

MÍSTO PŘEDMLUVY

Jak vstoupit do Paříže? Vjet Svatojakubskou branou, jak to řadu let před námi učinil jistý pan Abbagnanov, už bohužel nelze, to si řekněme hned na začátku. Nejenže Svatojakubská brána už dávno neexistuje, ale Paříž se od té doby nepřestala rozpínat, takže místo, kde kdysi město končilo a kde ještě v 17. století stávaly hradby a městské brány, se už dávno ztratilo v městské zástavbě. Současná Paříž se podobá Ote-sánkovi, který spolyká všechno, co se mu ocitne v dosahu. V jejím nenasytném objetí mizejí někdejší předměstí i okolní samostatná městečka a vesnice. Charenton, Bercy, Issy, Neuilly, Pantin, Aubervilliers, to všechno se dnes stává součástí jediného obrovského kotle, v němž se vaří ingredience 21. století. Kdepak na nás se středověkými branami a opevněním! Dnes město svírá okružní bulvár Périphérique, po němž se žene auto za autem. A pokud vám některé ukazatele budou připomínat někdejší vstupní brány – najdeme tu Porte d'Orléans, Porte d'Italie i Porte Dauphine – je to, jak říká básník, „jen lež a sebeklam“.

Tak tedy zkusme auto. Na obálce průvodce po okolí Paříže pro automobilisty, motocyklisty a cyklisty z roku 1926 vidíme dámu sedící za volantem otevřeného kabrioletu. Na hlavě má apartní klobouček a kolem krku dlouhý šál. Na vedlejších sedadle sedí dítě a studuje mapu.

Text je prostý: „I dítě může navigovat svou matku. Tak jsou mapy Taride přehledné, jasné a přesné.“ Itinerář zachycuje „nejkrásnější nedělní výlety v okolí Paříže“. Jenomže dnes už nic takového jako „pohoda z jízdy“ neexistuje. Okolí Paříže se proměnilo v labyrint nadjezdů, průjezdů a podjezdů, dálničních obchvatů a ucpaných silnic, po nichž se směrem k centru hlavního města sune nekonečný had nejrůznějších dvou- a čtyřkolových dopravních prostředků. Chudák automobilista aby byl jasnovidec a vyznal se v komplikovaném systému jednosměrných ulic. A o parkování nemluvě...

Zkusme tedy vlak. Na počátku 20. století začal jezdit z Prahy do Paříže rychlík, který dlouhá léta vyjížděl z Wilsonova nádraží v 11.15.

Tenhle „Pařížák“ jezdil až do počátku 90. let 20. století a pak jaksi zmizel v propadlišti železničních dějin, takže o Seifertových *wagonslits* si dnes můžeme nechat jenom zdát. Vlak dnes nahradily autobusy, ale ruku na srdce, romantiku dýchavičných lokomotiv a snopy jisker letících tmou tyhle neosobní *cars* nahradit nedokážou. A autobusové nádraží na bulváru generála Gallieniho nemá ani zdaleka atmosféru Východního nádraží, kde měly rychlíky vypravené z Prahy konečnou stanici. Pak stačilo vyjít z nádražní budovy a člověk se mohl pěšky – uť uť – dostat po Štrasburském bulváru do samého srdce Paříže.

Zbývá tedy letadlo. Když si dnes čteme z průvodce z roku 1927, jako bychom zavítali do jiného světa: „Dopravu cestujících a zavazadel na vzduchové linii Praha-Paříž a zpět obstarává *Compagnie internationale de navigation aérienne*. Cesta přes Německo se zastávkou ve Štrasburku trvá asi šest hodin a její cena rovná se přibližně výši I. třídy rychlovlaku.“ Dnes se dostanete z Prahy do Paříže za půldruhé hodiny čistého letu. Jenomže „aeroplány“ už dávno nelétají z kbelského letiště, letenky poněkud podražily a cesta sama jistě postrádá kouzlo dobrodružství prvních vzduchoplavců. Nabitý boeing vás „vyplivne“ na letišti Charlese de Gaulla. Antoine de Saint-Exupéry tu už sice dávno neseďává za kniplem svého dvouplošníku, zato vás čeká další labyrint a babylon dohromady.

Ale ať už cestujete autem, vlakem, autobusem, nebo letadlem, stejně se nakonec ocitnete v metru. Pařížské podzemí je provrtané jako ementál a některé stanice, jako například Châtelet, připomínají včelí úl. Ale pařížské metro už má přece jen kouzlo města, jehož atmosféra, budete-li pozorní a budete-li jen trochu chtít, je neopakovatelná. Když devatenáctiletý Léo Malet přijel poprvé do Paříže, André Colomer mu řekl: „Ty jsi přijel metrem? Je to prima, vid’? Za devět sous můžeš objet Paříž třeba stokrát, když budeš chtít. Neuvidíš sice nic, ale zato můžeš snít.“

Dnes je cesta poněkud dražší, ale snít se tam dá i tak. Nevěříte? Tak zkuste zaparkovat auto někde u Porte de Pantin, nasedněte na linku číslo pět a jeďte až na stanici na náměstí Bastily. Tam předsedněte na linku číslo jedna a pokračujte směrem na Défense. A vystupte třeba na stanici Concorde.

Jeden z východů téhle stanice, která není nijak hluboko pod povrchem, vede na chodník lemující mříže Tuilerijské zahrady. Stačí pak udělat pár kroků a Paříž vás rázem oslepí a ohluší. Nad všemi hluky a vjemy však převládá pocit úžasu. Před vámi leží město, které znáte, byť jste v něm třeba nikdy nebyli. Všechno je jaksi důvěrně známé: vztyčený ukazováček Eiffelovy věže na obzoru, vjezd na Champs-Élysées vroubený platany, za mostem Svornosti Bourbonský palác, po pravici rue Royale a na jejím konci důstojné sloupové kostela Madeleine, přímo naproti největší pařížské náměstí s prastarým egyptským obeliskem a nádherná osa spojující starobylý Louvre s moderní čtvrtí Défense vzdálenou několik kilometrů. Kolem fontán se tlačí turisté:

„Tohle jsem už někde viděl...“

„O tom jsem slyšel. Četl...“

„Ve filmu?“

„V knize.“

„Kde...?“

A prsty netrpělivě listují v průvodcích, které dnes světová nakladatelství a cestovní agentury chrlí po stovkách. Najdete v nich kdeco. Jak se

nejlépe dostat z náměstí de la Concorde na Montmartre, kam zajít na večeri a kde se lacino ubytovat, v kolik začínají hrát divadla a kolik stojí vstupné do Folies-Bergère a...

Jenomže já (a věřím tomu, že i vy) jsem listoval v jiných knihách. Jejich autoři sice turistické průvodce nikdy nepsali, přesto mě však dokázali po tomto „městě světél“ provést naprosto dokonale. A že jich, *mesdames et messieurs*, bylo požehnaně! Tak za prvé pan Alexandre Dumas. Vidím ho, jak kráčí ulicí Saint-Honoré a šosy jeho kabátu za ním vlají jako středověké praporce. On to byl sice mystifikátor a kujón nad kujóny, ale byl to právě Dumas, kdo nás v dětství jako první provedl po ulicích Hrobníků či U Starého holubníku a s kým jsme nedočkavě čekávali v královských předpokojích Louvru. A za Dumasem kráčí řada dalších výjimečných průvodců. Je mezi nimi i Victor Hugo, po jehož boku poznáváme Jeana Valjeana, je tu i Balzac nebo Zola. Eugène Sue nese v podpaží šest svazků svých *Tajností pařížských* a Paula Févala doprovází po pařížských ulicích jakýsi prapodivný hrbáč. Ale jsou tu i jiní. Před montmartreským Červeným mlýnem vytukává v pařížské dlažbě rytmus dávných dob hůlčička pana Toulouse-Lautreca. Po *Nábřeží mlh* kráčí i Jean Gabin a v Olympii vyzpěvuje „vrahčák“ Piaf. Fantomas si tu vykračuje s Arsènem Lupinem a komisař Jules Maigret si na nábřeží Zlatníků zapaluje svou pověstnou dýmku. V kavárně de Flore na Saint-Germain-des-Prés usedá ke skleničce bílého Boris Vian a vedle, U Dvou mandarínů, listuje Breton jakousi knihou. Jsou tu i Češi. Alfons Mucha, Jindřich Štyrský, drobná Toyen i Josef Šíma...

Ale na průvodci vlastně nezáleží. Naším cílem je v každém případě Paříž. Paříž se svými uličkami a zákoutími, Paříž se svým magickým tajemstvím, jež obestírá každou čtvrt, Paříž průchodů, dvorků a zahrádek, Paříž květinárek, kamelotů, dělníků z Citroěnky a pouličních prodavačů, Paříž flašinetů, harmonik a kabaretů, Paříž komínů a střech, pod nimiž se denně odehrává nespočet příběhů. Paříž rozdělená do dvaceti obvodů, z nichž každý by mohl tvořit samostatné město a má svou historii.

K prvnímu rozdělení Paříže na administrativní obvody došlo během Velké francouzské revoluce. Nařízením konventu ze dne 11. října 1795 byla Paříž rozdělena na dvanáct okrsků. O pětadesát let později došlo k dalším změnám. Rozrůstající se město bylo tentokrát rozděleno na dvacet městských částí, jejichž hranice zůstaly dodnes víceméně stejné. Jejich číslování bývá přirovnáváno ke spirále šnečí ulity, která se roztáčí od prvního obvodu, tedy od Louvru, směrem doprava. Každý *arrondissement* se skládá ze čtyř *quartiers*, jež si většinou uchovaly historické názvy.

My se ovšem nezdržíme jen v centru; cestou narazíme na místa, kterým se říká *faubourg*, předměstí. „Slovem *faubourg* označujeme osídlené místo, které leží poblíž města, ale je od něj oddělené,“ píše Perrot ve svém *Slovníku komunikací*, který vyšel v roce 1782.

Faubourgs se kolem velkých měst, a zejména kolem Paříže, vyvinuly velmi brzy. Nejprve to byly dlouhé ulice, které vznikaly na místě přístupových cest vedoucích do hlavního města. K jejich rychlému nárůstu došlo zejména po skončení stoleté války, kdy se rozrostl obchod a lidé zase mohli mírumilovně cestovat. Zvláštní je, že králové se snažili význam předměstí zlehčovat, a dokonce omezovat, ale marně. Když v roce 1702 vzniklo prvních dvacet policejních obvodů, byla k nim některá tehdejší předměstí, jako například Saint-Marcel, Saint-Germain nebo Saint-Jacques, připojena. Samotné město ohraničovaly hradby, což platilo prakticky až do roku 1860, kdy Paříž pohltila většinu okolních městysů a vesniček. Z někdejších *faubourgs* se najednou staly městské čtvrti a v nová předměstí se přeměnily jiné vesnice, které do té doby ležely daleko za branami města. Definitivní tvar současné Paříži dodal až bulvár *Périphérique*, vybudovaný v polovině 20. století, který převzal funkci někdejších hradeb, takže se dá říci, že Paříž je dnes to, co se nachází uvnitř obvodu vytvořeného tímto bulvárem. Jako všechno ve Francii má i tahle pravda svou výjimku, protože Neuilly, ležící jen pár stanic metra od náměstí *l'Étoile*, si zachovalo svou identitu, ačkoliv by podle vši logiky mělo být součástí městských *arrondissements*.

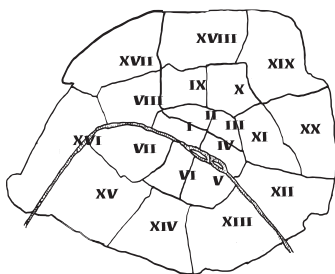
Pojem *faubourg* se ostatně uchoval pouze v názvu některých ulic, ale ve správním smyslu se z francouzštiny vytratil. Slovo *banlieue*, které se dnes používá pro označení předměstí, označovalo prostor, měřený na míle, *lieux*, spadající pod jedinou jurisdikci. Česky bychom řekli, že se jednalo o manství, francouzsky *ban*. Ze správního hlediska i toto slovo ztratilo svůj význam a dnes označuje obecně osídlené oblasti přiléhající k hlavnímu městu. „Pokud srdce Paříže tluče v Cité, pak paže Paříže se rozpínají na předměstí,“ napsal Jacques Hillairet.

Historie okrajových čtvrtí však v převážné většině není historií králů a královských dvorů. Je to spíš historie bednářů z Bercy, řezníků z La Villette, vinařů a mlynářů z Montmartru či tkalců z Gobelins. Často je to historie revoluce, protože její plamen rozdmýchávali spíš kameníci z vápencových lomů v Montrouge než dvořané Jeho Veličenstva v Louvru. Jsou to příběhy vzbouřenců a páriů, Gavrochů z náměstí Bastily a všech těch anonymních Cartouchů z Belleville a Popincourtu. Příběhy chudých umělců z hospod kolem křižovatky Vavin na Montparnassu a z náměstí du Tertre na Montmartru. Příběhy hrdinů, bránících své město proti vpádu cizích armád na náměstí de Clichy. V Paříži je celkem 3195 ulic, 330 pasáží, 314 avenuí, 293 slepých uliček, 108 bulvárů, 238 náměstí, 52 nábřeží a spousta dalších míst, která mají nejrůznější jména, jako *villas*, *squares*, *cours*, *sentés* či *carrefours*. Tam všude stojí tisíce a tisíce domů a v nich žijí skoro tři miliony lidí. Byli to jejich předkové, kteří vytvořili legendu „města světla“. „Historie Paříže je historií ulic,“ prohlásil Paul Lesourd. Dodejme k tomu jen, že

historie Paříže je, jakkoliv to zní pateticky, historií lidí, kteří v těchto ulicích žili.

Tak vzhůru na cestu. Před námi leží pařížský šnek a roztáčí pro nás nová dobrodružství.

**PARÍŽSKÉ MĚSTSKÉ
OBVODY**



**ARRONDISSEMENTS
DE PARIS**