

Místo – prostor – krajina

v literatuře a kultuře

**Petr Komenda, Lenka Malinová,
Richard Změlík (eds.)**

Univerzita Palackého 2012

Prožitek místa: Studium jazyka a literárněvědné postupy v sociálněvědním výzkumu¹

Barbora Vacková – Robert Osman – Lucie Galčanová

Výzkumná sonda

Na jaře roku 2010 jsme pro Magistrát města Brna zpracovávali výzkumnou sondu,² zaměřenou na užívání prostoru před Hlavním nádražím ČD v Brně. Záměrem bylo zachytit, jakým způsobem uživatelé prostor popisují, jak jej charakterizují, které prvky ve svých výpovědích podtrhují jako významné. Zkoumali jsme, jakým způsobem se v něm naši komunikační partneři a partnerky pohybují, jaké trasy v něm volí a jak to vysvětlují. Naším cílem bylo porozumět tomu, jak prostor před nádražím vnímají a prožívají (zvýznamňují) jeho uživatelé, jaká je dynamika tohoto místa. Snažili jsme se získat co nejpodrobnější popis přednádražního prostoru a odhalit jeho největší slabiny a problémy. Vedle zúčastněného pozorování, pořizování video a fotodokumentace tvořily jádro našeho empirického materiálu hloubkové nestrukturované rozhovory s různými typy aktérů, kteří jej využívají, spojené s kresbou mentální mapy.³ Když naši komunikační partneři a partnerky zakreslili první schematické znázornění, doptávali jsme se dále na jejich trasy, ale také vzpomínky, které se k místu váží, na jejich pocity, vjemy a prožitky. Spojením všech map, které jsme získali, vznikla jakási sémantická mapa celého prostoru. Ta nám odhalila, jak významově i jazykově bohatý může být popis místa o rozloze zhruba dvou fotbalových hřišť.

Výsledkem naší práce založené na sděleních našich komunikačních partnerů a partnerek jsou specifické texty jejich výpovědí a grafická znázornění, která také mohou být analyzována jako texty. Christian Norberg-Schulz v úvodu ke své knize *Genius loci* napsal, že „člověk bydlí, pokud se může orientovat ve svém prostředí a identifikovat se s ním, či krátce řečeno, jestliže zakouší své prostředí jako významuplné“.⁴ Ve svém fenomenologickém pojetí *bydlení* vychází z heideggerovského pojmu *bydlení* jako existenciálního prožitku.⁵ Získali jsme od našich komunikačních partnerů text vypovídající mnohé o jejich prožívání a chápání jednoho konkrétního místa, kterým téměř denně procházejí, aniž by se nad jeho významy nutně zamýšleli. Podobně, jako je to možné v literárním textu, jsme i v těchto výzkumných dotazy evokovaných, ale jinak v zásadě každodenních a běžných promluvách nacházeli mechanismy jednoduchého zvýznamňování žitého světa, totiž využívání základních kulturně sdílených binárních opozic.⁶ Rozboru zaměřenému na tento rys výpovědí našich komunikačních partnerů a partnerek se budeme věnovat v první části textu.

1 Text vznikl v rámci výzkumného záměru Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy „Reprodukce a integrace společnosti“ MSM0021622408.

2 Sonda vznikla s podporou Hnutí Duha a nadace Partnerství.

3 Celkem bylo provedeno deset rozhovorů s celkem jedenácti komunikačními partnery a partnerkami. Ve výzkumném vzorku sondy byly zahrnuty také dvě osoby se specifickými potřebami – nevidomý muž a muž na vozíku.

4 Norberg-Schulz, Ch.: *Genius loci: Krajina, místo, architektura*. Dokořán, Praha 2010, s. 5.

5 Např. Heidegger, M.: Budovat, bydlet, myslet. In: Ajvaz, M. – Havel, I. M. – Mitášová, M. (eds.): *Prostor a jeho člověk*. Vesmír, Praha 2004, s. 293–326; Heidegger, M.: *Co je metafyzika? Básnický bydlí člověk. Konec filosofie a úkol myšlení*. OIKOYMENH, Praha 2006.

6 Systém binárních opozic (v literární vědě dobře známá možnost analytického uchopení textů) je zajímavým nejen pro interpretativní rámec tzv. kvalitativní sociologie, ale i pro přístupy ryze kvantitativní: V dotazníkových šetřeních jsou binární opozice často využívány u otázek označovaných jako sémantický diferencál.

Ve druhé části textu se pak vedle výpovědi samotných aktérů opřeme také o analýzu video a fotodokumentace a výsledky zúčastněného pozorování s cílem popsat specifickou stránku místa a jeho prožívání – jeho časovost a rytmicitu. Studovaný prostor před brněnským nádražím je velmi specifický svými pohyby, oscilujícími tvary, rytmy, pulsy, pravidelně se opakujícími transformacemi či vzájemně kontrastujícími časovostmi uvnitř něj. Chronotop v pojetí Michaila Bachtina⁷ představuje základní časoprostorovou konfiguraci narativního uměleckého díla. Akcentuje v něm především neoddelitelnou jednotu času a prostoru, když popisuje čas jako čtvrtý rozměr prostoru. Tvrdí, že v uměleckém (literárním) díle nemůže existovat prostor bez času a čas bez prostoru, ale zcela naopak se čas v jeho prostoru stává umělecky viditelným, prostor se zapojuje do pohybu času, syžetu a historie, vzájemně se propojují a splývají v časoprostorové jednotě uměleckého chronotopu. Jinými slovy chronotop je jakási nutná vnitřní propojenost časových a prostorových vztahů, které jsou umělecky vyjádřeny v literatuře. V analýze přednádražního prostoru využijeme koncept Bachtinova chronotopu v jeho sociálně geografické aplikaci zpracované Míkem Crangem.⁸ V rámci přednádražního prostoru je možné rozlišit sedm základních chronotopů, jejichž popis bude věnována druhá část textu.

Vedle sémantické mapy prostoru a analýzy binárních opozic, které zachycují do jisté míry statický obraz místa tak, jak jej v každodenní interakci vnímají a spoluutvářejí jeho uživatelé, přidáváme také dynamickou, časovou dimenzi místa, kterou je možné uchopit právě díky konceptu chronotopu. Dohromady tak vytváří velmi plastický obraz konkrétního místa, které se ze své všednosti a chaosu vynořuje jako místo naplněné významem, evokující specifické způsoby prožívání prostoru a času.

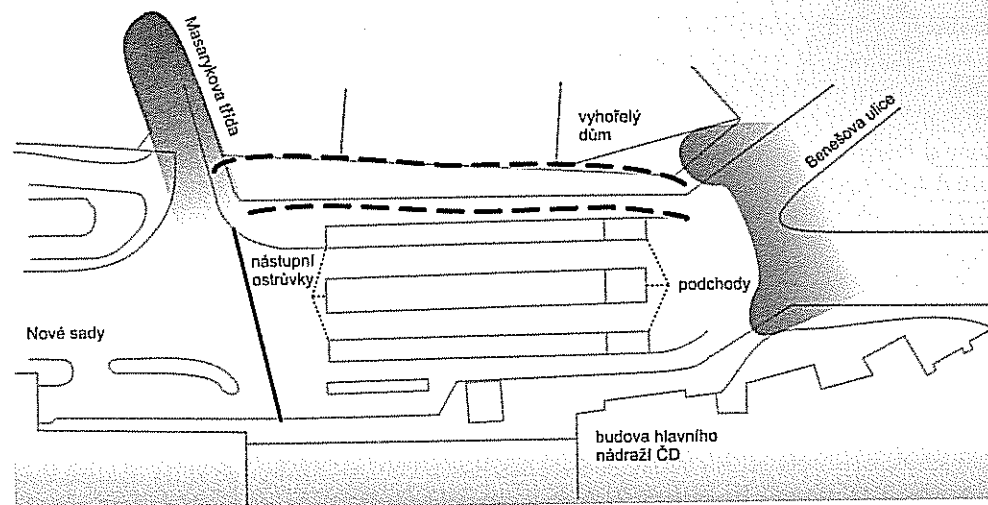
Hranice prostoru

Přednádražní prostor má v rámci Brna zcela unikátní postavení. Jde o lokalitu zprostředkovávající přechod mezi historickým jádrem města a hlavním vlakovým nádražím, představuje jednu z hlavních bran do města a taktéž nejvýznamnější brněnský uzel hromadné dopravy. Tyto funkce předznamenávají vysokou koncentraci uživatelů, pro které však přednádražní prostor většinou není cílovou destinací. Lidé sem vstupují převážně proto, aby se skrze tento prostor dostali někam jinam, aby dospěli do cíle, který leží mimo studovanou lokalitu.

Věnujme se nyní popisu tohoto prostoru z hlediska jazyka, který volí naši komunikační partneři a partnerky ve snaze zprostředkovat nám svoji zkušenost s ním. Již v samotném vymezování přednádražního prostoru se projevovaly strukturalistické opozice (obrázek 1). Všichni téměř shodně popisovali přednádraží jako „jiný prostor“ se specifickými vlastnostmi, které okolní ulice a lokality nemají, tj. prostor relativně jasně ohraničený vzhledem k okolí. Například jedna z našich komunikačních partnerek využila k popisu hranice mezi ulicí Masarykovou a „přednádražím“ jednoduché přirovnání: „Je to jako moře a řeka... pořád je to sláný, sláný a tady už je to sladký.“ Slanost se přitom vztahovala k přednádražnímu prostoru, zatímco sladkost k prostoru ulice. Zásadní rozdíl mezi oběma prostory byl pak v jiném způsobu prožívání městského ruchu: zatímco v ulici je městský ruch v zásadě organizován, proudy lidí se řadí podle směru chůze, dav zde má svá pravidla, na nástupních ostrůvcích tramvají před nádražím a v prostoru mezi nimi naopak panuje nepřehledný chaos. Podobně charakterizovanou hranicí je pro jinou z žen, s nimiž jsme hovořili, nádražní budova (jedna z dominant celého prostoru): „Jako jakmile už vejde člověk do toho nádraží, tak je to taková oáza, jako že si vydechne, že

7 Bachtin, M. M.: Forms of time and of the chronotope in the novel: Notes toward a historical poetics. In: Richardson, B.: *Narrative dynamics: essays on time, plot, closure, and frames*. Ohio State University Press, Columbus 2002, s. 15–16; Bachtin, M. M.: *Román jako dialog*. Odeon, Praha 1980, s. 222–377.

8 Crang, M.: Time: Space. In: Cloke, P. – Johnston, R.: *Spaces of geographical thought: Deconstructing human geography's binaries*. Sage, London 2005, s. 199–220.



Obr. 1: Hranice prostoru před nádražím

projde veškerým tím mumrajem – ne že by tam ten mumraj ustal, ale on se jako promění.“ Podobně jako v městské ulici i na nádraží má „mumraj“ daná pravidla a rytmus, který je určen především jízdou vlaků, jak prozkoumáme blíže v druhé části.

Celé prostranství je zároveň popisováno jako „vstupní brána“, což na jedné straně pravděpodobně souvisí s přepravní funkcí celého prostoru, jež je především určena nádražím jako takovým. Zároveň jsou i jednotlivá místa uvnitř prostoru sama charakterizována jako brány. Někteří z našich komunikačních partnerů označovali jako *bránu do města* ústí Masarykovy ulice. Pro další byl branou do „jiného“ světa železniční viadukt, pod kterým vede jedna z přístupových cest k nádraží: „Mám pocit, že tam vidím procházet řecké rodiny, pro které vím, že je to brána do toho jejich světa.“

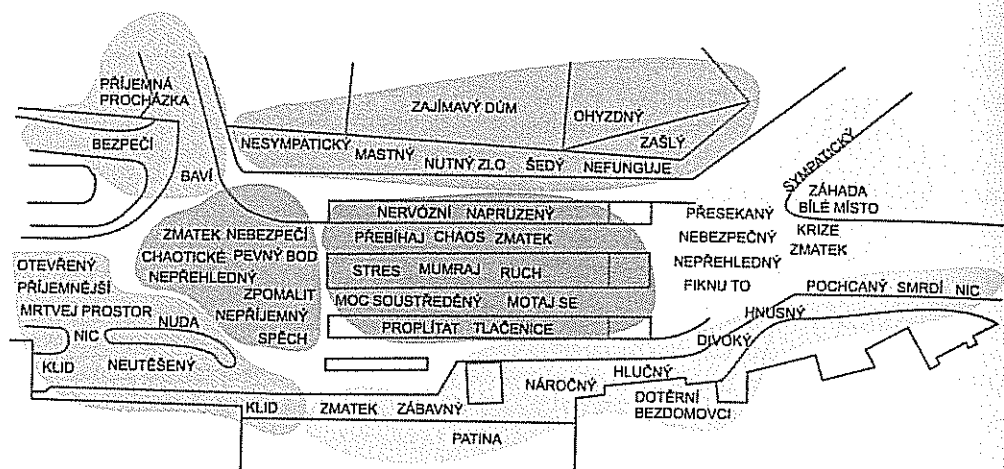
Uvnitř prostoru

Na základě rozhovorů se nám podařilo identifikovat sedm specifických zón uvnitř místa samotného. Obrázek č. 2 zobrazuje „sémantickou mapu“ dotčeného prostoru, která ukazuje základní rozdíly mezi nimi.

Soustředíme se v této chvíli na binární opozice, tak jak byly používány ve výpovědích našich komunikačních partnerů a partnerek. Jejich počet jsme redukovali na sedm (což jistě není vyčerpávající). Chápeme je jako jazykové nástroje, které lidé využívají k tomu, aby dle svého názoru adekvátně popsali svůj prožitek z prostoru. Jsou to struktury, které pomáhají pochopit prostor, verbalizovat zkušenost, kterou s ním jeho uživatelé mají. Jsou to mechanismy, které slouží k zvýznamnění konkrétního prostoru, a to na základě předporozumění, kulturní zkušenosti a sdíleného hodnotového systému společnosti. Ve většině případů se váže hodnotově negativně zatížená strana opozice právě k prostoru před nádražím, čímž jasně vymezuje jeho pozici v rámci celé městské struktury.

Čistý – Nečistý

V zásadě celý prostor je popisován jako znečištěný. Je to jedna z jeho významných vlastností, které jsou pro něj určující – jeho okolí takto znečištěné není. Znečištění je specifické, pojí se spíše s prožit-



Obr. 2: Sémantická mapa prostoru před nádražím, jeho popis v jednotlivých zónách

kem než se smetím či nepořádkem samotným: pach moči v rozích, které slouží jako veřejné pisoáry; pach přepáleného tuku z fritéz v uliční frontě plné rychlých občerstvení, kterou jedna z komunikačních partnerek popsala jako „mastnou“. Prostor je také „znečištěn“ množstvím lidí, dopravních prostředků, informačních cedulí. K tomuto typu znečištění nám mladá maminka řekla: „A ještě s kočárkem, tak to je nepředstavitelný – mám pocit, že někdo na ten kočárek spadne, jo, něco Anně udělá, málokdo se dívá pod sebe – všichni tak hledí tupě před sebe, ani nevyhledávají pohledy, prostě každé si spěchá s těma svýma klapkami a vlastně třeba se jenom nachystat na to, abych já nastoupila na tom správném místě s kočárkem, to je dost adrenalinová záležitost. ...to je jak sport.“

Další formou znečištění je hluk, který všichni zmiňují jako jeden z prvních vjemů. Jako velmi kontrastní a referenční bod v sousedství se pak jeví kolejiště směrem k zastávkám na Nových sadech, protože „tam roste tráva na kolejích, to je supr...“

Bezpečí – Nebezpečí

Se znečištěním souvisí i představa nebezpečí.⁹ Ta je podporována i vyprávěním o okradení či přepadení, nebo alespoň o očitém svědectví téhož. Jako nejkritičtější místo jsou popisovány vstupy do podchodu a pasáž ve vyhořelém domě: „To je pro mě zóna strachu, což je možná způsobený tím, že jsou tam ty značky kapsářský...“ [cedule upozorňující na kapesní krádeže – pozn. autoři] „Ne že by se mně tam někdy něco stalo, ale prostě je tam cedule – od malička jsem ji tam viděla – to je takovej adrenalinovej úsek pro mě. Ono to tak špatný není, podvědomě tam mám strach z prostoru.“ Větší množství lidí však může vyvolávat v některých situacích i pozitivní efekt: „Ty stánky nemaj žádnou funkci, kromě toho, že je fajn, že jsou tam lidi, takže se tam člověk nebojí.“ Mladá žena hovořila o stáncích v podchodu, který by v případě, že by byl prázdný, působil děsivým dojmem. Ukazuje se zde známý paradox, že prázdný prostor působí jako hrozba přesto, že v něm není přítomen konkrétní útočník.

⁹ O symbolickém a hodnotově zatíženém významu znečištění pojednává velké množství sociologické či antropologické literatury. Např. Douglas, M.: *Purity and Danger*. Routledge, London – New York 2002; Sibley, D.: *Geographies of Exclusion. Society and Difference in the West*. Routledge, London 1997.

Známé – Neznámé

Prázdnota je jedním ze zdrojů neuchopitelnosti prostoru – prázdnota fyzická znamená prázdnotu významovou. Na místa, která jsou z hlediska chodce neznámá, nepochopená či nepochopitelná, se také váží pocity strachu či úzkosti. Typickým místem je prostor na mapě vpravo, který je označován jako záhada či bílé místo a zároveň jako místo nebezpečné. Chodcům v něm chybí jakékoli záchytné body, jde vlastně pouze o spletitou křižovatku tramvajových kolejí i automobilové dopravy, a přesto se napříč tímto prostorem bez přechodů a chodníků vydávají za svými cíli (do města, na autobusové nádraží či zastávky trolejbusu).

Řád – Chaos

Vše výše řečené konečně odkazuje k další dualitě, kterou je klasická dvojice řádu a chaosu. Ostatně čtenář si ji mohl povšimnout již v části věnované hranicím prostoru. Jako chaotické neprožívají toto místo pouze chodci, ale také řidiči, kteří jsou nuceni tudy projet: „No to je zmatek; já jsem tady stála strašně dlouho před tím přechodem [řídila auto směrem od Grandu – pozn. autoři], protože jsem měla pocit, že jako musím pustit všechny ty lidi.“ Pocity zmatení vystihují i některá slovesa, která naši partneři při popisu přednádraží používali: netroufat si, muset, bát se, stresovat se, kalkulovat, zvyknout si na to, být nasraný, dávat pozor, být zmatený, být obezřetný, mít obavy, bavit se (tím vším). Chaotičnost, nepřehlednost, nejasnost byla obecně chápána jako základní problém prostoru, kterému chybí jasná forma řádu.

Pohyb – Setrvání

K pocitům zmatení a nepatřičnosti přispívá i fakt, že v prostoru do sebe naráží dva typy existence – ta, která je v pohybu, neboť je to místo průchozí, živý dopravní uzel, a ta, která setrvává na místě při čekání na tramvaj, na vlak. Setrvávají zde také lidé, kteří si to místo zvolili nebo kterým byl prostor kolem nádraží souzen jako místo k životu, jako místo „skutečného“ bydlení. Jednoduše řečeno, přednádraží je vnímáno jako prostor pohybu a prostor setrvání, a to mnoha různými způsoby:

Pohyb:

šupajdit si, vystoupit, spěchat, přeskakovat, běhat, zkracovat, chodit, porušovat předpisy, vrhat se, vyhybat se, oťukávat, dotýkat se, krosnout, obcházet, vracet se, zakopnout, přišlápnout, spadnout, nastupovat, přestupovat, prolízat, zastavovat, valit, překonávat, porušovat pravidla, objíždět, vystupovat, zpomalovat, hodit hubu, projet, rozjet se, přejíždět, jít spolu, řídit se, potulovat, parkovat, manévrovat, bloudit, spěchat, bojovat;

Setrvání:

zevlovat, postávat, čučet, troubit, zvonit, rozdávat letáky, bránit, klábosit, rozhlížet se, spát, zamýšlet se, omlouvat se, slyšet, čekat, pomáhat, somrovať, kouřit, komplikovat, otravovat, omezovat, oslovovat, obtěžovat, brzdit, čúrat, schovávat se, shromažďovat, hlídat, chcát, potkávat se, rozčilovat se, bydlet, křičet, ležet, ohrožovat, házet popelnice, mlátit, prát se, komunikovat, loučit se, smrdět, iritovat, pít, popíjet, hrát, povalovat se, smát se, prodávat, nadávat, krást, sledovat lidi, pozorovat.

Nevýhoda prostoru může být z jiného úhlu pohledu, při mnohosti zachycených individuálních prožitků, chápána jako jistá deviza; pohyb je tím, co lze v klidu sledovat, čím se lze bavit: „Krásný je takový to zevlování na tom nádraží, k tomu patří ty bezdomovci a ti alkáči tam postávají s tím vínem a zároveň aj trainspotting znamená vlastně taky zevlování čučet po vlaku, tak prostě ten pravej zevling toho nádraží. [...] Má to nějaký svůj řád a zároveň je to prostor ideální pro ten zevling.“

Nahoře – Dole

Snad proto, že jde o jednu ze základních kulturních (hodnotově jasně vymezených) opozic, se ve všech rozhovorech ukázalo, že prostor nahoře (před nádražní budovou) a dole (v podchodech vedoucích pod kolejišti vlaků i tramvají) je od sebe zásadně oddělován. Podzemí je charakterizováno slovy: syrový, ohrožení, obezřetnost, přístupný, uzavřený, divný, katastrofa, smrdí, bezpečný, stísněný, ponurý, voní ořechy, napjatý.

Někteří z našich komunikačních partnerů dokonce prostor pod zemí vůbec nezahrnovali do prostoru před nádražím, ačkoli je s ním funkčně spojen. Většinou byl prostor podchodů spojován s pocitem nebezpečí; většina lidí se jim raději vyhýbá: „Protože vlastně v tom podchodu je to takový jakoby uzavřený, takový divný, jakoby nemám to úplně ráda, ten podchod, že vlezš někam dolů a jdeš a automaticky prostě používám ty plochy – vždycky jdu radši tou otevřenou plochou než podchodovou plochou.“ Jiná z komunikačních partnerek řekla: „Musíš jít dolů a zas nahoru, to se mně jako nechce... se mně nechce do podchodu dolů pod zem to mně jako není příjemný.“

Den – Noc

Protiklad dne a noci přináší výrazný časový rozměr do prožívání prostoru. Během noci se prostor zásadně proměňuje, u mnohých komunikačních partnerů se zcela převrací i popis v ostatních kategoriích: „Ten podchod to je katastrofa úplná, zaprvé zas ty lidi, je tam extrémně moc lidí, ty věci, co se tam nabízej, ty nástěnky brutální s téma vesmírnými lidma a Vietnamci všude, vietnamský hadry a boty a nesmysly. Smrdí tam furt ty ořechy, co tam prodávaj, to tam pražej... stísněnej pocit, že je tam malej prostor, všichni spěchaj někam, takový jako napjatý, není to prostor, kde by sis šel odpočinout, nepůsobí to na mě dobře. Ale třeba v noci jo, když je to úplně prázdný, ty světla tam svítí, to se mi zas líbí.“ Tak popisuje podchod mladý muž, který atypicky vyhledává noční prostory tramvajových zastávek podchodu jako specifickou podívanou (fenomén brněnských „rozjezdů“). Objevil se ale i zcela odlišný názor, a to u muže, který přestože na nádraží rád „zevluje“, v noci se podchodu raději vyhýbá: „Tam to není zrovna nejlepší – nevím, nemám tam dobrý pocit, je to v podzemí vyhrazený prostor, akorát tě tam může někdo okrást. Na té ulici si připadám bezpečněji. Je naprosto prázdný (podchod) a z toho důvodu se tam necítím bezpečně. Když jsem přijel z Prahy ve tři v noci, tak prostě bych tím podchodem už nešel.“ Jakoby noc byla obdobím karnevalu, ve kterém se vše, celá společnost, obrací hlavou dolů.¹⁰ Věnujme se nyní podrobněji dynamické, časové stránce zkoumaného prostoru a jeho prožívání.

Pojem chronotopu

Při studiu jakéhokoliv místa vyvstává po popisu jeho statické podoby potřeba zachytit i jeho chování v čase. Sociální geografie si tuto časoprostorovou nerozlišitelnost začíná velmi intenzivně uvědomovat, doposud však pro její překonání nenabízí zcela uspokojivá řešení.¹¹ Jak jsme uvedli výše, je v pojetí Michaila Bachtina chronotop jakási nutná vnitřní propojenost časových a prostorových vztahů, které jsou umělecky vyjádřeny v literatuře. Bachtin vyvozuje, že pokud autor při svém psaní vytváří

10 Bachtin, M. M.: *Francois Rabelais a lidová kultura středověku a renesance*. Argo, Praha 2007.

11 K vývoji propojování času a prostoru v sociální geografii viz blíže Crang, M.: *Rhythms of the city: Temporalised space and motion*. In: May, J. – Thrift, N.: *TimeSpace: Geographies of temporality*. Routledge, London 2001, s. 187–207; Parkes, D. – Thrift, N.: *Putting time in its place*. In: Carlstein, T. – Parkes, D. – Thrift, N.: *Timing space and spacing time. Vol. 1: Making sense of time*. Edward Arnold, London 1978, s. 119–129; Lefebvre, H. – Elden, S. – Moore, G.: *Rhythmanalysis: Space, time, and everyday life*. Continuum, London 2004. Souhrnně viz například Osman, R.: *Behaviorální a humanistická konceptualizace lidské teritoriality*. Masarykova univerzita, Brno 2010, s. 56–58. Rigorózní práce.

nové fiktivní světy, musí k jejich konstruování využívat kategorie skutečného světa, ve kterém žije, a z toho důvodu je umělecký chronotop odrazem i chronotopů reálných. Chronotop není prázdným zaměnitelným prostorem, ale je konkretizován do své jedinečné podoby právě časovým rozměrem, který je jeho nutnou součástí.¹² Z literárněvědného pohledu Bachtin nejdříve hovoří například o dobrodružném, pastorálně-idylickém, rytířském nebo divadelním chronotopu a až následně rozvíjí jejich prostorově asociované varianty, když hovoří o chronotopu cesty, chrámu/zámku, prahu, provinčního maloměsta nebo předsině/přijímacího salónu.¹³ Obdobně tak lze zvažovat zcela specifickou povahu určitých časoprostorů, jakými mohou být koncentrační tábor, hospoda, továrna, vězení, rychlostní komunikace, supermarket nebo například dopravní prostředek.

Pro naši další analýzu je zásadní pojetí Bachtinova konceptu chronotopu, které představuje Mike Crang. Crang si pro klasifikaci základních druhů časoprostoru vypůjčuje řecké kategorie času (*kairos* a *chronos*) a prostoru (*chora* a *topos*). Pojem *kairos* pochází z řecké mytologie, kde jím byl označován bůh příhodného času. Akcentuje tak skutečnost, že některé momenty jsou k určité akci vhodnější a některé méně vhodné (*timing*), zdůrazňuje tak unikátnost každého okamžiku, jeho specifickou a neopakovatelnost, hovoří o časových příležitostech každodenního života. Při hledání vhodné metafory pro *kairos* dochází k přirovnání s *duchem místa* (*genius loci*). Tak jako každé místo má svůj jedinečný osobitý výraz, *genius loci*, i každý okamžik je určitým způsobem jedinečný, neopakovatelný, vhodný pouze pro určitou činnost mající také svého osobitého *ducha okamžiku* (*genius temporis*). *Chronos* taktéž pochází z řecké mytologie, kde byl naopak používán pro označení boha vytvářejícího univerzální řád. Na rozdíl od *kaira* tak představuje chronologické, sekvenční, lineární pojetí času.¹⁴

V Crangově pojetí je chronotop určitou alternativou k časoprostoru kombinujícímu absolutní prostor a lineární čas (*chrono-chora*) využívaný například Lundsou školou *time-geography*. O chronotopu Crang naopak píše, že jde o jednotu specifického času a specifického prostoru (*kairo-topos*). Chronotop je v rámci *kairo-topického* pojmání časoprostoru Crangem chápán jako jednota místa s časem, ale nikoliv s časem jediným a společným, ale s určitou konstelací řady časovostí, které se v daném místě setkávají a skrze toto setkání dané místo konkretizují: „Místo jako chronotop je komponováno a charakterizováno skrze mnoho rozličných časovostí, rytmů – některých dlouhých, některých krátkých, častých, neobvyklých, společných, osobních či některých těžko zaznamenatelemých rytmů velkých měřítek.“¹⁵ V tomto Crangově pojetí chceme hovořit i o chronotopu prostoru před brněnským vlakovým nádražím.

Chronotop přednádražního prostoru v Brně

Jak jsme uvedli výše, je přednádražní prostor v Brně místem pozoruhodného charakteru. Lidé tudy především procházejí, projíždějí, popřípadě prostřednictvím přestupu kombinují při svém pohybu různé způsoby dopravy. V následující části se pokusíme identifikovat několik chronotopů místa, které následně propojíme v jeho celkový obraz. Stejně jako v případě sémantické mapy není ani tato „rytmická“, časová mapa vyčerpávajícím obrazem lokality. V Bachtinově terminologii lze časovost zkoumaného místa nejsnáze připodobnit k chronotopu cesty. Přednádražní prostor působí velmi

12 Bachtin, M. M.: *Forms of Time and of the Chronotope in the Novel: Notes toward a historical poetics*. In: Richardson, B.: *Narrative dynamics: essays on time, plot, closure, and frames*. Ohio State University Press, Columbus 2002, s. 15–16; Bachtin, M. M.: *Román jako dialog*. Odeon, Praha 1980, s. 222–223.

13 Bachtin, M.: *Román jako dialog*. Odeon, Praha 1980, s. 364–377.

14 Crang, M.: *Time: Space*. In: Cloke, P. – Johnston, R.: *Spaces of geographical thought: Deconstructing human geography's binaries*. Sage, London 2005, s. 212–215.

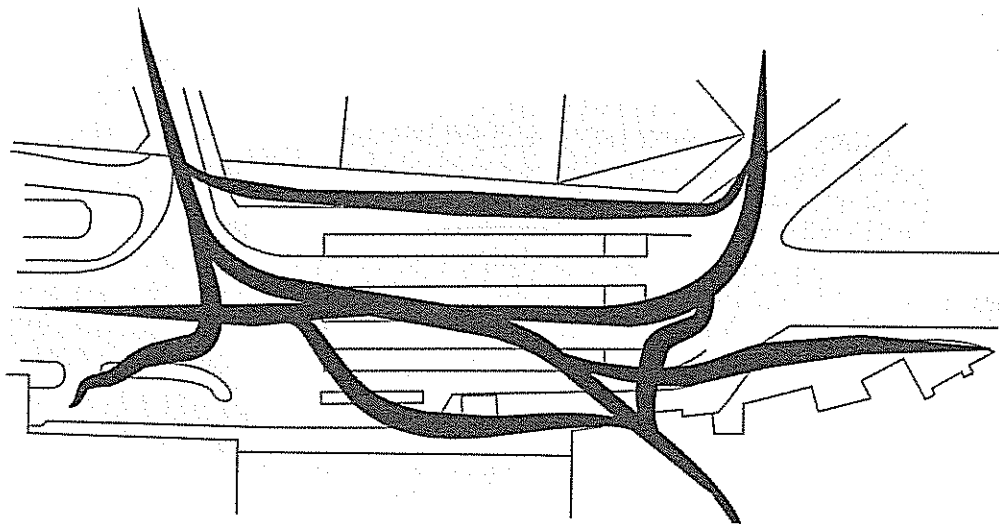
15 Crang, M.: *Rhythms of the city: Temporalised space and motion*. In: May, J. – Thrift, N.: *TimeSpace: geographies of temporality*. Routledge, London 2001, s. 189–190.

chaoticky, v každém okamžiku musí být člověk ve střehu, pozorně sledovat měnící se situaci, vybírat nejlepší možnou variantu pokračování dalšího směřování, přizpůsobovat se, zrychlovat, zastavovat, rozhlížet se, hledat (jak ukazují výrazy k výše uvedené dichotomii *pohybu a setrvání*). Po větši část dne to není klidná, stálá a plynulá cesta, ale zcela naopak velmi dynamicky se proměňující řečiště. Pozornost na takovéto cestě je soustředěná, otevřená, umožňující setkávání. Bachtin v souvislosti s cestou hovoří právě o chronotopu setkání.

Cesta je výsadním místem nahodilých setkání. Na cestě se v jediném časovém a prostorovém průsečíku protínají prostorové a časové cesty nejruznějších lidí – představitelů všech vrstev, postavení, vyznání, národností, věků. Tady se mohou náhodně potkat ti, které normálně dělí přehradu společenské hierarchie a prostorová distance, tady mohou vyvstat jakékoliv kontrasty, mohou se zkrřížit a prolnout rozličné osudy.¹⁶

Setkávání na cestě je zde ještě umocněno setkáváním cest samotných. Lze tak hovořit o setkání setkávání, o křižovatce cest (obrázek 3). Na takovém místě je těžké zabývat se jevy minulými či budoucími, člověk je pásmem neustálých rozhodnutí nucen soustředit se výhradně na přítomný okamžik. Zkušenost s takovým druhem časoprostoru proto může mít emocionálně velmi silný až tělesný charakter.

Přednádražní chronotop je ovšem typický i výraznou proměnlivostí v čase. Při delším pozorování začínají ze zdánlivého chaosu vzájemně se proplétajících trajektorií vystupovat určité podobnosti,



Obr. 3: Chronotop křižovatky cest

opakování, rytmy. Vedle hůře pozorovatelných rytmů větších měřítek (například roku a měsíce), které se na proměnách tohoto časoprostoru nepochybně podílejí, lze přičíst výrazný rytmizační efekt týdennímu a především dennímu měřítku. V týdenním rytmu viditelněji vystupuje střídání pracovních a nepracovních dnů, mezi nimiž výrazně diferuje celková exponovanost prostoru, otevírací doby služeb či intenzita veřejné dopravy. Rytmus příjezdu a odjezdu studentů brněnských škol se taktéž projevuje v týdenním rytmu se špičkami nedělního večera a pondělního dopoledne v případě pří-

¹⁶ Bachtin, M. M.: *Román jako dialog*. Odeon, Praha 1980, s. 364.

jezdu a čtvrtedního a pátečního odpoledne v případě odjezdu. Denní rytmus je nejvíce závislý na střídání dne a noci, na společně sdílených začátcích a koncích pracovní doby a jim přizpůsobených jízdnicích rádech městské hromadné dopravy. Zatímco v průběhu dne je veřejná doprava v tomto prostoru zajištěna především tramvajemi v pravidelných několikaminutových intervalech s navzájem nezávislými časy odjezdů, mezi 23:00 a 5:00 je zajišťována pouze autobusovou (bariérovou) dopravou ve shodných časech odjezdů 30minutových, respektive hodinových, intervalů v pozmeněných trasách. Tato změna organizace dopravy vytváří výrazný mezník v chodu tohoto prostoru. Zatímco v denním chodu je rytmizační síla městské hromadné dopravy rozmělněna velkým počtem odlišných časů odjezdů, jejichž efekty lze pozorovat v měřítku jednotlivých nástupišť, je v nočním chodu dopravy tento prostor zcela dominován nízkým počtem společných časů odjezdů. Po „nočním rozjezdu“ autobusů dochází k výraznému zklidnění a vyprázdnění tohoto prostoru, postupné oživení nastává tak 15 minut před dalším časem odjezdu, nástupiště se postupně zaplňují, 5 minut před odjezdem vrcholí ruch, lidé se opět mezi sebou proplétají, hledají příslušný spoj, loučí se, nervózně pobíhají a dobíhají k autobusům. Téměř v jednom okamžiku všechny autobusy zavrou dveře a po dalších třiceti vteřinách se celý prostor opět noří do klidného, vleklého čekání na další „rozjezd“.¹⁷

Časoprostor přednádražního prostoru je samozřejmě rytmizován velkým počtem dalších méně významných „rytmizátorů“ s kratšími intervaly a prostorově omezenou působností. Časovost tramvajových ostrůvků je určována především příjezdy a odjezdy jednotlivých tramvají, přechod pro chodce střídáním proudu chodců s proudem automobilů (tramvají), prostor sloužící k setkávání pak čtvrt hodinovým, půlhodinovým či hodinovým intervalem. Lze tak identifikovat dílčí specifické časoprostory konstituované jak lokální transformací rytmů širšího měřítko, tak vlastním „rytmizátorem“ pouze lokálního charakteru. Zatímco celý studovaný prostor je vymezen především percepčně, lze v souvislosti s jeho vnitřní heterogenitou zvažovat jeho spíše dílčí situačně vymezené lokality se specifickou časovostí.

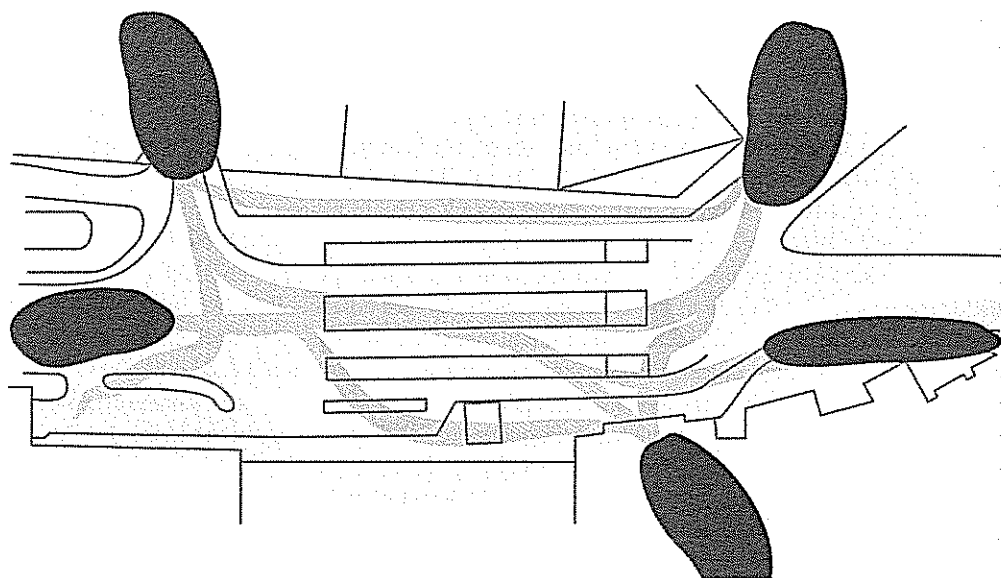
Chronotop ulice

Tento časoprostor je typický pro okrajové části studovaného prostoru, pro jeho určité přesahování někam jinam, či naopak přesah jiných prostorů sem. Zatímco uvnitř přednádražního prostoru panuje určitý chaos, nepřehlednost a nahodilost, začíná se v jeho periferních částech projevovat řád přiléhajících ulic. Ukázkovým příkladem je Masarykova třída spojující přednádraží s hlavním brněnským náměstím Svobody, kde se kombinuje pěší zóna s provozem tramvají. Lidé zde přestávají klikovat a vyhýbat se chodcům jdoucím opačným směrem, ale organizují se do dvou jednosměrných proudů vždy při jedné straně ulice. Zařazením do jednosměrného proudu se výrazně mění plynulost a efektivita pohybu, rychlost a směr jsou do určité míry dány, člověk není nucen aktivně hledat cestu, spíše se naopak stává součástí určitého strukturního celku, který má vlastní pravidla pohybu. Pokud chodce tuto strukturu přijme a nechá se proudem jdoucích lidí unášet, je možné přesunout pozornost od samotného pohybu prostorem k čemukoliv jinému, od přítomného okamžiku ke vzpomínkám či plánům.

Chronotop tramvajových nástupišť

Časoprostor zastávek městské hromadné dopravy je v samotném středu studovaného místa, a přestože jde o specifickou kombinaci omezeného, extrémně exponovaného prostoru a výrazně rytmizovaného času, lze jeho projevy pozorovat v celém studovaném území. Jeho podoba je ovlivněna přede-

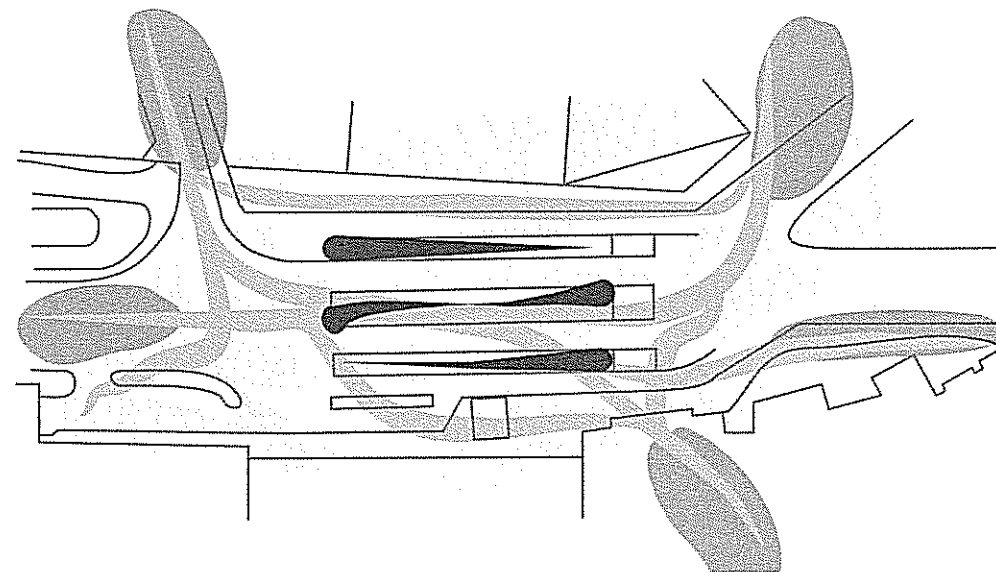
¹⁷ Obdobný efekt lze sledovat u rytmizačního efektu odjezdu/příjezdu vlaků.



Obr. 4: Chronotop ulice

vším příjezdy a odjezdy tramvají, popřípadě autobusů. Po každém odjezdu dopravního prostředku se nástupiště v závislosti na denní době buď vyprázdní, nebo se alespoň výrazně sníží hustota čekajících. Pokud sledujeme nástupiště mimo dopravní špičku, lidé volně vystupují z tramvají a jednotlivě, popřípadě v drobných skupinkách, se proplétají mezi čekajícími. Následně značná část čekajících opět nastoupí, nástupiště se výrazně vylidní a tramvaj odjíždí. Po jejím odjezdu se začíná nástupiště postupně zaplňovat. Nejdříve lidé postávají v blízkosti cedule označující zastávku, později zůstávají stát v delší ose nástupiště stále ve větší a větší vzdálenosti od tohoto čela zastávky respektující po celou dobu přibližně shodné vzdálenosti mezi sebou. Jelikož prostřední nástupiště má zastávky v obou směrech a krajní pouze v jednom, nevytváří se na žádných dvou nástupištích podobné tvary čekajících lidí (zjednodušeně viz obrázek 5). Prostor nástupiště tak stále osciluje mezi těmito dvěma polohami před příjezdem a po odjezdu tramvaje. Pokud sledujeme nástupiště během dopravní špičky, je situace odlišná. Před příjezdem tramvaje se stává nástupiště téměř neprůchodným. Člověk, který se je v této situaci snaží projít, se pohybuje v jakémsi bludišti stojících lidí a vyhledává průchodné mezery mezi nimi. Často si tak lze všimnout lidí jdoucích kolejištěm, popřípadě po obrubníku u kolejiště, nebo diagonálně křížujících prostřední nástupiště. Po příjezdu tramvaje vystupující vytvářejí určité průvody, jež mají sílu prorazit si koridor, kterým postupně jeden za druhým projdou. Během tohoto dění se u každých dveří tramvaje zformují skupiny lidí čekajících na konec vystupujícího průvodu. Následuje nástup, kdy se v rámci poměrně dobrodružného vyjednávání oba hrozny přemísťují do tramvaje a uvolňují prostor na nástupišti.

Na nástupištích se tak mísí především dvě odlišné časovosti, časovost čekání a časovost cesty. Čekání zde má různé podoby opět dle denní doby, a to především ve vazbě na četnost jednotlivých spojů. Zatímco ve špičce se u většiny linek nejedná o čekání na konkrétní čas odjezdu, ale o čekání na příjezd konkrétního spoje, který může dorazit dřív nebo později, mimo špičku (především v noci) jde o čekání na předem známý přípoj. Instalace informačních tabulí s přibližnými časy odjezdů jednotlivých linek však tento rozdíl v podstatě odstranila. Výjimkou mohou být období, kdy tyto tabule z technických důvodů nefungují a kdy je tak možné sledovat rozdílnost čekání se známým či nezná-



Obr. 5: Chronotop tramvajových nástupišť

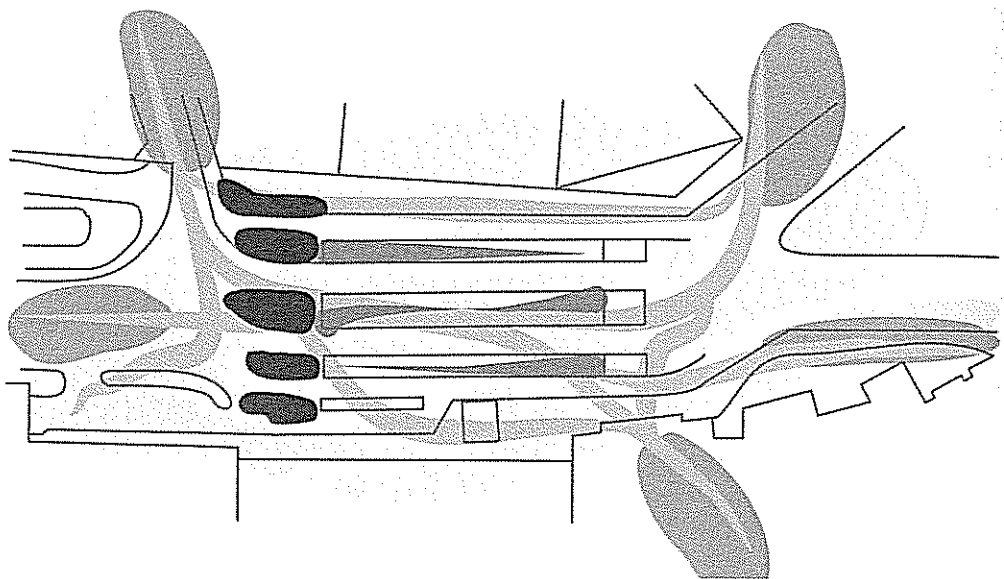
mým trváním. Do tohoto rozměru časovosti místa se pak přidává ještě rozměr specifické cesty nástupištěm. Na nástupišti se přichází k tramvaji, odchází od tramvaje nebo se jím prochází bez úmyslu tramvaje využít. Každý z těchto úkazů nabízí zcela jiné možnosti, a proměňuje proto aktuální časoprostor nástupiště.

Chronotop přechodu pro chodce

V případě přechodu pro chodce je hlavním „rytmizátorem“ pravidelné střídání proudu chodců s proudem automobilů, popřípadě tramvají. Člověk, který chce projít tímto prostorem, je nucen se téměř po celou dobu rozhlížet na obě strany. Přechází dva pruhy silnice a čtyři tramvajové koleje, které jsou mezi sebou odděleny třemi ostrůvky nástupišť, a představují tak pět samostatných komunikací. Při průchodu se člověk neustále zastavuje, čeká, rozchází, jde a opět zastavuje. Jde o opakované zastavování a opakované vykračování na cestu. Je to velmi specifický tělesný zážitek, kdy u čekání jakoby se člověku čas ztrácel a při pohybu uplýval s ním, protože pohyb vnímá jako procesní, a tedy i časovou činnost spíše než čekání. Při zastavení jakoby člověk viděl pokračování své trajektorie (tj. kde již mohl být, kdyby se nezastavil) a se zvětšující se vzdáleností této potenciální polohy si daleko intenzivněji uvědomoval trvání tohoto čekání. Naopak při opětovném vykročení znovu navazuje na tuto trajektorii. Přechod tímto místem nabízí osobitou zkušenost s přerušovaným plynutím času, která je navíc doprovázena pocitem nebezpečí a touhy co nejrychleji nebezpečné místo překonat.

Další chronotopy

Bylo by možné vymezit celou řadu dalších míst s vlastní časovostí. Krátce zmíníme ty nejdůležitější. Chronotop okolo hodin umístěných vprostřed zmíněného přechodu, u kterých lidé kouří a čekají na smluvené časy setkání, je v mnohém podobný chronotopu nástupiště. Řada lidí využívá čas při přestupu mezi spoji ke kouření a v takovém případě většinou opouští prostor nástupiště a přesunuje se právě do těchto míst. Je to tedy také čekání na spoj, ale provázené činností kouření s vidinou rych-

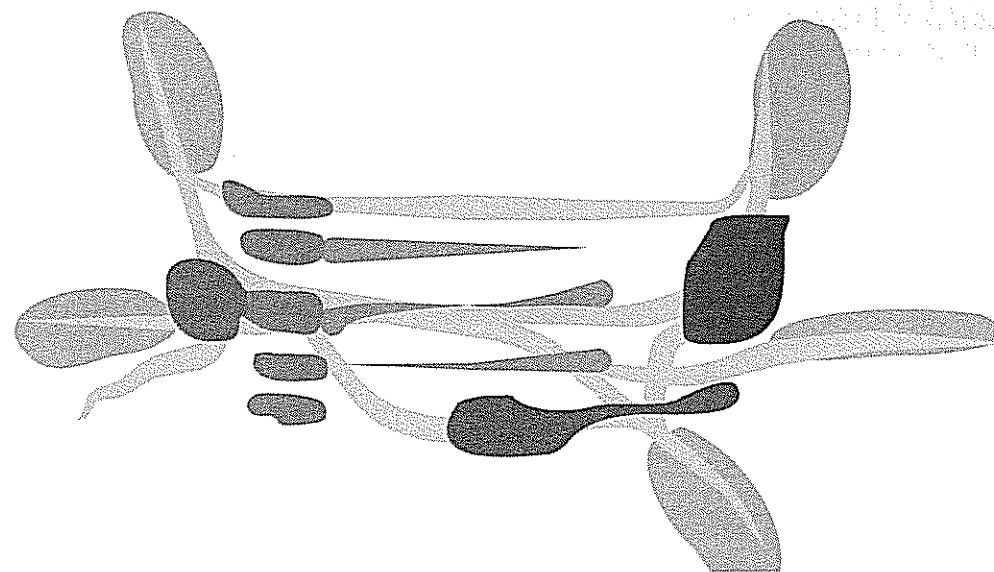


Obr. 6: Chronotop přechodu pro chodce

lého přesunu na nástupiště v případě jeho příjezdu. Tento prostor je taktéž často využíván jako místo smluvených setkávání. Výrazná vertikální dominanta – hodiny (relativní střed celého prostoru, dobrá viditelnost do většiny stran, přehled o aktuální situaci) – a blízkost nástupišť utvářejí poměrný poklid tohoto místa. Jiným takovým územím je prostor před vstupem do nádražní budovy, kde cestující, kteří čekají na předem známý čas odjezdu vlaku, kouří a zároveň ustupují z cesty vlnám lidí přicházejících od vlaků. Tyto dynamicky se valící vlny ostře kontrastují s pomalým časem sezení na schodech, pozorování, rozmlouvání, žádosti o cigarety a drobné. Posledním výrazně odlišným chronotopem studovaného prostoru je nepřehledná křižovatka při jeho východním okraji. Přestože zde není přechod, křížují se tu tramvaje i auta a protažená zábradlí prodlužují cestu jejich obcházením, lidé volí průchod právě tímto prostorem. Je to místo, v němž člověk musí být ostražitý vůči dopravnímu provozu, odhadovat rychlost i vzdálenost automobilů, což chodcům připomíná jejich nepatřičnost na zdejších prostranstvích. Obdobným způsobem by bylo možné hovořit o řadě dalších specifických časoprostorů – okolí laviček, okének rychlého občerstvení, trafik, obchodů. Naším cílem však nebylo podat vyčerpávající popis nejrůznějších časových realizací, ale prostřednictvím vybraných lokalizací nejrůznějších rytmů porozumět chování studovaného prostoru. Jednotlivé dílčí časoprostory pak představují zcela jedinečné variace společného chronotopu, lokální přizpůsobení širší časovosti místa, které spoluvytvářejí (obrázek 7).

Závěr

Cílem studie bylo představit konkrétní místo: prostor před Hlavním nádražím v Brně. V první části jsme (inspirováni strukturalismem) za pomoci binárních opozic analyzovali výpovědi našich komunikačních partnerů a partnerek o jejich prožívání zkoumaného prostoru. Ve druhé části, která vychází především z analýzy mentálních map (vytvořených v průběhu rozhovorů) a sledování pohybových, prostorových praktik uživatelů, ukazujeme obraz místa v jeho časoprostorové dynamičnosti. Prostřednictvím Bachtinova konceptu chronotopu jsme odhalili specifickou časovost určitých zón



Obr. 7: Chronotop přednádražního prostoru v Brně

studovaného místa a jeho polyrytmickou integritu; obě sledované praxe (jazyková, pohybová) jsou propojeny. V závěru studie se pokoušíme podat plastický obraz místa naplněného těmito aktivitami a jejich významem. A tak jako byl náš výzkum sice nereprezentativní, ale detailní sondou do prožívání lidí, je též tento text sondou do inspirativního využití literárněvědných metod v sociologické analýze a výzkumu.

Literatura

- Bachtin, M. M.: Forms of time and of the chronotope in the novel: Notes toward a historical poetics. In: Richardson, B.: *Narrative dynamics: essays on time, plot, closure, and frames*. Ohio State University Press, Columbus 2002.
- Bachtin, M. M.: *Román jako dialog*. Odeon, Praha 1980, s. 15–24.
- Bachtin, M. M.: *Francois Rabelais a lidová kultura středověku a renesance*. Argo, Praha 2007.
- Crang, M.: Time:Space. In: Cloke, P. – Johnston, R.: *Spaces of geographical thought: Deconstructing human geography's binaries*. Sage, London 2005, s. 199–220.
- Crang, M.: Rhythms of the city: Temporalised space and motion. In: May, J. – Thrift, N.: *TimeSpace: geographies of temporality*. Routledge, London 2001, s. 187–207.
- Douglas, M.: *Purity and Danger*. Routledge, London – New York 2002.
- Heidegger, M.: Budovat, bydlet, myslet. In: *Prostor a jeho člověk*. Vesmír, Praha 2004, s. 293–326.
- Heidegger, M.: *Co je metafyzika? Básnický bydlí člověk. Konec filosofie a úkol myšlení*. OIKOYMENH, Praha 2006.

- Lefebvre, H. – Elden, S. – Moore, G.: *Rhythmanalysis: space, time, and everyday life*. Kontinuum, London 2004.
- Norberg-Schulz, Ch.: *Genius loci: Krajina, místo, architektura*. Dokořán, Praha 2010.
- Osman, R.: *Behaviorální a humanistická konceptualizace lidské teritoriality*. Masarykova univerzita, Brno 2010, s. 56–58. Rigorózní práce.
- Parkes, D. – Thrift, N.: Putting time in its place. In: Carlstein, T. – Parkes, D. – Thrift, N.: *Timing space and spacing time. Vol. 1: Making sense of time*. Edward Arnold, London 1978, s. 119–129.
- Sibley, D.: *Geographies of Exclusion, Society and Difference in the West*. Routledge, London 1997.