

ANTICIPACE

Před 100 lety v roce 1902 vyšla kniha tehdy již jako autora „*Stroje času*“ populárního anglického spisovatele **Huberta Georga Wellse**, kterou nazval **Anticipace vlivu technického a vědeckého pokroku na lidský život a myšlení**.

Byl to původně soubor devíti přednášek, které ve svém prvním znění vyvolaly zajímavé polemiky – na něž Wells v knižním vydání již reagoval. Sám uznával, že je to spis, který se svým pojetím vědeckého pojednání podstatně liší od všech jeho předcházejících románů. Ty se většinou pohybují na hranicích utopie a vědecké fantastiky, mezi jejíž otce Wells patří.

Ve své „*Moderní utopii*“ z roku 1905, vydané česky v roce 1922, Wells hodnotí *Anticipace* dosti kriticky a říká o nich, že „*nesplnily co měly. Jsem pomalé, konstruktivní vážavé myslí a když jsem se zhostil onoho díla, shledal jsem, že mi ještě zbývá stanovit i rozluštit většinu otázek*“. Snažil se o to ve svých následujících spisech a i když je hodnotí mnohem výše, přece jen s odstupem jednoho století je zřejmé, že jeho *Anticipace* jsou právě nyní skutečně aktuální.

Kniha má ve vydání z roku 1902 celkem 286 stran a dělí se pravděpodobně ve sledu původních přednášek na 9 kapitol postupně věnovaných dopravě ve 20. století, pravděpodobnému rozptylování velkých měst, vývoji sociálních prvků, sociálním vztahům, vývoji demokracie, válce ve 20. století, jazykovému konfliktu, širší syntéze a v deváté kapitole víře, morálce a politice v Nové republice, což je Wellsova představa o budoucnosti.

Již sám sled témat je zajímavý a přechází vlastně od konkrétních problémů a výhledů až k velké autorově vizi budoucího světa. Poněkud zvláště je na první místo zařazena budoucnost dopravy, což je pochopitelnější s vědomím, že právě kolem roku 1900 docházelo ke vstupu nových dopravních prostředků do lidského světa. Byl to rozvoj veřejné dopravy vůbec, podzemní dráhy, elektrifikace kolejových drah a ne na posledním místě právě automobily a letadla.

Wells si byl vědom nových nároků na dopravu v rostoucích velkoměstech. Z dnešního našeho pohledu poněkud nepochopitelně považoval za nejvhodnější řešení pohyblivé chodníky, a to pravděpo-

dobně pod vlivem jejich tehdejšího využívání na velkých světových výstavách – například v Paříži v roce 1900. Oceňoval je přitom především jako „dopravní prostředek“, který nemusí zastavovat. Představoval si, že takové pohyblivé chodníky budou ve městech nejen na ulicích, ale i v podzemních a nadzemních úrovních. Opomněl však základní problém, spočívající v nedostatečných kapacitách tohoto způsobu dopravy a vůbec si nepřipouštěl obtíže technického řešení na zakřivených trasách a křižovatkách.

Pro dnešek je nejzajímavější druhá kapitola *Pravděpodobné rozptylování velkých měst*, zaujímající v celé knize nevelký počet 30 stran. Svědčí o tom, že se Wells soustavně věnoval sledování vývoje urbanizačních procesů a nových tendencí plánování měst. Příznačné je, že se v lednu 1914 účastnil zakládací večeře Institutu pro plánování měst, dnešního RTPI.

Na samém počátku této kapitoly se znovu vrací k tématice dopravy a píše, že „*celkové rozložení obyvatelstva v určité zemi musí být přímo závislé na dopravních zařízeních*“. Pokud to dříve byla vodní doprava, která určovala atraktivnost jednotlivých lokalit, pak v nové době vidí Wells tehdy naprosto dominantní úlohu železnic. Nejdůležitější u měst je podle jeho názoru nejen dopravní dostupnost, ale rovněž jejich dominantní význam pro obchod.

Největší část kapitoly je věnována dalšímu vývoji velkoměst, k čemuž měl Wells v Londýně jistě dobré podněty. Představoval si, že v nastupujícím 20. století dosáhnou „obří“ města z tehdejších jen několika milionových měst až 20 přírodně 40 milionů obyvatel.

Zároveň však předvídal, že ještě ve 20. století dojde k protikladnému procesu rozptylování a rozpadání těchto velkoměst. Především to bude v důsledku nových možností dopravy a komunikace, měnícím se podmínkám požadavků rozmístění ekonomických aktivit a větší mobility obyvatel vůbec. Nakonec „*tato budoucí města nebudou ve starém smyslu slova vůbec městy a stanou se výrazem nového a zásadně jiného rozmístování obyvatelstva*“.

Systematicky analyzoval dostředivé a odstředivé síly ve velkoměstech a jeho

pozornosti neunikly ani migrace a s ní související projevy sociální a tím i prostorové segregace. Zaznamenává všechny procesy dnes nazývané „suburbanizace“, odsuzuje vyliďňování center a jejich důsledky a nalézá jen kritická slova pro pravděpodobný vznik nákupních center v předměstích „*výhodných pro hospodyně, ale zničujících pro vkus a individualitu lidí*“.

Předpokládá, že se města budou proměňovat na „městské regiony“ a zároveň dojde k urbanizaci venkova. Tento „*nový druh měst bude souviset s novou krajinou, v níž budou rozptýleně žít nové druhy lidí*“.

Wells se však zřejmě záměrně vyhýbá jakýmkoliv návrhům na zvládnutí těchto tendencí, které vesměs považoval za negativní. Nehledá lék ani v tehdy populárních „zahradních městech“ – možná proto, že předvídal jejich přece jen okrajový význam při ovlivňování sídelních procesů. Omezil se výhradně na – jak dnes víme velmi výstižně – „anticipování“ vývoje měst ve 20. století a na čtenáři ponechával, aby se nad těmito vývojovými trendy zamyslel.

„*Anticipace*“ nebyly ovšem zdaleka jedinou Wellsovou knihou o budoucnosti a o budoucím vývoji lidských sídel. Již ve svém slavném „*Stroji času*“ z roku 1895 popisuje budoucí zlatý věk lidstva žijícího v palácových kolektivních domech v rajske krajině – bohužel však za cenu otrocké práce jiných lidí v podzemních továrnách.

Další variantou je o čtyři roky pozdější kniha „*Až spáče procitne*“ z roku 1899. Zde popisuje „*město, které pohltilo lidstvo*“ takže v centru Anglie se tyčí „*obrovská městská budova, jež zaujala místo rozmanitých domů, ulic a náměstí Londýna*...“. Tyto megastruktury jsou uvnitř klimatizovány a uměle osvětlovány, přičemž jejich obyvatelé se pohybují pomocí výtahů a pohyblivých chodníků.

K témuž tématu se vrací v již připomenuté „*Moderní utopii*“ z roku 1905. Tam již vidí jako ideál soustavy nevelkých měst v kultivované krajině a se zelení na střechách jednotlivých domů. Tím nejdůležitějším je však poznání, že „moderní utopie nesmí být statická, nýbrž kinetická, musí mít tvar ne trvalého státu, nýbrž tvar na-

dějná stanice, která vede k postupné dlouhé řadě stanic dalších“.

Kolem roku 1900 nebyl ovšem Wells jediným a ani prvním, kdo se snažil předvídat budoucí osídlení světa. Obrazy budoucích ideálních měst nalezneme již v Bibli, v dávných čínských a indických spisech, v „polis“ antických řeckých filosofů, v Boží obci středověku, v ideálních městech renesance, ve fantaziích Piranesiho a Fischera z Erlachu, v Chaux Ledouxe i v klasických utopiích 19. století. Kolem roku 1900 však nastala doba, kdy se tradiční utopie v Moorově duchu začaly proměňovat ve vědeckofantastické obrazy budoucího světa.

Francouzský inženýr **Henri Jules Borie** v roce 1865 napsal knihu „Vzdušné paláce. Esej o novém způsobu bydlení, vhodném pro nejhustěji osídlené čtvrtě velkých měst“. Velká města podle jeho názoru porostou výstavbou vysokých domů ze skla a oceli se školami a dalšími veřejnými zařízeními na terasách.

Nejen Ivem londýnských salonů byl **George Edward Bulwer, lord Lytton**. Je považován za předchůdce vědeckofantastické literatury. Ve svém nejznámějším díle „Budoucí lidstvo“ z roku 1871 popsal rozlehlá podzemní velkoměsta, dokonale technicky vybavená a využívající mimo jiné atomovou energii.

Určitě nelze opomenout **Julese Verna**, který soustavně sledovat pokrok vědy a techniky a mnohokrát líčil různé podoby měst. V „Ocelovém městě“ z roku 1879 působivě vyjádřil protiklad dvou měst – Franceville a Stahlstadtu – ovlivněných především zcela protikladnými společenskými podmínkami. Jeho umělý „Plovoucí ostrov“ je tvořen jedním moderně vybaveným městem od něhož si sliboval zvládnutí již tehdy obávaného přelidnění země. V posledních letech svého života v Amiensu vypracoval studii o vývoji tohoto města do roku 2000 a předložil ji jako pamětní spis místní Akademii.

Teprve nedávno byl objeven jeho v roce 1995 i u nás vydaný vědecko-fantastický román „Paříž ve 20. století“ z roku 1863. Soustředil se v něm sice především na satirické líčení budoucích společenských a hospodářských poměrů, avšak přece jen se dotkl i samého města. Paříž v roce 1960 měla zaujmát celý departement Seine – jak se skutečně stalo – a měla mít svého ministra pro zkrášlování měs-

ta – pokračovatele ve Verneově době působícího Haussmanna.

S mořem měla být spojena kanálem, splavným i pro námořní lodě, měla mít čtyři komunikační okruhy a další čtyři okruhy železniční. Místo koňmi tažených povozů se po ulicích pohybovali předchůdci dnešních automobilů. Dále však probíhala od roku 1855 trvajících diskuse o vedení metra – v podzemí, v úrovni ulic nebo na ocelových viaduktech.

Verne se ptal: „Co by řekl nějaký náš předek při spatření bulvárů ozářených světly podobnými slunečnímu jasu; tisícům vozů, bezhlučně se pohybujících na tichém asfaltu ulic; obchodů bohatých jako paláce, z nichž pronikalo bělostně zářivé světlo; dopravních cest, širokých jako náměstí, náměstí rozlehlých jako pláně; obrovských hotelů, v nichž se pohodlně uložilo dvacet tisíc cestujících; vznosných viaduktů! Co by si pomyslel, kdyby uviděl dlouhá elegantní podloubí, mosty sklenuté od jedné ulice k druhé, a najmě ony podivuhodné vlaky, jež zdánlivě fantastickou rychlostí brázdily vzduch!

Dozajista by byl značně překvapen. Lidé roku 1960 ty skvosty již neobdivovali; pokojně jich užívali, aniž byli šťastnější. V jejich uspěchaném jednání, spěšné chůzi, americké překotnosti bylo totiž znát, že je bez ustání a nemilosrdně poháná démon bohatství“.

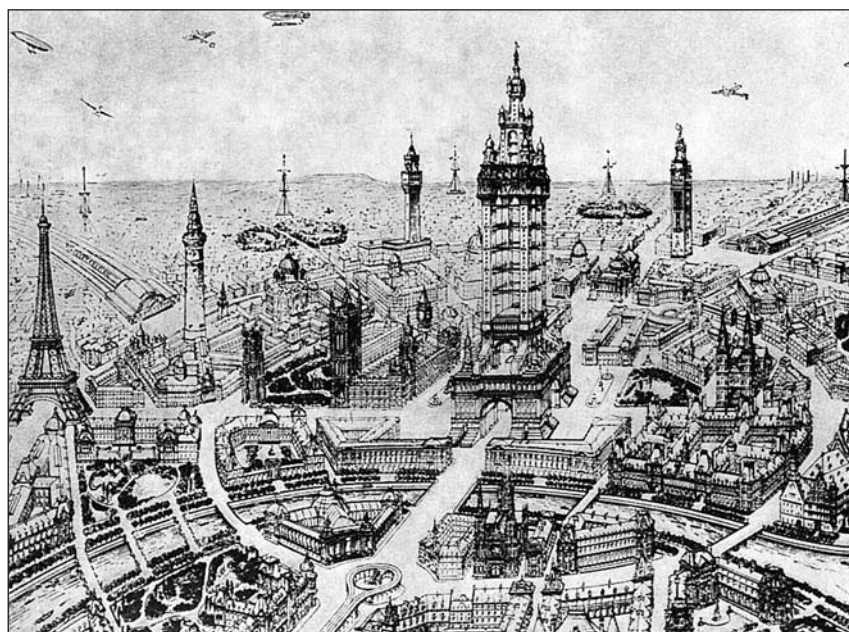
Předpokládá se, že Wellsovy „Anticipace“ byly přímou polemikou se dvěma naprosto protikladnými spisy Edwarda

Bellamyho a Williama Morrisa. Bellamy ve svém „Pohledu zpět“ z roku 1888 a „Rovnosti“ z roku 1887 líčí idealizovaný obraz Ameriky v roce 2000 s přestavěnými starými čtvrtěmi měst, sídelními soustavami, uvolněnými centry a všemi technologickými vymoženostmi, které si šlo v letech napsání jeho knih domyslet.

Naproti tomu Morris předkládal obraz zcela jiné budoucnosti ve své básnivě utopii „Zprávy odnikud“ z roku 1890. V jeho představách je Anglie proměněná v idylickou zemi bez průmyslu, s rekultivovanou krajinou, čistými řekami a laskavými obyvateli, věnujícími se zemědělství a ušlechtilým řemeslům. Lidé zde žijí v nevelkých zahradami prostoupených městečkách a například na místě Londýna se rozkládá rozsáhlý krajinný park. Morris se ostatně věnoval architektuře i při jiných příležitostech. V roce 1881 přednášel o výhledech architektů v civilizované společnosti a přitom řekl, že „architektura zahrnuje celé vnější prostředí člověka – nemůžeme jí uniknout, i kdybychom chtěli, ... protože znamená utváření a přetváření celého obrazu země“.

Architekti se začali zabývat obdobnými vizemi budoucích měst především v prvním desetiletí nově nastupujícího 20. století. Z mnoha architektonických a urbanistických studií na toto téma vynikají tři i kresbě vyjádřeně pohledy do budoucnosti.

Eugène Hénard, tehdejší hlavní architekt Paříže, předložil v roce 1910 účastníkům velkého kongresu o stavbě



Eugene Hénard: Město budoucnosti – 1910. Radiálně okružní soustava s věžemi, určenými pro usměrňování vzdušné dopravy



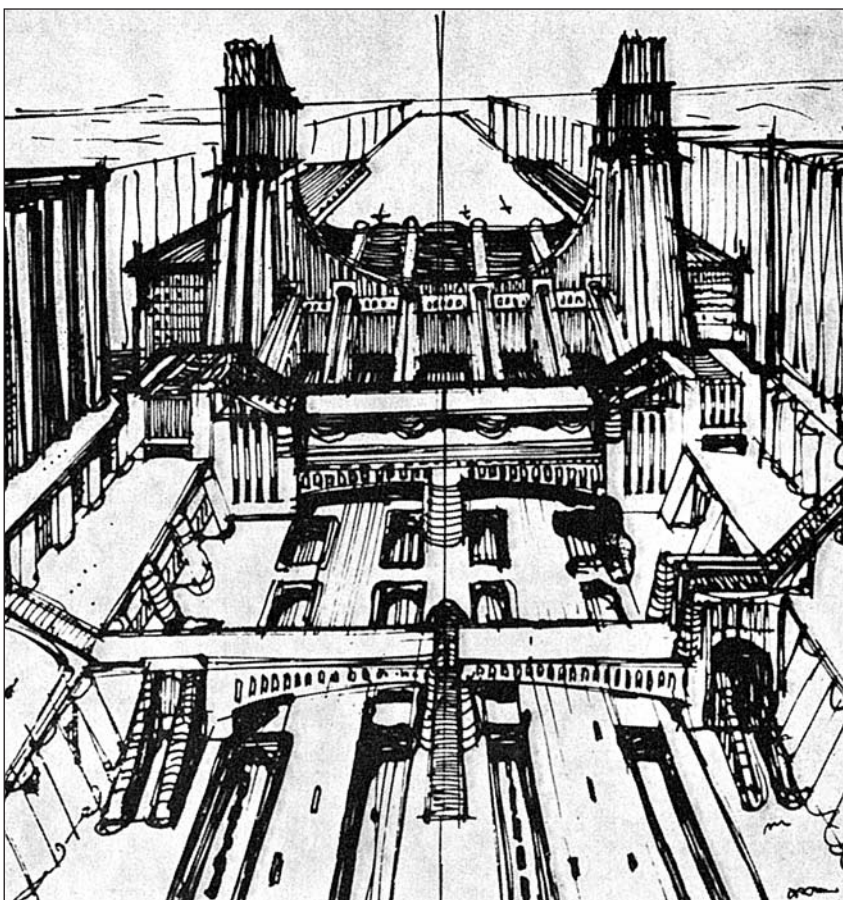
Otto Wagner: Návrh XXII. okresu ve Vídni – 1911. Kompozice ovlivněná představami o regulaci výstavby měst určením stavebních čar a jednotné výšky domů. Hlavní osou je parková „zonální“ třída.

měst v Londýně svůj obraz „*Města budoucnosti*“. Je to jakási zdokonalená Paříž se systémy kolejové a zvláště dominantní vzdušné dopravy, s podzemními komunikacemi a rychlodráhami, s kolektory inženýrských sítí a mechanizovaným odvozem odpadků. Obytné domy měly mít nejen podzemní parkoviště pro auta, ale také podzemní hangáry pro helikoptéry, které by byly zvláštními výtahy dopravovány na heliporty na střeších.

Jinou vizi předložil přibližně v téže době **Otto Wagner** v knize „*Některé úvahy o velkoměstě*“, vydané v roce 1911. Reagoval v ní na stať amerického dopravního inženýra Billa Archera, která vyšla před 100 lety v časopise Reform pod názvem „*Město budoucnosti*“. Archer viděl v dopravě obdobně jako Wells hlavní sílu dalšího růstu měst na mnohamilionové aglomerace, protože „*můžeme právem soudit, že dnešek je koncem jedné epochy, ve které nenastaly z hlediska městské dopravy po staletí žádné podstatné změny*“.

Otto Wagner si vybral tehdy populární stať ke své polemice pravděpodobně proto, že se chystal k přednáškám na Kolumbijské univerzitě v New Yorku. Chtěl tam předložit zcela jinou představu velkoměsta, koncipovaného především jako funkční a zároveň esteticky ztvárněný sídelní celek. K cestě do USA bohužel nedošlo, avšak texty chystaných přednášek se dochovaly v již uvedené málo známé knize.

Třetím obrazem budoucího osídlení je „*Futuristické město*“, jehož obraz vyjádřil v roce 1914 na souboru kreseb **Antonio**



Antonio Sant'Elia: Futuristické město – 1914. Na kresbě, která byla zřejmě návrhem nového železničního nádraží pro Milán, je možno zřetelně rozeznat rozvíjení mnoha dopravních úrovní a také novou dynamickou koncepci architektury.

Sant'Elia. Tyto kresby vystavil v Miláně a doprovodil je manifestem, později známým jako Manifest futuristické architektury. Pouze tento text a kresby stačí Sant'Eliovi, který krátce poté padl na bojišti 1. světové války, k významnému místu v dějinách moderního urbanismu.

Po celé 20. století pak pokračovaly další a další „anticipace“ budoucnosti lidstva a jeho sídel. Ve sféře architektury a stavby měst mezi ně patří například projekty velkoměst od Le Corbusiera, „*Mizející město*“ F. L. Wrighta, fantazie německé a ruské avantgardy z 20. a 30. let, stejně jako vlna fantastické a metabolické architektury a urbanismu šedesátých let.

To však by již byla další a ještě obsáhlejší kapitola vývoje moderního urbanismu, stejně jako zatím ne příliš přesvědčivé „anticipace“ pro nastupující století a případně i celé třetí tisíciletí.

Ing. arch. Jiří Hruža