

## Průmyslové město

Proces industrializace znamenal vytvoření zcela nové formy města. Industrializace buď v různé míře proměňovala strukturu a formu původního pre-industriálního města či byla impulsem pro vznik nových klasických průmyslových měst. Sociolog Max Weber chápe průmyslové město jako archetyp moderního města.

Stejně vlivným faktorem souvisejícím s technologicky chápanou industrializací byl i přechod od „tradiční“ feudální společnosti ke společnosti kapitalistické. Industrializace a nástup kapitalismu přinesly do vývoje měst řadu nových vlivných faktorů – třídní uspořádání společnosti se stalo východiskem pro prostorovou diferenciaci prostoru města. V souladu s marxistickými teoriemi bylo možné rozlišit dvě základní třídy a to třídu vlastníků kapitálu/výrobních prostředků, kteří investovali do pracovní síly za účelem tvorby zisku a pak třídu pracujících prodávající svou pracovní sílu. Vzhledem k tomu, že reálná moc v industriálním městě byla odvozena od ekonomického statusu, byly to právě vlastníci kapitálu, kteří ovlivňovaly takřka výhradně utváření industriálního města (určitým předobrazem může být i kupecké město z pre-industriálního období západoevropských měst).

### Protoindustrializace

Často bývá označována jako „industrializace před industrializací“. Jde o zapojování vesnických pracovních sil do organizované výroby pracující pro nadregionální trhy, v některých případech bez omezujícího vlivu cechovních organizací.

První místa tohoto typu průmyslové produkce vznikala mimo města – technologický pokrok a zdokonalená organizace výroby (především v počátcích v textilním průmyslu – kupní a nákladnické systémy) vedl ke vzniku prvních manufaktur zhusta závislých na zdrojích vodní energie. Platí ovšem, že kapitál nutný pro rozběhnutí výroby měl původ zpravidla ve městech. Do konfliktu se často dostávala zastaralá cechovní organizace městské řemeslné výroby na jedné straně a nízká cena pracovní síly ve venkovských oblastech (často organizované na základě rodinných vztahů) na straně druhé.

Postupně začala tedy vznikat malá průmyslová města, resp. uskupení průmyslových výrobních podniků podél vodních toků – buď jako zcela nová sídla, či jako rozvinutí do té doby nepříliš významných sídel městského či venkovského typu (příklad Liberce).

Z řady těchto protoindustriálních sídel se vyvinula velká průmyslová městská centra, kdy jejich koncentrovaný růst byl podmíněn zejména zdroji energie a surovin (v této fázi uhlí), resp. dosažitelností disponibilní (tzn. ze zemědělství uvolnitelné) pracovní síly. Jedna z teorií si všímá relativně rychlého růstu vybraných protoindustriálních měst v zemědělsky úrodných oblastech (v Anglii např. Leeds, Halifax, Sheffield, Birmingham). Možným vysvětlením je vysoká míra přebytků, jež byla stimulem pro příliv protoindustriální produkce, která v podstatě přebytky měnila v exportovatelné zboží (rozvoj komerčního zemědělství). Zároveň jde o potvrzení silného vztahu mezi urbanizací a úrovní zemědělské výroby.

Vnitřní struktura průmyslového města (ať už industrializovaného historického sídla či nově vzniklého průmyslového centra) byla ovlivňována především rychlým nástupem nových společenských tříd – třídy průmyslové buržoazie a třídy dělníků (městského proletariátu). Tyto polarizované třídní skupiny se vyznačovaly zcela odlišnými způsoby života, formami spotřeby, místem a typem bydlení, rodinnou strukturou, modelem vzdělávání či politickými preferencemi.

Kapitalistické vztahy ve společnosti změnil rovněž vztahy k bydlení a půdě – tyto se staly komoditami, které mohly být ve zvýšené míře obchodovány a na které mohlo být nahlíženo jako na předměty směny a výdělků. Zřetelný byl posun od vlastnického bydlení k bydlení nájemnímu (např. *zatímco v roce 1850 většina horníků v Porúří bydlela ve vlastním domě, v roce 1876 už to bylo pouze 10 %*). Zatímco v případě dílenské výroby byl po určitou dobu zachován dosavadní model společného umístění výrobních a obytných prostor (včetně veškeré pracovní síly), v okamžiku nástupu továrního způsobu výroby došlo k oddělování místa práce od místa bydlení (nicméně teprve až rozvoj levné hromadné dopravy umožnil hlubší oddělování dělnického bydlení od průmyslových závodů – do té doby vznikaly dělnické kolonie v dochodných vzdálenostech od místa práce). V počátečních fázích vývoje průmyslového města bylo v ekonomickém zájmu průmyslníků poskytnout dělníkům nájemní bydlení a to v těsné blízkosti továrny. S dalším vývojem průmyslových měst se však tento přístup stával stále méně typickým a stávající kapacity byly volně pronajímány či doplňovány spekulativní bytovou výstavbou. Obecně byla dělnická bydlení poznamenána nízkou kvalitou bytového fondu a přelidněním. Sociální struktura města odrážela především finanční možnosti různých skupin obyvatelstva v oblasti bydlení (placení renty). Zpravidla se tak nejnižší příjmové skupiny koncentrovaly v co nejbližších lokalitách k místům pracovních příležitostí (vznik slumů).

V řadě případů docházelo ke změně významu/symboliky městského centra. Význam místa začal být poměřován ryze materiálně/ekonomicky. Centrum města se stalo komerčním srdcem města a jakousi výlohou jeho ekonomické úspěšnosti.

Nové elitní třídy se přesunovaly směrem k periferii. Tento pohyb byl zvláště patrný v případě historických středověkých měst, jejichž prostorová forma byla modifikována nastupující industrializací. Jednoznačným trendem industrializujícího se města bylo tedy prohlubování sociálních vzdáleností mezi jednotlivými třídami. Silné etnické třídění v prostoru středověkého města bylo doplněno (někdy i oslabeno) prostorovou segregací založenou na třídních rozdílech.

#### **Vývoj evropských měst v období industrializace**

Nástup průmyslového kapitalismu v 19. století byl stimulem pro zrychlený vývoj mnoha historických měst, resp. pro vznik zcela nových měst průmyslových. Šíření industrialismu probíhalo z ohniska ve Velké Británii do Belgie, poté do Německa, Francie, Nizozemí a dále do alpských zemí či Skandinávie. Země jižní Evropy zasáhla průmyslová revoluce se značným zpožděním a přerod od společnosti tradiční k moderní průmyslové společnosti se odehrál před koncem 19. stol. pouze v několika málo městech (Milán, Barcelona). Zatímco v případě severozápadní Evropy byl růst měst poháněn poptávkou rozvíjejícího se průmyslu po pracovní síle, v případě jižní Evropy byl městský růst spojován spíše s přelidněním venkova.

#### **Porúří**

Vznik nového typu průmyslového města lze dokladovat na příkladu oblasti Porúří. Prudký průmyslový rozvoj zde byl odstartován ve 40. letech 19. stol. – založený na těžbě uhlí a produkci oceli. Zatímco v roce 1843 čítala celá oblast cca 240 000 obyvatel, v roce 1895 již dosáhla 1,5 mil. Tento růst byl založen zejména na silném přílivu venkovského obyvatelstva - imigranti v krátké době tvořily nadpoloviční většinu městského obyvatelstva. Příznivá věková struktura migrantů rovněž zapříčiňovala potenciálně vysoký přirozený přírůstek, v reálu ovšem oslabovaný vysokou úmrtností.

#### **Manchester**

Často rychlé tempo industrializace bývá dokumentováno na příkladu Manchesteru, který byl ještě na konci 18. století poměrně malým obchodním sídlem – hlavními obchodovanými komoditami byly především zemědělské produkty, později textilní výrobky produkované manufakturami v blízkém okolí. Export se realizoval přes nedaleký přístav Liverpool, který byl ve srovnání s Manchesterem již relativně velkou městskou ekonomikou. Právě zlepšení dopravního spojení s Liverpoolem (vybudování plavebního kanálu a později i železnice) se stalo hnacím motorem enormně rychlé industrializace založené textilním průmyslu. V polovině 19. století již byl Manchester druhou největší městskou aglomerací ve Velké Británii s počtem 400 000 obyvatel. Velké textilky v centru města zapříčinily stěhování vznikající průmyslové aristokracie na periferie města, zatímco do průmyslového centra začala proudit pracovní síla žijící v naprosto nevyhovujících podmínkách (chimney of the world). Společenský status získal tedy opačný gradient nežli v preindustriálním městě. Právě nevyhovující životní podmínky v Manchesteru připoutaly pozornost odborné veřejnosti k otázkám města (např. F. Engels) a spustily debatu o možnostech městského plánování. Model vývoje Manchesteru však není plošně aplikovatelný – řada zejména historických velkých měst vykazovala větší rezistenci prostorové struktury vůči industrializačním změnám.

---

Ne všechna evropská města zaznamenala růst spojený s industrializací. Příkladem může být francouzské Bordeaux, které po většinu 19. století zůstávalo tradičním koloniálním obchodním přístavem bez vývoje kapitalistického rozvrstvení městské společnosti. Podobnými příklady mohou být i další města především pak jihoevropská (např. Bologna). Populační stabilita (nikoli však růst) těchto měst byla zajišťována opět přílivem venkovského obyvatelstva, především pak žen pracujících jako služebné.

Jestliže Manchester (ale také např. Brno) mohou být uváděny jako vzorové příklady industrializace města v 19. století, Chicago je takovýmto příkladem z prvních dekád století dvacátého. Zde se zrodila jedna z prvních ucelených škol zabývajících se systematicky otázkami (prostorové) sociologie města.

**Brno**

Prudký průmyslový boom města byl zprostředkován německým, resp. židovským kapitálem. Ekonomický rozvoj vázaný na protoindustrializaci se stal jedním z faktorů ovlivňujících význam a moc jednotlivých národnostních skupin na území města.

Z hlediska organizace výroby byl v druhé polovině 18. stol. překonán cechovní systém a nastoupena cesta k modernímu průmyslovému kapitalismu. Ekonomický růst Brna byl manifestován rovněž založením manufakturního úřadu a Půjčovni banky - šlo o vládní rozhodnutí, které mělo spolu s relativní blízkostí Brna k Vídni napomoci k ekonomickému oživení v rámci nové hospodářské politiky. Modernizace probíhala i v oblasti institucí veřejné správy – v roce 1784 vznikl magistrát města.

Rozvoj průmyslu měl hluboký prostorový a územně-správní význam. Utváření předměstské průmyslové zóny stále ještě pevnostního Brna bylo provázáno rychlým populačním vývojem předměstí a zásadní přeměnou charakteru zástavby ve vznikajících dělnických periferiích, aglomerační tendence vedly k postupnému administrativnímu začleňování předměstí pod správu města. Nezanedbatelný byl i dopad kulturně-politický, kdy docházelo ke zřetelné socio-profesní stratifikaci obyvatelstva (nezřídka kopírující národnostní hranici mezi českým a německým obyvatelstvem) a rozvoji odborného vzdělávacího systému. Vznikající vrstva průmyslových podnikatelů, která se stala hybnou silou rozvoje města pak již byla zcela dominována zejména německými průmyslníky (např. Obchodní komora v Brně byla až do roku 1902 zcela v německých rukou) a česká elita se formovala daleko pomaleji. Na druhou stranu znamenal rozvoj průmyslu i postupné počešťování města v důsledku přílivu české pracovní síly. Národnost neměla po dlouhou dobu zdaleka takový význam, jako příslušnost k městu – v druhé polovině 19. století se však již začala tato situace komplikovat a napětí mezi českým a německým živlem se přenášelo i do institucionální oblasti (výrazně německá správa města) a prostorového rozvoje (převážně německé vnitřní město versus česká předměstí).

Kuča (2000) uvádí, že v roce 1869 mělo Brno s předměstími již téměř 74 000 obyvatel, z toho přibližně 25 000 bylo zaměstnáno v průmyslu a obchodu. Roku 1900 bylo Brno šestým největším městem rakouské části Rakouska-Uherska (po Praze, Terstu, Lvovu, Vídni a Štýrském Hradci). Podle Horské (2002) byla právě průmyslová výroba hlavním faktorem populačního růstu města, jehož velikost se mezi roky 1830 a 1930 zvýšila téměř o 250 000 osob.

Nezanedbatelnou roli v období industrializace Brna hrála Vídeň coby inovační jádro a zároveň i transakční a finanční centrum pro část brněnské produkce - ekonomické vztahy byly umocněny vybudováním železnice spojující Brno s Vídni v roce 1839. Kulturní dominance Vídně byla zřetelná jak ve společenském životě města, tak například i v architektonické a urbanistické podobě. Jako příklad může sloužit například brněnský koncept okružní třídy inspirovaný vídeňskou Ringstrasse, který Horská (2002) chápe jako urbanistické vyjádření liberální městské politiky typické pro Vídeň a potažmo pro města, jejichž rozvoj byl založen na průmyslové prosperitě. Pro satelitní Brno byla Vídeň jasným centrem i v době, kdy se do pozice „národní metropole“ svým významem rozrostla Praha (Horská, 2002).

V roce 1850 došlo administrativním připojením přibližně 30 obcí ke vzniku Velkého Brna, které tak vytvořilo jedinou místní obec a politický okres. Rozvoj zejména vnitřního města byl dále uvolněn rozhodnutím z roku 1852, kterým Brno pozbylo status uzavřeného města a mohlo tak dojít k demolicím fortifikačních staveb. Zisky průmyslové výroby, která prošla do roku 1918 několika krizemi, tak mohly být akumulovány v prostoru vnitřního města. Nejvýraznějším zásahem byly patrně rozsáhlé asanační zásahy počínající 90. léty 19. století, které částečně formou neregulované a spekulativní výstavby radikálně pozměnily středověký charakter centra města. Vývoj průmyslových předměstí byl i nadále charakteristický utilitární výstavbou a řadou urbanistických a hygienických problémů, naproti tomu v období před první světovou válkou znamenal růst malé a střední buržoazie, popřípadě úřednické a střední technické vrstvy zaměstnanců také etablování obytných čtvrtí velkoměstského charakteru.

**Chicagská škola humánní ekologie**

Chicagská sociologická škola těsně spojená především se jménem Roberta Parka vybuodovala (mj. pod vlivem sociálního darwinismu a postupů klasické ekonomiky) směr tzv. humánní ekologie, ve kterém je město studováno jako organismus/komunita a kde probíhají tzv. přirozené procesy popisované klasickou ekologií (tento přístup byl ovšem již v 19. stol. použit v některých studiích z britského či francouzského prostředí). Městská komunita je definována jako populace obývající určité teritorium a provázaná symbiotickými vztahy. Členové komunity si vzájemně konkurují a soutěží o příhodná místa ve městě. „Boj“ se vede nástroji tržní ekonomiky a ústí v určitý land use. Probíhá segregace obyvatelstva podle jejich schopnosti zaplatit rentu pramenící z různého místa a jeho polohy ve městě. Ekonomická segregace vede k dominanci určité skupiny/funkce v daném místě - dominanci té skupiny, která je schopná maximalizovat svůj užitek z dané lokalizace v rámci města. Na základě těchto mechanismů vymezovali humánní ekologové přirozené oblasti se stejnými fyzickými, ekonomickými a kulturními charakteristikami – tzv. natural areas.

Tento koncept byl nejlépe vyjádřen sociologem Ernestem Burgessem v jeho koncentrickém modelu rezidenční diferenciací (1925):

- CBD (central business district) - jádro obchodního, sociálního a kulturního života města. Nejvyšší cena pozemků zde předurčuje umístování pouze nejvýnosnějších aktivit (obchody, kanceláře, finanční instituce). Nejdostupnější oblast města, je zde největší obrát v pohybu obyvatelstva. CBD představuje (historické) jádro sídla s výjimečnými „kapsami“ bytové funkce.
- Zóna přechodu - původně obytná suburbánní zóna. S rozvojem průmyslu se obytná funkce této zóny zhoršovala. Vnitřní okraje této zóny jsou průmyslové (The Loop). Populace má rozdílnou skladbu, většinou staří lidé, migranti, kriminalita. Populace je vysoce mobilní – jakmile se obyvatelům zvedne sociální statut, odstěhovávali se. Hodnota pozemků této zóny postupně klesá, některé nemovitosti je možné pronajímat/prodávat komerci expandující z centrálního jádra.
- Bydlení pracujících (independent working mens) - bydlení těch, kteří se ekonomicky vymanili ze zóny přechodu, ale kteří stále potřebují levný přístup do práce (dělnická třída).
- Obytná zóna - soukromé domy, kvalitní nájemní bydlení. Bydliště střední třídy. Větší přítomnost služeb.
- Oblast dojížděky - rodinné domy.

#### Engelsův popis Manchesteru

Už Engels rozpoznal ve svém popisu anglického Manchesteru z roku 1844 vznikající koncentrickou sociální strukturu města. Ta byla poté umocněna především zlepšením dopravního systému, které poskytlo majetnějším třídám obyvatelstva větší mobilitu v rámci města.

„...Manchester obsahuje, coby své srdce, obchodní okrsek, asi půl míle dlouhý a stejně tak široký, jež sestává z kanceláří a skladů....čtvrť pracujících se rozprostírá kolem jako opasek dosahující do šířky míle a půl...Vně, za tímto opaskem, žije vyšší a střední buržoazie, střední buržoazie v pravidelně položených ulicích v blízkosti čtvrti pracujících...vyšší buržoazie ve vzdálených vilách se zahradami, na venkovském povětří v pohodlných domech...

Jde samozřejmě o zjednodušený „ideální“ model především amerických měst, který je v reálném prostředí města ovlivňován dopravními a terénními podmínkami, strukturou ekonomické základny města nebo prostorovou mobilitou populace.

Celý model byl založen na předpokladu expandujícího města (a expanze každé z popisovaných zón) s neustálým přílivem etnicky heterogenního obyvatelstva (z tohoto důvodu Burgess částečně upravil názvy zón svého koncentrického modelu – zóna přechodu byla přejmenována na zónu první generace imigrantů, následující zóna územím imigrantů druhé generace). Rovněž předpokládá výhradně osobní vlastnictví nemovitostí a ignoruje plánovací omezení. Aplikaci modelu znesnadňují procesy gentrifikace a propojení mezi zónami kvalitního bydlení s centrálními oblastmi v řadě evropských měst.

U těchto modelů se často používala tzv. teorie filter down, která tvrdí že při hledání bydlení je rozhodující jeho kvalita. Vyšší kvalitu prý poskytují nové byty. Čili jakési vlnové pohyby obyvatelstva směrem na okraj, jsou defacto cestou za novými/kvalitnějšími byty, kdy jednotlivé třídy si vždy přenechávají kvalitnější byty. V řadě měst samozřejmě neplatí, že novější zástavba je kvalitnější a pohyb rovněž není jednosměrný. Teorie filter down také opomíjí prestižní hodnotu některých čtvrtí. Z této teorie vycházely i plánovací intervence – rozsáhlé asanace za účelem kvalitnějšího bydlení, do kterého by se nastěhovala střední třída a uvolnila své stávající poměrně kvalitní bydlení chudším vrstvám. To však vedlo většinou pouze k sociální degradaci obou částí a vystěhování střední třídy na předměstí.

#### „Bid-rent“ ekonomický model

Ekonomickým aparátem použitelným pro výzkum ekologické struktury města je model neo-klasické ekonomiky, který se zabývá vztahem mezi dostupností a polohovou rentou ve městě a jeho vlivem na trh s pozemky. Jde o tzv. trade-off model (něco za něco) silně navázaný na Chicagskou školu. Tato teorie nahradila v 50. a 60. letech empirické pozorování modelováním.

Polohovou rentu můžeme vyjádřit jako maximální cenu, kterou může zaplatit nájemce za pronájem pozemku, aniž by prodělal. Čím lepší dostupnost pozemku (=malé dopravní náklady, které se odhadovaly takto: hodina cestování asi 25 až 30% průměrného hodinového výdělků), tím větší je o něj zájem tj.vzrůstá jeho cena. Každý subjekt tedy řeší 2 problémy – jak velkou plochu koupí/pronajme a jak daleko od centra. Cílem je ekonomické uspokojení, tj. maximální ekonomický profit z dané polohy

ve městě. Pokud dopravní náklady rostou směrem od centra, měla by klesat i pozemková renta, tj. hodnota placená za jednotku plochy, zároveň však stoupají dopravní náklady. Bid rent křivka zohledňuje výši kterou je ochotna rodina zaplatit za určitou plochu v určité vzdálenosti od centra, tak aby dosáhla určitého ekonomického uspokojení.

Bid rent křivky pro dvě domácnosti se odlišují svým průběhem – bohatší domácnosti mají průběh plošší (mohou si dovolit drahé bydlení i dlouhou dojížděku, zatímco průběh u chudších domácností je strmější – tímto se vysvětloval zdánlivě paradoxní a relativně častý výskyt chudších domácností v centrálních a tedy i dražších částech města, kde si ovšem mohou dovolit pouze malometrážní bydlení).

*Jako příklad je možné si vzít dvě rodiny s příjmy 2000 a 6000. První rodina preferuje byt o rozloze 50 m<sup>2</sup>, a tak v centru s nulovými dopravními náklady může zaplatit max. 40/ m<sup>2</sup>. Rodina druhá preferuje byt o velikosti 200 m<sup>2</sup> a tak se v centru může dostat max. na 30/ m<sup>2</sup>. Zatímco první rodina končí při dopravních nákladech 10 km od centra, druhá rodina může uvažovat o širším rádiu.*

Podobnou bid rent křivku lze konstruovat i pro jednotlivé typy využití půdy ve městě. Logicky se v centru soustřeďují aktivity opravdu náročné na dostupnost, připravené více platit a relativně plošně nenáročné (banky, obchodní domy, advokátní kanceláře), tj. funkce vykazující velkou míru zisku na jednotku plochy. Každá aktivita – obchod, průmysl či bydlení - má vlastní křivku (tzv. bid rent křivku), která vyjadřuje její schopnost zaplatit polohovou rentu v daném místě ve městě. *(například u obchodu je důležitá jeho centrální poloha vzhledem k zákazníkům. Ve větší vzdálenosti od dostupného centra je již jeho schopnost platit polohovou rentu překonána bydlením, jehož atraktivita není tolik závislá na dostupnosti a naopak vyžaduje více plochy).*

Zajímavý je dopad kvality dopravy – je-li doprava ve městě pomalá je město spíše kompaktní a ceny bytů rychle klesají. Je-li kvalitní a relativně levná dochází k suburbanizaci, je-li kvalitní a drahá, vystěhovává se pouze majetná třída.

Takto se daly empiricky ověřovat například vzrůstající plochy pozemků směrem od centra, nicméně jako čistě matematický tento model neměl příliš možností využití přímo v praxi, např. v plánování. Velice často byly ve městech pozorovány např. negativní gradienty, místem dojížděky v řadě případů není centrum města, které už také nepatří mezi nejdostupnější oblasti. Modely byly odtrženy od reality a lokální historie.

Klasický Burgessův přístup k modelování struktury města byl v modifikován např. ekonomem realitního trhu Homerem Hoytem v r. 1939 do podoby tzv. sektorového modelu (pracuje více s vlivem dopravy a to zejména železniční, na koncentraci průmyslových aktivit a dále předpokládá, že funguje určitá historická setrvačnost ve struktuře města.). Hlavním rozdílem je, že Burgessův model pracuje hlavně s poptávkou, zatímco Hoyt zdůrazňuje vliv nabídky. Patrná je rovněž

Harris-Ullmanův vícejaderný model (1945) zase předpokládá existenci více specializovaných okrsků (jader) na území města. Nepracuje tedy pouze s jedním jádrem a vytváří řadu kontrolních faktorů – 1. určité aktivity potřebují speciální podmínky a proto se koncentrují v místech těchto podmínek, 2. koncentrované aktivity vytvářejí obdobu aglomeračního efektu a to vede ke vniku specializovaných okrsků (průmyslové, administrativní), 3. některé aktivity se navzájem vylučují a odpuzují (průmysl a kvalitní bydlení), 4. některé aktivity (velké obchodní domy) by profitovaly z centrální polohy, ale nemohou si ji dovolit např. z důvodu velkých prostorových nároků.

Harris-Ullmanův model pracuje s lokálním kontextem a je proto asi nejbližší realitě. – lze ho identifikovat v mnoha evropských městech.

*Provedené výzkumy vybraných britských měst popisují jejich strukturu jako mix koncentrických a sektorových prostorových vzorců. Koncentricky je odstupňována zástavba dle stáří, zatímco jednotlivé socioekonomické skupiny obyvatelstva jsou uspořádány sektorově. Zajímavý je rovněž např. vztah mezi průmyslovými oblastmi a lokalizací bydlení střední třídy daný převládajícími směry větrů. Na rozdíl od amerických měst:*

- *si centrum evropského města zachovává v mnohem větším rozsahu funkci bydlení vyššího statusu a to zejména ve městech s delší historickou tradicí;*
- *vnitřní evropské město obsahuje významnější prostorový mix ekonomické a rezidenční funkce nežli město americké.*

Nové vlivy ve vývoji moderních měst zohledňuje Whiteova modifikace modelu koncentrických zón:

jádro města - CBD zůstává centrem metropole, jeho funkce se během vývoje tolik nemění. Dochází k odlivu obchodních domů a maloobchodu do okrajových částí měst.

zóna stagnace - Burgess předpokládal postupnou invazi investorů do této zóny z CBD, White tvrdí, že se CBD zvětšuje spíše vertikálně.

- „kapsy“ chudoby a menšin - segregované skupiny obyvatel, minority, špatné bydlení;
- elitní enklávy - bezproblémové obytné oblasti, většinou na periférii;
- rozptýlená střední třída - rozptýlení mezi okrajem vnitřního města a suburbánním lemem;
- industriální kotvy a místa veřejné kontroly - industriální parky, R&D, univerzity, velké instituce vykazující velký vliv na okolní využití půdy (land use);
- epicentra a koridory - aktivity vázané na komunikace.

#### Kritický pohled na modely vycházející z principů humánní ekologie

Naznačené modely byly kritizovány pro simplicistní pohled na vlivy utvářející strukturu města, ignorování kombinovaného působení mnoha dílčích faktorů (např. výhradní ekonomický pohled a ignorování kulturních vlivů na strukturu land-use).

Problémem byl rovněž apriori předpoklad monocentrického města, resp. model CBD jako ekonomického a dopravního centra města – už Brian Berry či Barry Garner, ale vlastně také Homer Hoyt upozorňují na existenci tzv. „ribbon development“ (stuhovitého vývoje – Berry, 1963) či na nestejněměrný pokles cen půdy se vzdáleností od centra ovlivňovaný důrazně průběhem hlavních komunikací (Hoyt, Garner).

I když byla ekologie města na čas opuštěna, řada autorů ji v poválečném období oživila. Příkladem může být Amos Hawley, který kladl důraz výzkum procesů, v rámci kterých se populace kolektivně přizpůsobuje svému prostředí. Hlavním způsobem přizpůsobení se lidí svému okolí je podle něj diferenciací - specializace skupin a profesí. Skupiny, na nichž je většina ostatních jedinců závislá, získávají dominantní roli, kterou vyjadřují i prostorově. Zóny však vznikají nejen na základě prostorových vztahů, ale i na základě vztahů časových - časová struktura každodenního života odráží hierarchii čtvrtí ve městě.

*Určité ozvěny humánní ekologie doznávaly např. i v prostředí německé urbánní sociologie 70. let 20. stol. a v jistém smyslu i v diskusích nad dalšími tématy evropské urbánní geografie a sociologie 90. let.*

V Parkových pracích vždy existovalo napětí mezi studiem biologické konkurence jako procesu a studiem města jako objektu. Toto napětí se odráželo v pochybnostech o tom, zda je humánní ekologie novou disciplínou v rámci sociálních věd nebo zda jde o subdisciplínu sociologie charakteristickou zájmem o města. Problémem bylo definování humánní ekologie - jako vědy zabývající se biologicky chápaným procesem (konkurenčním bojem) nebo jako vědy zkoumající objekt (město). Koncept humánní ekologie jako vědy zkoumající město po určité době narazil na nemožnost dalšího teoretického vývoje - výsledkem byly řady monografií jednotlivých městských komunit. Humánní ekologie jako věda zkoumající procesy konkurence a adaptace se zase nutně nemohla omezit pouze na město a byla aplikována i pro výzkum jiných sociálních skupin a organizací. Začátkem 70. let tedy začal zájem o ekologický přístup klesat zejména v souvislosti s přesunem pozornosti od deskriptivních generalizací urbánních vzorců k hledání skrytých mechanismů a procesů (Musil, 2003).

#### **Dopravně-geografický pohled na strukturu průmyslového města**

Průmyslová města, resp. koncentrace pracovních příležitostí, byla vždy těsně prostorově svázána s říčním přístavem, po roce 1840 s železničním nádražím. Relativní cena vnitroměstské nákladní přepravy, byla vždy v porovnání s cenami osobní vnitroměstské přepravy či nákladní meziměstské velmi vysoká. Tento fakt přispíval k prostorové koncentraci průmyslových podniků v okolí dopravních terminálů. Bydlení bylo oproti průmyslovým aktivitám mnohem rozptýlenější (z dnešního pohledu byly ovšem zejména dělnické byty stále v těsné blízkosti továren).

V poslední čtvrtině 19. století urychlil telegraf výměnu informací – v mikroprostoru města však nenašel valného využití, zde byla obchodní komunikace stále založena na systému poslíčků (další faktor hovořící pro prostorovou koncentraci produkčních funkcí).

Cena půdy samozřejmě vykazovala gradient klesající do centra směrem k předměstím, nicméně vysoké dopravní náklady v suburbánních lokalitách převažovaly výhody nízkých cen pozemků.

I když byly náklady na osobní dopravu v porovnání s dopravou nákladní relativně nižší, s výjimkou pěší chůze byla doprava osob ve městě stále poměrně nákladnou. Velká většina obyvatelstva žila proto v blízkosti městského centra. V řadě případů vytlačely bohatší vrstvy ekonomicky slabší obyvatelstvo do lokalit vzdálenějších a byla tak vytvářena struktura města s klesajícím socio-ekonomickým statutem směrem od centra města. Nástup moderní hromadné městské dopravy osob v druhé polovině 19. století (omnibusy, pouliční dráhy) umožnil zejména příslušníkům vyšší a střední

třídy posunout svá bydliště od centra města. V případě vybraných anglických a amerických měst vznikala tzv. „streetcar suburbs“, tj. rezidenční shluky prostorově navázané na stanice hromadné dopravy. Tak vznikal postupně obrázek průmyslového města 19. století s relativně homogenním průmyslovým jádrem a rezidenčními oblastmi nabalenými na výběžky dopravních tras.

Nástup motorizované nákladní dopravy byl zásadním přelomem na počátku 20. století – prudké změny lokalizačních preferencí průmyslových a obchodních dané existencí nákladního automobilu byly dále umocněny/umožněny rozvojem telefonické komunikace. Nákladní auty a telefony umožnily firmám rozptýlit z centra a současné zachování kontaktů s železničním nádražím či přístavem, resp. vzájemných inter-firemních kontaktů. I přes relativní prostorovou dekoncentraci firem si klasické průmyslové město zachovávalo monocentrický charakter – zjednodušeně vyjádřeno po tu dobu, dokud hlavním prostředkem meziměstské nákladní dopravy byla železnice/vodní/námořní doprava a firmy tak byly skrze nákladní automobily připoutány k centrálním železničním/přístavním terminálům. Zvýšení individuální automobilizace přineslo další suburbanizační vlnu, kdy se osobní automobil stal úspěšným konkurentem relativně stále zlevňující hromadné dopravě.

### Suburbanizace

Růst předměstí byl nejvýraznějším znakem expandujícího průmyslového města. V závislosti na rozvoji dopravních příležitostí byla předměstská zástavba nižší hustoty reakcí na dlouhý proces migrace z centrálních oblastí města. Někteří autoři zpochybňují determinující vliv prvních železničních tratí na rozvoj vnějších suburbánních rezidenčních oblastí. Tvrdí, že pro železniční společnosti bylo ekonomicky rentabilní vybudování tratí až ve chvíli, kdy se v dané lokalitě vytvořila kritická masa populace. Za mnohem důležitější stimuly ranné suburbanizace vidí samotné zvýšení platových úrovní a souběžné zkrácení pracovní doby, jež uvolnilo čas pro dojíždění.

Nejsilnější suburbanizační fázi, která často zdvojnásobila či dokonce ztrojnásobila původní plošnou výměru města, lze položit do 20. let 20. století.

Moderní suburbanizace byla založena používáním osobního automobilu. Velice často přitom městská či státní politika suburbanizaci více či méně podporovala (např. v USA byl mezi roky 1944 a 1961 byl celý dopravní rozpočet určen na výstavbu silniční sítě; systém půjček a podpor zpřístupnil vlastnické bydlení).

Na faktory zapříčiňující suburbánní rozvoj není nahlíženo jednotně – mezi dva nejvýznamnější patří:

- Suburbanizace jako důsledek individuálních bytových preferencí rodin s přístupem k dopravě. Vliv „push“ faktorů na emigraci z městského centra do relativně venkovské krajiny. Snaha o zlepšení či potvrzení sociální prestiže.
- Suburbánní rozvoj jako příležitost pro investování kapitálu v „druhém okruhu kapitálu“ (viz Harvey), bydlení jako spotřební zboží.

#### **Diskuse pojmu suburbanizace (převzato z Sýkora, Posová, 2007)**

Suburbanizací rozumíme růst města prostorovým rozpínáním do okolní neurbanizované krajiny. Nejde však o každý způsob prostorového rozrůstání. Když se město (jádro metropolitní oblasti) rozšiřuje jako jeden kompaktní celek postupným rozvojem na svých okrajích, jde spíše o pokračující proces urbanizace.

V případě, kdy dochází k rozvoji v územích, která jsou od intravilánu města prostorově oddělená i když s městem spjatá silnými funkčními vazbami, hovoříme o suburbanizaci.

Takové pojetí suburbanizace akcentuje morfologii metropolitní oblasti. Liší se tím od tradičnější definice suburbanizace jakožto procesu změn v prostorovém rozmístění obyvatelstva a lidských aktivit v metropolitních oblastech na základě srovnávání růstu a poklesu jádrové oblasti a příměstské zóny (Champion 2001, Van den Berg a kol. 1982, v češtině viz např. Ouředníček 2000 a 2002). Za suburbanizaci se pak zpravidla považují takové změny ve struktuře metropolitní oblasti, „kdy stagnuje nebo ubývá počet obyvatel jádrového města, případně jeho centrální části, zatímco růst počtu obyvatel se největší měrou soustřeďuje v obcích příměstské zóny“ (Musil a Ryšavý 1984: 33).

V našem pojetí zohledňujeme oba výše uvedené pohledy. Za proces suburbanizace považujeme vznik nových lidských aktivit v příměstské zóně nebo jejich příchod z jiného území a to v takovém rozsahu, jež má významný vliv na celkové změny ve struktuře metropolitní oblasti a to ve smyslu zvyšujícího se podílu příměstské zóny na celku metropolitní oblasti.

Suburbanizace jako hlavní růstový projev průmyslového města hrála mnohem významnější roli v USA, Velké Británii či Austrálii nežli např. v kontinentální Evropě (už v 19. století lze vyzorovat rozdíl mezi horizontální expanzí Londýna a spíše navyšováním budov v Paříži). Specifikum Evropy vidí např.

White v daleko větším důrazu kladeném na blízkost městských služeb nežli na přístup k venkovskému prostředí, dalšími faktory mohou být obtížnější dosažitelnost zastavitelných pozemků. Suburbia v evropských městech nebyla zdaleka tak jednoznačně sociálně homogenní (vyšší střední třída) jako např. v případě amerických měst – v řadě případů se v Evropě do zázemí města stěhovaly spíše nižší příjmové vrstvy obyvatelstva v důsledku vyšších cen půdy v centrálních městech (vznik sídlišť i západoevropských městech – viz Bijlmermeer v Amsterdamu či sídlištní celky v Paříži). Střední třída často netvořila jedinou hnací sílu růstu suburbií z důvodu pokračující preference bydlení v centru města, nedostatku podpůrných programů pro bydlení či značného množství tzv. druhého bydlení, které samo o sobě zprostředkovává kontakt s venkovským prostředím.

### **Výzkum rezidenční mozaiky (průmyslového) města**

Koncepce a postupy chicagské školy humánní ekologie byly dále rozvinuty v poválečných výzkumech socio-prostorových vzorců/struktur ve městech. Předmětem vymezení byly tzv. sociální oblasti (*social area analysis*) – hledány byly pravidelnosti v prostorovém rozložení těchto oblastí.

Známými jsou první práce Shevkyho a Bella vytvářející třírozměrnou prostorovou typologii města na základě apriori stanovených ukazatelů společenského statusu, rodinného statusu (také urbanizační ukazatel) a statusu etnického (také ukazatel segregace).

Faktor společenského (ekonomického) statusu odkazuje na vyvíjející se hierarchii profesního postavení v průmyslovém městě jako základ společenské stratifikace. Je kvantifikován zejména ukazateli zaměstnanosti či postavení v zaměstnání a dále ukazateli vzdělanosti.

Rodinný status zachycuje klesající význam rodiny v městském prostředí jako samostatné ekonomické jednotky. Faktor je naplňován ukazateli plodnosti, podílu dětské složky ku počtu žen, počtem žen v domácnosti, počtem bytů obývaných jednou rodinou.

Etnický status poukazuje na vliv etnických a rasových vlivů při výběru bydlení ve městě. Může být měřen např. podílem osob určitého etnika na celkové populaci.

Každá územní (např. statistická) jednotka na území města může být posuzována z hlediska naznačených faktorů. V souhrnu působení těchto tří faktorů významným způsobem určuje vytváření specifických sociálních oblastí v prostoru města. Jde o koncept propojující vnější vlivy (vývoj průmyslové společnosti a jejího životního stylu) s konkrétními prostorovými vyjádřeními v socioprostorové struktuře města.

Murdieho konfrontace „social area analysis“ s prostorovými modely Hoyta či Burgessa na příkladu Toronta přinesla některé obecné závěry – prostorová struktura ekonomického faktoru je popsitelná sektorovým modelem zatímco rodinný status vytváří spíše strukturu koncentrickou. Struktura vymezená na základě faktoru segregace (etnického) vytváří potom poměrně jasně ohraničené prostorové shluky. Faktory však mohou leckdy splývat (například v Montrealu s velkou francouzskou menšinou, která patří mezi sociálně slabší skupiny obyvatelstva z tohoto důvodu splývá socio-ekonomická struktura města s etnickou).

Jak prokázala řada výzkumů (např. Salins na příkladu amerických měst), prostorové vzorce si udržovaly relativní časovou stálost.

Opět platí, že zevšeobecňující prostorové vzorce jsou více platné pro americká, či kanadská města, nežli pro města evropská, která přece jen vykazují častější poruchy vůči modelovému uspořádání zmíněných tří faktorů (prostorová struktura je většinou dominována především socio-ekonomickým faktorem založeným na časté absenci je rovněž výrazných etnických skupin a jejich prostorových shluků).

Naznačená prostorová struktura města je chápána jako vlastní západoevropské kultuře. Nicméně je nutné dodat, že rezidenční struktura na základě socio-ekonomických faktorů bude v rámci města fungovat pouze v případě, když:

- ve společnosti existuje účinný třídní systém, který diferencuje skupiny obyvatelstva podle statusu a prestiže;
- třídní systém se odráží v odpovídajícím rozdělení trhu s byty;
- bytový trh umožňuje odpovídající mobilitu domácnosti/rodiny během jejího životního cyklu.

Například ve Švédsku lze rozlišit tři rozdílné dimenze rodinného statusu díky vlivu relativně nižší mobility švédských domácností, struktura rodinného statusu je ve Velké Británii zase ovlivňována významně politikou veřejného nájemního bydlení.



**Faktorová ekologie**

Následující vývoj společenské ekologie podpořený nástupem kvantitativních metod (matematizace geografie, používání sofistikovaných statistických metod) vyústil v masivní využívání metod tzv. faktorové ekologie při studiu prostorové diferenciaci města. Přístupy faktorové ekologie byly schopné vysvětlit řadu socioprostorových vzorců, které nemohly být popsány pomocí klasických modelů (např. Burgessova či Hoytova) či pomocí přístupů analýzy sociálních oblastí.

V období 60. a 70. let byl tento přístup značně populární a pouze málo velkých měst nebylo takto analyzováno.

Faktorová analýza patří do skupiny tzv. vícerozměrných statistických metod. Byla původně vyvinuta v prostředí psychologie za účelem redukce velkého množství proměnných na menší počet tzv. faktorů, dimenzí či komponent. V geografii se využívá přibližně od poloviny 60. let, mj. v rámci výzkumu vnitřní socioekonomické struktury měst. Na rozdíl od často používané analýzy sociálních oblastí (social area analysis) jde o induktivní metodu vycházející z rozsáhlého původního souboru dat. Smyslem faktorové analýzy je tedy zkomprimovat k interpretaci nevhodný, rozsáhlý soubor ukazatelů (proměnných), např. soubor ukazatelů ze SLDB, do přehledného množství několika proměnných (faktorů), aniž by však přitom došlo k výraznější ztrátě informace. Jinými slovy vytvořením faktorů, které vyjadřují latentní, nepozorovatelné charakteristiky (např. stupeň urbanizace, sociální či ekonomický status) sumarizujeme původní (pozorovatelné) proměnné.

Faktorová analýza tedy poskytuje odpovědi na tyto otázky:

- Jaké jsou hlavní dimenze struktury městského prostoru (otázka „definice“ faktorů)?
- Do jaké míry tyto dimenze (faktory) vysvětlují rozdíly existující mezi ekologickými jednotkami (otázka vyčerpané variance)?
- Jaká je váha jednotlivých dimenzí ve strukturaci městského prostoru (otázka síly faktorů – tj. jejich podílu na vysvětlené varianci)?

Přístupy faktorové ekologie bývají ovšem také kritizovány a to ze 3 pozic:

1. výsledky jsou ve velké míře závislé na nastavení parametrů výzkumu samotným výzkumníkem (subjektivními prvky jsou např. volba územních jednotek, vstupních proměnných či typu faktorové analýzy, apod.);
2. jde o popisnou formu analýzy, která sama o sobě neumožňuje identifikaci procesů vedoucích k výsledné prostorové mozaice města (toto umožňují např. podrobné výzkumy rezidenční mobility);
3. metody faktorové ekologie nevedou vždy k vymezení soudržných oblastí, vnitřně propojených komunit – vymezené oblasti jsou v řadě ukazatelů homogenní, nicméně ne vždy jde o funkčně kohezivní územní celky. Přestože se však stále více sociálních a ekonomických vztahů v současném městě neodehrává v úzkém prostorovém rámci komunity či městské čtvrti, představuje vymezení sociálně-ekologických oblastí stále významný přínos k výzkumu sociální struktury města.

Davies poskytuje jiné vysvětlení variability městské struktury. Podle něj v jakémkoli městě vždy v průběhu historie dominovaly 4 základní dimenze společenské diferenciaci – společenský status, rodinný status, etnicita a migrační status. Tyto dimenze byly pouze jinak kombinovány v jiných typech společností s výslednými rozdílnými strukturami městského prostředí. V tradiční/feudální společnosti strukturu určovaly rodinné vztahy, neboť prestiž a status byly založeny na míře urozenosti. Ve feudálním městě lze tak vymezit jen jednu osu diferenciaci kombinující sociální a rodinný status stejně jako v omezené míře etnický a migrační status.

S postupující ekonomickou specializací se mezi elitu přidala vrstva obchodníků a sílící migrační proudy zkomplikovaly etnickou a migrační strukturu měst. Davies pak rozeznává tři typy měst s odlišnou strukturou, která je výsledkem kombinace dvou os vytvořených jinou kombinací dimenzí:

1. Pre-industriální město, resp. jeho struktura je kombinací osy tvořené rodovými vzorci a souvisejícím společenským statutem a osy dané přílivem migrantů s často rozdílným etickým původem;
2. Koloniální město – zde politicky a sociálně dominují migranti (první osa je tak tvořena dimenzemi sociálního, etnického a migračního statusu) a rodinný status tvořil nezávislou dimenzi (druhou osu);
3. Přistěhovalecké město bylo dominováno domácí politickou elitou (první osa tvořena společenskou dimenzí), zatímco rodinné a etnické charakteristiky migrantů zcela převážily domácí rezidenční variaci založenou na rodinném statusu (druhá osa tvořena migrační, etnickou a rodinnou dimenzí).

S postupující industrializací došlo ke zvýšené profesní specializaci, příjmy se staly měřítkem společenské prestiže a zlepšení dopravy umožnilo rozvoj suburbanizace – tyto procesy pak dle

Davies vyústily do změn podstaty sociálního statusu a do odlišného uspořádání rodin, stejně jako společenská segregace přispěla ke vzniku separovaných etnických a migračních skupin.

Je otázkou, zda v současném městě (nazvěme ho post-industriálním) dochází růstu či naopak potlačování socioprostorové diferenciaci. Patrně dochází k postupnému zániku tradičních velkoměřítkových prostorových vzorců založených na „klasických“ faktorech rodinného, ekonomického či etnického statusu. Sociální rozrůzněnost se stává komplexnější (do hra vstupuje mnohem více faktorů) a projevuje se teprve v podrobnějším prostorovém měřítku analýzy.

Davies vymezuje několik dalších faktorů, které doplňují tradiční faktory diferenciaci v soudobém městě:

- status migrace – starousedlíci versus migranti;
- znovuposílení etnického statusu – vázáno na migraci;
- nová dimenze profesního faktoru – reaguje na tvorbu nových pracovních příležitostí v terciéru a rozevírající se nůžky mezi ekonomickou výkonností průmyslu a služeb;
- status sociální závislosti;
- status chudoby – určován především existencí městského substandardního bydlení;
- vytváření nových sociálních skupin typu vázaných na typ domácnosti a styl života – singles, malé dvoučlenné domácnosti.

### **Socialistické město jako specifický typ průmyslového města**

Empiricky byla potvrzena specifika socialistické urbanizace. Rozdíly mezi socialistickými a kapitalistickými zeměmi vyplývají z kolektivního vlastnictví městské půdy a infrastruktury, z centrálně plánované alokace zdrojů a z realizace plánovaného rozvoje národní sídelní sítě v prvně jmenovaných zemích. Naopak kapitalistická urbanizace byla utvářena hospodářskou soutěží, soukromým vlastnictvím, fungujícím trhem s nemovitostmi a efektivním rozhodováním a plánováním na městské úrovni.

Prvním vodítkem při hledání specifických znaků socialistického města je prozkoumání vlivu industrializace na procesy urbanizace. Industrializace vytváří předpoklady či požadavky na určité optimální prostorové rozložení městské populace. Toto optimum by mělo být víceméně nezávislé na společenskopolitické organizaci. Na druhou stranu jak neo-marxisté, tak neo-weberianští geografové a sociologové zpochybňovali z historického hlediska výlučný vliv industrializace či úrovně ekonomické vyspělosti na urbanizační procesy. Jako významnější, nezávislou proměnnou chápali organizaci společnosti (weberianci), resp. organizaci výroby (marxisté) a v podstatě rozdíly mezi společenskými dopady klasické industrializace a industrializace socialistické. Společnosti s rozdílnou socio-ekonomickou organizací dle neo-weberianců produkují kvalitativně rozdílné městské kontradikce. Řada autorů (např. Maďar Szelenyi) naznačuje jiný charakter "urbanismu" (ve smyslu městského charakteru, role města) socialistických měst ve srovnání s městy západoevropskými. Tento názor demonstruje na příkladech nižší městské diverzity (indikátorem je pro Szelenyiho rozsah nabídky služeb), neefektivního (netržního) hospodaření s prostorem a nižší úrovně marginalizace vybraných městských částí či sociálních skupin. Podporují koncept tzv. under-urbanization, který měl ukázat nižší úroveň urbanizace jako důsledek socialistického typu společenského a ekonomického systému charakteristického potlačením soukromého vlastnictví a redistribucí zdrojů, resp. rozdílnou preferencí investic v rámci socialistického hospodářství.

Jiní autoři tvrdí, že socialistická urbanizace nebyla novým modelem obecného urbanizačního procesu. Specifika a odchylky v rámci jednotlivých etap globálního urbanizačního procesu byly způsobeny opožděnou ekonomickou a městskou modernizací a socialistickým politickým systémem. Tvrdí, že obecný model urbanizace se všemi distinktivními etapami, tak jak proběhly na Západě, lze použít i při analýze urbanizace socialistických zemí. Stejně jako většina ostatních zemí i socialistické státy zaznamenaly etapu prostorové koncentrace obyvatelstva vázanou na industrializační proces, stejně tak se v socialistických zemích objevila řada projevů prostorové dekoncentrace v kontextu postindustriální fáze. Poukazují, že proces urbanizace jako takový byl daleko významnější než sociální struktury, které byly jeho nositeli (Enyedi, 1996).

V teoretické rovině tak na jedné straně stojí tvrzení, že socialistická urbanizace byla pouze zvláštní variantou v rámci obecného modelu jednotlivých fází globálního vývoje měst a na straně druhé pojetí vyzdvihující kvalitativně odlišný charakter vývoje socialistických měst oproti vývoji měst kapitalistických.

**prostorová struktura socialistického města**

Podrobně se vnitřní strukturou socialistických měst zabýval Hamilton (1979). V modelu východoevropského města rozeznává několik zón, jejichž relativní význam je pro každé konkrétní město rozdílný: (1) historické jádro; (2) zóna nájemního bydlení a průmyslových aktivit kapitalistického období; (3) zóna socialistického přechodu a regenerace, kde nová výstavba nahrazuje původní městské funkce či reliktní vesnické prvky; (4) socialistické bydlení 50. let; (5) souvislé obytné zóny 60., 70. let; (6) „izolační“ zóny; (7) průmyslové či skladové zóny. Hamilton vyzdvihuje silné centripetální vazby vůči silnému centru jako principiálnímu místu služeb. Nastupující zonální strukturace socialistického města postupně překonávala (resp. měla překonávat) sektorové či funkční zóny spojené s rozdílnými kvalitami ploch, historickou tradicí jednotlivých míst ve městě či dopravními tepny. Zóna kvalitnějšího nájemního bydlení v centrální části města často podléhala socialistickému přerozdělení bytového fondu.

Přehledný model prostorové organizace socialistického města představuje např. Sailer-Fliege (1998). Zdůrazňuje především relativní kompaktnost socialistického města, jasné vymezení relativně homogenních funkčních zón, potlačenou suburbanizaci, nadproporční podíl průmyslových ploch a významnou roli centra (velice často vznikala i nová městská centra socialistického období). Upozorňuje rovněž na specifický typ segregace spojený se zvýšenou koncentrací střední a vyšší třídy v sídlištních celcích (tyto skupiny obyvatelstva naopak dle autorky chyběly v oblastech se zástavbou rodinných domů).

Ztráta významu prostoru, resp. prostorové lokalizace, jako ekonomicky zhodnotitelné proměnné a související neexistence trhu s pozemky (Sýkora, 2001b) byly snad nejtypičtějším znaky, které se promítaly do organizace a správy prostoru socialistického města.

Malý ekonomický tlak na půdu vedl např. dle Sailer-Fliege ke zpomalování funkční obměny (resp. rekonstrukcí) města. Szelenyi (1996) v této souvislosti poukazuje na malou prostorovou diverzifikaci socialistických měst a pomyslnou svobodu socialistických plánovačů, kteří mohli město chápat jako čistě symbolický prostor bez významnějších ekonomických daností.

Přestože rovnostářská politika redistribuce zdrojů mohla vést teoreticky k vytváření relativně sociálně homogenního města, lze v socioekonomické struktuře socialistických měst vystopovat znatelné rozdíly a gradienty. Jejich důvodem byla zejména velká setrvačnost předsocialistických fyzických struktur a socio-ekonomických prostorových vzorců.

Ekonomický prostor socialistických měst nebyl izotropním povrchem. Variace v hodnotě pozemků vycházely z rozdílné dostupnosti, kvality konkrétních míst – kvalita byla často dána výskytem struktur či hodnot z pre-socialistického období. Výsledný ekonomický povrch socialistického města byl (např. dle Hamiltona) mozaikou, kombinující homogenizační zonální strukturu socialismu se strukturami a místními kvalitami předcházejících období. Tato setrvačnost lokálních kvalit z předsocialistického období se projevovala mj. v prostorové diferenciaci bydlení – o výrazné sociální homogenizaci lze mluvit většinou pouze u nově budovaných obytných celků.

**Brno**

Zkoumáme-li dobové plánovací materiály (např. Koncepce rozvoje města Brna z roku 1966 či Územní plán sídelního útvaru do roku 2000 z roku 1985), lze namítnout, že teze o nerespektování ekonomických vazeb jsou platné pouze částečně. I v socialistickém městě byla uplatňována prostorová ekonomika, ta se však radikálně odlišovala od současné prostorové ekonomiky volného trhu. V případě Brna bylo vzhledem k jeho výrobním funkcím možné očekávat, alespoň v plánovací rovině, přizpůsobení prostorové organizace potřebám jednotlivých velkých výrobních podniků. To, že se řada z podniků v případě Brna vyvíjela v předválečných lokalitách, neznamená úplné popření principů ekonomiky výroby (dopravní dostupnost, vnitřní podniková logistika, víceúčelové haly, apod.) v tehdejších rozvojových záměrech. Je však jasné, že šlo pouze o jakousi simulaci tržních podmínek, jelikož například lepší logistická poloha podniku se v rámci centrálně řízeného hospodářství neodrazila přímo ve zvýšení ekonomického zisku.

Mohou být demonstrovány „historicky zděděné nerovnosti obytných zón“ v socialistických městech i tzv. symbolické setrvalosti, tj. kontinuita představ, image či pocitů (většinou pozitivních) vztahujících se ke konkrétnímu místu města (příkladem z Brna může být např. vilová Masarykova čtvrť, která i v průběhu socialismu zůstala symbolem kvalitního bydlení s vyšším statutem). Sociolog Matějů naznačuje, že zatímco v kapitalistickém předválečném městě existovaly reálné socio-ekonomické podmínky pro společenskou prostorovou diferenciaci (rozdílné ceny půdy a nájemného, trh s pozemky), v prostředí socialistického města byly prioritními diferenciacními faktory důvody mimoekonomické (věková skladba, věkově specifická imigrace, apod.).

Dalším rysem socialistické prostorové logiky byla snaha o koncentraci zdrojů a zefektivnění infrastrukturních investic. Tato strategie byla samozřejmě aplikována především na úrovni sídelního systému, nicméně i v úrovni města ji lze demonstrovat na příkladu maloobchodní sítě. Nákupní střediska, jejich normativně odvozovaná velikost, sortimentní profilace a hierarchizace v rámci města, jsou typickým příkladem tzv. provozní koncentrace (vyvolané mj. nedostatkem investičních prostředků). Podobně podmíněné prostorové vzorce lze však sledovat např. i u komunálních služeb, resp. u celého komplexu tzv. občanské vybavenosti.

#### **Specifika socialistické suburbanizace (Musil, 2001)**

Na jedné straně existovala skupina zemí, kde suburbanizace velkých měst – zejména v prvních letech socialismu – byla prakticky zastavena. Bylo to způsobeno velkým množstvím faktorů. K těm neúčinnějším patřila administrativní regulace migrace do velkoměst a v některých zemích, např. v Československu na začátku komunistického režimu, restriktivní politika omezující výstavbu soukromých rodinných domů na okraji velkých měst. Zde hrály svou úlohu také ideologické motivy. Dalším faktorem byla okolnost, že výdaje na bydlení a životní náklady v příměstských obcích se za komunismu příliš nelišily od nákladů ve vnitřních částech měst. Předměstí přestala být pro většinu domácností po hospodářské stránce atraktivní. Tak např. v letech 1950 až 1980 procento růstu obyvatelstva v předměstských obcích okolo Prahy bylo nejen nižší než v letech 1921-1930, ale dokonce i nižší než v posledních dekádách 19. století. Podobný jev byl pozorován v bývalé NDR. Podle R. Mackensena [1991] tam nedocházelo k decentralizaci aglomerací a neexistovaly žádné expandující aglomerace, jenom aglomerace koncentrické. Podobné omezování předměstského růstu s velkou pravděpodobností blokovalo také suburbanizaci v Polsku.

Díky pečlivé analýze účinku, jaký měla poloha městských sídel na jejich růst za kapitalismu a za socialismu, zjistili Z. Ryšavý a J. Link, že městská sídla v blízkosti velkých měst rostla v českých zemích mnohem rychleji v období tržní ekonomiky než v době plánovaného hospodářství [Ryšavý a Link 1976].

Na druhé straně byly země, kde politici a plánovači podporovali dojíždění do velkých měst. V důsledku takové politiky se dřívější zemědělské obce kolem Sofie a Budapešti proměnily v jakési „ložnice“ pro nové pracovní síly v průmyslu. Podle R. J. Fuchse a G. J. Demka [1977], kteří studovali dojíždění do práce v socialistických zemích, počet dojíždějících v Maďarsku se v letech 1960-1973 zdvojnásobil – ze 613 000 vzrostl na 1 300 000 a 35 procentům všech dojíždějících trvala cesta do práce více než hodinu. I v ČSR bylo dojíždění do práce dost rozšířeno, ale většina dojíždějících denně jezdila do blízkých malých nebo středně velkých měst. Naproti tomu v Polsku byl počet dojíždějících mnohem nižší než v ČSR a Maďarsku. Příčiny těchto rozdílů jsou rozmanité a jakékoli souhrnné generalizování situace v bývalých socialistických zemích by bylo riskantní.

#### Sídliště

Hromadná výstavba rozsáhlých obytných souborů byla jedním z nejtypičtějších rysů socialistických měst (*pozn. sídliště se však nestavěla pouze v socialistických zemích – v období poválečné obnovy také např. ve Francii či Německu*).

Vznik sídlišť byl dle Musila (2002) podmíněn 3 faktory, které se týkaly i západní Evropy:

1. poválečná bytová krize, která měla být řešitelná větším zapojením státu do bytové politiky;
2. realizace teoretických konceptů řady architektonických a urbanistických škol;
3. chápání bydlení jako veřejné služby, která by měla být v odpovídající kvalitě dostupná všem obyvatelům.

V socialistických zemích se přidávaly i další faktory:

4. aplikace zásad socialistické kultury;
5. průmyslový přístup k bytové výstavbě (fordismus);

Z hlediska demografického si sídliště zachovávala poněkud specifickou sociální strukturu. Velice často byla budována pro zaměstnance určitého průmyslového podniku či jednoho odvětví, při obsazování bytů byla preferována dělnická třída, resp. mladé rodiny. Vytvářela se tedy tzv. dvougenerační struktura sídlišť (rodičů a dětí). Této anomální skladbě obyvatelstva často neodpovídalo vybavení sídlišť v oblasti doprovodné infrastruktury (mateřské a základní školy, zdravotnická zařízení).

Tato struktura v souvislosti se stárnutím sídlišť vyvolávala tzv. demografickou vlnu, která se nyní v některých sídlištích projevuje nadměrnou koncentrací starších obyvatel (viz Brno – Lesná).

Velké sídlištní zůstávají specifickou záležitostí mnoha postsocialistických měst. Vedle problematiky regenerace a humanizace domovního fondu a obytného prostředí, nabízejí také téma možných scénářů dalšího socio-ekonomického rozrůznění. Vybraní autoři diskutují především očekávané změny v původně sociálně vysoce homogenní společnosti sídlišť (sociální homogenita jako důsledek socialistického přidělového systému bytů).

**Literatura a zdroje:**

- HERBERT, D. T., THOMAS, C. J.(1997): Cities in Space, Cities as Place. David Fulton Publishers, London, 378 s.
- PACIONE, M. (2001): Urban Geography: A Global Perspective. Routledge, London, 663 s.
- MAUR, E. (2002): Urbanizace před urbanizací. In: Horská, P., Maur, E., Musil, J.: Zrod velkoměsta. Paseka, Praha - Litomyšl, s. 54-120.
- WHITE, P. (1984): The West European City: A Social Geography. Longman, London, 269 s.
- KNOX, P (1995): Urban Social Geography: An Introduction. Longman, London, 350 s.
- ENYEDI, G. (1996): Urbanization under socialism. In: Andrusz, G., Harloe, M., Szelenyi, I. (eds.): Cities after socialism: Urban and regional change and conflict in post-socialist societies. Blackwell, Oxford, s. 100-118.
- KOVACS, Z. (1999): Cities from state-socialism to global capitalism: an introduction. GeoJournal 49, 1, s. 1-6.
- SAILER-FLIEGE, U. (1999): Characteristics of post-socialist urban transformation in East Central Europe. GeoJournal 49, 1, s. 7-16.
- SÝKORA, L. (2001b): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: Hampl, M. a kol.: Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 127-166.
- SZELENYI, I. (1996): Cities under socialism – and after. In: Andrusz, G., Harloe, M., Szelenyi, I. (eds.): Cities after socialism: Urban and regional change and conflict in post-socialist societies. Blackwell, Oxford, s. 286-336.

**Reader:**

- HAWLEY, A. (1981): Human Ecology Persistence and Change. The American 24, 3, s. 423 - 444 (GMreader3\_1\_Hawley. pdf)
- HAMILTON, I. (1979): Spatial structure in east european cities. In: French, R.A., Hamilton, I. (eds.): The socialist city: spatial structure and urban policy. Wiley, Chichester, s. 195-262 (GMreader3\_2\_Hamilton.pdf)