosti sovětské společnosti.

V České republice začala ve zmíněné době vznikat originální teorie komplexity a diferenciací světa, kterou její autor Martin Hampl (1971) aplikoval i na studium urbanizace. V jedné ze svých prací uveřejněných později¹⁷ velmi instruktivně poukázal na to, že na jedné straně je urbanizace dílčí složkou obecného vývoje společnosti a na straně druhé je to současně proces specifický a autonomní, jehož podstatou je proměna „pravidelnosti územní organizace společnosti“. Je to – zjednodušeně řečeno – prostorová stránka té veliké a komplexní proměny společností, která se nazývá modernizace. Hampl vyjádřil z českých autorů nejlépe skutečnost, že nejvhodnějším prostředkem, jak porozumět urbanizaci, městské změně, je spíše zkoumat obecné procesy a jejich působení na systém měst než zkoumat vývoj jednotlivých měst. Jinak řečeno – urbanizace je změnou systémovou, změnou prostorové organizace společnosti, nikoli pouze změnou jednotlivých měst.

K obdobnému pojetí urbanizace dospěla u nás v řadě prací také skupina sociologů a geografů pracující v tehdejší Výzkumném ústavu výstavby a architektury (Jiří Musil, Lubomír Kotačka, Zdeněk Ryšavý, Jiří Link).¹⁸

Urbanizace jako systémová změna

V sedmdesátých a osmdesátých letech tedy došlo k propojení historického, geografického a sociologického přístupu k interpretaci urbanizace a tento systémový a propojující přístup se stal východiskem soudobého výzkumu i praktických pohledů na urbanizaci. Tuto syntézu lze shrnout do následujících tezí:

– Urbanizace je změnou systémovou, je to změna prostorové organizace společnosti, čili změna celé struktury osídlení. V žádném případě ji nelze chápat jako popis růstu jednotlivých měst nebo historie jednotlivých měst.

– Urbanizace je jednou ze složek modernizace společností. Ta má mnohočetné formy, není tudíž uniformním procesem. Dnes se v odborné literatuře, která reflektovala kriticky zjednodušená a někdy až schematická pojetí modernizace, hovoří o mnohočetných (v angličtině „multiple“) modernitách. Podobně je tomu i s urbanizací. V závislosti na vnitřních i vnějších podmínkách jednotlivých civilizačních a kulturních makroregionů světa, a také v závislosti na

tom, v jakém historickém čase začala, má urbanizace celou řadu forem. Lze proto hovořit o typech, například o evropském, latinskoamerickém nebo čínském typu urbanizace. Mnohočetnost a jisté odlišnosti procesů urbanizace v různých typech modernizujících se společností nepopírají skutečnost, že jde zároveň o proces univerzální. Za jeden z dokladů této teze lze považovat skutečnost, že procesy urbanizace ve své obecné podobě probíhaly jak v socialistických zemích sovětského bloku, tak v zemích kapitalistických.

– Za urbanizaci však nelze považovat vlny rychlého růstu měst v různých obdobích evropské historie, například ve 12., 13. nebo 16. století, jak to dělají někteří historikové. Urbanizace označuje jedinečný přechod z převážně venkovské společnosti do společnosti převážně městské. Je to tudíž konkrétní a časově omezený proces, který probíhal v poměrně historicky přesně vymezeném období. V evropských podmínkách začal v Anglii v polovině 18. století a postupně se šířil do celého kontinentu. Dnes je náš světadíl – až na některé oblasti – prakticky urbanizován. Celý tento přechod trval v Evropě přibližně 250 roků. V jiných částech světa probíhá urbanizace mnohem rychleji. Lze odhadnout, že v celosvětovém měřítku bude transformace světa převážně „venkovského“ na svět převážně „městský“ trvat zhruba 300 až 350 let. Uvedená hypotéza vychází z předpokladu, že urbanizace, definovaná jako přechod zasahující do všech sfér života společnosti, začala v Evropě v polovině 18. století a bude v globálním měřítku ukončena zhruba kolem konce 21. století. Vývoj systému osídlení se ovšem nezastaví a v zemích s nejvyšší úrovní urbanizace lze už řadu desetiletí pozorovat začátek nové proměny prostorové organizace společností. V poslední části naší knihy se pokusíme naznačit obrysy těchto nově se vynořujících trendů.

– Počátky urbanizace byly spojeny s industrializací, což dokládá těsná korelace mezi růstem počtu a koncentrací obyvatel ve městech a růstem pracovních příležitostí v průmyslu. Tato fáze se proto někdy označuje jako industriální urbanizace. Zhruba od začátku 20. století se však v nejvyspělejších zemích Evropy stal motorem další koncentrace obyvatelstva do měst růst sektoru služeb. To se projevilo zprvu v největších městech, ale terciarizace postupně pronikala i do měst středních a malých. Hovoří se proto o postindustriální urbanizaci.

– Vztahy mezi hospodářským vývojem a urbanizací jsou ve všech jejích fázích významné, avšak vždy mají pravděpodobnostní podobu. Urbanizace může za jistých okolností probíhat i bez industrializace a lze si dokonce představit, že industrializace v menším měřítku je možná bez existence velkých měst. O tom ostatně svědčí začátky britského, ale i českého průmyslu.

– Urbanizace jako relativně autonomní proces uspořádávání lidských aktivit v prostoru není jen důsledkem technologického vývoje, ekonomického chování průmyslu a služeb, změn způsobu života, hodnot a preferencí lidí, ale

i toho, co se v geografii označuje pojmem prostorová logika, případně ekonomie. Ta je výrazem principu minimalizace námahy, tj. spotřeby energie při zajišťování interakce mezi jednotlivými aktivitami a prvky osídlení.

- Z hlediska územního rozložení obyvatelstva – jako jedné ze stránek prostorového uspořádání společností, kterou lze dlouhodobě a přitom relativně spolehlivě studovat – se urbanizace projevuje nejenom rostoucí koncentrací obyvatelstva v městských sídlech, ale i dalšími změnami: a) zvětšuje se nerovnoměrnost v územním rozložení obyvatelstva; ve venkovských společnostech, jejichž ekonomika byla založena na zemědělství, bylo obyvatelstvo rozloženo poměrně rovnoměrně v daném prostoru a rozdíly byly do značné míry důsledkem přírodních diferencí; b) zvětšuje se počet sídel, jejichž základnou není zemědělství, čili zvětšuje se počet městských sídel; c) zvětšuje se průměrná velikost městských sídel; d) zvětšuje se velikost největšího městského sídla; e) zvětšuje se rozpětí mezi největšími a nejmenšími sídly – čili zvětšuje se heterogenita sídelní sítě; e) zvětšuje se rozsah základních sociálně-geografických regionů, které vytvářejí v sociálním slova smyslu funkční jednotku (například trh práce, spádovou oblast služeb aj.);¹⁹ f) vzniká výraznější hierarchie nodálních (uzlových) regionů založená na stále rostoucím významu velkých a největších měst a na rostoucí specializaci jednotlivých městských makroregionů, tj. na prohlubující se územní dělbě práce; g) ve vyšších fázích urbanizace vznikají nové formy městského osídlení, například městské aglomerace tvořené několika městy, městské regiony, metropolitní oblasti aj., které doplňují starší síť převážně tržních měst nebo správních středisek, pocházejících z agrárně-venkovské fáze osídlení.

Urbanizace jako změna prostorové organizace společnosti není pouze proměnou systému osídlení. Je to také proces, v jehož průběhu se měnila i vnitřní struktura jednotlivých měst. V dosavadních procesech evropské urbanizace lze z tohoto hlediska rozlišit čtyři fáze:

1. V prvních z nich, obvykle označované jako klasická urbanizace, dochází ke koncentraci pracovních příležitostí i obyvatel především v samotných městech. Okolí města zůstává stále venkovské jak v hmotném, tak i funkčním slova smyslu.

2. V druhé fázi – suburbanizační –, která probíhala v západní a střední Evropě především v období mezi roky 1900–1960, se v důsledku změn ve zdrojích energie, v dopravních technologiích a v důsledku změn hodnotových orientací lidí začala část obyvatel stěhovat z vnitřních částí měst na jejich okraje a často i za ně. V této fázi se začíná snížovat počet obyvatel centrálních zón měst.

3. Třetí fáze – desurbanizační – byla typická pro větší městské regiony v silně urbanizovaných zemích Evropy. V této fázi, kdy se výrazně a rychle zmenšuje počet obyvatel už nejenom v centrálních zónách měst, nýbrž ve větší části celého města, nastává celková dekoncentrace, zvětšují se městské prostory a formují se velké městské regiony.

4. Čtvrtá fáze se projevuje pouze v největších, mnohamilionových městských regionech. V této fázi pokročil proces dekoncentrace jak obyvatelstva, tak i pracovních příležitostí tak daleko, že v celém regionu začíná klesat počet obyvatel. To je doprovázeno rychlým přírůstkem obyvatelstva a pracovních příležitostí v kruhu menších městských regionů kolem velkého jádrového městského regionu. Tento proces lze pozorovat většinou pouze v největších evropských metropolích, například v Londýně. Existují však také známky toho, že dekoncentrace měst, spojená často nejen s úbytky obyvatel, nýbrž i s úpadkem obchodních, někdy i kulturních funkcí center měst, není poslední vývojovou fází. Objevují se názory, že alespoň u některých evropských měst může nastat obrat a jakýsi návrat do vnitřních měst. Začíná se proto hovořit o reurbanizaci.

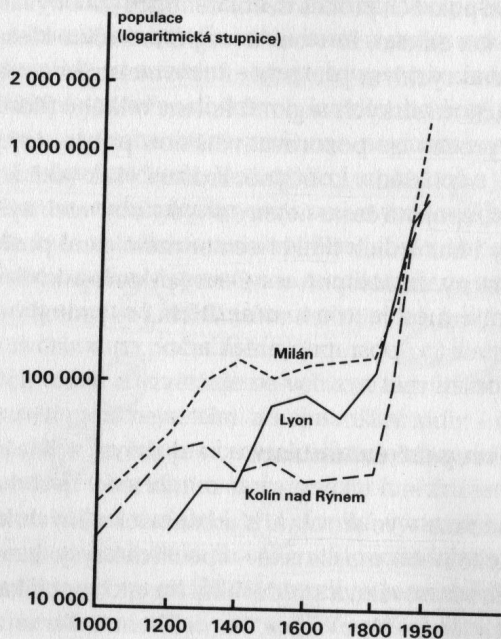
Specifické rysy evropské urbanizace

Evropská urbanizace má – ve srovnání s urbanizací v jiných kulturách, například v čínské, indické nebo muslimské – specifické rysy, které svými kořeny sahají do evropského starověku a středověku. Na tato specifika poukázala celá řada historiků i sociologů – Max Weber, Henri Pirenne, Fernand Braudel a další. Postavení měst v evropských společnostech bylo už za středověku odlišné od jiných částí světa, jejich hospodářské funkce měly rovněž svá specifika a také jejich právní instituce se vyznačovaly znaky, které nelze najít jinde. To vše se promítalo i do jejich vnitřního sociálně-prostorového uspořádání a do jejich architektury. Evropská klasická urbanizace, tj. ta, která byla úzce spojena s industrializací, i ta pozdější, postindustriální, se oproti urbanizačním procesům v jiných kontinentech vyznačovala zvláštními rysy.²⁰

1) Na prvním místě to bylo pomalejší tempo koncentrace obyvatelstva do městských sídel, což se projevilo zejména na konci 19. a začátku 20. století a také později. Zčásti bylo toto pozvolnější tempo důsledkem toho, že Evropa nebyla přistěhovaleckou oblastí jako USA, Kanada nebo Austrálie. Část obyvatelstva, která by se za jiných okolností byla stěhovala do evropských měst, opouštěla Evropu a stěhovala se většinou do rychle rostoucích měst mimo ni.

2) Druhým specifickým rysem Evropy v tomto ohledu byl neobyčejně velký počet středně velkých měst s 20 000–100 000 obyvatel a to, že evropské metropole dnes už nepatří ve světovém měřítku mezi největší světová města, jak tomu bylo ještě v 19. století. Jestliže v roce 1910 bylo z 20 největších velkoměst ještě 10 v Evropě, pak v roce 1950 to byla jenom 4 města a v roce 2000 nepatřilo žádné evropské velkoměsto do těchto 20 největších. Největší evropská města – Londýn, Paříž, Moskva aj. – jsou ve srovnání s takovými metropolemi, jako je Mexico City, São Paulo či Tokio, městy „malými“. Pozoruhodná je zejména role

Růst středně velkých evropských měst (1000–1950)



středně velkých měst. V některých zemích, kde industrializace probíhala později než v Anglii, Skotsku, Belgii či severním Německu, žilo v této velikostní skupině 33–50 % všeho městského obyvatelstva. K těmto zemím se v roce 1960 řadilo Finsko, Itálie, Španělsko, Nizozemí, Norsko apod. Kvalitu života v těchto sídlech, která spojovala vysoký stupeň urbanity s příjemným a zvládnutelným městským prostředím, dobře reprezentují města, jako je náš Hradec Králové, rakouský Klagenfurt, dánský Aarhus, švédský Lund, holandský Delft. Ve srovnání s velkým počtem měst této kategorie v Evropě byl a je jejich počet podstatně menší v USA, Kanadě, Rusku, Japonsku nebo Austrálii. Jak konstatoval Hartmut Kaelble: „Trvalá vitalita měst tohoto typu a této velikosti je typická pro západoevropské společnosti.“²¹

Pomalejší tempo urbanizace, vitalita středně velkých měst, neexistence megalopolí třetího světa a některé další okolnosti, zejména silná role sociálního státu, vytvářely příznivé podmínky pro dobrou kvalitu městského života. A to je třetí specifikum evropské urbanizace. Zcela jistě zde hrála svou roli i hluboko do historie sahající tradice relativně dobré městské správy, plánování měst, autonomie měst a také poměrně silná politická a hospodářská moc měst. Ta mohla omezovat excesy soukromých firem, spekulaci s půdou, majetkem aj. Evropským společnostem a městům se podařilo – zejména ve 20. století – dosáhnout pozoruhodně účinné rovnováhy mezi soukromými a veřejnými zájmy.

Zvláštní pozornost však vyžaduje jeden obecný rys, kterým se procesy evropské urbanizace lišily od těch, jež probíhaly v USA, Kanadě, Latinské Americe, Austrálii, ale také v subsaharské Africe. Evropská klasická industriální urbanizace se odehrávala v prostoru, který – zejména ve své západní a jižní části – se vyznačoval hustou sítí malých i větších měst, z nichž řada vznikla už v době starověkých státních útvarů. Zejména síť měst římské říše byla z hlediska vývoje městské civilizace v Evropě důležitá. Většina velkých evropských měst na jih od Dunaje a na západ od Rýna pochází z této doby. V Evropě, ostatně podobně jako v Číně a Indii, hrála velkou roli historie. A to samozřejmě vždy znovu otevírá otázku vzájemného překrývání a vzájemné vazby jednotlivých historických epoch. U měst je to o to důležitější, že nejde jen o kulturní nebo sociální fenomény, ale i o postupně a nákladně vznikající hmotné artefakty. Budovy a infrastruktura města v dosavadních civilizacích představují dosud největší soustředění hmotného majetku, jaké známe. I když se hospodářské hodnoty jednotlivých měst jen málokdy odhadovaly – většinou to bylo při vyčíslování válečných škod –, není pochyb o tom, že právě kumulace těchto hodnot a samozřejmě i symbolické a kulturní hodnoty spojené s existencí měst vedly k tomu, že se konkrétní města „používala“ i v dobách, kdy například jejich poloha přestala už být výhodná apod. Města a sítě měst mají neobyčejnou setrvačnost a jsou klasickými příklady toho, co Fernand Braudel označoval pojmem „longue durée“²² A to nutně vede k otázce, jak navazovala klasická urbanizace, úzce spojená s industrializací, na předchozí vývoj evropských měst. S ní jsou spojeny i další otázky, třeba ta, zda zakládání velkého počtu měst v českých zemích, na Slovensku, v Maďarsku, Polsku jakož i v Sedmihradsku německými, ale i vlámskými kolonisty ve středověku nebylo vlastně také urbanizací, nebo ta, zda růst měst v raně moderní době, tj. v období 1500–1750, nebyl rovněž svého druhu urbanizačním procesem. Na obecné úrovni se proto ptá řada autorů na to, zda vůbec existuje onen prudký zlom a začátek přechodu k „městské společnosti“, o kterém hovoří sociologové a geografové. Nekonstruuje se zde uměle jakési ostré oddělení historických období, která na sebe vlastně plynule navazovala? Konkrétně řečeno, jak rostla a proč rostla evropská města v 16.–18. století? Jedině odpověď opřená o doložené skutečnosti může spolehlivě rozřešit spor, který v poslední době kolem pojetí urbanizace vzplál.

Co se dělo s městy před urbanizací

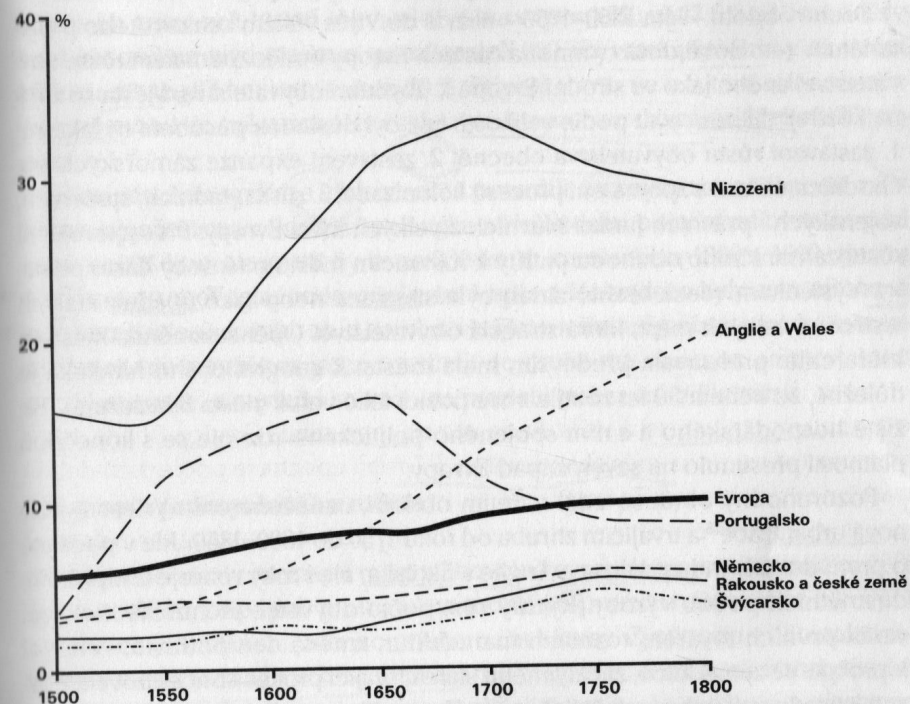
V odborné literatuře, která se zabývala vývojem evropských měst, byla po dlouhou dobu věnována pozornost především dvěma obdobím: středověku a epoše průmyslových měst. Mnoho autorů, mezi nimi i Henri Pirenne nebo

Max Weber, chápalo středověké město jako jedinečný a nový jev. Bylo autonomní a fungovalo podle nich jako jakýsi zárodek kapitalismu uprostřed převážně feudálního světa. Nejpřesvědčivěji to vyjádřil Braudel ve svém díle *Kapitalismus a hmotný život* (1973): „Kapitalismus a města byly na Západě touž věcí.“²³ Součástí tohoto názoru bylo přesvědčení, vyjádřené Pirenem, že středověká města jsou něčím zcela odlišným od měst starověkých a od měst soudobých anebo že jsou „nefeudálními ostrovy ve feudálním moři“.²⁴ Od takových názorů nebylo daleko k stanovisku, že existuje ostrý předěl oddělující jak společnosti, tak města středověké a zemědělské epochy od společností a měst průmyslové epochy. Existence tohoto předělu byla často dokládána údaji o podílu městského obyvatelstva na úhrnu celé populace. Tomu odpovídalo modelové rozdělení dějin měst do tří základních historických úseků. První epochou je doba tzv. předzemědělské společnosti, která končí neolitickou revolucí kolem 5. tisíciletí před naším letopočtem, kdy na Blízkém a Středním východě vznikají první městská sídla. Řada autorů, mezi nimi i Gordon Childe, nazývají tuto změnu první městskou revolucí.²⁵ Druhá epocha je podle nich dobou tradičních společností. Ta končí v 18. století tzv. druhou městskou revolucí, která splývá s revolucí průmyslovou. Jako model lze takovou základní a hrubou periodizaci přijmout a teorie urbanizace, ze které vycházíme, jí v obecné podobě přijímá. Je však velkou zásluhou historických demografů, jako je například Jan de Vries nebo Edward Anthony Wrigley,²⁶ že si podrobněji všimli právě přechodu mezi tradičním městem – někdy také označovaným souhrnně „preindustriální město“ – a městem průmyslovým. Jak se měnila města během tří staletí před průmyslovou revolucí, tedy ta města, která už nebyla tradičními středověkými městy, ale ještě nebyla městy epochy průmyslové? Jak se vyvíjel podíl městského obyvatelstva v jednotlivých evropských zemích v době příprav na průmyslovou revoluci, tj. v poměrně dlouhém období mezi koncem 15. století a středem století 18., a jak se proměňovala struktura a síť měst tehdejší Evropy? To byly konkrétní a důležité otázky a pečlivé analýzy této rané moderní doby přinesly řadu překvapujících odpovědí a přispěly k odstranění schémat, která do studia urbanizace často pronikají. Nesporně také přispěly k prohloubení teorie urbanizace, zejména k pojetí, které zdůrazňuje mnohočetnost urbanizačních procesů.

Obraz urbánní Evropy, který se z těchto analýz vynořuje, naznačuje, že růst městského obyvatelstva kontinentu jako celku nebyl v této době příliš rychlý, spíše lze hovořit o jeho pozvolnosti. Ovšem některé části Evropy, zejména Anglie, zaznamenaly překvapivě vysoké populační přírůstky právě ve městech. Jako obvykle i v tomto ohledu probíhal vývoj v jednotlivých částech kontinentu rozdílně.

Nejdůležitější změny se týkaly toho, co Eric Lampard nazval strukturální urbanizací. V tomto období vedly organizační inovace k zmožnění činností ve

Podíl městského obyvatelstva ve vybraných zemích Evropy (1500–1800)



Pramen: Jan de Vries, *European Urbanization*, Londýn 1984

městech a zvyšovala se i potřeba zlepšené koordinace a komunikace. To souviselo jednak s rozvojem obchodu, často zámořského, a jednak i s rostoucím významem státu a jeho administrativou.

Behaviorální urbanizace – zjednodušeně řečeno šíření městského způsobu života – byla omezena. Tento způsob života tehdy, na rozdíl od 20. století, nepronikal tak snadno do okolí měst. Rozdíly mezi městem a venkovem zůstávaly v tomto ohledu velmi výrazné.

Jan de Vries, který pravděpodobně nejvíce přispěl k poznání specifických rysů tohoto období, v něm rozlišil tři zřetelná období. První, trvající zhruba od roku 1500 do roku 1650, nazval dlouhým 16. stoletím.²⁷ Města v této době příliš nerostla a růst počtu obyvatel byl rozdělen mezi města všech typů a velikostí. Přesto se však v některých z nich – hlavně v Anglii, Francii a ve Španělsku – prosazovaly důležité změny spojené s formováním centralizovaných států. To začalo podvazovat autonomii a nezávislost mnoha jiných měst a podřizovalo jejich hospodářské zájmy renesančním monarchiím. Hlavní města těchto zemí jako administrativní centra rostoucích států pochopitelně rostla také. Celá tato

změna se promítla do soustavy městského osídlení, a to tak, že se zvětšil význam, ale i lidnatost největších a velkých měst.

2 Druhé období – léta 1650–1750 – nazval de Vries věkem venkovského proletariátu. V této době došlo v mnoha částech Evropy buď k zpomalení růstu obyvatelstva, anebo jako ve střední Evropě k úbytkům obyvatelstva. Města se začínají ostřeji diferencovat podle velikosti, což byl důsledek působení tří faktorů: 1. zastavení růstu obyvatelstva obecně, 2. zastavení expanze zámořských obchodních oblastí a zpomalení procesů kolonizace, 3. růstu vládních, správních, vojenských i právních funkcí hlavních a velkých měst Evropy. Přes zpomalení růstu zahraničního obchodu patřily k rostoucím městům té doby často přistavy. Výsledkem všech těchto změn byla stagnace nebo také úpadek malých a středně velkých měst, která ztrácela obyvatelstvo. Opět se změnila městská hierarchie: prohrávala především malá města. Z geografického hlediska je důležité, že během 50 let ztratila svou pozici také velká města Středozeří. Těžiště hospodářského a s ním spojeného politického rozvoje se s konečnou platností přesunulo na severozápad Evropy.

3 Pozoruhodný obrat se udál v třetím období, označeném de Vriesem jako nová urbanizace²⁸ a trvajícím zhruba od roku 1750 do 1800–1850. Jde v podstatě o první dekady industrializace Anglie a Skotska, ale i roky rozvoje tzv. protoindustrialních podob výroby. Rychlý růst počtu obyvatel, technické inovace, vznik prvních továren, rozmach manufaktur, změna cen potravin, vedoucí k prosperitě zemědělců, začaly měnit staletí trvající proces koncentrování obyvatelstva do velkých a největších měst. Zpomalilo se zvětšování hlavních měst a měst velkých a naopak začal rychlý růst především měst malých a středně velkých, neboť tam se soustřeďovaly manufaktury a vznikaly první průmyslové továrny. Nastal růst „zezdola“, začátky klasické průmyslové urbanizace byly tudíž paradoxně spojeny s prudkým rozvojem malých měst. Z řady z nich se ovšem v průběhu 19. století stala velká průmyslová města. Platí to jak o Manchesteru, tak i o Essenu či o Ostravě.

Důležitou součástí modelu urbanizace jako komplexního společenského procesu proměňujícího prostorovou organizaci společnosti bývá často také stanovisko, že podíl obyvatelstva žijícího v městských sídlech byl velmi nízký a pohyboval se až do zahájení průmyslové urbanizace v průměru mezi 3–10 %. A na této úrovni se podle geografa Davida Clarka²⁹ udržoval mnoho století, či dokonce tisíciletí, tj. v době trvání tzv. tradičních společností. Ukazuje se, že to je zjednodušující pohled, a už de Vries ukázal, že situace je složitější. Wrigley³⁰ de Vriesovo kritické stanovisko doplnil srovnávacími analýzami dat za Anglii, Nizozemí a Francii. Z nich například vyplývá, že v Holandsku už v roce 1550 žilo 21 % obyvatel země ve městech, tj. v sídlech s více než 5 000 obyvatel. Za 100 let jejich podíl stoupl na 37 % a v roce 1700 dosáhl 39 %. Těto neobyčejně vysoké hodnoty dosáhly české země až ke konci třicátých let 20. století! V se-

verní Itálii činil podle de Vriese ke konci 16. století podíl městského obyvatelstva 15–17 %. A Wrigley konečně upozorňuje na to, že v Anglii žilo v roce 1700 v sídlech s více než 10 000 obyvatel 13,4 % a v roce 1750 už 17,5 % obyvatel. Kdybychom za hranici městskosti považovali 5 000 obyvatel, přesáhl by už v roce 1700 podíl Angličanů ve městech 20 %. Připomeňme, že k takové míře soustředění obyvatel do měst dospěly české země teprve ve dvacátých letech 20. století.

Historičtí demografové však zároveň potvrdili, že kdyby se měřil podíl městského obyvatelstva v Evropě bez Anglie a Holandska, pohyboval by se na podstatně nižší úrovni a zvýšil by se za 300 let, tj. mezi rokem 1500 a 1800, zhruba ze 6 % na 10 %. Wrigley zdůrazňuje, že Anglie a Holandsko byly zvláštní země, čímž vlastně naznačuje, že stanovisko hájící model urbanizace jako hlubokého přechodu z jedné struktury osídlení do druhé má obecnou platnost, která je výjimkami a odchylkami od tohoto modelu pouze modifikována.

Nový svět průmyslového města

Podívejte se někdy na mapu měst v libovolné evropské zemi před rokem 1800 a v roce 1950, případně na mapu znázorňující hustotu obyvatel v takových územních jednotkách, jako jsou třeba naše okresy. Zjistíte, že v 18. století vytvářela města jednotlivých zemí poměrně pravidelnou síť tržních a správních měst. Kdybyste si dali práci a analyzovali jejich velikost a vzájemnou prostorovou vzdálenost, jak to učinil německý geograf Walter Christaller, zjistili byste překvapivé zákonitosti co do velikosti a prostorového rozmístění měst. Rozbor měst 20. století by vedl k podobným poznatkům už jen při analýze výrazně zemědělských území, všude jinde by byl nahrazen zcela odlišným obrazem. Staré struktury a zákonitosti bychom tu už prostě nenašli. A totéž platí i o hustotě obyvatel. Relativně rovnoměrné rozmístění obyvatel bylo nahrazeno nerovnoměrným, kontrastním.

Podobně by se vám vedlo, kdybyste vzali do rukou statistiky o skladbě obyvatelstva podle velkých hospodářských odvětví: zemědělství, průmyslu, služeb. Za 150 let nastaly v hospodářské struktuře obyvatelstva nevídané přesuny. A k totožným výsledkům by vedla analýza struktury tzv. sociálního produktu, struktury vzdělanosti, skladby obyvatelstva podle věku, podle počtu narozených dětí, struktury potřeby domácností a celé řady dalších měřitelných znaků života společnosti.

To všechno jsou vnější stránky oné hluboké přeměny, která zasáhla všechny oblasti lidské existence Evropy 19. století a která byla v pravém slova smyslu metamorfózou společnosti. Samotná metamorfóza měla dlouhé přípravné fáze, které se pak projeví ve vnějších změnách organizace společnosti. Ernest

Gellner, když uvažoval o základních fázích lidské historie v této souvislosti, napsal: „Rozhodujícími stupni lidské historie jsou následující fáze: 1. období lovecké a sbírání potravy, 2. období produkce potravin (zemědělství a pastevectví) a konečně 3. období založené na výrobě, jež je spojena s rostoucím vědeckým poznáním. Teorie historických stupňů konstruovaná na základě rozlišení forem sociální organizace neplatí. Je to základna produktivního vědění, která – jak se zdá – tvoří ‚velký předěl‘. A na obou stranách tohoto předělu nalézáme velkou různorodost sociálních forem. V současném kontextu nás svět lovců a sběračů nezajímá. Ale rozdíl mezi agrárním světem a světem vědecko-průmyslovým se nás týká ve značné míře.“³¹

2 Agrární společnosti, bez ohledu na jejich četné varianty a na rozdíly mezi nimi, mají několik základních rysů týkajících se funkce vědění. Zaznamenávané vědomosti v takových společnostech – podle Gellnera – slouží k administrativním účelům, zejména jako záznamy spojené s daněmi, jako formy komunikace v politických a náboženských hierarchiích, jako části rituálu a jako nástroje kodifikace náboženských doktrín. Ve středu pozornosti je konzervativní funkce vědění: uchování napsané pravdy a snad i používání této pravdy. Nejde však o rozšiřování vědění ve formě získávání stále většího poznání. V takových společnostech jsou jak systém společenského statusu, tak i kognitivní systémy vědění výrazně stabilní a totéž se týká i výrobního systému. Soustava takto organizovaného vědění plní především roli sociální legitimace, morálního zdokonalování, uchovávání záznamů, komunikace, a nikoli skutečného kognitivního zkoumání přírody.

Typ vědění vnitřně spojeného s agrárními společnostmi je nižší ve srovnání se zručností řemeslníka nebo člověka prakticky pracujícího, který musí znát povahu materiálů, souvislosti své činnosti s vlastnostmi předmětů, které obrábí, a celou řadu jiných věcných zručností.

3 Naproti tomu znalosti přírodních věd, které jsou základnou průmyslové výroby, mají zcela jiné vlastnosti. Jako sociální jev mají moderní přírodní vědy několik pozoruhodných rysů, které jsou v lidských dějinách skutečnou inovací: i když nejsou úplně založeny na shodě, dosahují vysokého stupně konsensu; jsou mezinárodní v pravém slova smyslu, mohlo by se říci, že jsou interkulturní; třebaže prospívají v některých kulturách více a v jiných méně, mohou existovat v různých kulturních prostředích; poznání na nich založené se kumuluje, jejich růst je neuvěřitelný, což je na rozdíl od předchozích kognitivních systémů jedinečné; třebaže vědecky pracovat se může naučit člověk pocházející z různých kultur, vědecká práce vyžaduje dlouhé a namáhavé školení v myšlenkových postupech a v technikách, které nejsou v žádném případě pokračováním technik denního života a které jsou často vysoce antiintuitivní. Neustále se rozvíjející technologie, kterou přírodní vědy zplodily, jsou nesrovnatelně nadřazeny praktickým zručnostem řemeslníků agrárních společností.

Sociální důsledky, které pro evropskou společnost znamenala aplikace vědy ve výrobě, dopravě a jiných oblastech, jsou zřejmé. Společnost, která je vybavena mocnou a stále se rozvíjející technikou, žije z inovací a její sociální struktura, odvozovaná ve velké míře ze struktury profesionálních rolí vytvářených měnicími se technologiemi, musí být stále v pohybu. To vede k velké mobilitě mezi povoláními a ve svých důsledcích i k rovnosti, která by nevyhovovala rovnostářským ideologiím některých politických hnutí 19. století, byla nicméně mnohem větší než ve společnostech agrárních. Byla to společnost s velkou dávkou rovnosti proto, že byla zároveň mobilní, a ne naopak. Velká mobilita, rychlý přenos myšlenek, potřeba obecné vzdělanosti – plynoucí mimo jiné z potřeby elementárního vzdělání u všech, kdo měli co činit s průmyslem – změnila postavení kultury v celé společnosti. Kultura začala být více vázána na školu než na domov a rodinu. Výchova se musela stát obecně univerzálnější i prostorově. Škola a to, co se v ní učilo, se staly nástrojem integrace národních států. Regionální, tzv. malé, tradice byly vystřídány „velkými tradicemi“, tedy ideologiemi národních států. Městské společnosti 19. století byly společnostmi nacionalistickými, kde platila zásada jeden stát jedna kultura. To byl ve srovnání s předprůmyslovým obdobím nový jev.

Stále více soudobých sociologů a historiků se kloní tudíž k názoru, že vznik moderní přírodovědy v evropském prostředí přispěl významně k protržení historické bariéry, přes kterou se nedostaly neevropské agrární společnosti. Jaké byly sociální, kulturní i hospodářské podmínky, které vedly v Evropě k vzniku paradigmatu moderních přírodních věd, je ovšem věc jiná. Na tomto místě se však chceme zabývat konkrétně tím, co znamenala postupná aplikace poznatků přírodních věd v technice a hospodářském životě v dramatickém růstu měst Evropy 19. století.

Stroj, továrna a město

Roku 1769 si dal Richard Arkwright, původně holič a parukář, patentovat tzv. nepřetržitě spřádací stroj, který mohl být poháněn vodou nebo zvířaty. Stroj měl válce a vyráběl mnohem pevnější přízi, než byla ta, kterou přádláci vyráběli před Arkwrightovým vynálezem. Prakticky paralelně s Arkwrightem vymyslel James Hargreaves – asi roku 1764 – a roku 1768 zdokonalil jiný spřádací stroj, který vešel do dějin jako „spinning Jenny“, čili spřádací stroj „Jenny“ (podle dcery Jenny). Stroj umožňoval, aby jeden člověk obsluhoval 80 i více vřeten. Jeden přádlák tak mohl zastat práci mnoha dělníků. Stroj se však nedal mechanicky pohánět.

Arkwright nebyl však jen vynálezce, nýbrž a především vynikající podnikatel a organizátor. To on pravděpodobně začal proměnu bavlnářského průmys-

lu, konkrétně spřádání, od domácí práce k práci tovární. Jeho „mlýn“ v Cromfordu nedaleko Derby ve střední Anglii roku 1779 zaměstnával 300 dělníků, kteří obsluhovali několik tisíc vřeten. Roku 1780 vybuďoval v Manchesteru velkou továrnu, kde mohlo pracovat už 600 lidí. A to bylo něco dosud nevídaného. Vznikla tak nová forma organizace práce. Místo práce, která byla rozptýlena v malých dílnách, tvořících integrální část rodinných domů, kde přadláci nebo tkalci bydleli, vznikl zcela nový útvar, oddělené místo, kde se jen pracovalo. Bydlení a práce se rozpojily a nikdo netušil, co to vše bude znamenat. Jisté náznaky tohoto vývoje přinášely už manufaktury, ale rozměry nových továren byly něco neobvyklého.

Vývoj pak pokračoval dál, když roku 1779 Samuel Crompton po několika letech experimentování spojil nejlepší vlastnosti Hargreavesova a Arkwrightova stroje. Kříženec nazvaný „Mule“ („spřádací mezek“) se stal klasickým průmyslovým strojem, který se stále zdokonaloval a který úplně změnil celé přádelnické odvětví textilní výroby. V roce 1811 bylo v Anglii podle Samuela Lilleyho³² v provozu 310 500 vřeten na Arkwrightových strojích, 4 600 000 vřeten na Cromptonových „mezcích“ a 156 000 na Hargreavesových strojích. Přispělo k tomu také zavedení parního pohonu do textilního průmyslu.

Podobnou historii mělo o něco později i tkaní. Hlavní linie vývoje šla od domácí práce rozptýlené v tkalcovských chalupách, kde pracovaly celé rodiny, k práci tovární. Umožnil to vynález reverenda Edmunda Cartwrighta, který vyvinul tkalcovský stav na strojní pohon. Cartwrightův stroj, patentovaný roku 1785, byl pak zdokonalován (o to se zasloužil zejména Horrocks a Northrop). Mechanické stavy se na začátku 19. století začaly v Anglii rychle šířit. Roku 1813 jich bylo pouze 2 400. Po Horrocksově zlepšení počet mechanických stavů začal rychle růst a roku 1829 jich bylo v Anglii v provozu 45 000 a roku 1833 už dokonce 85 000. A paralelně s tím vyrůstaly stovky nových továren.³³

Industrializace a průmyslová revoluce tedy začaly v textilním průmyslu. Ten však potřeboval stále více strojů – stavů, spřádacích a mnoho dalších strojů, jako byly stroje mykací, česací, stroje na potiskování bavlněných tkanin, kotoučové postřihovačky atd. K jejich výrobě bylo zapotřebí železo a ocel a moderní metalurgie, těžba rud, ale zejména těžba uhlí a výroba koksu. Pohon textilních strojů byl zpočátku vázán na vodu, ale parní stroj byl mnohem účinnější formou pohonu. Výroba parních strojů však zvyšovala poptávku po výrobě oceli a ta opět po těžbě uhlí. K tomu všemu přistoupil nezbytný rozvoj železnic, jejichž existence umožnila interakci mezi všemi těmito jednotlivými druhy výroby a spotřeby. Železnice pochopitelně zase stimulovala poptávku po oceli a mnoha dalších materiálech a po mnoha nových výrobcích strojírenského průmyslu.

A tak byl spuštěn ten neuvěřitelně složitý, mnohostranný a rozporný řetězový proces klasické industrializace spojený s první průmyslovou revolucí. Pro-

ces, jehož historie zůstává i dnes, kdy procházíme obdobnou, leč zcela odlišnou technologickou revolucí, vzrušujícím příběhem vzestupu člověka a lidské civilizace. Vzrušující také proto, že za všemi těmito mechanickými vynálezy stála duchovní změna vyvolaná moderní přírodovědou, kritické a experimentální myšlení, které začalo poznávat přírodu a bylo schopno postupně aplikovat nejdříve fyziku a později chemii do výroby, dopravy a dalších lidských činností.

Na příkladech působení Arkwrightových a Cartwrightových vynálezů na formy práce a bydlení a také jejich vzájemný vztah je patrné, jak hluboké účinky měly změny technologií na sociální i prostorovou organizaci společnosti. Promítaly se do nesčetných oblastí lidského života i jeho uspořádání a měly neobyčejně silný vliv na proměny celého systému osídlení, toho, co jsme označili jako sociálně-prostorovou organizaci společnosti, a také na existující města a jejich vnitřní strukturu.

Nejlépe lze městotvorné procesy, které vyústily do klasické evropské urbanizace, do její první fáze v 19. století, popsat na příkladu Anglie. Tam už před 19. stoletím existovala těžba surovin v dolech, rozsáhlá výroba vlněných tkanin, železa i skla na bázi řemesel. Proti části této výroby se anglická města a cechy bránily a nepřipouštěly, aby se tyto činnosti rozvíjely uvnitř měst. Kromě toho levná pracovní síla na venkově přitahovala výrobu do menších míst, kde se soustřeďovala domácí řemeslnická výroba, tkalcovství, předení, tlačené skla apod. A tak byla v 17. století výroba tkanin v Anglii rozptýlena především na venkově v hrabství Shropshire a Worcestershire s výrobci bydlicími ve vesnicích a v malých trhových městech. To bylo ekonomicky výhodné pro výrobce, protože nemuseli platit předepsané poplatky cechům. Ale mělo to i své stinné stránky, mezi něž patřil prodej výrobků aj.

Technologický pokrok, který vedl k stále častějšímu používání vody jako zdroje energie k pohonu, vyústil ve vznik jakýchsi miniprůmyslových koncentrací podél horních toků řek s rychlou vodou. Textilní průmysl se začal usazovat v údolích Yorkshiru. A protože počet výhodných míst na tocích řek byl omezený, začaly současně s mechanizací výroby vznikat relativně velké výrobní budovy o čtyřech až pěti podlažích. Kombinace levné venkovské půdy, trpné a levné pracovní síly a dostatečných zdrojů vodní energie na pohon strojů silně přitahovala nově vznikající průmysl. Ale i tato situace se začala radikálně měnit s vynálezem parního stroje a s jeho použitím ve výrobě a v dopravě.

Je ovšem nutno si uvědomit, že některé nejhorší stránky továrního způsobu výroby – dlouhá pracovní doba, monotónní práce, nízké mzdy, případně příjmy obecně a také zneužívání dětské práce –, které známe z líčení situace v průmyslových městech, jako byl Manchester, se projevovaly už v tomto přechodném období, kdy byla výroba rozptýlena po anglickém venkově. Lewis Mumford ve své knize *Město v dějinách* tvrdí: „Vykořisťování začalo doma.“³⁴

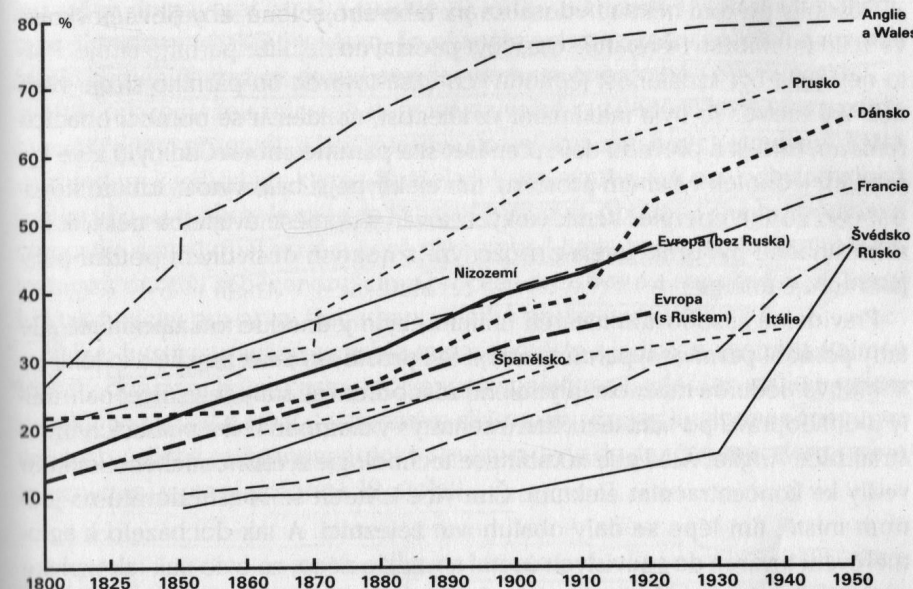
Ovšem tento druh výroby, který se stále opíral ještě o vodu jako zdroj energie a o kanály a lodí jako dopravní soustavu, neničil krajinu ani města. A dolování uhlí a rudy i tavení železa nedosahovaly takového stupně, aby příliš poškozovaly rovnovážnou, převážně zemědělskou krajinu.

Začínají však už růst malá průmyslová města nebo kvaziprůmyslové městské aglomerace podél vodních toků. Takový typ osídlení ostatně dobře známe z dějin severních Čech. Továrny zaměstnávající až několik set dělníků a seskupení několika takových továren byly už dostatečnou základnou pro vznik malých průmyslových měst. Byla to ovšem zcela jiná města než autonomní historická města. V blízkosti továren začaly vznikat skupiny obytných, většinou nájemních, domů pro dělníky a ostatní zaměstnance. V Anglii to byly většinou řadové domky, na kontinentě větší nájemní domy, které se postupně vyvinuly v rozsáhlé komplexy velkých bloků o velkých hustotách zastavění, jak jsou známy z Paříže, Berlína, ale i Prahy. Dlouhá pracovní doba, neexistence veřejné dopravy a velký počet dětí, které pracovaly v továrnách, vedly nutně k tomu, že se obydlí dělníků, zaměstnanců a velmi často i majitelů továren soustřeďovala v blízkosti pracovišť. Tato průmyslová sídliště neměla zpočátku často žádný politický status a „patřila“ k obcím nebo městům, na jejichž pozemcích vyrostla. Platilo to velmi dlouho, například o Manchesteru a dalších průmyslových městech, často i s desítkami tisíc obyvatel. Taková města byla dlouhou dobu i v Anglii považována za cizí tělesa v národním těle. To vyplývalo ze struktury politické moci v Anglii 18. století a do jisté míry i počátku 19. století. Politická moc byla téměř úplně soustředěna v rukou venkovské šlechty a ta měla jen velmi malé styky s nově se formující třídou průmyslových podnikatelů. Majitele půdy a továrníky spojovaly některé zájmy, většinou spíše politické než společenské, ale nebylo jich mnoho. Jak vtipně uvedl Bertrand Russell ve své knize *Svoboda a organizace*: „Továrníci si přáli volný obchod, majitelé půdy věřili v ochraňárství; továrníci byli často nonkonformisté, majitelé půdy skoro vždy členy anglické státní církve. Továrník pochytil své vzdělání, jak se dalo, a pozvedl se z chudoby šetrností a pílí, kdežto majitel půdy prošel střední školou a za své postavení vděčil otci... příslušníci horních tříd měli mlhavou představu o tom, že existují výrobní postupy, při nichž se pára ukázala užitečnou. Tyto věci se jim zdály však novotářskými a nepříjemnými; mimoto kdyby se rozšířily, mohly by překážet honbě na lišky a chovu koropty.“⁴³⁵

Mechanismy koncentrace

Tato stará rovnováha se však začala poměrně rychle narušovat. Starý svět jednodušších technologií, ustálených třídních struktur a tradičních životních forem, přehledných malých a středně velkých měst, mezi kterými byl Londýn vý-

Růst podílu městského obyvatelstva ve vybraných evropských zemích (1800–1950)



Pramen: Paul M. Hohenberg, Lynn Hollen Lees, *The Making of Urban Europe 1000–1950*, Londýn 1985

jimkou, a stále ještě půvabná anglická krajina počaly mizet v důsledku změn vyvolaných industrializací a urbanizací. Mechanismů této proměny byla celá řada, některé z nich byly technické povahy, jiné organizační, další pak sociální a demografické. Rychlé soustřeďování obyvatelstva do měst, vznik nových měst a prudký růst měst starých byly důsledkem komplementárních sil, které ve svém souhrnu vytvořily svět, jenž se podstatně lišil od světa předprůmyslové společnosti.

Dnešní generace si už hluboké a někdy až dramatické změny, které vnesl do hmotného světa konce 18. a začátku 19. století vynález parního stroje, nedovedou vůbec představit. Pára jako zdroj energie užívaný ve výrobě i dopravě měla výrazně dostředné tendence. Předchozí zdroje neživé energie – voda, vítr – takový dostředný charakter neměly. Byly totiž „zdarma“ a jako energetické zdroje byly rozptýlené. I když se zpočátku v některých zemích, například v Rusku nebo v USA, používalo k vytápění parních strojů dřeva – a to někde až do třetí čtvrtiny 19. století –, přece jen uhlí pro svou výhřevnost zvítězilo. A protože doprava paliva vždy zdražovala výrobu, stala se blízkost k zdroji této nové energie jedním z významných činitelů vedoucích ke koncentraci hospodářských činností i obyvatel. Ještě donedávna bylo uhlí hlavním druhem nákladu přepravovaného železnicí. Ale samotný fakt ekonomické výhodnosti výroby

umístěné blízko nových zdrojů energie by k vysvětlení všech stránek koncentračních efektů parního stroje nestačil.

Působily při tom některé vlastnosti parního stroje. Pára se nejlépe vyrábí ve velkém množství a energie musí být použita co nejbližší parního stroje. Proto nemohla být vzdálenost jednotlivých částí továren od parního stroje větší než 400 metrů. To byla maximální vzdálenost, na kterou se pomocí hnacích řemenů, hřídelí a převodů dala přenášet síla parního stroje. Čím bylo více výrobních jednotek v daném prostoru, tím efektivnější bylo využití tohoto novodobého zdroje energie. Vznik velkých továren zaměstnávajících několik set zaměstnanců byl proto zcela přirozeným a nutným důsledkem použití páry jako zdroje energie.

Pravidelné zásobování továren uhlím nebylo jednoduchou záležitostí. Ale tady pomohl parní stroj parnímu stroji. Byl prostě jen jinak použit, a to jako lokomotiva. Jedinou možností plynulého zásobování se staly železnice; nahradily lodní dopravu po kanálech, které sehrály významnou roli v počátcích industrializace Anglie. Ale i zde kombinace technologie a ekonomického kalkulu vedly ke koncentračním efektům. Čím více továren se soustřeďovalo na jednom místě, tím lépe se daly obsluhovat železnicí. A tak docházelo k aglomerování továren do souvislých území a vzniklo něco, co bylo pak tak typické pro století existující klasická průmyslová města. Vznikla městská průmyslová čtvrt s koncentrací továren, skladišť, železničních vleček a dalších průmyslových objektů. Čtvrt, která byla něčím zcela novým a spíše odpuzujícím než přitažlivým.

Soubor vynálezů vedoucích k vzniku železnice působil na celý systém osídlení jednotlivých zemí Evropy a samozřejmě i na růst jednotlivých měst a jejich vnitřní strukturu. Zhruba o sto let později působil takto výrazně jiný dopravní prostředek – automobil, ovšem zcela odlišným – opačným – způsobem. Lewis Mumford ve své skvělé knize *Technika a civilizace* popisuje účinek železnice na města a na soustavu osídlení jednotlivých zemí následujícím způsobem:

„Ale parní stroj vedl ještě po jiné stránce k soustředění a velikosti. Ačkoli železnice zvětšila cestovní vzdálenosti a množství pohybu a dopravy, omezovala se na poměrně úzký okruh působnosti; poněvadž její výkonnost byla chabá při stoupání tratí přesahujícím 2 %, bylo třeba, aby se nové dráhy přidržovaly říčních toků a údolních krajin. To mělo za následek, že se obyvatelstvo začalo stěhovat ze zázemí, které dříve v tzv. období eotechnickém bylo dobře spojeno se světem silnicemi a průplavy; při doplňování železniční sítě a při vzrůstu mezinárodních trhů mělo obyvatelstvo sklon hromadit se ve velkoměstech na konci tratí, na křižovatkách železnic, v přístavních městech.“³⁶

Koncentraci obyvatelstva ve městech ovlivnily železnice ještě jiným způsobem. Parní lokomotivy nemohly být hospodárně použity pro místní dopravu,

a protože povaha parního stroje jako zdroje energie ve výrobě vedla ke vzniku velkých továren a k poměrně velkým soustředěním dělníků a protože je nebylo možno dopravovat levně a snadno na větší vzdálenosti uvnitř měst vlakem, museli bydlet v blízkosti továren. To přispělo nejen k vzniku velkých a nových forem bydlení, nýbrž i k dosud nevídaným hustotám domů i obyvatelstva.

Hospodárnost železnice při dopravě na velké vzdálenosti ještě více podtrhla soustředění průmyslu a obyvatelstva do velkých městských středisek, která – vzhledem k výhodám, které přinášela jak pro výrobu, tak pro odbyt výrobků (velký trh) – přitahovala stále další a další průmysl, obchod i jiné hospodářské činnosti a s nimi opět nové a nové obyvatele. I tímto způsobem přispívala železnice k onomu sebegenerujícímu procesu zvětšování a soustřeďování, který byl tak typický pro první fázi urbanizačního procesu v 19. století.

Velké, hustě zastavěné a rychle rostoucí město s jediným centrem, kam se sbíhaly dopravní linky, často oddělených společností, vděčí za svůj charakteristický tvar z velké míry dostředivým silám páry. Prakticky dodnes žijeme ve městech, jejichž radiokoncentrická struktura byla do značné míry formována železnicemi v první polovině 19. století.

Začátky dekoncentrace

První fáze urbanizace, často označovaná jako klasická, byla těsně spjata s růstem průmyslu nebo – konkrétněji – s růstem počtu lidí pracujících v průmyslu. V průmyslově rozvinutých zemích Evropy se však na konci 19. a na začátku 20. století začal uvolňovat těsný vztah mezi industrializací a urbanizací, které byly po dobu více než jednoho století považovány za jakousi nerozlučnou dvojici. K uvolnění přispěla celá řada příčin; k hlavním patřily změny v reprodukci obyvatelstva, změny technologické, ekonomické a také sociokulturní.

V průmyslově rozvinutých zemích sehrálo v tomto směru důležitou roli obecné snížení růstu obyvatelstva. Přirozené přírůstky obyvatelstva začaly na začátku 20. století klesat a byly výrazně nižší než v 19. století klasické urbanizace. Růst relativního počtu obyvatel měst se zpomalil také proto, že samotný proces urbanizace se začal blížit svému stropu. Kingsley Davis a Hilda Hertzová Goldenová, kteří se zabývali srovnáváním procesu urbanizace ve světě, shrnuli svou analýzu týkající se tohoto jevu takto: „Se stále rostoucím podílem obyvatelstva, které žije ve městech, se stále více snižuje možnost udržet tempo přírůstku tohoto podílu... Se zmenšováním podílu venkovského obyvatelstva se stále zmenšuje zásobárna lidí nutná pro udržení rychlosti tohoto přírůstku.“³⁷

Vedle demografických změn působila na uvolnění vztahů mezi vývojem měst a průmyslu řada dalších, patrně významnějších faktorů. Obecně se má

za to, že k nim patřily změny ve zdrojích energie, v komunikačních technologiích, v dopravních technologiích, ve struktuře průmyslové výroby, v hodnotových orientacích lidí a ve způsobu života, zejména bydlení.

Ještě roku 1850 byla živá síla lidí a zvířat zdrojem 96 % celkové energie, kterou měli lidé k dispozici. Zbytek poskytovaly parní stroje, pod kterými se topilo dřevem a uhlím. O sto let později tomu bylo přesně naopak: 96 % užívané energie tvořila energie neživá. Pro vývoj měst a celého systému osídlení evropských zemí byly rovněž důležité změny v samotné struktuře užití neživé energie během těchto sto let. V 19. století bylo převážným zdrojem neživé energie v parních strojích továren, železničních lokomotiv a parníků uhlí. Proto se nová průmyslová města rozvíjela buď v bezprostřední blízkosti dolů, nebo v místech styků železnic, kanálů, řek, či na mořském pobřeží a v přístavech. Blízkost uhlí přitahovala silně železářny a ocelárny a jiné, zejména strojírenský a chemický průmysl. Tak se zrodily ony známé a typické průmyslové oblasti, jako je Ostravsko, Horní Slezsko, Porúří, které v současné době procházejí obtížnou dobou restrukturalizace a někdy i úpadku. Od začátku 20. století lze však pozorovat hlubokou změnu. Průmysl se začal osvobozovat ze své silné závislosti na uhlí a přešel na jiné energetické zdroje, tj. elektrický proud, o něco později na naftu a výrobky z ní a nakonec na přírodní plyn. To mělo značné důsledky jak v rozmísťování samotného průmyslu, tak i v utváření sídelní sítě a rovněž v přeměnách vnitřní struktury měst a městských regionů.

Z povahy elektrického proudu jako zdroje energie, která je přenosná do velkých vzdáleností a použitelná se stejnými výhodami jak v malých, tak i velkých závodech, vyplývaly výrazně decentralizační a dekoncentrační účinky. Podobně tomu bylo i s ostatními novými zdroji energie. Obecně lze říci, že nové energie uvolňovaly geografickou determinaci průmyslu. Jedna z amerických studií, zabývající se přírodními zdroji a jejich působením na procesy urbanizace, shrnula účinky elektrického proudu takto: „Zatímco pára měla dostředivé účinky, elektrina a výbušný motor ... působily právě opačným směrem... Elektrický proud má přinejmenším potenciálně odstředivý účinek na města, zatímco pára měla dostředivý vliv.“³⁸

Významná pro vývoj měst byla změna, kterou vyvolalo zavedení elektrického proudu ve spojích a v dopravě. Vynálezy telegrafu, později telefonu a pak bezdrátového přenosu zvuku zmenšily potřebu osobních kontaktů ve správě a obchodu, měly odstředivé účinky, a zejména přispívaly k šíření městského způsobu života.

Zajímavé byly rovněž důsledky využití elektromotorů v dopravě. Pro města byl významný vynález tramvaje a použití elektromotorů pro vertikální dopravu, tj. pro výtahy. Obojí se promítalo spíše do vnitřní struktury města než do systému osídlení. Obecně můžeme říci, že tyto dva vynálezy spíše přispívaly k většímu využívání městského prostoru, tedy k většímu zahuštění obyvatel-

stva, ale také pracovních míst. Bez elektromotorů by se nemohly stavět obytné domy o vyšším počtu podlaží, zejména ne mrakodrapy, které jsou nemyslitelné bez výtahů. Pokusy zavést do vertikální dopravy parní stroj pochopitelně ztroskotaly.

Pravděpodobně nejdůležitější technologickou změnou z hlediska měst i procesu urbanizace byl vynález výbušného motoru a automobilu. Ten nejenže silnicím vrátil význam, který měly před rozvojem železnic, nýbrž ho do značné míry ještě posílil. Pohyblivost nákladních vozů a traktorů zlomila dlouhou a téměř výlučnou nadvládu železnice jako formy nákladní dopravy. Schopnost nákladních automobilů překonávat větší výškové rozdíly než železnice způsobila, že některá nová odvětví průmyslu se rozvíjela nejen v rovinatých terénech, v údolích řek apod., nýbrž i v hornatých oblastech. Walt Whitman Rostow, americký ekonom, který se proslavil teorií růstu, komentoval ve své poslední knize *Velký populační vrchol a po něm* působení automobilu následujícími slovy: „20. století bylo až do poloviny sedmdesátých let výrazně poznamenáno šířením automobilu. Auto mělo hluboké sociální důsledky. Nejenom že umožnilo vznik suburbii, ale změnilo všechno, od schůzek milenců až po způsoby útěků bankovních lupičů.“³⁹ Autobusy a automobily začaly rovněž výrazně měnit prostorové uspořádání měst. Přispěly jednak k jejich dekoncentraci a jednak i ke změně jejich tvaru, tj. od měst s výrazně „hvězdicovitým“ neboli radiokoncentrickým uspořádáním k městům se souvislejšími plochami zastavění, ovšem při nižších hustotách.

Největší změnou spojenou s osobními automobily, které se začaly v Evropě ve větší míře využívat po 1. světové válce, bylo posílení tzv. suburbanizace. Tímto pojmem se označuje proces, který vedl k snižování počtu lidí bydlících ve vnitřních částech města a jejich stěhování do nových čtvrtí rodinných domů na okrajích a později i za okraje měst. Auta nebyla jedinou příčinou této změny, byla však nepochybně významnou podmínkou hromadnosti tohoto procesu a umožnila toto rozvolnění původně mnohem kompaktnějších měst 19. století. K dalším faktorům suburbanizace patřila expanze obchodní a správní funkce center měst, která vedla k omezování počtu lidí bydlících v centrech, promítání sociálních rozdílů a vertikální sociální mobility do bydlení různých sociálních vrstev a k stěhování bohatších domácností do zdravějších a příjemnějších částí měst v jejich okrajových polohách. Velkou roli zde sehrála proměna hodnotových orientací středních a vyšších vrstev evropských obyvatel měst ke konci 19. století, projevující se důrazem na bydlení v přírodním prostředí, na soukromí rodinných domů a na nízké hustoty.⁴⁰ To vše bylo samozřejmě také symbolem vyššího sociálního postavení. Nicméně osobní auto bylo nezanedbatelným faktorem, který takovou proměnu měst umožňoval a urychloval.

Je rovněž zřejmé, že k uvolnění poměrně těsného vztahu mezi urbanizací a industrializací přispěl i hospodářský vývoj západní a střední Evropy té doby.

Rostoucí národní důchod a blahobyt těchto zemí se promítal do změn ve struktuře spotřeby obyvatel. A to mělo důsledky také ve struktuře zaměstnanosti. S rostoucími průměrnými příjmy domácností se zvyšoval podíl výdajů za služby, takže rostl význam služeb a relativně klesal význam výroby zboží. To vše bylo umožněno růstem produktivity práce jak v průmyslu, tak i v zemědělství, růstem, který byl převážně důsledkem technického pokroku. Takový vývoj vedl k snižování podílu lidí pracujících v tzv. primárním a sekundárním sektoru národního hospodářství jednotlivých evropských zemí. Tato strukturální změna silně ovlivnila vývoj měst. Ze statistických rozborů údajů pro nejvyspělejší země Evropy vyplývá, že růst měst byl v těchto zemích z větší části už na začátku 20. století vyvolán nikoli růstem pracovních příležitostí v průmyslu, nýbrž ve službách. A to bylo na kontinentě, který se vyznačoval vždy vyšším podílem lidí v průmyslu než jiné světadíly, velmi důležité. Rostl především počet lidí pracujících v dopravě, spojích, obchodu, výchově, zdravotnictví, sociálních službách, ale i ve správě a peněžnictví. Roli lokomotivy růstu měst a urbanizace přestával tudíž plnit průmysl a začal přejímat sektor služeb. Zprvu se to projevilo v největších městech a později i v dalších.

Bez ohledu na variabilitu evropských typů industrializace a urbanizace lze na základě vývoje v období 1890–1930 odhalit obecnou základní tendenci. Poměrně úzká spojitost mezi industrializací a urbanizací, kterou se vyznačovaly první fáze obou těchto procesů, se právě na začátku 20. století, tedy v době, kdy bylo dosaženo poměrně vysoké míry urbanizace – měřeno nejjednodušeji podílem obyvatelstva bydlícího ve městech – uvolnila. Růst jednotlivých měst ani soustřeďování obyvatelstva do měst se však ani při stagnaci nebo úbytku zaměstnanců v průmyslu nezastavil a přímý vztah mezi stupněm urbanizace a podílem pracovníků v průmyslu přestal tudíž platit. Urbanizace pokračovala, ale příčinou koncentrace činností a lidí se stal rozvoj služeb – terciárního sektoru.

Avšak i v této fázi urbanizace, která se projevila především rozvolňováním měst, rychlým růstem předměstí a vytvářením městských aglomerací, pokračovala koncentrace v měřítku celých městských regionů. Městské regiony, často včetně menších měst v okolí metropolí, rostly, zvětšovaly počet obyvatel a stále přitahovaly průmysl a služby. Novým rysem této fáze bylo ovšem „vypražňování“ vnitřních částí měst a růst jejich okrajů a vnějších zón. Současně s těmito strukturálními změnami uvnitř městských regionů probíhaly i další změny, změny ve skladbě obyvatelstva, ve způsobu bydlení a života těchto suburbanizovaných pásem apod. Podrobně se těmito změnami zabývala dnes už poněkud zapadlá studie o poměšťování pražského okolí, kterou zpracovala katedra sociologie Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v třicátých letech minulého století pod vedením Zdeňka Ullricha.⁴¹ V odborné literatuře se této fázi urbanizačních procesů říká metropolizace. Je třeba zdůraznit, že tento prosto-



Evropská města v noci (snímek ze satelitu)

rový vzorec si zachovávala evropská urbanizace nejen do začátku 2. světové války, ale pokračovala v něm i v prvních desetiletích po válce. Zlom a vstup do další fáze nastal v nejrozvinutějších zemích západní Evropy na začátku sedmdesátých let. V té době se také začaly výrazněji rozcházet procesy urbanizace v socialistických zemích sovětského bloku a v západní Evropě.

Velký obrat

V roce 1902 načrtl velký anglický autor H. G. Wells v knize *Anticipace* jasnozřivěji než kdokoli jiný v té době, co se stane v budoucnosti s evropskými městy: „Železnici zplozená obří města jsou ... s největší pravděpodobností ... určena k takovému procesu rozčlenění a rozptýlení, že se to bude v dohledné době rovnat téměř jejich vyhlazení. Budoucí města ... budou představovat novou a zcela odlišnou fázi rozmístění lidí. Město se rozšíří tak, že zabere značná území venkova a převezme rovněž znaky toho, co je nyní venkovem. Venkov zase nabude mnoha rysů města. Starý protiklad ... přestane existovat, hraniční přედěly mezi nimi úplně zmizí.“⁴²

Kdybychom s tímto citátem srovnali názory odborníků z šedesátých let, tedy z doby těsně předtím, než se v západní Evropě projeví první příznaky změny, kterou na začátku století intuitivně odhadl Wells, překvapila by nás setrvačnost jejich názorů. Počítali s tím, že i nadále bude pokračovat koncentrace lidí i činností do městských regionů a že se bude rychle vyliďňovat venkov a většina malých měst položených mimo metropolitní oblasti. Začátkem sedmdesátých let 20. století však nastal nepředvídaný a důležitý obrat v dosavadním vývoji celého osídlení. Je možné, že se bude v budoucnosti jeho význam srovnávat se začátkem klasické industriální urbanizace.

V čem spočíval tento obrat? Podívejme se nejdříve na jeho hlavní znaky z hlediska demografického, z hlediska rozmístění obyvatel a z hlediska pracovních příležitostí.

Nezanedbatelnou podmínkou změny byla skutečnost, že se v západní Evropě v té době zastavil populační růst a v několika zemích začalo už obyvatel ubývat. Pro další růst metropolí prostě nebyli lidé, neboť zároveň začala klesat migrace obyvatelstva z venkova. Demografická data z té doby však ukazují na ještě důležitější změnu v dosavadních trendech, které byly chybně považovány za jakési přírodní zákony urbanizace v průmyslově rozvinutých zemích. Procesy koncentrace obyvatelstva do velkých měst a metropolitních oblastí se v podstatě zastavily a začala růst malá města. Údaje z Francie a skandinávských zemí z tohoto období navíc ukazovaly, že se růst projevil v obcích s 500–1 000 obyvatel. Výjimkou byly pouze některé jihoevropské země s méně rozvinutým průmyslem a velkým podílem obyvatelstva na venkově a v země-

dělství, například Řecko nebo Portugalsko. V silně urbanizovaných zemích přitom pokračovalo vyliďňování vnitřních i okrajových částí největších metropolí. Ale i v měřítku celostátním, tj. ve vztazích mezi regiony, se v té době změnila trendy. Zastavila se koncentrace obyvatelstva do starých rozvojových regionů a celkový vývoj směřoval k větší rovnoměrnosti. Nejzajímavější na celé této změně je to, že probíhala jak v době hospodářského růstu, tj. už před rokem 1973, tak i v době hospodářské recese po roce 1974.

Až do roku 1970 rostl v různé míře počet pracovních příležitostí ve všech velikostních kategoriích měst. Data z Nizozemí však ukázala, že zaměstnanost obecně začala rychle klesat v největších metropolitních oblastech a o něco pomaleji ve středně velkých městech. V Dánsku došlo k podobnému vývoji, dokonce rostl počet míst v průmyslu i v obcích s méně než 1 000 obyvatel. Ve velkých městech klesal zejména počet pracovních míst v průmyslu. Počet míst ve službách rostl ve všech velikostních skupinách měst, ale nejrychlejší byl v městech malých, kde žilo méně než 20 000 obyvatel. Přesto přeměna měst z měst průmyslových na města služeb, tj. na města postindustriální, probíhala nejrychleji ve velkých metropolích. Jejich vnitřní a často i okrajové části ztratily průmysl a staly se oblastmi s převahou práce ve službách. Stručně bychom mohli situaci v průmyslu charakterizovat takto: průmysl se začal v metropolitních oblastech nejdříve stěhovat z jejich vnitřních částí na periferie a později z metropolitních oblastí do malých měst v jiných regionech země. Navíc taková odvětví průmyslu, jako je ocelářství, loděnice, těžké strojírenství či textilní průmysl, začala upadat a byla obecně redukována a nahrazována buď modernějšími odvětvími – elektronikou, lehkou chemií, výrobou lékařských a jiných přístrojů apod. –, anebo službami pro výrobu či pro obyvatelstvo. V řadě zemí, například ve Velké Británii, to byl začátek radikální deindustrializace, která přeměnila jak celou zemi, tak i její města.

Kromě toho se významně měnila i vnitřní organizace jak průmyslových, tak servisních firem. Především se jednotlivé činnosti firem rozpojují: řízení, výzkum, vývoj a výroba se často soustřeďují na různých místech. Velká města si zachovávala především řídicí složky a také výzkum, i když v sedmdesátých letech ojediněle docházelo také ke stěhování těchto neprodukcí složek do malých měst.

Změnily se však i další faktory, které ještě v nedávné minulosti koncentrovaly výrobní činnosti do větších měst. Důležitým motivem budování velkých průmyslových závodů byl princip ekonomie z rozsahu: čím větší série se vyrábí, tím levnější může být výrobek. To vyústilo v názor, že velké továrny jsou hospodárnější. A velké továrny se častěji nacházely právě ve velkých městech. Představa o výhodách plynoucích z ekonomie rozsahu se však v důsledku změn v technologiích, v organizaci odbytu a změn v názorech na řízení podniků začala opouštět. Výsledkem byl mimo jiné růst podílu malých firem a závo-

dů. To samozřejmě spíše posilovalo decentralizaci a dekoncentraci průmyslové výroby.

Podobně tomu bylo i s tzv. aglomeračními výhodami, tj. s výhodami vyplývajících z blízkosti k jiným průmyslovým odvětvím, k oblužným a obchodním službám, výzkumu atd. Ekonomové mají pro aglomerační výhody termín externalita. Význam externalit vzhledem ke klesajícímu významu transportních a komunikačních nákladů v průmyslové výrobě se rovněž začal snižovat. A to opět souhrnně znamenalo posílení decentralizačních a dekoncentračních faktorů. Průmysl mohl tudíž velmi dobře existovat i v malých městech, dokonce i ve venkovských obcích. Často k tomu přispěly i další podmínky. V původně periferních regionech západoevropských zemí byla často lepší nabídka průmyslových dělníků, kteří byli stabilnější, kooperativnější, ochotnější přistoupit na nižší mzdy než v metropolitních vysoce urbanizovaných oblastech a kteří často nebyli také odborově organizováni. Zlepšené možnosti dopravy a komunikace se světem zvyšovaly šance získat do dříve periferních oblastí i odborné řídicí a technické pracovníky. Nemalou roli tady sehrálo zlepšování školství v malých městech řady západoevropských zemí a lepší životní prostředí těchto měst.

Na obrat k dekoncentraci městského osídlení působila také rostoucí role služeb, terciárního sektoru národního hospodářství. Někteří autoři, například Jonathan I. Gershuny nebo Hartmut Häussermann a Walter Siebel,⁴³ hovoří v této souvislosti o terciarizaci nebo o společnosti služeb a o jejich účincích na prostorové uspořádání společnosti. Není pochyb o tom, že proměna industriálních společností ve společnosti služeb působí na soudobé procesy urbanizace a na vnitřní uspořádání měst velmi silně. Zjistit přesně, jak působí, však není snadné, neboť služby jsou nesmírně různorodým souborem aktivit, často s protichůdnými účinky. Zejména chceme-li poznat jejich prostorové efekty, musíme diferencovat mezi jejich jednotlivými kategoriemi. V některých evropských zemích, například ve SRN, se jejich působení pečlivě zkoumalo a závěry z těchto výzkumů lze do značné míry považovat za indikativní pro větší část Evropy, zejména pro tu, která má podobnou hustou síť sídel.

Důležité je rozlišení služeb pro výrobu a pro spotřebu, tedy pro podniky a pro obyvatelstvo. Třebaže obě kategorie v posledních několika desetiletích rychle rostou, rychle expandující kategorií jsou především služby pro podniky a pro průmysl. A protože přírůstky pracovních míst ve službách jsou podstatně větší než v průmyslu, stal se také vývoj rozmístění služeb závažnějším faktorem formování osídlení než vývoj průmyslu, ve kterém v Evropě pracuje jak relativně, tak už i absolutně podstatně méně lidí než na začátku sedmdesátých let. O růstu významu služeb svědčí údaje ze dvou rozdílných evropských zemí. Roku 1970 bylo ve Švédsku ve službách zaměstnáno 53,5 % ekonomicky aktivních lidí, roku 1990 se tento podíl zvýšil na 67,5 %. V SRN, která v Evropě repre-

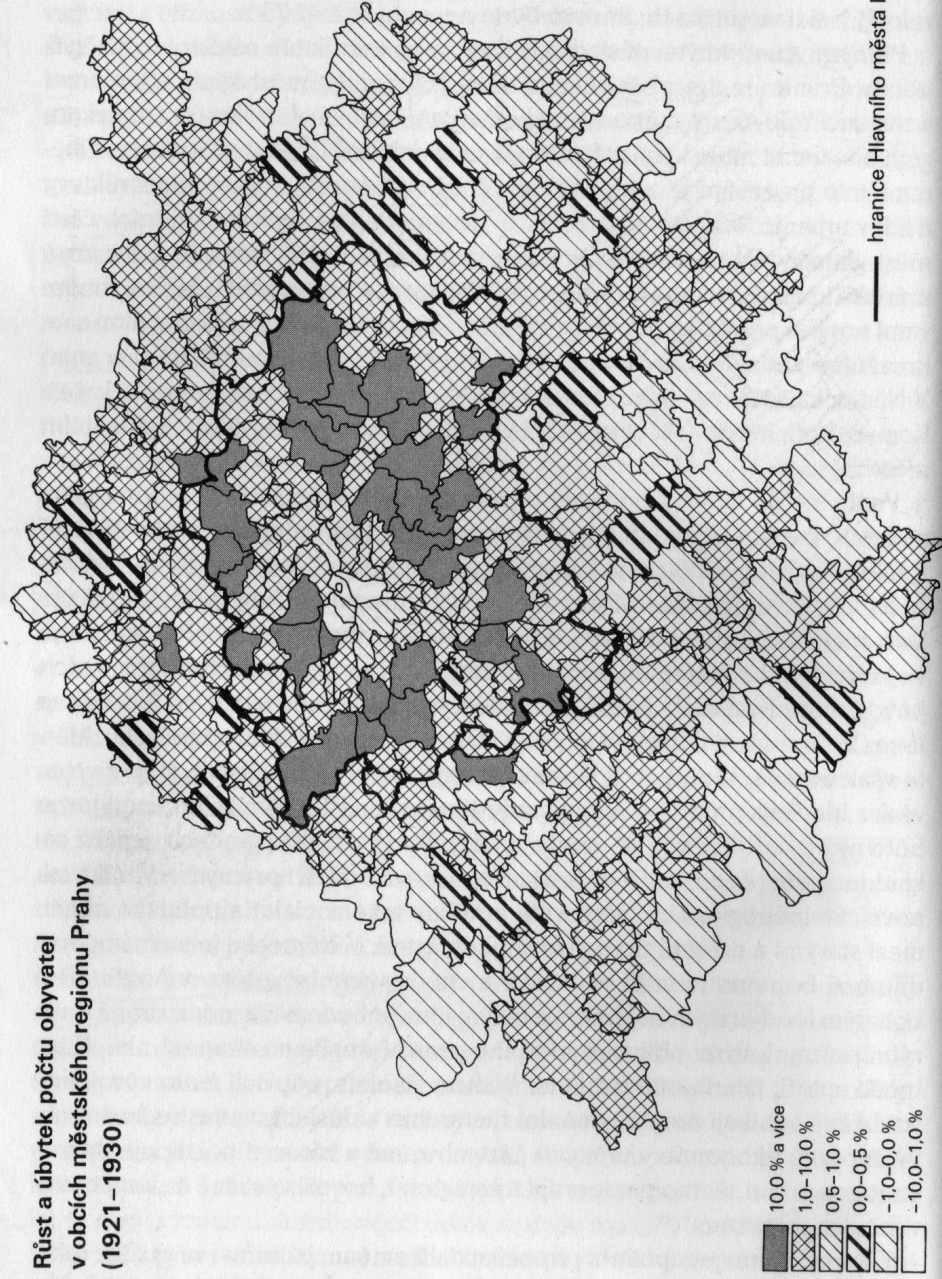
zentuje země s nadměrným zastoupením průmyslu v ekonomice, stoupl ve stejném období podíl zaměstnanců ve službách z 42 % na 56,8 %. V USA, které jsou v tomto ohledu předobrazem dalšího vývoje v Evropě, v roce 1990 pracovalo 71 % lidí ve službách; dnes to bude nepochybně už 75 %.

Přímými a nepřímými důsledky těchto změn v struktuře osídlení byly čtyři trendy. Prvním je desurbanizace, tj. klesající význam městských aglomerací a rostoucí role území mimo tyto aglomerace. Druhým je pokračování dekoncentrace uvnitř městských aglomerací, tedy pokračování suburbanizace. Oběma těmito procesům je společně rozvolňování činností, budov, infrastruktury a lidí v urbanizovaných prostorech. Ty už téměř úplně – kromě vnitřních částí měst – ztratily svou kompaktnost z 19. a počátku 20. století. Formuje se tak nová městská krajina, ve které se střídají přírodní prvky s obytnými územími, budovami nového průmyslu, administrativy, s nákupními středisky, sportovními a rekreačními zařízeními a která je protkána množstvím komunikací pro auta. V Německu se taková nová městská území označují přilehavě „městská kaše“. Komentátoři, kteří v takovém vývoji vidí kladné stránky, hovoří o regionálním městě.

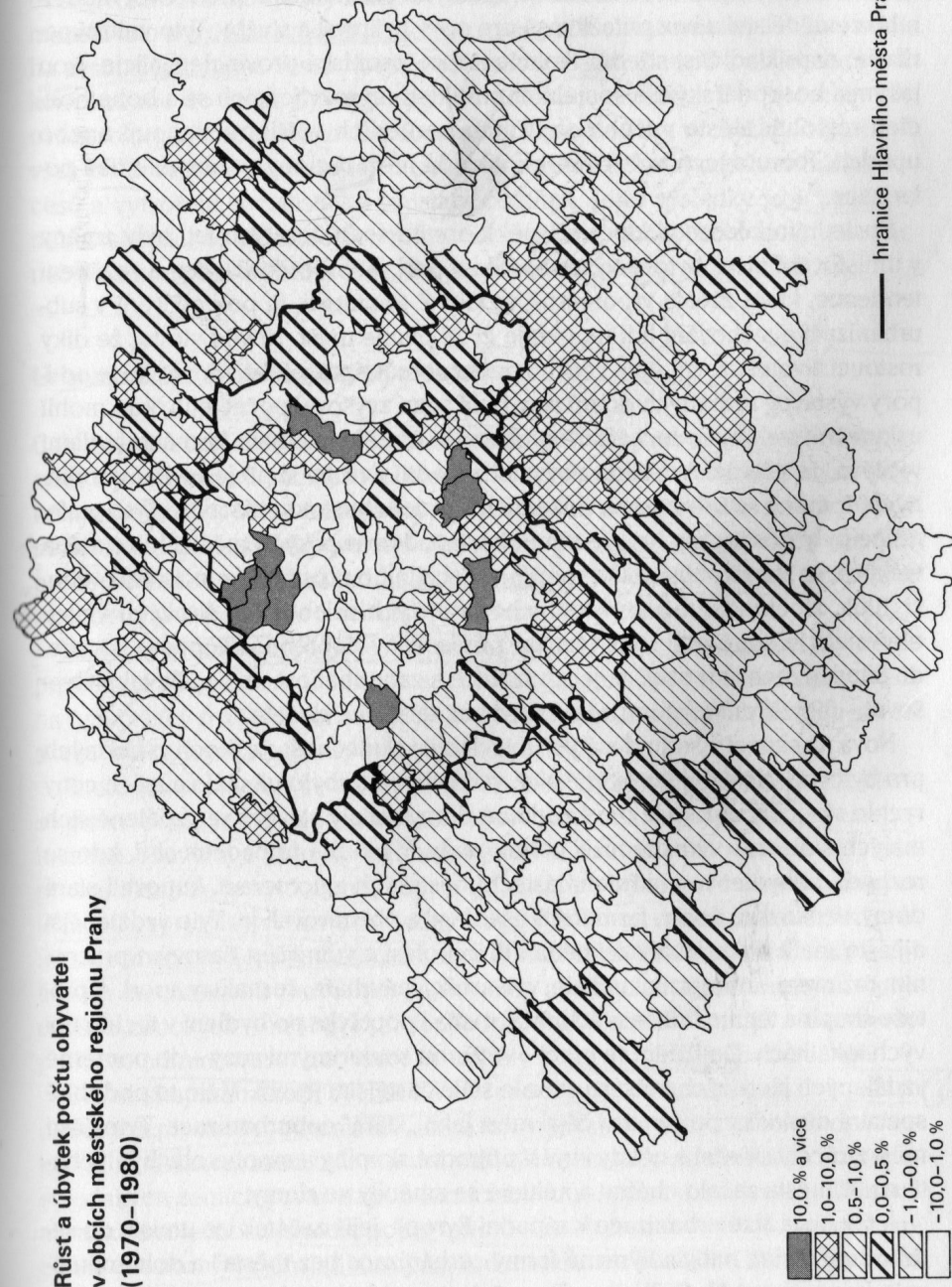
Vedle těchto dvou, v podstatě prostorově-dekoncentračních a homogenizujících, trendů vedly změny sektorové struktury hospodářství zahájené v sedmdesátých letech také ke vzniku dvou tendencí, které vyvolávají sociální napětí. První lze označit jako hierarchizaci regionů. Staré průmyslové oblasti, které vznikly na bázi hutí, těžkého strojírenství, chemie či loděnic nebo ve kterých byl soustředěn textilní průmysl, začaly upadat a v mnoha z nich původní průmysl zcela zanikl. Příkladem může být osud slavných loděnic na řece Clyde v okolí Glasgowu či četných oceláren v Porúří a v Lotrinsku. Města však zůstala, i když ztratila mnoho obyvatel. Ti, kdo zůstali, jsou na tom však z hlediska příjmů, kvality prostředí, vybavení službami a infrastrukturou hůře než ti, kdo žijí v nově vznikajících průmyslových regionech, jejichž základem jsou především výrobní služby a nová odvětví průmyslu. Vzniká tak nová sídelně-regionální hierarchie a někdy také sociální a politické napětí mezi starými a novými průmyslovými oblastmi. V Německu je to známý rozdíl mezi bohatnoucím jihem země a chudnoucím severem, v Anglii mezi bohatým londýnským regionem a celým jihovýchodem na jedné straně a starými průmyslovými oblastmi střední a severní Anglie na straně druhé. Když britští autoři, jako například Peter Walters Daniels, popisují tento vývoj, kdy souběžně vznikají nové regionální hierarchie v důsledku soustředování nových prvků ekonomie v určitých částech země a zároveň postupuje dekoncentrace uvnitř těchto prosperujících regionů, hovoří výstižně o „koncentrované decentralizaci“.⁴⁴

K tomu všemu je zapotřebí připočítat další změnu, patrnou i ve vysoce urbanizovaných zemích, ve Francii, Velké Británii nebo Španělsku. Je jí vznik vnitř-

**Růst a úbytek počtu obyvatel
v obcích městského regionu Prahy
(1921–1930)**



**Růst a úbytek počtu obyvatel
v obcích městského regionu Prahy
(1970–1980)**



ních periferií, tj. oblastí, které nebyly v minulosti industrializovány a ani v současnosti se z nich nestaly nové rozvojové regiony. Většinou jde o území stranou rozvojových os, o území se špatnými podmínkami pro rozvoj moderního zemědělství a bez přitažlivosti pro nový průmysl a služby. Tyto vnitřní periferie, například část střední Francie nebo španělská provincie Galicie, jsou jakýmsi hospodářským a sociálním protikladem rozvíjejících se a bohatnoucích regionů. Města v těchto vnitřních periferiích většinou stagnují anebo upadají. Tomuto jevu zvětšování protikladů mezi regiony se obvykle říká polarizace.⁴⁵

Posledním faktorem, který přispěl k obratu sedmdesátých let, byly změny v umísťování nové bytové výstavby. Šlo v podstatě o pokračování a rozšíření tendence, která začala v poměrně vzdálené minulosti, tj. pokračování v suburbanizaci a stěhování lidí na okraje či za okraje měst. Nové bylo to, že díky rostoucí životní úrovni stále většího počtu domácností a také díky politice podpory výstavby rodinných domů se v řadě zemí zvyšoval počet těch, kdo mohli uskutečnit své preference. Z četných studií o preferovaných formách bydlení vyplývá, že převážná většina obyvatel západní Evropy si přeje bydlet v rodinných domech se zahradou a v územích s nízkou hustotou zástavby. Tyto preference byly posilovány tím, že v mnoha západoevropských městech, zejména velkých, se zhoršovala kvalita vnějšího i sociálního prostředí (znečištění ovzduší, hluk, zločinnost aj.) a přitom v hodnotových orientacích širokých vrstev obyvatelstva současně rostl význam připisovaný dobrému životnímu prostředí. Situace menších obcí, tj. jejich izolace a zanedbanost, se začala také zlepšovat – díky šíření telefonů, vlastnictví aut, televizi a služeb.

Nová na situaci v sedmdesátých letech byla skutečnost, že ploch výhodných pro bytovou výstavbu v předměstích velkých měst zbylo už málo a jejich ceny rychle stouply. Proto se nové rodinné domy začaly stavět i ve vzdálenějších malých sídlech s výrazně nižší cenou půdy. V mnoha případech si ti, kdo se rozhodli nebydlet ve vnitřních částech městských aglomerací, kupovali staré domy, venkovské domy, farmářské usedlosti a přestavovali je. Tyto vzdálenější a často malé obce lákaly zejména lidi z profesí s volnějším časovým pracovním režimem – univerzitní učitele, výtvarníky, návrháře, žurnalisty apod. A protože skupina těchto lidí se zvětšovala, rostla i poptávka po bydlení v těchto nových lokalitách. Dojíždění za prací – většinou soukromými vozy – do poměrně vzdálených jádrových měst se stávalo stále častějším jevem. Mělo to podobné sociální důsledky pro vnitřní části měst jako „stará“ suburbanizace. Tyto části měst ztrácely střední a někdy i vyšší příjmové skupiny a mnoho obytných čtvrtí uvnitř města začalo chátrat a některé se změnilly ve slumy.

A tak nová fáze urbanizace v západní Evropě, jejíž začátek lze umístit do sedmdesátých let, nabyla výrazné formy „urbanizace bez města“ a dokumentovala jasnozřivost H. G. Wellse. Ten však nemohl postřehnout nutně sociální

důsledky těchto nových forem poměšřování. V bohatě sociálně a kulturně členěných a zároveň sociálně rozvrstvených společnostech, které mají zároveň dosti prostředků na vysoký stupeň mobility poměrně velké části svých členů, musela tato nová fáze urbanizačních procesů začít ohrožovat vnitřní části mnoha evropských měst. Tento obrat, vedoucí v západní Evropě k urbanizaci bez koncentrace do měst, byl nepochybně důležitou změnou. Do jisté míry šlo ovšem o organické pokračování dosavadních procesů. Ve východní Evropě byl však po 2. světové válce zahájen pokus o plánovité řízení urbanizačních procesů a vytvoření socialistické soustavy osídlení. Jeho výsledky jsou poučné, neboť ukazují, že ani silně centralizované režimy opírající se o značnou moc nebyly s to změnit některé obecné rysy urbanizačních procesů.

Urbanizace v socialistických zemích

Celý čtvrtý oddíl naší knihy se bude podrobně zabývat urbanizací českých zemí v podmínkách socialismu. Ale ani v této části, věnované obecným otázkám urbanizace, se nemůžeme alespoň stručně nezminít o specifických rysech tohoto procesu v uvedeném období a o příčinách této specifčnosti. Náš pohled nebude zaměřen jen na vývoj v českých zemích, pokusí se ukázat obecné rysy urbanizace v evropských socialistických zemích.

Lišily se procesy urbanizace za socialismu od těch, které probíhaly nebo probíhají za kapitalismu? Jestliže ano, jsou tyto rozdíly významné? Odpovědi na tyto otázky rozdělily autory, kteří se urbanizací v evropských zemích sovětského bloku soustavně zabývali, na dvě skupiny.

Podle první z nich je nutno hovořit přímo o „socialistické urbanizaci“, která se genericky liší od urbanizace probíhající v podmínkách kapitalistických společností. Hlavním a vážným argumentem těch, kdo zdůrazňovali rozdíly, bylo přesvědčení, že je vyloučeno, aby se do sociálně-prostorové organizace společnosti nepromítly výrazně důsledky změn výrobních vztahů, znárodnění průmyslu, združstevnění zemědělství, komunalizace bytového fondu, nahrazení tržních mechanismů centrálním plánováním a nahrazení ekonomických – především cenových – nástrojů při rozhodování o rozdělení zdrojů instrumenty politicko-administrativními, které se opíraly o ideologické cíle socialismu.

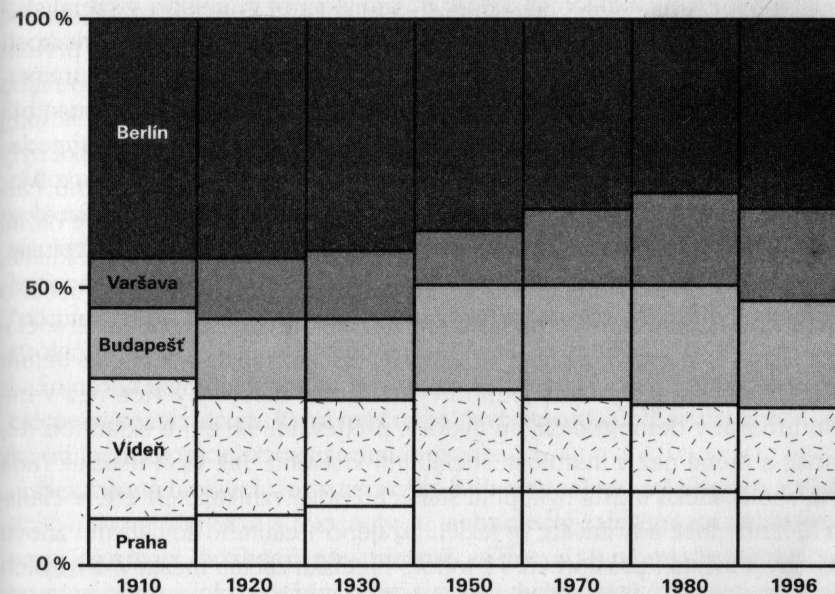
Druhá skupina názorů vycházela z předpokladu, že urbanizace je součástí obecných procesů modernizace, které zahrnují také industrializaci. Socialistická industrializace, která byla v mnohých východoevropských a zčásti i středoevropských zemích první etapou formování toho, co se označovalo jako socialistická společnost, musela podle tohoto názoru nutně vést k podobným sociálně-prostorovým důsledkům jako industrializace klasická, která probíhala v rámci tržních ekonomik. To se podle tohoto stanoviska mělo týkat především

koncentrace obyvatelstva do městských sídel, do značné míry také rozdělení populace do jednotlivých velikostních kategorií sídel, tedy celého systému osídlení. V důsledku industrializace se i rozmístění obyvatelstva v socialistických zemích stávalo stále nerovnoměrnějším a rostly kontrasty mezi velikostí sídel a mezi regiony. Autoři této druhé skupiny ovšem připouštěli, že univerzální procesy spojené s přechodem z venkovské na městskou společnost nesou v socialistických zemích jisté specifické rysy, a hovořili často buď o „deformacích“⁴⁶, anebo o „modifikacích“⁴⁷ univerzálního procesu urbanizace. Maďarský regionální geograf György Enyedi, který také patřil k této skupině, ve své stati z roku 1996 přímo říká: „... za fasádou rozdílů a podobností kapitalistické a socialistické urbanizace existovala společná kauzalita: proces moderní urbanizace.“⁴⁸ Proto tito autoři mluví o „urbanizaci v socialistických zemích“. Je nutno ještě dodat, že blíže k tomuto druhému stanovisku měli vždy ti autoři, kteří vycházeli z geografické perspektivy, anebo uvnitř sociologie ti, kdo rozvíjeli tzv. sociálně-ekologickou orientaci studia města. Naopak mezi těmi sociology, kteří si více všimli nové mocenské situace za socialismu, kteří studovali roli státu v socialismu, nové nerovnosti za socialismu, převládal názor, že existuje specifická socialistická urbanizace.

První skupina hovořila proto spíše o socialistické urbanizaci, druhá pak o urbanizaci v socialistických zemích. Do značné míry bylo toto odlišné chápání způsobeno rozdílnou perspektivou obou stanovisek. V první z nich převládal pohled na jednotlivá města, na jejich vnitřní strukturu, a zejména na sociologické aspekty, například na bytovou politiku, postavení jednotlivých sociálních vrstev ve městech, mocenské elity apod.⁴⁹ V druhé pak pohled na celek osídlení a na jeho geografické stránky.⁵⁰ Jinak řečeno, empirické analýzy ukázaly, že rozdíly mezi urbánními procesy v zemích s centrálně plánovaným hospodářstvím a v zemích s tržní ekonomikou se zvětšovaly od makrodimenze k mikrodimenzi. Celý problém má také dimenze historické. Urbanizační trajektorie v socialistických zemích se totiž lišily od trajektorií v zemích kapitalistických, zejména v prvních fázích vývoje socialismu. Po 10–15 letech od převzetí moci komunistickými stranami však začaly urbanizační trendy v socialistických zemích konvergovat k více či méně obecným vývojovým liniím, pozorovaným v minulosti ve vyspělých zemích s tržním hospodářstvím.

Přes rozdíly v interpretaci se obě skupiny shodovaly v tom, že na urbanizaci probíhající v socialistických zemích působily jednak specifické společenské podmínky, jednak komunistická ideologie a konečně také historická vývojová fáze samotného procesu urbanizace. V jedné z dalších kapitol se těmito specifickým faktorům, které modifikovaly obecné rysy urbanizace, budeme věnovat podrobněji. Bude nám k tomu sloužit především výklad o urbanizaci v České republice. Zde lze pouze uvést, že urbanizace v socialistických zemích probíhala odlišně v důsledku celospolečenského vlastnictví výrobních prostřed-

Mění se procentuální podíl obyvatelstva pěti hlavních měst střední Evropy (1910–1996)



Pramen: Údaje Českého statistického úřadu a OSN

ků a také v důsledku toho, že o územním rozmístování výrobních i nevýrobních investic rozhodovali místo trhu plánovači pracující v institucích státního centrálního plánování. Proto mnozí autoři hovořili o „řízené urbanizaci“.

Urbanizační procesy ve východní Evropě – přestože měly mnoho společného s urbanizací probíhající i v nesocialistických zemích Evropy –, měly i řadu specifických znaků. Do první skupiny specifických rysů urbanizace ve většině socialistických zemí patřil pomalejší růst hlavních měst než v zemích západní Evropy. To bylo do značné míry důsledkem plánovacích ideologií a ekonomických politik těchto zemí. Druhým takovým rysem byl naopak rychlý růst středně velkých a někdy i malých měst. Třetím specifickým rysem, který však nebyl obecně platný, bylo to, že v socialistických zemích se zastavila nebo nerozvíjela suburbanizace. Další specifika se týkala rozdílů v regionálních procesech. Za socialismu se odlišně formovaly tzv. metropolitní městské regiony; zjednodušeně řečeno – regionalizace měst, vytváření velkoměstských regionů bylo oslabeno, i když nepochybně existovalo. Oslabeny byly rovněž tzv. polarizační procesy, tj. stimulace růstu menších měst v okolí velkých. V socialistických zemích – zejména menší velikosti – existovaly mezi regiony menší hospodářské a sociální rozdíly než v zemích s tržním hospodářstvím. A konečně k častým rysům patřilo relativní uzavírání jednotlivých administrativních regi-