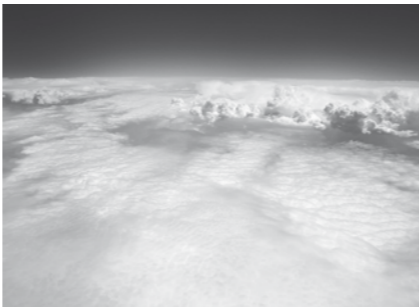


Cesta

— The Route



Prvotním, legitimním a většinou jediným účelem cesty ve smyslu objektu je vytvoření bezkolizní plynulé trasy pro přesun z místa na místo. Následující text má upozornit na význam cesty, přesahující praktickou funkčnost: význam cesty z hlediska vnímání a prožitku člověka „jdoucího cestou“, a to jak v architektonické tvorbě budov (protože cesta je vždy také součástí cíle), tak v tvorbě veřejného prostoru, širšího urbanismu či krajiny (protože na cestě trávíme množství času srovnatelné s množstvím času stráveným v budovách). Cesta je zároveň jednou z prostorových situací, ve kterých je chování a prožitek člověka vysokou měrou definováno formou okolního prostoru – ať již architektonickou, urbanistickou či přírodní.

Vnímání okolního prostoru během pohybu po cestě je pro jednotlivce základním prostředkem vytváření vlastního obrazu topografie prostoru, jak v malém, nejbližším měřítku, tak – formou skládání celkového obrazu spojováním fragmentů – v měřítku širšího celku. Je tedy zapotřebí poukázat na sémantický potenciál „prostoru cesty“, který je z hlediska prožitku a vnímání minimálně srovnatelný s potenciálem budov, a zároveň hledat způsoby využití, posílení či nového stvoření tohoto potenciálu.

VZTAH CESTY A CÍLE

CESTA JAKO SOUČÁST CÍLE

Cesta k cíli-objektu je nedílnou součástí tohoto objektu. Prožitek cesty je součástí prožitku objektu, k němuž vede. Cesta je přípravou na cíl a prožitek z cesty k objektu je přípravou na prožitek z objektu. Oba děje se od určitého okamžiku překrývají se zvyšující se intenzitou propojení směrem k cíli. Cesta zpátky je potom časem jakéhosi „usazení“ prožitku z objektu-cíle.

Zajímavé je uvědomit si, že ačkoli z hlediska prostorového vždy existuje cesta tam (k objektu) a cesta zpátky (od objektu), z hlediska lineárnosti v čase se svým způsobem jedná vždy pouze o cestu „tam“, tedy dopředu. V okamžiku odcházení z místa vidíme většinou tuto cestu „zpátky“ již pouze jako novou cestu „tam“, tedy perspektivou nového cíle. Z hlediska architektonické tvorby tedy lze říci, že při návrhu prostoru cesty k (a od) objektu je zapotřebí komponovat prožitek jak pohledem příchodu, tak (odlišným) pohledem odchodu.

V japonské architektuře, na rozdíl od většiny architektury evropské, je prostor příchodu k domu stejně důležitý jako dům sám. Cesta příchodu, je-li příliš krátká, je dokonce záměrně klikacena a prodlužována s cílem umocnění prožitku množstvím obrazů a témat v časovém úseku příchodu. Teprve poté přichází návštěvník do domu připravený. Z hlediska architektury je prostor příchodu komponovaný se stejnou péčí a náročností jako samotný dům. Stejným motivem prožitku je tajemství a nepřímocíarost, neboť v japonské kultuře to nejpodstatnější, nejvzácnější je skryté. Obrazy-scény jsou odkrývány postupně, dynamikou překvapení a gradace, umocňujícími intenzitu prožitku. Schematicky vzato je cesta k evropskému domu odrazem západního kulturního a náboženského lineárního pohledu na dějiny světa – příchod je přímý a již od začátku vidíme cíl, kterým je vstup do domu, stejně jako se domníváme, že naše dějiny se lineárně přímo ubírají od definovaného počátku k (víceméně) definovanému konci, zatímco nepřímý příchod k domu japonskému, s ukrytým cílem vstupu do domu (který ve skutečnosti není zcela cílem), je příznačný pro cyklický pohled východních indoevropanských náboženství, podle něhož se dějiny odvíjejí v kruzích, nemajíce definovaný začátek ani konec.



THE RELATION OF ROUTE AND DESTINATION

THE ROUTE AS PART OF THE DESTINATION

The first, the most legitimate and often the only purpose of a route – as a physical object – is to create a collision-free, fluid passage for movement from one place to the next. What follows in the text below is to remind us of the importance of the route, far beyond its practical functioning: the importance in terms of the apprehensions and experiences of the person “on the route”, both in the architectural creation of buildings (for always the path is a part of the goal) as well as the creation of public space, a greater urban environment or a landscape (since the amount of time we spend on roads is comparable to the amount of time spent in buildings). Simultaneously, the route is one of the spatial situations in which the behaviour and the lived experience of the human subject are to a large extent defined by the form of the surrounding space – whether it is architectural, urban or natural.

Apprehending the surrounding space during movement along a route is, for this human individual, a basic means of creating a personal image of the topography of space, both in the smallest, most intimate scale and – through assembling a larger picture through the connection of these fragments – into much larger scales. Thus it is necessary to draw attention to the semantic potential of “the space of the route”, which is, in terms of the experience and reception, minimally comparable to the potential of buildings, and likewise to search for a means of using, strengthening or re-forming this potential.

The route to the destination – object is an inseparable part of the object itself; the experience of the route is part of the experience of what it leads to. The route is preparation for the goal, and the experience from the route is preparation for the experience of the object at its end. Both processes, from a certain moment, overlap with the increased intensity of the connection in the direction of the end. The route back is then a kind of “settling” of the experience of the object-destination.

What is interesting is to recognise that, even though in terms of space there is always a route there (to the object) and a route back (from the object), in terms of the linearity of time there is, in one sense, only a route “there”, i.e. forward. At the moment of departure from the place, we usually see this route “back” as merely a new route “there”, i.e. the perspective of a new destination. In terms of architectural creation, then, it could be said that in designing the space of a route to and from the object, it is necessary to compose the experience both for the view of the arrival as for the (different) view of the departure.

In the architecture of Japan, by contrast to the majority of European architecture, the space of approaching a house is as important as the house itself. The route of approach, if it is too short, can even be intentionally extended through twists and turn, in the hopes of increasing the experience of the quantity of images and themes in the chronological sequence of arrival. Only then can the visitor arrive at the house prepared. Architecturally, the space of approach is composed with the same care, the same demands as the house. Its key motif is secrecy, indirectness, since in Japanese culture the most essential, the most precious is always hidden. Images, scenes are uncovered in succession, a dynamics of surprise and gradation, underscoring the intensity of the experience. Schematically, the path to the European house reflects the Western cultural-religious linear gaze on the history of the world –

dopouštíme chyby, když v myšlenkách se stále nacházíme již v časoprostoru o hodinu, den, týden napřed a zcela nám uniká vnímání a prožitek přítomné chvíle. Když se pak ale reálně ocitneme v bodě, k němuž jsme předtím upínali dopředu své myšlenky, situace se často opakuje – většinou již v okamžiku přítomnosti tohoto bodu dlíme v myšlenkách opět kdesi v budoucím čase. (Situace, kdy v myšlenkách prodléváme v minulosti, je však jiná, neboť paměť je reálnou součástí přítomného okamžiku.) Kráčíme-li tedy po cestě k nějakému cíli (objektu), měli bychom prožívat přítomný okamžik jako cestu (tedy nikoliv „přeskočit“ čas strávený na cestě a v podstatě ho vjemově vynulovat, ať už z důvodu myšlenkového přebývání v cíli již v průběhu cesty, či úplné absence vnímání oběho). Pojem cíle jako součásti cesty a cesty jako součásti cíle je tedy vždy potřeba vnímat právě na základě vědomí přítomného: vnímáme cestu z přítomnosti, perspektivou vědomí o existenci cíle (nikoli bytí v cíli). Stejně tak přítomný okamžik bytí v cíli-objektu vnímáme perspektivou vědomí o existenci cesty k němu (a od něj) vedoucí, nikoli však skutečného bytí na cestě.

„...že právě v té cestě, v těch postupných malých i nepatrných změnách, leží pochopení kódu, kterým se přečte výsledek. Často je i cesta víc než cíl, je oním pomalým měnivým tokem, kde u jednotlivých zastavení je zaznamenán čas ve své aktuálnosti. Cíl cesty jako syntézu všech jejích fází snad ani nejsme s to vyjádřit.“

Adriena Šimotová : Hlava k listování, GemaArt/OSVU, 1997

Hlava k listování, GemaArt/OSVU, 1997

FENOMENOLOGIE CESTY

„Šel jsem po cestách porobených a zneuctěných, lysých, odřených, plných prachu a nečistých ran, vlekoucích se uprostřed krajiny pusté a vyprahlé; jen zaprášený stvol čekanky nebo jitrocele jim byl tesklivým společníkem. Tyto cesty jsem měl vlastně nejraději, s jejich zákruty a s jejich puklinami, s tichými žhnoucími západy nad obzorem. Byli jsme si tak podobní, já v svých rezavých šatech, všecek pokrytý jejich prachem, všecek zahalený do jejich barvy, všecek prosáklý jejich bolestí a jejich poutnickou touhou – a ony tak utýrané, tak pokojné, a zvláště na sklonku dne tak důvěrně se vinoucí k duši...“

Jan Čep : Dvoji domov, Vyšehrad, 1991

Dvoji domov, Vyšehrad, 1991

SMYSLOVÁ ZKUŠENOST A FENOMÉN TĚLESNOSTI

Pro fenomenologii cesty je zásadní míra bezprostřednosti smyslové zkušenosti, která je z velké části determinována formou pohybu po cestě. Zásadní je míra adheze při pohybu, definovaná rozdílem mezi posuvem a přeskočením. Adhezivní pohyb zajišťuje zachování kontinuity, vztahu cílového místa k jeho počátku, přítomnost východiska v cíli. Skokový pohyb je z hlediska smyslového vnímání přerušením této kontinuity, a tedy celistvosti obrazu.

Pojem cesty je ve své nejpřirozenější podobě definován formou pohybu, kterou je pěší chůze. Chůze, která je stálým opakovaným dotekem se zemí spojená s přímým vizuálním kontaktem, je nejpřímějším senzomotorickým zprostředkovatelem vjemů, vytvářejících obraz okolního prostředí. Díky přímé kinestetické zkušenosti se cesta v podstatě stává součástí našeho těla. Dochází tak k propojení cesty, pohybujícího se člověka a okolního prostoru v jednotný celek.

Chůze cestou je prostředkem orientace v našem kosmu. Je formou tělesné bezprostřední smyslové zkušenosti z prostoru. Při chůzi je nepřetržitý dotek intenzivnější, častější a delší než všechny ostatní fyzické doteky našeho těla s okolním světem (vzdáleně srovnatelný je virtuální dotek vizuální a sluchový). Rytmus chůze propojuje člověka s vnějším prostorem, nikoli jen pomocí některého z pěti smyslů, nýbrž skrze tepající rytmus života těla. Chůze je propojovacím článkem tohoto spojení, stejně jako třeba rytmus bubnů. Rytmus cesty, latentně v cestě trvale přítomný, je vyvoláván rytmem lidského kroku (propojeného s rytmem lidského srdce), rezonuje od tohoto zdroje jako středu a šířením vzruchu uchvacuje okolní prostředí, které se v rozsahu uchopitelném lidskými smysly skrze tento rytmus stává součástí cesty. Tímto rytmem jsou zachváceny doteky, obrazy i zvuky a skrze něj, při plném vnímání, dochází k prolnutí člověka s cestou. Zároveň jako by, ve vzácných okamžicích souladu či vzájemného překrytí frekvence tohoto rytmu (chůze, srdce a rezonance okolního prostředí) a jakési hlouběji uložené frekvence uvnitř našeho vědomí, docházelo k otvírání průzorů poznání. (Jako když se pouze v určité poloze překryvu plných ploch s různou strukturou otvorů stanou na okamžik tyto otvory skutečně průhlednými či jako jakási devátá vlna vznikající rezonančním sčítáním vln.)



PHENOMENOLOGY OF THE ROUTE

A Head for Leafing Through, GemaArt/OSVU, 1997

“I walked along paths subjugated and defiled, bare, lacerated, full of dust and unclean wounds, dragging themselves through a landscape deserted and barren: only the dust-clotted stalks of chicory or ribwort as my sorrowing companions. These paths were the ones I liked the most, with their tortured bends and their cracked furrows, with the quietly burning sunset upon the horizon. We were so similar, I in my faded garments, entirely covered with their dust, entirely wrapped within their colour, entirely suffused with their pain and their pilgrim’s yearning – and they so subserviently, so peacefully and at the day’s end so trustfully unwinding up to the soul...“

Jan Čep : Doubled Homeland, Vyšehrad, 1991

SENSUAL EXPERIENCE AND THE PHENOMENON OF CORPOREALITY

Doubled Homeland, Vyšehrad, 1991



the purpose is to reach a destination as a physical site, it could be said that here, what truly should make sense is the destination. Yet the purpose of these present meditations is to draw attention to how the importance of the destination overreaches (in some senses actually replaces) the importance of the route, or even serves to annul it: to bring forth a view of the relation between the route and the destination particularly from the phenomenological standpoint.

“...the specific weight of time imposes on you like an old, ambiguous dream. You continue further and further, to pass through this time. Perhaps you won’t be able to escape it if, let’s say, you went along the world’s edge. Yet even here, you have to attempt this path, and approach this edge of the world. Because there are things that you cannot do unless you walk up to their final edge...“

Haruki Murakami : Kafka on the Shore, Odeon, 2006

Kafka on the Shore, Odeon, 2006

We spend a significant portion of our lives en route. The image of travel repeated can become indelibly imprinted on our memory, with a layering of stories. We notice, for instance, that “on the way to school” is a category that many people recall with greater clarity and more often than the actual school and the life within. The route – through the experience of the route – has an essential and often insufficiently valued importance even in itself. Yet the precondition for this experience, however, is to be mentally present, invariably and precisely at that point in space in time in which we are physically located. Generally, we often make the mistake of being, in our mind, in a time and space that is an hour, or day, or week in the future, and we often entirely miss the apprehension and experience of the present instant. When, however, we are realistically present at the point where we have affixed in advance our thoughts, the situation is often repeated – largely, in the moment of presence at this point, our thoughts are already residing, once again, in the future. (The situation in which your thoughts find themselves in the past is, however, different, since memory is a real component of the present instant). Thus, if we walk along a route to a specific destination (object), we should experience the present instant as a route (in other words, not to “jump over” the time spent on the route and essentially annul its impression, whether from our thoughts assuming residence at the destination while still on the journey, or the complete absence of the apprehension of either route or destination). The concept of the destination as part of the route and the route as part of the destination must then be viewed, in all cases, precisely on the basis of an awareness of the present apprehended route from the present, through the optics of an awareness of the existence of the destination (not of being at the destination). Similarly, the present moment of being at the destination – object should be viewed through the optics of awareness of the existence of the route to it (and from it), not in fact the actual presence on the route.

“...that precisely on this route, in these gradual tiny, even indiscernable changes, lies the understanding of the code through which we read the result. Often, the route is more than the destination, it is that slow, changeable flow in which, in its individual halts, time is noted in its immediacy. The destination of the route as the synthesis of all its phases is something that we cannot perhaps even express.“

Adriena Šimotová : A Head for Leafing Through, GemaArt/OSVU, 1997

PHENOMENOLOGY OF THE ROUTE

A Head for Leafing Through, GemaArt/OSVU, 1997

“I walked along paths subjugated and defiled, bare, lacerated, full of dust and unclean wounds, dragging themselves through a landscape deserted and barren: only the dust-clotted stalks of chicory or ribwort as my sorrowing companions. These paths were the ones I liked the most, with their tortured bends and their cracked furrows, with the quietly burning sunset upon the horizon. We were so similar, I in my faded garments, entirely covered with their dust, entirely wrapped within their colour, entirely suffused with their pain and their pilgrim’s yearning – and they so subserviently, so peacefully and at the day’s end so trustfully unwinding up to the soul...“

Jan Čep : Doubled Homeland, Vyšehrad, 1991

SENSUAL EXPERIENCE AND THE PHENOMENON OF CORPOREALITY

Doubled Homeland, Vyšehrad, 1991

For the phenomenology of the route, the essential measure is the immediacy of the sensual experience, which is in large measure determined by the form of movement along the route. Indispensible is the degree of adhesion during the movement, defined as the difference between shifting and leaping. Adhesive movement ensures the preservation of continuity, the relation of the destination-place to its start, the presence of the starting point at the end. A jumping movement is, in terms of the sensual apprehension, a disruption of this continuity and thus of the wholeness of its image.

: 101

„Vyšel jsem si jen tak na procházku a nakonec jsem se rozhodl zůstat venku až do západu slunce. Poznal jsem totiž, že vycházet ven znamená ve skutečnosti ještě hlouběji se nořit do nitra.“

John Muir

Jízda autem, i když je pouze částečným odpoutáním od země, ochuzuje autentičnost vnímání okolního prostoru právě absencí bezprostředního fyzického doteku se zemí. Zůstává nicméně spojitý, byť zrychlený, vizuální kontakt, který uchovává možnost vytvoření nepřerušené představy o prostředí v reálném měřítku i čase.

„Koide nejezdil po nočních magistrálách rád. Jako by se tam vytrácel pocit reálnosti. Od dětství se jeho tělo i vědomí občas propadaly do stavu, kdy začínal pochybovat, zda se opravdu nachází na místě, kde v danou chvíli byl, a zda ten, kdo takhle uvažuje, je skutečně on sám. Občas i nyní zlehka rozpažil, zvedl ruce před oči a zkoumavě si je v obavách prohlížel, jestli se nezačínají roztahovat a rozpadat. Už jako dítě čas od času takhle ztrácel pocit reálnosti. Jako by všechno kolem něho zahalila hustá mlha, kterou dokáže vnímat jen on sám, a okolní svět se začal vzdalovat a deformovat jako při pohledu přes širokouhlou čočku…

 Rjú Murakami : Čáry, Argo, 2009

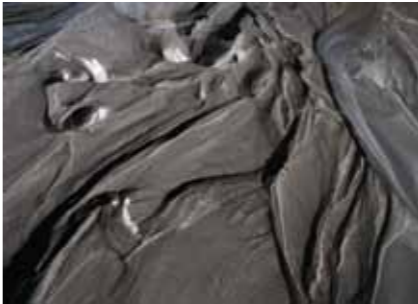
Do doby letecké dopravy byla v zásadě každá cesta ve vnímání člověka spojitá. Vzdálenost, čas, rychlost, směr a místa zůstávaly v lidském měřítku a byly tudíž uchopitelné lidskými smysly. Přemisťování se letadlem tuto situaci zcela změnilo. Ztráta fyzického, optického i jakéhokoliv přímého kontaktu se zemí, učinila tento přesun fragmentem nespojitým s ostatními částmi života, jakousi „vynechanou“ neuchopitelnou částí. Pokud se vůbec ještě jedná o cestu ve smyslu této úvahy, může se stát součástí cíle pouze na úrovni samotného subjektivního vědomí, nikoli skrze reálné obrazy a vlivy místa. Přesuny letadlem tak tříští náš obraz světa i našeho vlastního života v čase a místě nenápadnými řezy, které činí sousední místa v mapě naší paměti nespojitými.

Mezi specifické formy cesty pak patří například cesta vedoucí tunelem, jak ji zažíváme například při cestování metrem. Při této formě pohybu se člověk, jenž nebyl přirozeně vybaven nočním viděním, v podstatě vzdává momentální vlády nad svým osudem a v prostředí, které je trvale bez jakéhokoli denního světla, se stává závislým na existenci a fungování umělého osvětlení. Vizuální kontakt s úseky prostředí, které jsou touto formou cesty překonávány, zcela chybí a může tak dojít k podobným trhlinám s obsahem prázdna ve spojitosti časoprostorové představy místa jako při cestování letadlem. Vzhledem ke krátkosti těchto úseků, navíc většinou pod místy, jejichž podobu máme uloženou v paměti, je však možné tyto „trhliny“ vyplnit pomocí paměťových obrazů, uložených ve vědomí.

„Šli jsme dál kupředu korytem cesty. Brzy se začala svažovat a stěny po stranách následně zvedat výš a výš. Jakoby se k sobě blížily čím dál víc a hrozily nás sevřít mezi sebou a rozdrtit na placku. Vládlo tu však stále ticho jako na dně studny a nikde se nic nehnulo. Mezi stěnami se jen v prapodivném rytmu rozléhaly kroky našich gumových podrážek. Za chůze jsem se několikrát zapomněl a zvedl hlavu k neexistující obloze. Kdykoliv totiž člověk takhle pochoduje tmou, začne docela přirozeně hledat na nebi svit hvězd a měsíce. Nahoře ale samozřejmě žádné hvězdy ani měsíc nebyly. Jen na mě doléhalo hezkých pár vrstev tmy. Nefoukal vítr, vzduch těžce visel na místě. Víc, než kdy předtím jsem cítil, jak všechno kolem těžkne. I sám sobě jsem připadal těžší a těžší. Můj dech, klapot mých kroků, i pohupování mých rukou, všechno se za mnou táhlo jako bláto. Spíš než že sestupuju hloub a hloub do nitra země, jsem měl pocit, že jsem se octl kdesi ve vesmíru na nějakém neznámém tělese. Někde, kde se gravitace, hustota vzduchu i vnímání času úplně liší od toho, na co jsem normálně zvyklý.“

 Harukí Murakami : Konec světa & Hard-boiled Wonderland, Odeon, 2008

Míra skutečné aktivní participace na pohybu cestou určuje míru vnímání prostoru této cesty. Při chůzi musíme cestu sledovat z čistě praktických důvodů – abychom nezakopli, nenarazili, pohybovali se správným směrem. Současná doba však nabízí všeobecně možnost souběhu (či spíše překrývání se) řady nesouvisejících činností; při chůzi můžeme současně kromě soustředění se na prvotní činnost, tedy pohyb prostorem, poslouchat cokoli do sluchátek a zároveň ještě zčásti hledět do virtuálního světa na displeji telefonu či přehrávače a v podstatě tak nevnímat realitu, kterou procházíme. (Zvláštním případem zpětného souladu je situace, kdy určitá hudba ze sluchátek se skrze rytmus propojí s okolním prostorem a stane se pro daný okamžik jeho součástí.) Při jízdě dopravními prostředky se pak z hlediska funkčního stáváme čistě pasivními objekty a míra vnímání prostoru,



“I went out only for a short stroll, and finally I decided to remain outside until sunset. I recognised that to go outside in fact means to go deeper into the inside.”

John Muir

Travel by car, if merely a partial disconnection from the earth, impoverishes the authenticity of apprehending the surrounding space precisely through the absence of an immediate physical touching of the earth. Yet it nonetheless remains connected, if at a higher speed, through visual contact, which retains the possibility of creating an uninterrupted sense of the environment in a realistic scale and time-frame.

“Koide did not like to drive along motorways at night. To him, it seemed as if they had lost any sense of reality. From childhood, his body and his consciousness occasionally fell into a state in which he began to doubt whether he really was in the place where he was at the given moment, and whether the one who was thinking these thoughts really was himself. Occasionally, he would gently reach out, raise his hand up to his eyes, and look quizzically around, in the fear that he may have started to stretch apart and disintegrate. Even as a child, he would from time to time lose a sense of reality in this way. As if everything around were veiled by a thick mist that only he could see, and the surrounding world had begun to move away and grow deformed as if viewed through a wide-angle lens…”

 Rjú Murakami : [Lines], Argo, 2009

Until the age of air transport, every route was in essence connected to human awareness. Distance, time, speed, direction and space remained on a human scale, and were thus comprehensible to human senses. Moving by aircraft completely altered this situation. The loss of physical, optical and any sort of direct contact with the earth made this movement into a fragment, disconnected to the other parts of our life, a kind of “excised”, unprocessed section,. If air travel is in fact truly a route in the sense of the present reflections, it can become part of the destination only on the level of our individual subjective consciousness, not through any real images and influences of the place. Shifting by air thus shatters our image of the world and our own life in space and time through undiscerned cuts that are made by adjoining places that are nor connected in the map of our memory.

Among the specific forms of the route, in turn, we should list a route leading through a tunnel, such as in travelling by urban metro or underground trains. In this form of movement, the person – not naturally equipped with nocturnal vision – in essence momentarily surrenders control over his or her fate and, in a space left permanently without natural daylight, becomes dependent on the existence and functioning of an artificial lighting system. Visual contact with

kterým se pohybujeme, závisí pouze na naší volbě a může se blížít i nule. Možnost využít čas cesty vlakem pro čtení knihy či práce na notebooku je jistě zajímavá, otázkou však je, zda sledování (a vnímání) cesty (prostoru okolo cesty), tedy setrvání skutečným vnímáním v prvotní činnosti, kterou právě vykonáváme – přesun konkrétním prostorem z místa na místo, není pro nás ve skutečnosti zásadně větším sémantickým přínosem.

Existence všech segmentů cest, „překračujících“ část trasy neadhezivním způsobem, jako mosty, tunely apod., které jsou dnes častěji budovány nikoli jako jediný možný způsob překročení bariéry, kterou je řeka či skalnatý sráz, ale především ve jménu rychlosti, přispívá přerušením bezprostřední smyslové zkušenosti, respektive jejího vztahu k realitě, k problému dezorientace a neidentifikování se člověka s prostorem svého života.

CESTA V TVORBĚ KRAJINY A SÍDEL CESTA A SÍDLO

Víme, že sídla vznikala převážně vždy podél existujících cest, zároveň však víme, že téměř každá cesta musela prvotně vzniknout jako cesta k existujícímu cíli – reálnému, či pouze tušenému. Cesta je každopádně nadčasovým nositelem základní struktury a konstrukce sídel. Její nadčasovost spočívá v nepodléhání druhotným, přechodným vlivům, jako je módnost, styly apod., kterými jsou permanentně ovlivňovány architektonické objekty. Cesta jednoduše zůstává vždy cestou. Příkladem může být založení Nového města pražského, jehož urbanismus nechal Karel IV. vybudovat zcela na půdorysu původních středověkých cest a který v podstatě ve své základní struktuře přetrval do dnešních dnů.

Paradoxní je, že cesta, jejímž primárním účelem vždy je propojení, často v krajině plní jak funkci spojení a prostupnosti (v jednom směru), tak i oddělení a hranice (v druhém směru). Cesta může být jakousi „polohranicí“, napříč fyzicky neprostupnou, opticky i zvukově však plně prostupnou. V případě rychlostních komunikací (stejně jako třeba u řeky) tato v podstatě trojrozměrně nehmotná hranice tvoří bariéru fyzicky přímým způsobem nepřekonatelnou. Poznatelnost krajiny je do jisté míry limitována možností touto krajinou projít, tedy samotnou existencí cesty. Stěžejní význam zde proto hraje také bezbariérovost krajiny jako celku. Velkým současným (a ještě více možná budoucím problémem) je přerušení či neexistence cesty, tedy možností průchodu, v důsledku majetkového vlastnictví pozemků, či spíše způsobu nakládání s těmito pozemky ve smyslu upřednostňování (či zvyhnutí) odkontextuálních individuálních zájmů solitérních projektů na úkor fungování širšího urbanistického celku. Je třeba připomenout, že tato situace se netýká pouze pozemků v soukromém vlastnictví, jak by se nabízelo předjímat, nýbrž v současné době stejně tak i pozemků veřejných, tedy ve vlastnictví státu.

FENOMENOLOGICKÝ VÝZNAM CESTY V URBANISTICKÉ TVORBĚ

V praxi každodenní reality je často cesta jakožto cílený přesun z místa na místo prožívána jako jakýsi vynulovaný čas našich životů. Čas cesty je zapotřebí „přetrpět“ jako nutné zlo, bez ambic na jakýkoli prožitkový význam. Stav vykonání cesty je tedy často stavem jakési hibernace. Jako takový je zřejmě často předjímán například v oblasti navrhování dopravního inženýrství, soustředěného převážně, či dokonce výhradně, na pouhý účel cesty, redukováný na co nejrychlejší přesun z místa na místo. (Fakt, že hodnota rychlosti je zde vnímána jako samozřejmá priorita, což bohužel platí pro mnohem širší spektrum oblastí společnosti, by zasloužil samostatnou rozsáhlou úvahu.) V perspektivě dopravního navrhování jsou estetika či prožitek z prostředí pouze okrajovým pojmem, pokud jsou vůbec brány v potaz. V lepším případě jsou považovány za jakousi „neskromnou nadstavbu“. Z hlediska ekonomického se přitom vůbec o nadstavbu jednat nemusí, stačí pouze při navrhování účelovém současně vidět také perspektivou člověka, jeho fyziologie a smyslového vnímání. Ve veřejném prostoru měst se v současnosti často uplatňuje jakási „dopravní antiestetika“, která jako by znala pouze tvarosloví svodidel, červenobílých trubkových zábradlí, nadjezdů či podjezdů, betonových bariér a všeobecně nadměrných hmot, bez ohledu, zda se jedná o automobilovou tepnu či cestu pro chodce. Tím se z našich měst ztrácí měřítko člověka a reflexe existence jeho smyslových zkušeností.



the sections of the environment that are traversed by this form of travel are entirely absent, and could lead to similar gaps and empty spaces in connection with the consciousness of time and space as are found in air travel. Yet bearing in mind the brevity of these sections, moreover largely passing below places whose image is preserved in our memory, it is possible to fill in these “gaps” using the memory-pictures of our consciousness.

“We walked far ahead, along the trough of the path. Soon it began to move downwards, and the walls along the side also rose higher and higher, as if they were moving closer together and threatening to clasp us between themselves and crush us flat. Still, there prevailed here the same hush as if at the bottom of a well, and nothing was moving anywhere. Between the walls, all that resounded, in a bizarre rhythm, were the steps of our rubber soles. During the walk, I often forgot and raised my head to the non-existent sky. Whenever one walks through darkness, he starts quite naturally to look at the light of the stars and the moon in the heavens.

Yet of course, above there were neither stars nor moon. All that lay upon me were a great many layers of dark. No wind blew, the air hung heavy in place. More than at any time before I felt that everything around me was growing heavier. Even I began to seem, to myself, heavier and heavier. My breath, the clatter of my steps, even the swinging of my hand, all began to drag behind myself like mud. More than passing deeper and deeper into the heart of the earth, I had the sense that I was somewhere in outer space, on some unknown celestial body. Somewhere where the gravitation, the thickness of the air and the perception of time differed utterly from that to which I was normally accustomed.”

Haruki Murakami : **[Hard-boiled Wonderland and the End of the World]**, Odeon, 2008



The level of truly active participation in movement along the route determines the level of apprehension of the space of this route. While walking, we have to observe the route from entirely practical reasons – not to trip, to bump into anything, to continue in the right direction. Yet the present age offers all sorts of concurrent (more precisely, obscuring) activities: while walking, we can also, while concentrating on the primarily activity (movement in space) listen to something through headphones or partially cast an eye on the virtual world of a cell-phone display or video player and – essentially – avoid picking up on the reality through which we pass. (One special instance of reverse concordance is the situation in which a certain piece of music is connected through its rhythm to the surroundings, and becomes a part of the immediate moment). While riding in motorised transport, in turn, we are functionally turned into purely passive objects, and the extent of apprehending the space through which we pass is dependent purely on our choice, and could even descend to zero. The possibility of using the time of a train journey to read a book or to type on a laptop is in its own way interesting, yet the question remains whether following (apprehending) the route (the space around the route), thus maintaining the actual apprehension of the primary activity, is not in fact the greater semantic gain.

The existence of all of these segments of routes “continuing” the parts of the way in a non-adhesive method (bridges, tunnels and the like), which are now built more often not as the only possible method of overcoming a barrier (river, cliff) but above all in the name of speed, contributes through the disruption of immediate sensory experience, respectively the relation of said experience to reality, to the problem of disorientation and the inability of the individual to identify with the space of his or her life.

THE ROUTE IN FORMING LANDSCAPES AND SETTLEMENTS THE ROUTE AND THE SETTLEMENT

We know that settlements were created predominantly along previously existing routes, yet at the same time we are aware that every route must arise, first and foremost, as the path towards an existing destination, whether real or merely sensed. In any event, the route is the timeless bearer of the basic structure and construction of settlements. Its timelessness consists in its resistance to secondary, transitory influences such as fashion, stylistic orders, etc., which have an inescapable influence on architectural objects. Simply put, the route always remains a route. One example could be the founding of the New Town of Prague, where the urban fabric created at the order of Charles IV arose entirely on a plan of original medieval trade-paths, and which essentially persists in the basic structure up until today.

Paradoxically, the route – whose primary function is always that of connection – often holds the function in the actual landscape not only of linking and accessibility (in one direction) but also dividing and bordering (in the other). A route can be a kind of “semi-border”,



„jdu
mlha přede mnou
jdu cizí ulicí
na nic nemyslím
jdu nikam
mé hole na cosi narazí
není to překážka
je to bludná dlažba
udělám krok –
a sestupuji prudkým svahem
zpátky už nelze
chodník se zužuje
těsně kolem mne sviští čtvýřm proudem auta
dlažba je rozbitá
pravá hůl se boří do písku
levá klouže do vozovky
z chodníku zbyl obrubník
je kluzký
úzký
užší a užší
mizí“

Bohumila Grögerová : Rukopis, Nakladatelství Pavel Mervart, 2008

physically preventing any crossing, but transparent optically and acoustically. In the case of high-speed motorways (similar to a river), this essentially three-dimensional non-material boundary forms a barrier that is not directly crossable in any physical sense. The recognisability of the landscape is to a certain extent limited by the possibilities of passing through this very landscape, i.e. the actual existence of a route. Here, the key importance is held by the “accessibility” of the landscape as a whole. One great contemporary (and perhaps an even greater future) problem is the disturbance or non-existence of a route, i.e. the possibility of passing through, as the result of private land ownership, or more precisely the method of treating such land in the sense of giving priority (or exclusive rights) to the individual interests of solitary projects at the expense of a functioning urban whole. It is necessary to recall that this situation does not only concern land in private hands, as could easily be assumed, for at the present time much the same is occurring with public (i.e. state-held) lands.

THE PHENOMENOLOGICAL IMPORTANCE OF THE ROUTE IN URBAN PLANNING

In the practical aspects of everyday reality the route is often, as a directed shifting from place to place, experienced as a kind of “annulled” time in our lives. It is necessary to “endure” the time spent en route as a necessary evil, without the ambitions of any type of experiential significance. The state of undergoing travel is therefore often a state of quasi-hibernation. As such, it is evidently often regarded, say, in the field of transport engineering as primarily, or exclusively concentrating on the route’s goal alone, reduced to the quickest possible transport from here to there. (That speed in “miles per hour” is regarded here as a self-evident priority, as is unfortunately the case for a much wider spectrum of society, is a fact deserving of an essay in itself). From the perspective of transport engineering, aesthetics or the experience of the surroundings is merely a marginal idea, if it is even taken into account. In the very best instance, these aspects are regarded as a kind of “immodest extra”. Yet economically it truly need not be an “extra”; suffice it merely in the ability to see alongside the practical design the perspective of the individual human, his or her physiology and sensual impressions. In the public space of the city, there is often a kind of “transport anti-aesthetics” invoked, seemingly aware only of the formal vocabulary of guardrails, red-white pipe-railing, flyovers and underpasses, concrete barriers and generally over-dimensioned masses, regardless of whether the route is for motor or foot traffic. In this way, our cities lose their human scale, and the reflection of the existence of our human sensory experience.

“so I walk
the fog before me
walk along an unknown street
think of nothing
walk nowhere
my sticks hit on something
it is not a barrier
only a lost cobblestone
take a step –
and descend down a slope so steep
there is no way back
the path is narrower
close by which past a fourth stream of cars
the pavement is broken
the right stick sinks into the sand
the left slides into the road
the sidewalk is now the curb
slip-sliding
narrow-sided
narrower and narrower
gone”

Bohumila Grögerová : [Manuscript], Nakladatelství Pavel Mervart, 2008