

Ú V O D

My, mestskí ľudia

Mestá tvoria tri percentá územia Spojených štátov amerických, ale na týchto troch percentách sa tlačí až 243 miliónov ľudí. V Tokiu a jeho okolí žije 36 miliónov ľudí; ide o najproduktívnejšiu metropolitnú oblasť na svete. V centre Bombaja žije 12 miliónov ľudí a Šanghaj je porovnateľne veľký. Všetci obyvatelia Zeme by sa zmestili na územie Texasu a stále by zostalo dosť miesta na to, aby každý z nich mal aj vlastný rodinný dom – my si napriek tomu na planéte, kde je miesta dostatok, vyberáme mestá. Cestovanie na veľké vzdialenosti zlacnelo a aj dovolať sa zo Spojených štátov do Azerbajdžanu stojí omnoho menej ako v minulosti. Stále viac ľudí však aj napriek tomu býva vo svetových metropolách a priľahlých oblastiach. Vo veľkomestách v rozvojových krajinách každý mesiac pribudne päť miliónov obyvateľov. V roku 2011 žila v mestách viac ako polovica svetovej populácie.

Mestá a ich aglomerácie sa nachádzajú po celej planéte a už od čias, keď Platón viedol na aténskom trhovisku filozofické dišputy so Sokratom, sú motormi pokroku. Renesancia sa zrodila v uliciach talianskej Florencie a priemyselná revolúcia zas vznikla v uliciach britského Birminghamu. Príčinou veľkej prosperity dnešného Londýna – ale aj Tokia a Bangalúru – je ich schopnosť prichádzať s novými myšlienkami. Keď sa po týchto veľkomestách prechádzate – a je pritom jedno, či kráčate po úzkych dláždených uliciach alebo vyasfaltovaných bulvároch –, všade okolo seba vidíte dôkazy ľudského pokroku.

V bohatších západných krajinách veľkomestá úspešne prežili turbulentný koniec priemyselnej éry a dnes sú bohatšie, zdravšie a prítťažlivejšie ako kedykoľvek v minulosti. V chudobnejších krajinách zas k prudkému rastu veľkomiest dochádza preto, že veľká hustota osídlenia je zároveň aj najjednoduchšou cestou od chudoby k bohatstvu. Napriek prelomovým technologickým objavom, vďaka ktorým prestalo záležať na vzdialenosti, sa ukázalo, že svet nie je plochý. Na druhej strane zároveň platí, že takmer všade vedie cesta.

Veľkomesto zvíťazilo, dokonca triumfovalo. Mnohí z nás však na druhej strane vedia, že viaceré cesty – vrátane tých, po ktorých sa vydali niektoré veľkomestá – často vedú do pekla. Samotné mesto môže zvíťaziť, zdá sa však, že jeho obyvatelia niekedy zároveň prehrávajú. Každý, kto vyrastal v meste, si určite spomenie na detstvo plné výnimočných ľudí a neveriteľných zážitkov: niektoré z nich sú lúživé – napríklad prvá cesta metrom osamote –, iné menej. Nezabudnuteľnou súčasťou môjho detstva v New Yorku boli pred tridsiatimi piatimi rokmi pouličné bitky; každá Piata avenue má totiž aj svoj slum v Bombaji a na každú Sorbonnu pripadá stredná škola vo Washingtone, kde vás pri vstupe čakajú detektory kovov.

V druhej polovici 20. storočia sa končila priemyselná éra a toto obdobie bolo pre väčšinu Američanov plné starostí a nie radosti. To, do akej miery sa poučíme z lekcií, ktoré nám naše veľkomestá uštedrili, rozhodne o tom, či nás ako obyvateľov mesta čaká rozkvet a naše veľkomestá nový zlatý vek.

Moje nadšenie pre mestský svet má svoje korene v New Yorku Eda Kocha, Thurmana Munsona a Leonarda Bernsteina. Detstvo a celý doterajší život som prežil vo veľkomestách a strávil som ho snahou veľkomestá pochopiť. Táto snaha je ukotvená v ekonomických teóriách a dátach, ale ovplyvnili ju aj návštevy Moskvy, Sao Paula a Bombaja, ako aj dejiny prekvitajúcich metropol a každodenné príbehy tých, ktorí v nich žijú a pracujú.

Štúdium veľkomiest považujem za mimoriadne zaujímavé, pretože práve ony nás nútia položiť si dôležité, fascinujúce a často zložité otázky. Prečo tak často vedľa seba žijú tí najbohatší a najchudobnejší ľudia na svete? Ako to, že kedysi slávne mestá sa dočkali veľkého úpadku? A prečo sa niektorým opäť podarilo vrátiť na piedestál? Prečo v konkrétnych mestách a konkrétnych epochách vzniká toľko

rôznych umeleckých prúdov? A prečo toľkí bystrí ľudia robia také naivné rozhodnutia?

Pri hľadaní odpovedí na tieto otázky azda ani neexistuje vhodnejšie miesto ako New York, ktorý mnohí považujú za archetyp veľkomesta. Rodení Newyorčania, ku ktorým patrím aj ja, svoje mesto síce niekedy považujú za dôležitejšie, ako v skutočnosti je, New York však aj tak stále tvorí paradigmu veľkomestského života – a práve preto je vhodným miestom na to, aby sme v ňom začali našu spoločnú cestu po svetových veľkomestách. Jeho príbeh obsahuje nielen minulosť, ale aj prítomnosť a budúcnosť mestských centier a je dobrým odrazovým mostíkom pre mnohé témy, ktoré sa objavia nielen na stranách tejto knihy, ale aj na miestach, ktoré navštívime.

* * *

Ak sa dnes v stredu popoludní postavíte na križovatku Štyridsiatej siedmej ulice a Piatej avenue, veľmi rýchlo vás obklopí nekonečný prúd ľudí. Niektorí sa ponáhľajú z centra a smerujú na stretnutie, iní sa naopak ponáhľajú do centra a tešia sa na drink. Niektorí smerujú na východ a ponoria sa do obrovských podzemných priestorov stanice Grand Central Terminal, kde nájdú viac nástupíšť ako na akejkolvek inej železničnej stanici na svete. Nieкто možno práve hľadá vhodný zásnubný prsteň – Štyridsiata siedma ulica je koniec-koncov vychytenou adresou na nákup šperkov. Uvidíte turistov a spoznáte ich podľa toho, že budú mať hlavy vyvrátené dohora – Newyorčania to nikdy nerobia –, ale aj podľa toho, že sa budú ponáhľať z jedného významného miesta na druhé. Ak sa aj vy pokúsite turistu napodobniť a pozriete sa dohora, uvidíte dva obrovské rady mrakodrapov, ktoré lemujú hemžiacu sa mravenisko. Práve tým je Piata avenue.

Budúcnosť New Yorku vyzerala pritom pred tromi desaťročiami omnoho menej lákavo. Ako takmer každé iné z zaprášovaných amerických miest pôsobil aj New York dojmom unaveného dinosaura. Metro aj hromadná doprava boli zastarané a svet sa preorientoval na osobné autá. Mestský prístav, niekdajšia pýcha celého východného pobrežia, upadal tak dlho, až sa nakoniec stal bezvýznamným. Mesto sa pod vedením Johna Lindsayho a Abeho Beama dostalo na pokraj krachu aj napriek tomu, že jeho obyvatelia platili jedny z najvyšších daní v Spojených štátoch. Zdalo sa, že mesto neodvratne patrí do minulosti.

New York, alebo presnejšie Nový Amsterdam, vznikol počas jednej z raných fáz globalizácie a v tom čase zohrával úlohu vysunutej stanice Holandskej západoindickej spoločnosti. Plnil funkciu obchodnej stanice, do ktorej prúdili rôzni dobrodruhovia a snažili sa zbohatnúť na výmene lacnej bižutérie za kožušiny. Podnikaví holandskí osadníci sa v ňom združovali, pretože vzájomná blízkosť im uľahčovala výmenu tovaru a ideí; a tiež preto, že mestské hradby, ktorých pozostatkom je dnešná Wall Street, boli zárukou bezpečia.

V osemnástom storočí New York nakoniec predbehol Boston a stal sa najdôležitejším prístavom v rámci anglických kolónií: sústredil sa pritom najmä na obchod s pšenicom a múkou. Tieto komodity smerovali najmä na juh, teda do kolónií, v ktorých sa zas pestovali tabak a cukrová trstina.

Počas prvej polovice 19. storočia došlo k prudkému rozmachu obchodu a počet obyvateľov vzrástol zo 60-tisíc na 800-tisíc; z New Yorku sa tak stalo najväčšie americké veľkomesto.

Populačnú explóziu mali čiastočne na svedomí aj zmeny v dopravných technológiách. Začiatkom 19. storočia vo všeobecnosti platilo, že lode sú malé. Za normálny sa považoval výtlak 300-tisíc ton. Rovnako ako dnešné malé lietadlá boli aj malé lode ideálne na kratšie plavby napríklad z Liverpoolu do Charlestownu alebo z Bostonu do Glasgowa. Medzi rokmi 1800 a 1850 však vďaka technologickému pokroku a finančnému rastu nastal čas väčších lodí. Tie mali nielen väčšiu kapacitu, ale tovar zároveň dokázali aj prevážať rýchlejšie a lacnejšie.

Nedávalo zmysel, aby tieto obrovské obchodné lode kotvili v každom prístave na americkom pobreží. Dnešné Boeingy 747 takisto pristávajú len na hlavných letiskách, z ktorých potom cestujúcich do ich konečných destinácií prepravujú menšie lietadlá – veľké obchodné lode rovnako kotvili v jednom hlavnom prístave a menšie plavidlá potom tovar prepravovali do menších prístavov pozdĺž východného pobrežia. Z New Yorku sa tak stal najdôležitejší prístav celej krajiny. Mal ideálnu polohu a jeho prírodný prístav bol hlboký a zároveň chránený. Navyše, vďaka riekam bol prístup do vnútrozemia jednoduchý. Význam mesta vzrástol ešte viac po tom, čo Manhattan vďaka umelým kanálom získal riečne spojenie s celým dnešným Stredozápadom. Loďou sa tak z New Yorku dalo riečnym systémom preplaviť až do New Orleansu.

Lodná doprava bola pre ekonomiku mesta kľúčová, Newyorčania však v omnoho väčšom počte pracovali vo výrobnom priemysle: venovali sa spracovaniu cukrovej trstiny, textilnej výrobe a práci v tlačiarňach – všetky tieto odvetvia však vyrástli okolo prístavu. Spracovatelia cukrovej trstiny, medzi ktorých patrila aj rodina budúceho prezidenta Roosevelta, pôsobili práve v tomto veľkom prístavnom meste preto, že vďaka jeho veľkosti dokázali znášať náklady spojené s veľkými a drahými rafinériami a zároveň byť dostatočne blízko k zákazníkom. Kocky cukru sa tak počas dlhej a náročnej plavby neznehodnotili. Aj textilný priemysel sa v New Yorku sústredil z veľmi konkrétneho dôvodu, a síce pre obrovské množstvo bavlny a textilu, ktoré do mesta prúdili. Ošatenie zároveň potrebovali aj námorníci. Aj newyorskí vydavatelia nakoniec uznali, aké je dôležité, že všetky transatlantické obchodné cesty prechádzajú práve cez New York: v 19. storočí zarobili veľké peniaze na tom, že ako prví vydávali pirátske kópie anglických románov. Bratom Harperovcom sa etablovať podarilo až po tom, čo predbehli konkurenciu z Filadelfie a tretie vydanie románu *Peveiril of the Peak* od Waltera Scotta uviedli na trh dvadsaťjeden hodín po tom, čo prvý exemplár loďou dorazil do New Yorku.

V 20. storočí však na vzdialenostiach prestalo záležať; zanikla tak aj výhoda, ktorá vyplývala z nízkych nákladov na prepravu, a vďaka ktorej v New Yorku rozkvital priemysel. Prečo by ste mali sukne šiť na ulici Hester Street, keď je cena práce v Číne omnoho nižšia? S globalizáciou prišla aj konkurencia – a platilo to nielen pre podniky, ale aj pre samotné mesto. Preprava tovaru cez Tichý oceán bola zrazu úplne jednoduchá. Ekonomický úpadok New Yorku, ktorý prišiel v polovici minulého storočia, odrážal to, že čoraz menej záležalo na výhodách, ktoré v 19. storočí viedli k jeho raketovému rozvoju.

Každý, kto dnes stojí na Piatej avenue, si samozrejme všimne, že tento príbeh pokračoval ďalej. New York nezomrel. V piatich manhattanských poštových obvodoch, ktoré sa nachádzajú na poldruha kilometri medzi Štyridsiatou prvou a Štyridsiatou deviatou ulicou, dnes pracuje 600-tisíc ľudí, a to je viac ako v štátoch New Hampshire a Maine spolu. V priemere zarábajú viac ako 100-tisíc dolárov na osobu ročne, a tak je objem platov na tomto malom území väčší ako v štátoch Oregon a Nevada.

Globalizácia prispela k tomu, že prestalo záležať na pôvodných výhodách New Yorku, napríklad na tom, že bol priemyselným centrom.

Zároveň sa však vďaka nej mestu začalo dariť v úplne inom odvetví: v produkovani nápadov a ideí. Textilný priemysel dnes už v New Yorku prakticky neexistuje, nájdete v ňom však mnoho módných návrhárov, medzi ktorých patria napríklad Calvin Klein alebo Donna Karansová; tí kreslia návrhy, podľa ktorých sa potom šije oblečenie na opačnom konci zemegule. Vzostup automobilky Honda možno na jednej strane prispel k úpadku detroitskej Veľkej trojky,* vďaka riadeniu medzinárodných finančných tokov však zároveň newyorskí bankári zarobili obrovské sumy peňazí. Vzájomne poprepájaný svet štedro odmenil autorov takýchto nápadov a tí ich teraz v rôznych krajinách pretavujú na zisk.

New York sa počas temného obdobia v 70. rokoch minulého storočia zmenil: práve vtedy sa v ňom totiž spojila skupina finančných inovátorov a vizionárov a vytvorila niekoľko na seba nadväzujúcich systémov. Akademické znalosti o obchodovaní postavenom na riziku a zisku umožnili presnejšie odhady a teda aj predaj rizikovejších aktív. Patrili medzi ne napríklad vysoko ziskové (a o to rizikovejšie) dlhopisy Michaela Milkena; tie Henry Kravis použil na financovanie kúpy niekoľkých spoločností, ktoré nedosahovali predpokladané výsledky. Následne ich speňažil. Mnohí najvýznamnejší inovátori nezískali vedomosti vďaka formálnemu vzdelaniu, ale vďaka skúsenostiam: patrili medzi nich aj magnát Lewis Ranieri známy z knihy *Klamár hrá poker*. Ten síce zbohatol na hypotekárnych cenných papieroch, začínal však ako referent v Salomon Brothers. Štyridsať percent ľudí, ktorí dnes pracujú na Manhattane, je zamestnaných vo finančnom sektore – a práve oni tvoria základ preplneného a pulzujúceho veľkomesta. A hoci niektorým z týchto finančných génirov vďačíme aj za finančnú krízu, mesto, v ktorom obchodujú, ju prestálo. V rokoch 2009 a 2010, keď americké hospodárstvo vo všeobecnosti stagnovalo, vzrástli platy na Manhattane o 11,9 percenta. V roku 2010 dosahoval priemerný týždenný plat na Manhattane 2 404 dolárov, čo je o 170 percent viac ako celoamerický priemer a o 45 percent viac ako v okrese Santa Clara, kde sa nachádza Silicon Valley. A práve tam sú po New Yorku a priľahlých oblastiach štatisticky druhé najvyššie platy v Spojených štátoch.

* Tzv. Veľkú trojku tvoria traja výrobcovia automobilov z Detroitu: General Motors, Ford a Chrysler (dnes Fiat Chrysler). Všetky tri automobilky sídli v Detroitu a svojho času boli najväčšie na svete. (pozn. prekl.)

* * *

Vzostup, pád a opätovný vzostup New Yorku je prejavom základného paradoxu, ktorému čelia moderné metropoly – náklady na spojenie na veľké vzdialenosti síce klesli, ale vzájomná blízkosť je aj tak čoraz dôležitejšia. Príbeh New Yorku je síce výnimočný svojím rozsahom, kľúčové faktory, ktoré stáli za jeho nesmiernym rastom, smutným pádom a výnimočným znovuzrozením, však nájdeme aj v iných veľkomestách: napríklad v Chicagu, Londýne a Miláne.

V tejto knihe sa budeme podrobne venovať otázke, prečo je práve veľkomesto najväčším ľudským vynálezom. Pozrieme sa na mimoriadne rôznorodé a veľmi bohaté dejiny veľkých miest, ktoré sú dôležité práve preto, že mnohé veľkomestá v rozvojových krajinách dnes bojujú s rovnakými problémami, akým kedysi čelili San Francisco, Paríž a Singapur. Preskúmame aj často prekvapivé faktory, ktoré rozhodli o úspechu dnešných veľkomiest – patria medzi ne napríklad teploty v zimnom období, ale aj internet a príliš horlivá starostlivosť o životné prostredie.

Vďaka mestám prestala fyzická vzdialenosť medzi ľuďmi a spoločnosťami existovať. Nahradila ju vzájomná blízkosť, hustota osídlenia a bezprostrednosť. Mestá nám umožňujú spolupracovať a navzájom na seba pôsobiť a ich úspech závisí od dopytu po fyzickom spojení. V polovici 20. storočia došlo k úpadku mnohých veľkomiest – medzi nimi aj New Yorku –, pretože vďaka pokroku v doprave už nebolo také dôležité, aby sa továrne nachádzali v husto osídlených mestských oblastiach. Počas posledných tridsiatich rokov sa niektorým mestám podarilo negatívny trend zvrátiť a zároveň došlo k rozvoju iných, novších miest. Za ich úspechom treba hľadať technologický vývoj, v rámci ktorého vzrástla pridaná hodnota vedomostí, ktoré vznikajú, keď sú ľudia v bezprostrednej blízkosti.

V Spojených štátoch zarábajú ľudia pracujúci vo veľkomestských oblastiach o 30 percent viac ako ľudia, ktorí žijú a pracujú mimo veľkých miest. Tieto vysoké platy sú dôsledkom vysokých životných nákladov, aj tak však platí, že vysoké platy odrážajú vysokú produktivitu práce. S veľkými mestami vysoké náklady na prácu neoddeliteľne súvisia, veľké spoločnosti ich však tolerujú a robia to z jediného dôvodu: produktívne výhody veľkomesta prekonávajú náklady s nimi spojené. Američania žijúci v metropolitných oblastiach s viac ako

jedným miliónom obyvateľov sú v priemere o 50 percent produktívnejší ako ich spoluobčania, ktorí žijú v mestských oblastiach s menším počtom obyvateľov. Platí to aj v prípade, ak do úvahy zoberieme vzdelanie, skúsenosti a odborné zameranie zamestnancov a platí to dokonca aj vtedy, keď do úvahy zoberieme IQ jednotlivcov. Rozdiel v príjme medzi mestskými a vidieckymi oblasťami je rovnako veľký aj v iných bohatých krajinách a v menej rozvinutých krajinách je dokonca ešte výraznejší.

V Amerike a Európe prispievajú mestá k rýchlejšiemu rozvoju inovácií tým, že navzájom prepájajú inteligentných a šikovných obyvateľov; v rozvojovom svete však veľkomestá zohrávajú ešte dôležitejšiu úlohu: predstavujú priestor, v ktorom dochádza ku kultúrnej výmene a výmene tovarov. V 19. storočí bol Bombaj známy vďaka bavľe; v 21. storočí je Bangalúr známy vďaka nápadom.

Ak ste Indiu v roku 1990 spomenuli priemernému Američanovi alebo Európanovi, pravdepodobne s nie veľmi príjemným pocitom zamrmlal čosi o tragédii, ktorú predstavuje chudoba tretieho sveta. Ten istý človek dnes pravdepodobne s rovnakým pocitom zamrmlie niečo o tom, že jeho prácu už niekto v Bangalúre vykonáva. India je ešte stále chudobná, zažíva však prudký rast a Bangalúr, ktoré je piatym najväčším mestom v krajine, patrí medzi najlepšie príklady na celom subkontinente. Jeho bohatstvo totiž nepochádza z priemyslu (aj keď naďalej produkuje množstvo textilu), ale z toho, že sa z Bangalúru stalo mesto nápadov. Práve v ňom je koncentrácia talentovaných jednotlivcov taká vysoká, že sa dokážu navzájom učiť, vzdelávať a posúvať vpred. S ľudským kapitálom, na ktorý je India taká bohatá, zároveň ľahko môžu spolupracovať cudzinci, teda ľudia napríklad zo Singapuru alebo Silicon Valley.

Veľké mestá mali v histórii mnohých odporcov. „Skutočnú Indiu nenájdete v tých niekoľkých veľkých mestách, ale v tých 700-tisíc dedinách,” povedal napríklad samotný Mahatmá Gándhí. „Rast národa nezávisí od veľkomiest, ale od dedín,” dodal. Tento veľký muž sa však mýlil. Rast Indie závisí takmer výlučne od veľkomiest. Medzi urbanizáciou a životnou úrovňou existuje takmer dokonalá korelácia. V priemere platí, že každých 10 percent obyvateľov žijúcich v mestách znamená nárast produkcie o 30 percent. V krajinách, kde viac ako polovica obyvateľov žije v mestách, je hrubý domáci produkt

na osobu takmer štvornásobne vyšší ako v krajinách, kde väčšina obyvateľov žije na vidieku.

Často sa vyskytuje mýtus, že veľkomestá síce znamenajú vyššiu životnú úroveň, zároveň však obyvateľom spôsobujú utrpenie. Podľa prieskumov sú však obyvatelia krajín s vyššou urbanizáciou subjektívne šťastnejší. V krajinách, ktoré sú z viac ako polovice urbanizované, tvrdí o sebe 30 percent obyvateľov, že sú veľmi šťastní, a len 17 percent tvrdí, že nie sú veľmi alebo vôbec šťastní. V krajinách, kde viac ako polovica obyvateľov žije na vidieku, tvrdí len 25 percent obyvateľov, že sú veľmi šťastní; 22 percent tvrdí, že nie sú veľmi alebo vôbec šťastní. Vo všeobecnosti platí, že subjektívna spokojnosť so životnou situáciou stúpa zároveň s mierou urbanizácie, a to aj vtedy, keď do úvahy zoberieme rozdiely v príjmoch a dosiahnutom vzdelaní.

Znamená to, že mestá ako Bombaj, Kalkata a Bangalúr nestimulujú len indickú ekonomiku, ale prispievajú aj k lepšej nálade obyvateľov. Samozrejme, platí, že tieto mestá nie sú neindické – ani o New Yorku predsa nepoviem, že je neamerický. Naopak: práve v týchto mestách majú možnosť prejavíť sa najtalentovanejší obyvatelia danej krajiny.

Mestá teda vo svojich obyvateľoch podporujú schopnosť prostredníctvom spolupráce dosiahnuť výnimočné výsledky, tá však sama osebe nie je ničím novým. Inovácie sa predsa v preplnených uliciach miest z človeka na človeka šírili po celé stáročia. Umelecká explózia florentskej renesancie sa začala tým, že Brunelleschi objavil geometriu lineárnej perspektívy. O novom objave povedal svojmu priateľovi Donatellovi, ktorý začal lineárnu perspektívu používať v nízkoreliéfovom sochárstve. Ich spoločný priateľ Masaccio potom Brunelleschiho objav preniesol do maliarstva. Umelecké inovácie, ktoré vo Florencii vznikli, však boli len vedľajším produktom typickej mestskej koncentrácie; bohatstvo tohto mesta totiž pochádzalo z omnoho prozaickejšej činnosti: z bankovníctva a výroby textilu. Bangalúr, New York aj Londýn sú však dnes od schopnosti inovovať *závislé*. Šírenie vedomostí od jedného inžiniera k druhému, od jedného dizajnéra k druhému a od jedného obchodníka k druhému je rovnaké ako niekdajšie posúvanie poznatkov od jedného maliara k druhému. Hustota mestského osídlenia je oddávna hnacím motorom tohto procesu.

Samotná životaschopnosť New Yorku a Bangalúru však v žiadnom prípade automaticky neznamená, že tieto veľkomestá uspejú. V roku

1950 mal Detroit 1,85 milióna obyvateľov a bol piatym najväčším mestom Spojených štátov. V roku 2008 ich však už bolo len 777-tisíc; Detroit teda v priebehu niekoľkých desaťročí prišiel o viac ako polovicu svojich obyvateľov a tento trend pokračuje aj naďalej. Osem z desiatich najväčších amerických miest odvtedy prišlo o najmenej pätinu obyvateľov. Pád Detroitu – a mnohých iných priemyselných miest – nie je prejavom toho, že je mesto slabé ako celok, ale skôr toho, že stratilo cit pre to, čo je podstatou sebaobnovy miest.

Mestá prekvitajú vtedy, ak sa v nich nachádza množstvo malých firiem a šikovných obyvateľov. Detroit boli kedysi živým úlom navzájom prepojených malých objaviteľov a Henry Ford bol len jedným z mnohých šikovných podnikateľov. Obrovský úspech Fordovho nápadu však toto tradičné a kedysi inovatívne mesto zničil. Rast, ktorý Detroit v 20. storočí zažil, doň priviedol státisíce menej vzdelaných robotníkov. Tí sa zamestnali v továrňach, z ktorých sa stali pevnosti oddelené od mesta a aj od zvyšku sveta. Priemyselná diverzita, podnikateľský duch a vzdelanie vedú k inováciám, detroitský model namiesto toho viedol k úpadku. Éra priemyselného mesta sa prinajmenšom na Západe skončila.

Mnohí predstavitelia upadajúcich miest sa mýlia a myslia si, že sa im zašlú slávu podarí prinavrátiť; stačí len naprojektovať veľkú stavbu – postaviť nový štadión alebo kultúrny stánok, vybudovať dopravnú infraštruktúru alebo novú obytnú štvrť. Až na zriedkavé výnimky však podobný projekt nedokáže zvrátiť proces zmien. Potreby chudobných ľudí žijúcich v Hrdzavom páse* nemôžeme ignorovať, úlohou úradov je však pomáhať chudobným ľuďom, nie chudobným mestám.

Nové stavebné projekty tak možno dokážu prekryť úpadok mesta, nevyriešia však problémy, ktoré ho zapríčinili. Spoločným znakom upadajúcich miest je, že majú *príliš veľa* obytných štvrtí a infraštruktúry v porovnaní s reálnou ekonomickou silou, ktorou disponujú. Pri takej veľkej ponuke a takom malom dopyte nemá zmysel použiť verejné zdroje na ďalšie zvýšenie ponuky. Zápal, s akým sa niekedy uskutočňuje obnova miest a nová výstavba, nám pripomína jedinú vec: mestá, to nie sú stavby. Mestá, to sú v prvom rade ľudia.

* Hrdzavý pás (angl. Rust Belt) – neformálny, avšak často používaný termín označujúci oblasť Spojených štátov amerických, ktorá najviac utrpela v dôsledku prepadu priemyselnej výroby. Tento prepad začal v 80. rokoch minulého storočia a týka sa najmä veľkých miest na Stredozápade a v oblasti Veľkých jazier. (pozn. prekl.)

Po hurikáne Katrina chceli zástancovia výstavby na prestavbu New Orleansu minúť stovky miliárd dolárov. Ak by však namiesto toho oných 200 miliárd dolárov postihnutým obyvateľom poskytli priamo, každý z nich by dostal 400-tisíc dolárov, za ktoré by sa mohol presťahovať, zaplatiť si vzdelanie alebo si niekde inde kúpiť lepšie bývanie. Ani pred záplavami sa New Orleans o svojich chudobných obyvateľov nestaral nijako výnimočne. Naozaj bolo napríklad potrebné míňať miliardy dolárov na infraštruktúru, keď peniaze zúfalo chýbali vo vzdelávacom systéme? Výnimočnosť New Orleansu vždy pramenila z jeho obyvateľov, nie zo stavieb, ktoré sa v ňom nachádzali. Nebolo by rozumnejšie opýtať sa, ako môže vláda pomôcť obetiam Katriny aj v prípade, ak by sa presťahovali niekam inam?

Úlohou vedenia mesta nakoniec nie je financovať výstavbu budov a železníc, pri ktorých sa vynaložené náklady nikdy nevrátia; jeho úlohou je starať sa o obyvateľov mesta. Primátor, ktorý dokáže prispieť k lepšiemu vzdelaniu detí a tie tak získajú príležitosť uplatniť sa hoci aj na druhom konci sveta, robí dobrú prácu aj napriek tomu, že mesto sa zmenšuje.

Nemilosrdná chudoba Detroitu a mnohých podobných miest je, samozrejme, jasným prejavom mestského zúfalstva, nie všetka mestská chudoba je však nevyhnutne zlá. Ľahko si dokážeme predstaviť, prečo bude náhodný návštevník slumu v Kalkate súhlasiť s Gándhim a rovnako ako on začne rozmyšľať nad zmyslom rozsiahlej urbanizácie – mestská chudoba však má aj mnohé dobré stránky. Mestá chudobu nespôsobujú, mestá priťahujú chudobných obyvateľov. Sťahovanie chudobnejších obyvateľov do Ria de Janeiro alebo Rotterdamu je prejavom sily a nie slabosti mesta.

Mestské stavby síce možno pretrvávajú celé stáročia, ale počet obyvateľov miest sa neustále mení: viac ako štvrtina dnešných obyvateľov Manhattanu pred piatimi rokmi bývala niekde inde. Chudobní ľudia do New Yorku, Sao Paula a Bombaja prúdia neustále a robia to v nádeji na lepší život – práve to by sme odporcom urbanizmu mali pripomínať.

Mestskú chudobu by sme nemali posudzovať vo vzťahu k mestskému bohatstvu, ale vo vzťahu k vidieckej chudobe. Chatrče v Riu pôsobia v porovnaní s prominentným predmestím Chicaga hrozným dojmom, úroveň chudoby v Riu je však omnoho nižšia ako na vi-

dieckom severovýchode Brazílie. Chudobní sotva rýchlo zbohatnú, môžu si však vybrať medzi mestom a vidiekom a mnohí si prirodzene vyberú mesto.

Práve vďaka neustálemu prúdu chudobných aj bohatých obyvateľov prúdiacich do veľkých miest je mestské prostredie dynamické; napriek tomu však nemožno obísť dôsledky koncentrovanej chudoby. Vzájomná blízkosť uľahčuje výmenu myšlienok aj tovarov, rovnako však urýchľuje aj šírenie baktérií. V dave vám aj peňaženku ukradnú ľahšie. Všetky niekdajšie svetové veľkomestá trpeli veľkými neudhmi typickými pre mestský život: trápili ich choroby, kriminalita a preľudnenosť. Tieto problémy sa však nikdy nepodarilo poraziť pasívnym zmierením sa s tým, že sa s nimi nedá nič robiť. Nikdy ich nevyriešilo ani bezbrehé spoliehanie sa na voľný trh. Hygienická úroveň amerických miest sa dramaticky zlepšila začiatkom minulého storočia, keď sa do dostupnosti zdravotne neškodnej vody investovalo rovnaké množstvo prostriedkov, ako federálna vláda investovala do všetkých rozpočtových kapitol spolu, okrem armády a poštových služieb. Skokové zlepšenie, ku ktorému došlo vo veľkých európskych a amerických mestách, sa pravdepodobne zopakuje aj v mestách rozvíjajúcich sa v 21. storočí – a aj vďaka tomu sa miera svetovej urbanizácie iba zvýši. Chlapci, ktorí sa v roku 1901 narodili v New Yorku, sa v priemere dožívali o sedem rokov menej ako chlapci vo zvyšku Spojených štátov; dnes je však New York výrazne zdravší ako Spojené štáty ako celok.

Mestá dokázali zvíťaziť nad kriminalitou a chorobami, a tak sa mohli rozvíjať. Stali sa z nich miesta, ktoré sú nielen produktívne, ale rozvíjajú sa aj kultúrne. Vďaka veľkému počtu obyvateľov sú v nich udržateľné divadlá, múzeá a reštaurácie. Práve múzeá sa nezaobídu bez veľkých a drahých exponátov a atraktívnych (a rovnako drahých) interiérov; divadlá zas potrebujú javiská, osvetlenie, ozvučenie a priestor na skúšanie. Vo veľkých mestách sú znesiteľné aj veľké náklady spojené s týmito inštitúciami, pretože ich znášajú tisíce návštevníkov múzeí a milovníkov divadla.

V priebehu ľudských dejín však bola väčšina ľudí príliš chudobná na to, aby si miesto pre život mohla zvoliť podľa kultúrnych inštitúcií; mestá ich navyše ani veľa neponúkali. Ľudia však bohatli a čoraz častejšie si mestá vyberali podľa životného štýlu – a tak vznikli konzumné mestá.