

NÁČRT HISTORICKO-GEOGRAFICKEJ ANALÝZY ÚZEMNÉHO VÝVOJA MESTA (NA PRÍKLADE POPRADU A NOVÉHO MESTA NAD VÁHOM)

Daniel GURŇÁK

Univerzita Komenského Bratislava, Prírodovedecká fakulta
gurnak@fns.uniba.sk

GURŇÁK, Daniel. Outline of Historical-Geographical Analysis of Territorial Development of a Town (example: Nové Mesto nad Váhom and Poprad). The focus of this paper is concentrated on the problem of research of historical-geographical spatial development of towns in Slovakia. Methodology of cartographic processing is presented on the example of analysis of the development of two towns: Nové Mesto nad Váhom and Poprad. This paper deals with spatial development of these two towns in comparable timeframes and it identifies areas with diverse functional land use and depicts these areas on a series of specific mapping outputs. Another area of interest of this work is the analysis of forming of most stable and non-stable areas of the towns based on information on changes in its functional land use. This paper wants to introduce a geographical point of view on the issues of research of historical-geographical development of towns in Slovakia.

Kľúčové slová: historická geografia, územný vývoj mesta, Nové Mesto nad Váhom, Poprad

Keywords: historical geography, spatial development of a town, Nové Mesto nad Váhom, Poprad

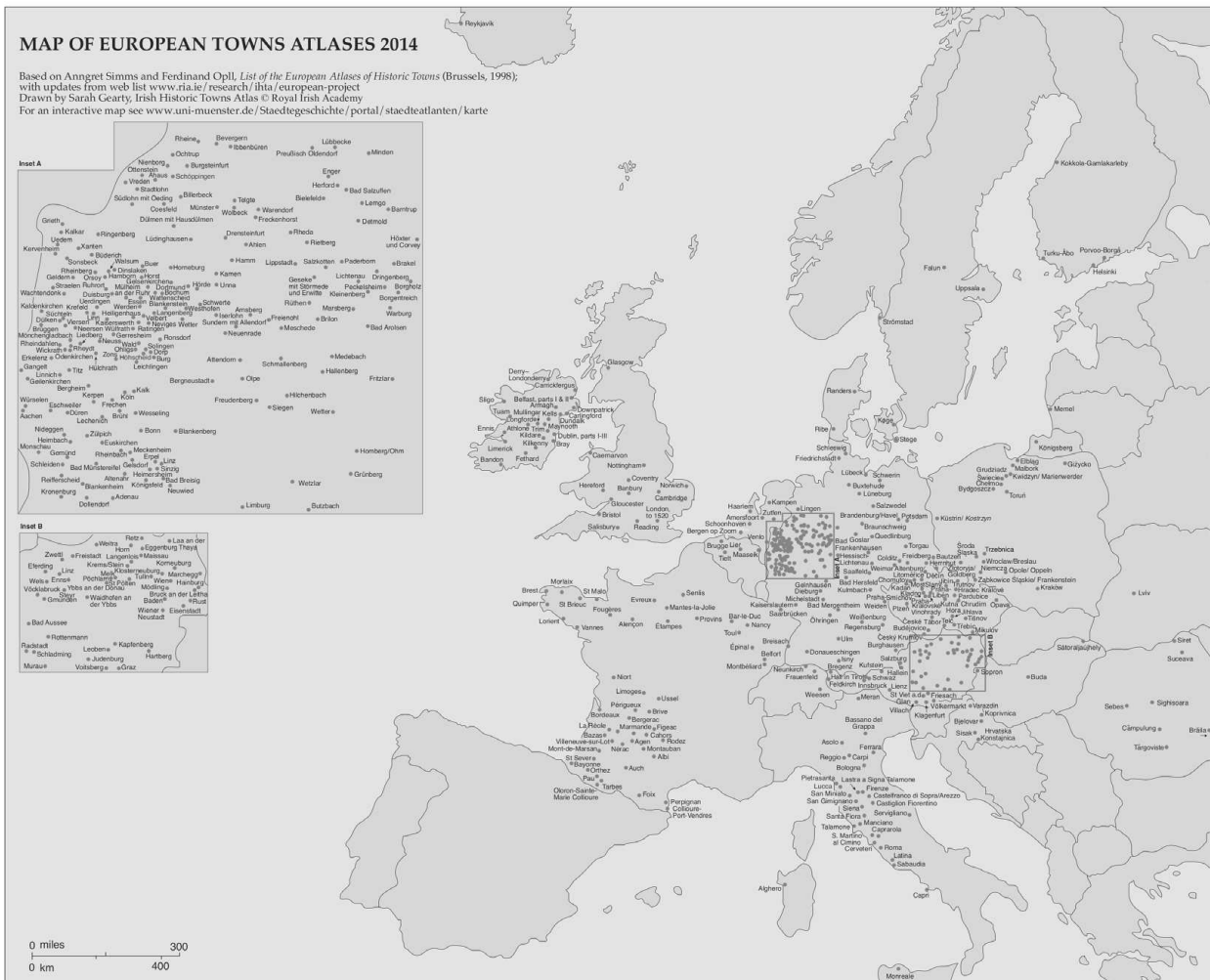
Historická geografia zažíva v posledných rokoch najmä v okolitých krajinách obdobie značného rozvoja. Pribúdajú výskumníci zameriavajúci sa na jednotlivé smery historicko-geografických výskumov. Jedným z problémov rozvoja tejto interdisciplinárnej vednej disciplíny na Slovensku je značné poddimenzovanie výchovy odborníkov s patričnou kvalifikáciou tak v odbore história ako aj v odbore geografia. Uvedená skutočnosť vedie k stavu, že na Slovensku sa formujú dva smery historickej geografie: historická geografia ako pomocná veda historická a historická geografia ako jedna z disciplín geografie. Problémom nie je ani tak dichotómia orientácie výskumov, ale skôr to, že v slovenských podmienkach dochádza k triešteniu už i tak personálne veľmi limitovaného výskumu vo sfére historickej geografie, pričom interakcia medzi geograficky orientovanými historikmi a historicky orientovanými geografmi je nedostatočná. To sa potom môže prejavovať i v slabšej teoreticko-metodologickej báze historického aspektu výskumov u geografov a naopak k nedostatočnému kladeniu dôrazu na geografické a kartografické aspekty výskumu u historikov.

Jednou z interdisciplinárnych historicko-geografických tém je výskum územného vývoja miest. Práve táto téma ukazuje nerovnovážnosť historického

a geografického prístupu k danej problematike na Slovensku. Väčšina slovenských miest, ba i množstvo obcí má spracovanú svoju viac či menej podrobnú historiografiu buď v rámci samostatných vedeckých monografií, či štúdií alebo v rámci miestopisných monografií a reprezentatívnych publikácií určených širšej verejnosti. V nich kapitoly venované historickému vývoju mesta, či obce tvoria významnú časť textu. Úplne iná je však situácia spracovania územného vývoja slovenských miest z historicko-geografického hľadiska, teda primárne z časopriestorového hľadiska. Údaje takéhoto charakteru sa vyskytujú v podobných dielach len sporadicky a útržkovito. Základom geografického výskumu je však systematizácia a vzájomná komparácia získaných faktov najmä z priestorového hľadiska. Geografia sa teda nemôže uspokojiť „len“ s opisom daného stavu v danom období, ale snaží sa ho komparovať so situáciami v iných časových horizontoch až po súčasnosť. Geografický výskum sa pri analýze vnútornej štruktúry mesta nezameriava len na fyzický opis zástavby, ale analyzuje aj funkčnú štruktúru mesta – teda zákonitosti priestorovej distribúcie jednotlivých typov zástavby z hľadiska ich funkčného využitia (obytná, výrobná, nevýrobná, dopravná a i. funkcia). Ideálne je tieto štruktúry mesta skúmať samozrejme v kontexte reálneho osídlenia, teda miestneho obyvateľstva a jeho demografických charakteristík. Samozrejme v slovenských a celkovo stredoeurópskych pomeroch je základným limitom dostupnosť širokého súboru dát. O tom, že interdisciplinárne orientované historicko-geografické výskumy vývoja miest patria v súčasnej Európe pomerne aktuálnym výskumným témam svedčí okrem iného i skutočnosť, že pod záštitou Medzinárodnej komisie pre históriu miest¹ už v 17 európskych krajinách vychádzajú edície historických atlasov miest, pričom do roku 2014 sa eviduje už vyše 500 zväzkov². Slovensko je žiaľ jednou z krajín, ktorej podobná edícia chýba (obr. 1).

¹ The International Commission for the History of Towns (ICHT): dostupné na internete: http://www.historiaurbium.org/english/home_en.html

² Historický atlas měst ČR: dostupné na internete: <http://towns.hiu.cas.cz/>



Obrázok č. 1. Publikované historické atlasy miest Európy

Zdroj: GAERTY, Sarah. 2014. dostupné na internete: http://towns.hiu.cas.cz/img/European_schema_HA-h.gif

V minulosti sme sa podieľali na príprave viacerých publikácií, kde sme sa snažili prispieť svojou kartografickou tvorbou rozvoju historickej geografie na Slovensku.^{3 4} Pokiaľ ide o problematiku historicko-geografického prístupu k výskumu dejín mesta, mali sme možnosť spolupracovať v autorskom kolektíve I. zväzku Dejín Bratislavy⁵. Nielen z týchto dôvodov je nám preto problematika prepojenia geografického, kartografického a historického aspektu výskumu miest veľmi blízka.

Cieľom predloženého príspevku je stručne predstaviť výskum územného vývoja vybraných slovenských miest, ktorý sme začali realizovať na pôde

³ GURŇÁK, Daniel. Štáty v premenách storočí – dejepisný atlas. Bratislava: Mapa Slovakia Plus, 2004, 50 s.

⁴ GURŇÁK, Daniel. autor 281 máp In KRŠÁK, Pavol (ed.). Ottov historický atlas Slovensko. Praha: Ottovo nakladateľství, 2009, 560 s.

⁵ GURŇÁK, Daniel. autor 46 máp. In ŠEDIVÝ, Juraj (ed.). Dejiny Bratislavy 1 : Brezalauspurc - na križovatke kultúr. Bratislava: Slovart, 2012, 608 s.

Prírodovedeckej fakulty UK a ktorý vnímame ako jeden možných prístupov k výskumu historicko-geografického vývoja miest na Slovensku.

Návrh metodiky spracovania územného vývoja mesta

V úvode nášho príspevku sme naznačili, že geografické výskumy kladú dôraz na systematickosť výskumu, najmä pokiaľ ide o analýzu a triedenie získaných dát, pričom druhou stránkou veci je dôraz na vzájomnú kompatibilitu, resp. komparatívnosť týchto dát. Klasická geografia, najmä kvantitatívna, sa opiera predovšetkým o „tvrdé“, teda štatistické, exaktné dáta, no v súčasnej modernej geografii sa stále viac presadzujú i výskumné trendy zohľadňujúce i tzv. „mäkké“ dáta.⁶ Celkovo sa však nároky geografického výskumu dostávajú do rozporu so stavom dostupných historických dát, ktoré sú (samozrejme aj v závislosti od časovej roviny) fragmetárne. Aj pokiaľ ide o stav spracovania jednotlivých slovenských miest a obcí nielen z hľadiska ich historiografie, ale napr. aj pokiaľ ide o ich archeologický výskum, existuje značná nerovnováha. Skúsenosti českých kolegov pri editovaní Historického atlasu miest ČR, napr. hovoria, že aj z týchto dôvodov nie je optimálne začínať rovno výskumom metropoly, ale skôr s menšími mestami. Menšie mestá majú výhodu, že je možné skôr postihnúť viaceré časopriestorové súvislosti ich historicko-geografického vývoja, hoci rizikom môže byť naopak nedostatok historiografických dát, resp. ich nedostatočné spracovanie. Je totiž zrejme, že v geograficky orientovaných výskumoch vzhľadom na ich personálne zabezpečenie nevychádzame z pôvodných historických, či dokonca archeologických výskumov, ale „iba“ z už publikovaných výstupov. No ako sa ukazuje, i v týchto výstupoch je značné množstvo dát, ktoré sa dajú geograficky a kartograficky spracovať.

V rámci nami organizovaného výskumu sme zatiaľ so svojimi študentmi realizovali mapovanie územného vývoja dvoch slovenských miest: Nového Mesta nad Váhom⁷ a Popradu⁸. Oba výskumy sa zamerali nielen na výskum územného vývoja uvedených miest, ale snažili sa napr. postihnúť aj vývoj ich osídlenia. My sa však v tomto príspevku sústredíme na aspekt ich územného vývoja. Pre oba výskumy sme vypracovali jednotnú metodiku, ktorej ťažiskom bolo kartografické spracovanie územného vývoja mesta na základe dobových kartografických, literárnych i obrazových prameňov, resp. na základe už publikovaných historických prác. Ideálnym technickým riešením by bolo spracovať celý výskum v prostredí geografických informačných systémov, čo však vzhľadom na technickú náročnosť a dostupné kapacity nebolo možné. No i tak sme využili aspoň obmedzene možnosti digitálneho spracovania kartografických podkladov a realizáciu výstupov.

⁶ KASALA, Karol. Meniaca sa indentita slovenských sídel In: LAUKO, Viliam. et al. Regionálne dimenzie Slovenska, Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave 2014, s. 367 – 390

⁷ KRIŽÁKOVÁ, Ľubomíra. Nové Mesto nad Váhom - historicko-geografická analýza vybraných črt vývoja mesta (Diplomová práca). Bratislava: PríF UK, Katedra regionálnej geografie, 2013, 81 s.

⁸ KUBASKÁ, Katarína. Poprad - historicko-geografická analýza vybraných črt vývoja mesta (Diplomová práca). Bratislava: PríF UK, Katedra regionálnej geografie, o. a p. k., 2014, 84 s.

Základom bolo vymedzenie sledovaného územia, ktoré zahŕňa celý súčasný rozsah intravilánu daného mesta, ktorý však bol vsadený do štvoruholníkového mapového výrezu. Zámerom tak bolo postihnúť i krajinné prvky, ktoré mohli mať výrazný vplyv na formovanie územného vývoja mesta (reliéf, riečna sieť a pod.). Alternatívou by síce bolo i vymedzenie skúmaného územia na základe napr. hraníc katastrálneho územia, to by však v mnohých prípadoch spôsobovalo značné komplikácie (zmeny katastrálnych hraníc, značný rozsah niektorých katastrálnych území atď.).

Základným princípom mapovania územného vývoja mesta bol postup od súčasnosti smerom do minulosti. Východiskom výskumu bol súčasný územný stav mesta, ktorý je jednak podrobne kartograficky zdokumentovaný, jednak je možné ho in situ verifikovať terénnym výskumom. Zámerom však nebolo samozrejme len „zmapovanie“ existujúceho stavu mestskej zástavby, ale aj (pre účely výskumu) zjednodušená funkčná priestorová analýza mesta – teda vymedzenie základných kategórií funkčného využitia plôch.^{9 10} Na úrovni blokov budov boli jednotlivé časti mesta zatriedené do nasledovných kategórií: súvislá zástavba mestského jadra (multifunkčná zóna), ostatná individuálna bytová / domová zástavba, hromadná bytová zástavba, plocha priemyslu, skladov a technických zariadení, zóna s komerčným zameraním, športovisko a rekreácia, sad / záhrada / záhradkárska kolónia, cintorín, park / verejná zeleň, ostatné. Samozrejme mapovaná bola i uličná sieť, ako aj sieť komunikácií mimo intravilánu v rámci mapového výrezu.

Vzhľadom na dostupnosť údajov sme ako optimálnu metódu pokrytia časového rámca územného vývoja mesta zvolili metódu časových prierezoov pre kartografickú (re-)konštrukciu územného rozsahu a vnútornej funkčnej štruktúry mesta k danému zvolenému časovému bodu. Vzhľadom na historický vývoj Slovenska sme vytypovali nasledovné roky, pre ktoré sme sa pokúsili zmapovať skúmané mestá v 20. storočí v rokoch: 1989, 1945, 1914. Zvolenie týchto letopočtov nie je náhodné, je podmienené širšími spoločensko-ekonomickými zmenami, ktoré Slovensko v týchto obdobiach postihli. Pre 19. storočie sme sa snažili vymedziť jeden časový rez z poslednej štvrtiny 19. storočia (v závislosti od dostupných kartografických prameňov) tak, aby to bolo už obdobie pokryté modernými cenami (po roku 1869) a zároveň pokiaľ možno zachytávalo miestnu situáciu vo fáze nástupu transformácie predindustriálnej spoločnosti na industriálnu spoločnosť (v Poprade to bol letopočet 1869 – teda letopočet prvého moderného cenzu kartograficky podložený 2. vojenským mapovaním¹¹, v prípade Nového Mesta nad Váhom rok 1886 – letopočet vročenia katastrálnej mapy intravilánu

⁹ DANIELOVÁ, Katarína. Vybrané transformačné procesy a ich prejav v priestorovej štruktúre Novej Dubnice v období po roku 1989. In: DUBCOVÁ, Alena (ed.). Stredoeurópsky priestor. Geografia v kontexte regionálneho rozvoja. Nitra: UKF, Geografické informácie 12, 2009, s. 77 – 83.

¹⁰ MATLOVIČ, René. Transformačné procesy a ich efekty v intraurbánných štruktúrach postkomunistických miest. In: premeny Slovenska v regionálnom a didaktickom kontexte, Banská Bystrica: FPV UMD, Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Matthiae Belii, Geografické štúdie 8, 2001, s.

¹¹ 2st Military Survey (1806-1869), dostupné na internete: <http://mapire.eu/en/map/collection/secondsurvey/?zoom=14&lat=49.0642&lon=20.30523>

mesta¹²). Pre staršie obdobie sme už menej striktné vymedzili na mapovanie časový horizont prelomu 18./19. storočia podmienený všeobecne dostupnými kartografickými podkladmi (I. vojenské mapovanie) a zachytávajúci priestorové relácie v daného mesta v podmienkach neskorého feudalizmu. Podobne pre staršie obdobia už bolo možné len schematické priestorové znázornenie buď predpokladanej, prípadne archeologicky, či historicky zdokumentovanej výstavby/osídlenia v priestore mesta.

Pri kartografickej interpretácii daného dobového stavu bola samozrejme nevyhnutná vzájomná verifikácia dobových kartografických materiálov so súčasným stavom územia (resp. s doposiaľ identifikovanými pozostatkami pôvodnej zástavby, cestnej, či riečnej siete) a ich dopĺňanie na základe historických údajov, ako aj dobového obrazového materiálu. Na základe týchto údajov bolo možné rekonštruovať aj základné funkčné vymedzenie plôch mesta (najmä vznik a vývoj priemyselných areálov, mestskej zelene a pod.). Podstatou a zmyslom tohto kartografického spracovania však bola interpretácia dobového stavu v štandardizovanej kartografickej podobe. Teda zakreslenie daného stavu do štandardizovaného mapového podkladu rovnakého pre všetky sledované vývojové fázy daného mesta, čo umožnilo a umožňuje ich vzájomnú komparáciu. Vzájomnú kompatibilitu takéhoto mapovania územného vývoja miest navzájom zase zabezpečí používanie jednotného mapového kľúča.¹³

Štandardizované kartografické spracovanie územného vývoja mesta umožňuje následne ďalšie priestorové geografické analýzy. V uvedených výskumoch sme aplikovali viaceré kartografické metódy, ktoré sme už pred tým úspešne aplikovali na inak orientovaný výskum politicko-geografického zamerania.¹⁴ Tieto metódy mapujúce najmä stabilitu a kontinuitu vybraných priestorových javov, v našom pôvodnom výskume hraníc a území štátov, resp. administratívnych celkov^{15 16}, sme adaptovali i na analýzu územného vývoja miest. Mohli sme tak exaktnejšie nielen zobrazovať, ba i kvantifikovať územný vývoj skúmaných miest, ale ďalej sme mohli sledovať aj jeho stabilitu a kontinuitu aspoň v rámci vybraných parametrov. Opisovaná stabilita a kontinuita líniových prvkov v krajine sa javila ako vhodná najmä na analýzu vývoja cestnej siete na sledovanom území. Naopak čiastkové mapy funkčného využitia plôch v meste dovolili, hoci v pomerne generalizovanej miere, naznačiť stabilitu funkčnej štruktúry mesta. Tu treba zdôrazniť, že daná metodika sleduje iba zmenu funkčného využitia určitej plochy (v našom prípade bloku alebo areálu budov), nie však všetky reálne zmeny vo výstavbe (samozrejme pokiaľ nedochádza pri novej výstavbe k zmene funkčného využitia danej

¹² Mestský úrad Nové Mesto nad Váhom: Vág-Ujhely, Mezőváros határának Térkepe 1886 évbén.

¹³ PRAVDA, Ján. *Mapový jazyk*, Bratislava: Univerzita Komenského, 2003, 104 s.

¹⁴ GURŇÁK, Daniel. Niektoré teoreticko-metodologické problémy historicko-geografického výskumu územného vývoja štátov. In MINÁR, Jozef - TRIZNA, Milan. (eds.). *Teoreticko-metodologické problémy geografie, príbuzných disciplín a ich aplikácie*, Bratislava: UK, 1999, s. 173 – 179.

¹⁵ GURŇÁK, Daniel. *Vývoj politickej mapy stredovýchodnej a juhovýchodnej Európy – historicko-geografická analýza*. Bratislava: Kartprint, 2007, 208 s.

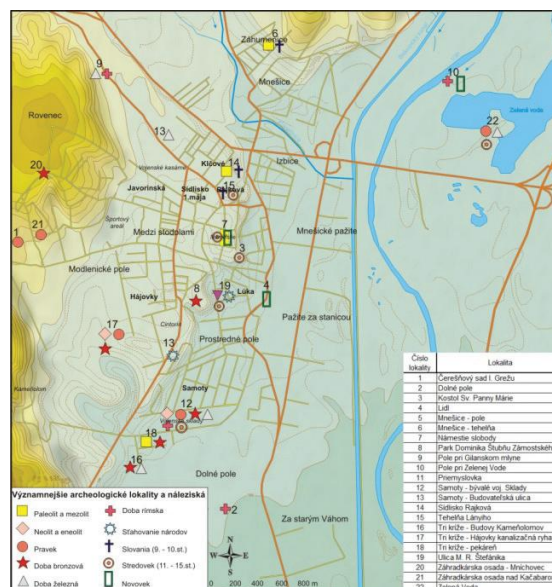
¹⁶ GURŇÁK, Daniel - LAUKO, Viliam. Stabilita územno-správneho členenia Slovenska v 20. storočí a jej regionálne dimenzie. In KRAFT, Stanislav. et al. (eds.) *Česká geografie v evropském prostoru*, České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2007, s. 570 – 579.

plochy). Uvedenými metódami získané výsledky síce môžeme považovať v kontexte komplexného historicko-geografického výskumu vývoja miest za čiastkové, no môžu vhodne dopĺňať celkové penzum poznatkov k danej problematike.

Prípadová historicko-geografická analýza územného vývoja miest Nového Mesta nad Váhom a Poprad

Ako sme už uviedli vyššie, opisovanú metodiku sme v spolupráci so svojimi študentmi aplikovali na analýzu územného vývoja najskôr Nového Mesta nad Váhom a následne i na analýzu územného vývoja mesta Poprad. Dôvodom výberu oboch miest bola nielen detailná znalosť terénu, ale i fakt, že predstavujú dva rozličné príklady historicko-geografického vývoja mesta.

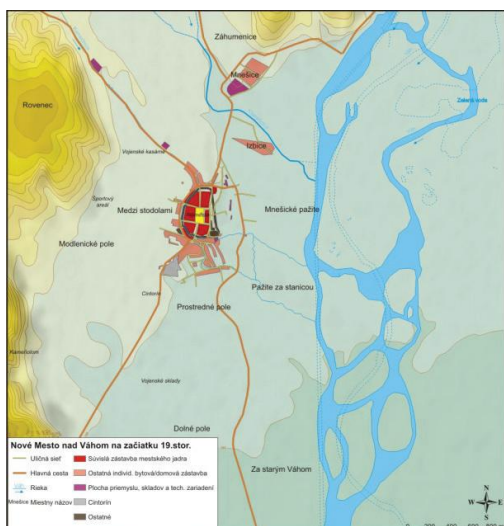
Nové Mesto nad Váhom z hľadiska svojho územného vývoja predstavuje typ mesta s jedným historickým jadrom, ktoré síce podľa historických prameňov tiež vzniklo na „novom“, pre osídlenie vhodnejšom mieste¹⁷, avšak ranostredoveká a stredoveká¹⁸ topografia osídlenia priestoru mesta nie je doposiaľ podrobne zdokumentovaná a umožňuje len náznakovú sumarizáciu archeologických nálezísk, resp. zachovaných architektonických pamiatok (obr. 2). Hoci súčasné mesto v minulosti pohltilo aj niektoré okolité osídlenia, v podstate len jedno z nich – Mnešice malo štatút samostatnej obce, ostatné (Lúka, Klčové) boli od stredoveku predmestiami organicky prepojenými s jadrom mesta.



Obrázok č. 2. Archeologické lokality na území Nového Mesta nad Váhom
Zdroj: KRIŽÁKOVÁ ref. 7 podľa STAŠŠÍKOVÁ-ŠTUKOVSKÁ ref. 17

¹⁷ STAŠŠÍKOVÁ-ŠTUKOVSKÁ, Danica. Od praveku po stredovek. In KARLÍK, Jozef. (ed.). Nové Mesto nad Váhom: Vlastivedná monografia mesta do roku 2009. Nové Mesto nad Váhom: Tising spol. s r.o., 2010, s. 22-39.

¹⁸ LUKAČKA, Ján. Od prvej písomnej zmienky do konca stredoveku. In KARLÍK, Jozef. (ed.). Nové Mesto nad Váhom: Vlastivedná monografia mesta do roku 2009. Nové Mesto nad Váhom: Tising spol. s r.o., 2010, s. 40-57.



Obrázok č. 3a. Nové Mesto nad Váhom okolo r. 1800

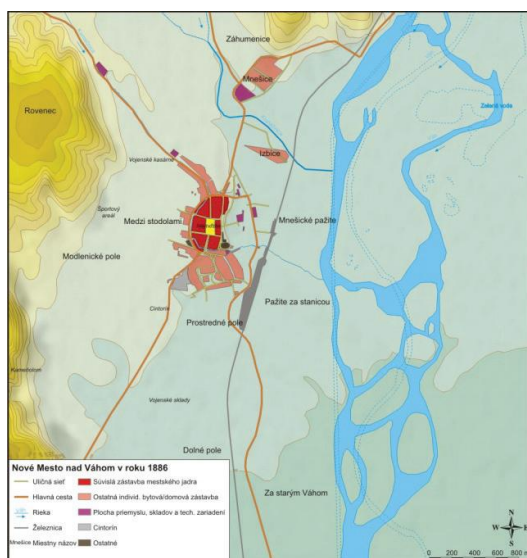
Zdroj: KRIŽÁKOVÁ ref. 7



Obrázok č. 3b. Nové Mesto nad Váhom na 1. vojenskom mapovaní

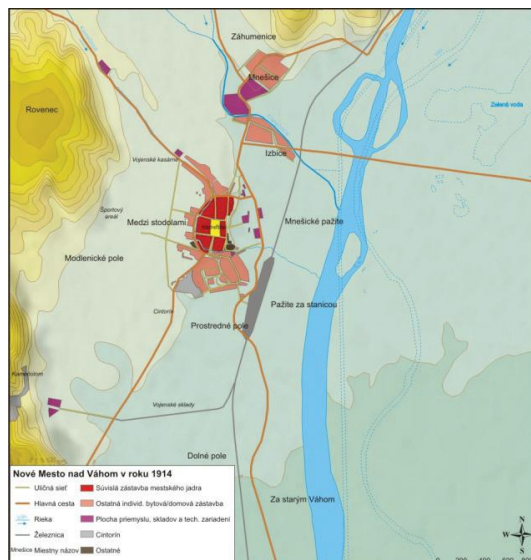
Zdroj: 1st Military Survey, ref. 19

Avšak i z čiastkových opisov mesta v stredoveku a ranom novoveku je možné usúdiť, že priestorová situácia sa v meste a jeho bezprostrednom okolí, pokiaľ ide o zástavbu, až do 18. stor. zásadne nemenila (ak neberieme do úvahy architektonický vývoj zástavby). Takže aj stav zachytený na prvom vojenskom mapovaní¹⁹ môžeme považovať za náznak stavu kontinuálne pretrvávajúceho od stredoveku. Na dvojici máp (obr. 3a a 3b) môžeme demonštrovať transformáciu dobových kartografických podkladov do štandardizovaného mapového podkladu kompatibilného s nasledujúcimi kartografickými výstupmi.



Obrázok č. 4. Nové Mesto nad Váhom v r. 1885

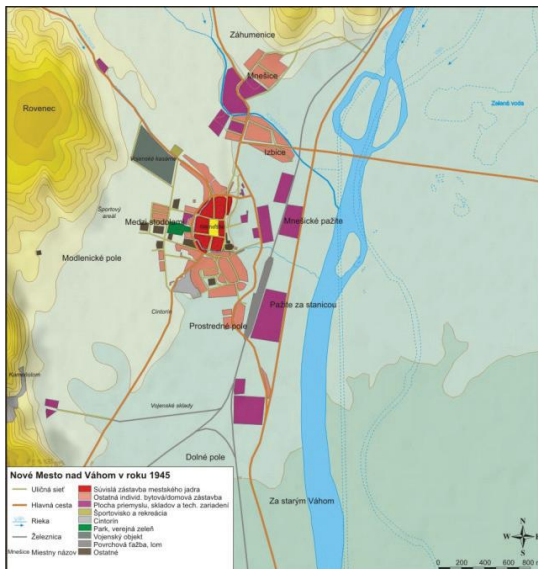
Zdroj: KRIŽÁKOVÁ ref. 7



Obrázok č. 5. Nové Mesto nad Váhom v r. 1914

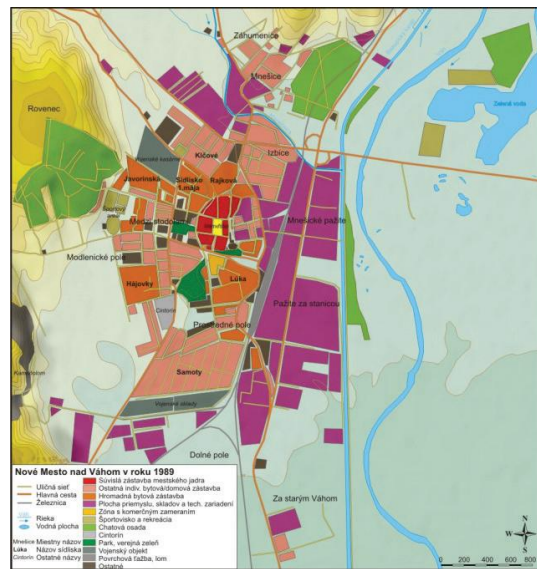
Zdroj: KRIŽÁKOVÁ ref. 7

¹⁹ 1st Military Survey (1764-1784), dostupné na internete: <http://mapire.eu/en/map/collection/firstsurvey/?zoom=14&lat=48.7641&lon=17.83208>



Obrázok č. 6. Nové Mesto nad Váhom
v r. 1945

Zdroj: KRIŽÁKOVÁ ref. 7



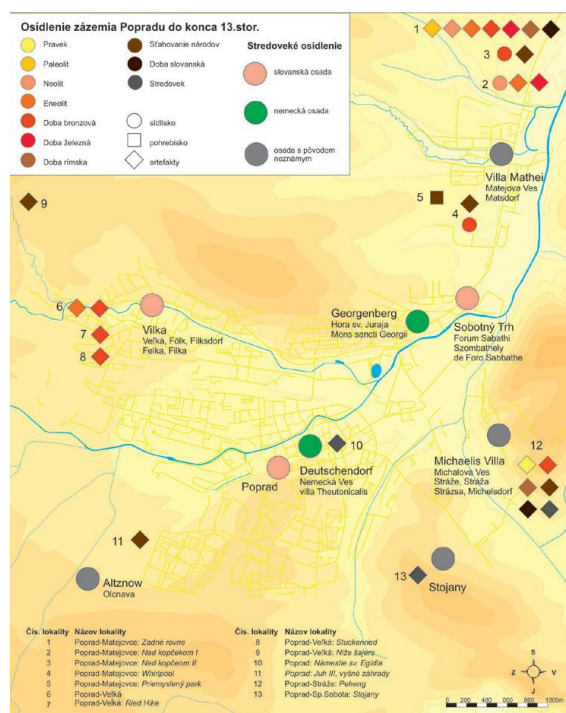
Obrázok č. 7. Nové Mesto nad Váhom
v r. 1989

Zdroj: KRIŽÁKOVÁ ref. 7

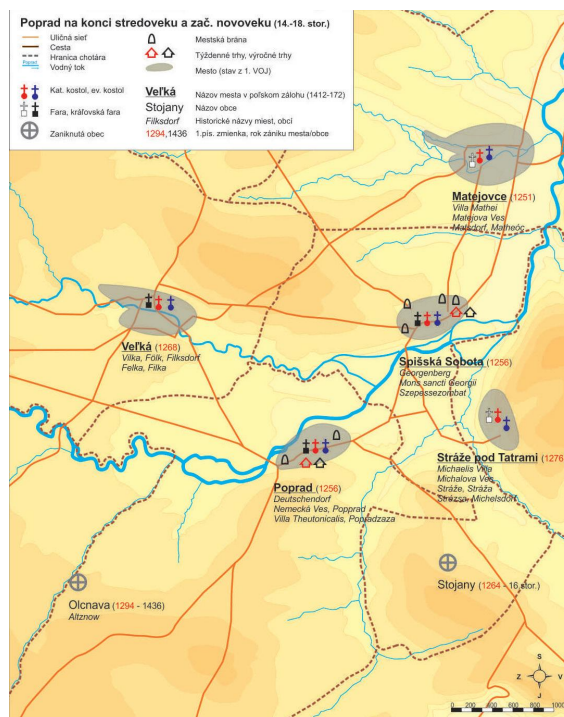
Samozrejme nemáme priestor na podrobný opis vývoja Nového Mesta nad Váhom. Zhrnieme ho preto nasledovne – až od sklonku 19. stor. (obr. 4) sa začína aj na pôdoryse mesta prejavovať prebiehajúca industrializácia – rozrastaním najmä východných predmestí a vznikom rozsiahlejších priemyselných areálov (obr. 5). Dôležitým faktorom bolo v tomto procese postupné regulovanie toku Váhu, ktoré umožnilo rozširovanie zástavby na západnom okraji jeho nivy smerom k železničnej trati. Podstatné zrýchlenie územného vývoja mesta však nastáva až po 1. svetovej vojne, kedy sa zástavba rozrastá všetkými smermi (obr. 6), pričom je zjavná i sektorová štruktúra z hľadiska funkčného využitia plôch (východ – súvislé priemyselné areály, západ a juh – nové obytné štvrte + vojenský areál – kasárne) a vznikajú i v zvolenej mierke mapovateľné areály so špecifickými funkciami (školsťvo, administratíva, mestská zeleň a pod.). Najdramatickejšie zmeny v územnom vývoji mesta nastávajú v období rokov 1945-1989 (obr. 7), zastavaná plocha mesta vzrástla v tomto období zo 173 ha až na 674 ha. Keďže na začiatku 20. stor. dosahovala iba 63 ha, znamená to až takmer 11-násobný priestorový rast mesta za necelé storočie, pričom počet obyvateľov mesta za toto obdobie vzrástol len niečo viac ako 3-násobne²⁰. Po roku 1989 sa územný rast mesta spomalil (do roku 2013 dosiahla zastavaná plocha 700 ha), no môžeme pozorovať najmä častejšie zmeny vo funkčnom využití existujúcich zastavaných plôch, ako aj intenzifikáciu a zahusťovanie výstavby – všetkým týmto procesom sa už venuje rýdzo geografický výskum zameraný na problematiku transformácie miest.²¹

²⁰ KRIŽÁKOVÁ ref. 7.

²¹ MATLOVIČ ref. 10.



Obrázok č. 8. Poprad – archeologické lokality
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8



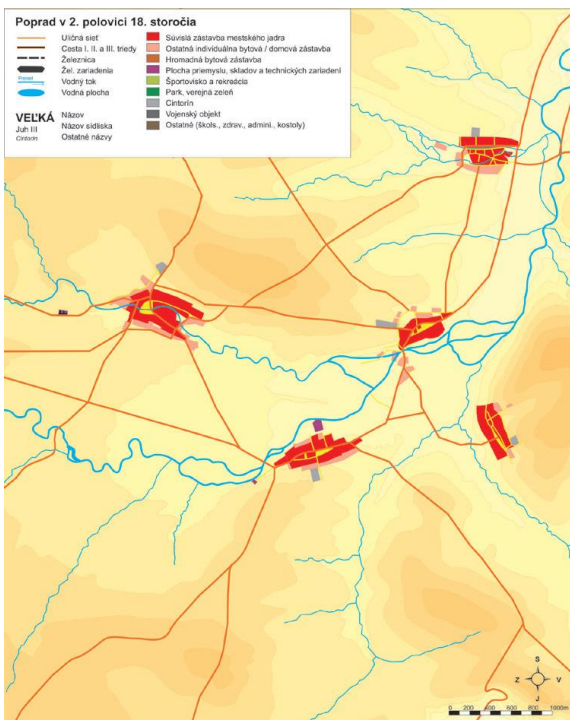
Obrázok č. 9. Poprad – stredoveké osídlenie
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8,
podľa CHALUPECKÝ ref. 24

Pokiaľ ide o územný vývoj súčasného mesta Poprad, predstavuje špecifický typ vývoja mestskej konurbácie – teda súmestia, ktoré postupne zrastalo do jedného celku. Špecifikom pritom je, že išlo pôvodne o viac-menej rovnocenné sídla (Matejovce, Poprad, Spišská Sobota, Stráže pod Tatrami, Veľká)²², ba dokonca samotný Poprad až do konca 19. stor. a v istých ohľadoch až do prvej polovice 20. stor. nebolo možné považovať za ťažisko tohto súmestia. Z hľadiska územného vývoja teda Poprad predstavuje mesto s viacerými historickými, dokonca mestskými jadrami, pričom iba jedna z uvedených piatich obcí – Stráže pod Tatrami si až do začlenenia do rámca „veľkého“ Popradu uchovala prevažne rurálny charakter. Historicko-geografickú analýzu vývoja mesta Poprad uľahčil i pomerne bohatý historiografický materiál²³, na základe ktorého bolo možné zostaviť napr. i náznakovú priestorovú rekonštrukciu stredovekého osídlenia²⁴ v priestore súmestia (obr. 9), ktorá doplnila mapu archeologických lokalít skúmaného priestoru (obr. 8). Pri mapovaní priestorového vývoja mesta sme postupovali analogicky ako v prípade Nového Mesta nad Váhom.

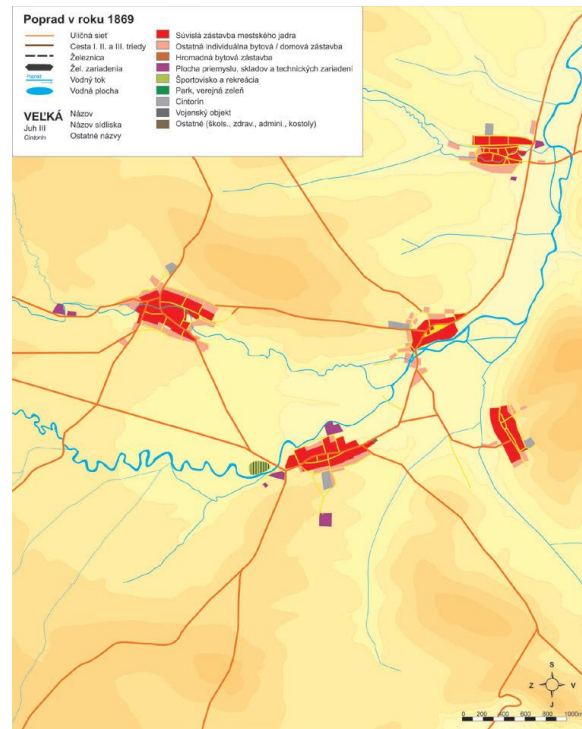
²² Miestna časť Kvetnica nebola do výskumu zahrnutá vzhľadom na jej značnú vzdialenosť od centra mesta, no najmä vzhľadom na skutočnosť, že dodnes nie je zástavbou prepojená so zvyškom mesta (vzdialená je cca 2,5 km).

²³ CHALUPECKÝ, Ivan (ed.). Dejiny Popradu. Košice: ORIENS, 1998, 570 s.

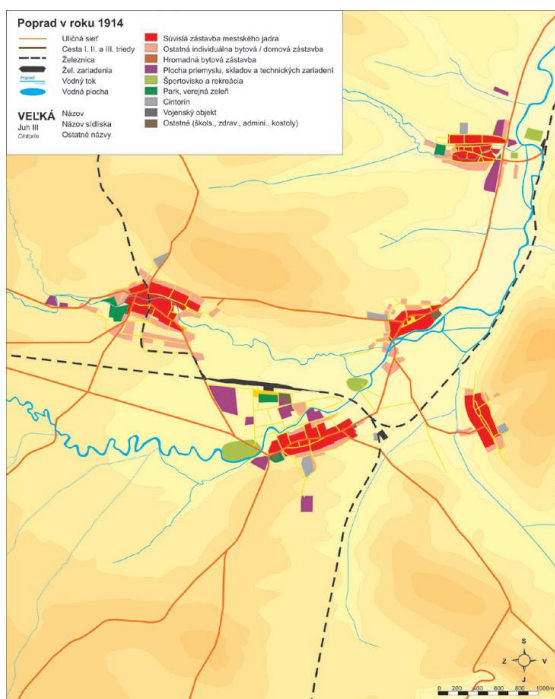
²⁴ CHALUPECKÝ, Ivan. Stredoveké súmestie do roku 1412. In CHALUPECKÝ, Ivan (ed.). Dejiny Popradu. Košice: ORIENS, 1998, s. 23-41.



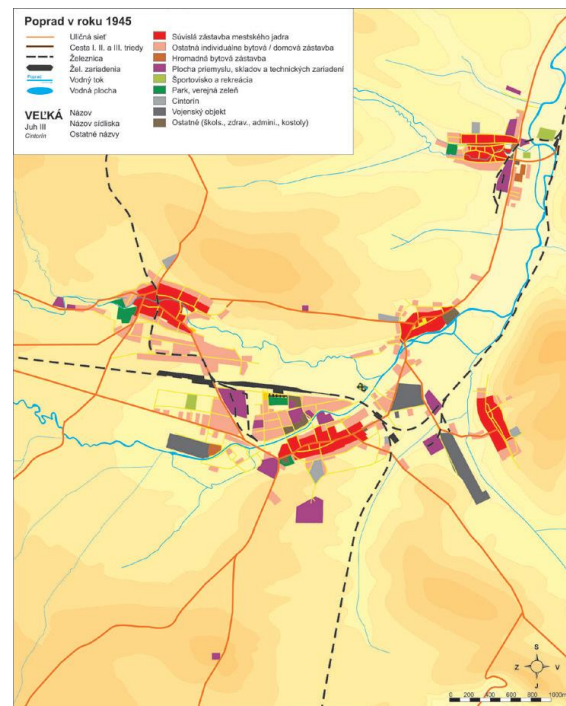
Obrázok č. 10. Poprad v 2. pol. 18. stor.
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8



Obrázok č. 11. Poprad v r. 1869
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8



Obrázok č. 12. Poprad v r. 1914
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8



Obrázok č. 13. Poprad v r. 1945
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8

Vývojové procesy územného vývoja Popradu síce zapadajú do všeobecnej schémy vývoja slovenských miest – teda až do druhej polovice 19. stor. pomerne pomalý a kontinuálny vývoj od stredoveku, s pomerne malými priestorovými zmenami (obr. 10, 11), ktorý postupne vystriedal zrýchľujúci sa územný rast mesta

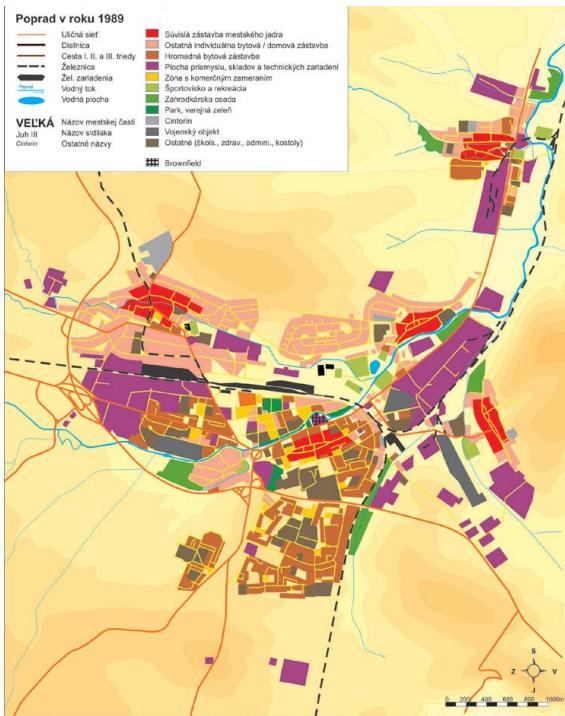
v období industrializácie. V prípade súmestia v priestore dnešného Popradu však nastal zaujímavý proces nerovnomerného vývoja jednotlivých mestských centier výrazne podmienený lokalizačnými faktormi, najmä železnicou. Práve vybudovanie košicko-bohumínskej železnice, ktorá priamo napojila z celého súmestia iba práve Poprad na železničnú sieť Uhorska v r. 1871²⁵. Od tohto obdobia môžeme sledovať zrýchľovanie nielen územného vývoja Popradu, najmä vďaka postupujúcej industrializácii a novej výstavbe medzi pôvodným mestským jadrom a železničnou stanicou (obr. 12). Ani vybudovaním novej trate na Podolíneč v r. 1889 sa situácia pre samotný Poprad zásadne nezmenila a z novej trate okrem neho ťažili i Matejovce, ktoré disponovali vhodnými plochami na budovanie priemyselných areálov. Lokalizácia železničných tratí a staníc však mala negatívny vplyv na vývoj Spišskej Soboty, ktorá dovtedy zohrávala významnú úlohu v súmestí, najmä z hľadiska administratívnych funkcií. I v tejto oblasti však vznik Československa situáciu zmenil a tieto funkcie Spišskej Soboty postupne prevzal Poprad ako nové sídlo okresu. Hoci z hľadiska územného rozrastania výstavby sa popri Poprade rozrastala i Veľká (obr. 12, 13), jedine Poprad disponoval širokou paletou mestotvorných funkcií (obytná, výrobná, dopravná, obslužná, administratívna a i.), kým ostatné obce súmestia sa z hľadiska mestotvorných funkcií menili z polyfunkčných na dominantne monofunkčné (napr. najmä obytná funkcia – Veľká, výrobná funkcia – Matejovce). Tento proces vyvrcholil v polovici 20. stor. aj fyzickým zapojením zástavby súmestia do jedného celku a v tejto dobe bol zavŕšený i postupným administratívnym spojením bývalých samostatných obcí do jedného mesta v rokoch 1946, 1960 a 1974 (obr. 13, 14). Obdobie rokov 1945-1989 aj v prípade Popradu predstavuje enormný priestorový rast mesta, kedy sa zastavaná plocha v rámci súmestia zväčšila z 217 ha na 631 ha, pričom do v roku 1869 zaberala spolu iba 90 ha²⁶. Pomerne značný nárast zastavanej plochy pokračoval i po roku 1989 a do r. 2014 dosiahol na sledovanom území až hranicu 748 ha (obr. 15). Poprad predstavuje z hľadiska geografie mesta taktiež príklad pomerne dynamickej transformácie mesta²⁷, napriek tomu, že pôvodne nebol indikovaný ako regionálne centrum vyššieho rádu²⁸, a teda sa pôvodne nepočítalo s jeho enormným dynamickým rozvojom.

²⁵ BOHUŠ, Ivan. Ako sa Poprad stal železničným uzlom. In: Poprad. 1985, Roč. 7, č. 6, s. 12-13.

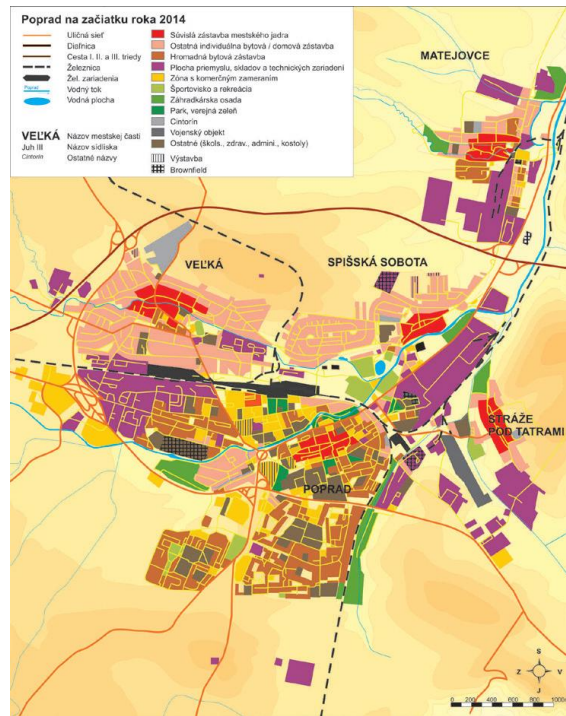
²⁶ KRIŽÁKOVÁ, ref. 7.

²⁷ IŠTOK, Robert. MICHAELI, Eva. Geografia Popradu a okolia. In CHALUPECKÝ, Ivan (ed.). Dejiny Popradu. Košice: ORIENS, 1998, s. 7-21.

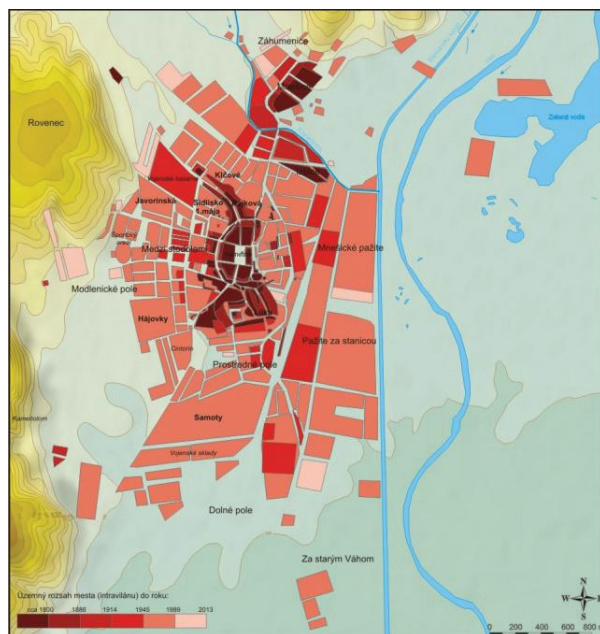
²⁸ LUKNIŠ, Michal. Regionálne členenie Slovenskej socialistickej republiky z hľadiska jej racionálneho rozvoja. In Geografický časopis, 1985, roč. 37, č. 2-3, s. 137.



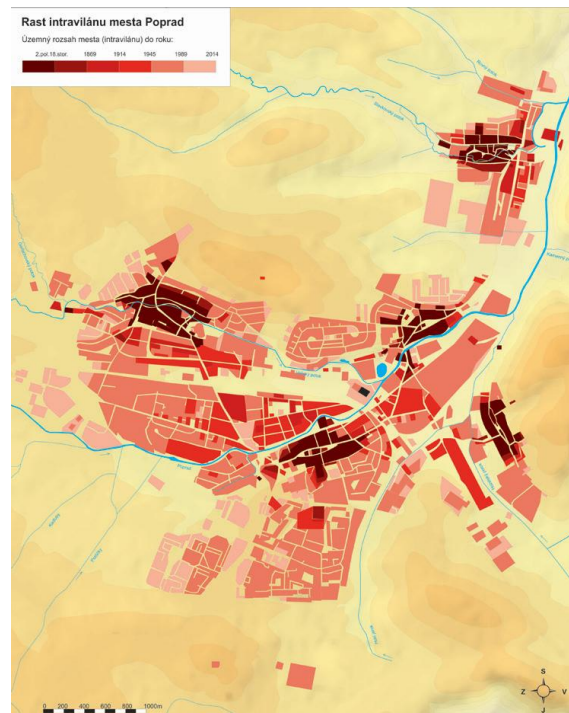
Obrázok č. 14. Poprad v r. 1989
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8



Obrázok č. 15. Poprad v r. 2014
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8



Obrázok č. 16. Nové Mesto nad Váhom –
územný rast
Zdroj: KRÍŽÁKOVÁ ref. 7



Obrázok č. 17. Poprad – územný rast
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8



Obrázok č. 18. Nové Mesto n. Váhom –
územné zmeny
Zdroj: KRIŽÁKOVÁ ref. 7

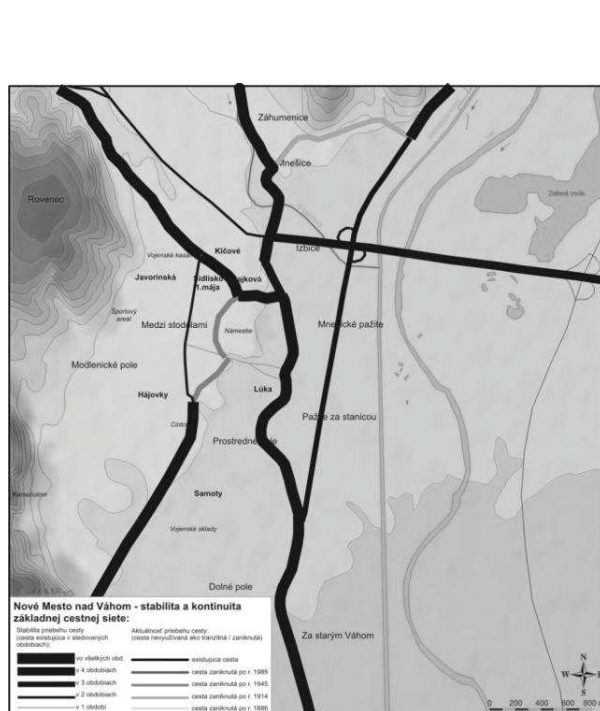


Obrázok č. 19. Poprad – územné zmeny
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8

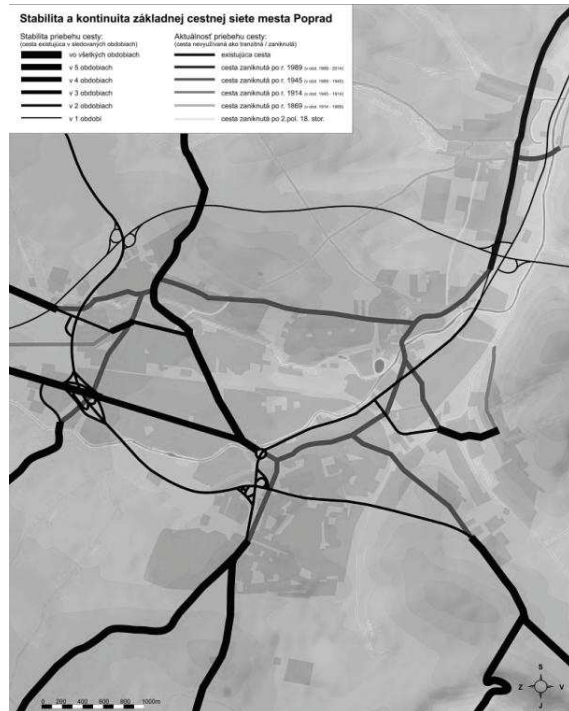
Sledovanie, resp. mapovanie územného vývoja oboch miest vyústilo aj do ich už opísaných kartografických analýz. Jednak bolo možné jednotlivé etapy územného vývoja oboch miest zosumarizovať do máp priestorového rastu intravilánu, kde je na oboch príkladoch vidno rozdiel medzi monocentrickým a polycentrickým priestorovým vývojom mesta (obr. 16 a 17). Metóda sledovania zmien funkčného využitia plôch nám naznačuje (obr. 18 a 19), že v oboch prípadoch dominoval extenzívny rast miest, avšak v oboch mestách existujú i územia, kde dochádzalo k viacnásobnej zmene funkčného využitia plôch. Spravidla ide pritom o areály, ktoré boli zastavané vo fáze rozvíjajúcej sa industrializácie, pričom ich pôvodné funkcie boli neskôr (spravidla v postindustriálnej fáze) nahradené inými – táto problematika je opäť úzko spojená s procesmi vnútornej transformácie funkčnej štruktúry miest (deindustrializácia, demilitarizácia, revitalizácia a i.). Podobne kartografická analýza vývoja základnej cestnej siete ukazuje pri oboch mestách prvky continuity i discontinuity²⁹ (obr. 20 a 21). Najmä v prípade Popradu je vidno, že v 20. storočí, najmä v jeho závere došlo k podstatnej transformácii cestnej siete v priestore mesta, pričom niektoré pôvodne významné komunikačné línie (napr. tie, kto-

²⁹ Pri uvedenej líniovej kartografickej metóde hrúbka čiar vyjadruje stabilitu daného prvku, v tomto prípade úseku cesty (podľa počtu sledovaných období v ktorých viedla daným úsekom). Odtieň čiar vyjadruje aktuálnosť tohto prvku (kedy naposledy prebiehal v danom úseku) – teda aktuálne existujúce cesty sú znázornené čiernou farbou a čím je odtieň bledší, tým dávnejšie daný úsek cesty zanikol. Hrubé čierne línie teda znázorňujú existujúce cesty, ktoré dodnes nezmenili svoj priebeh, tenké čierne čiar sú novovybudované cesty (napr. v oboch prípadoch diaľnice) – modifikovaná metodika podľa GURŇÁK, ref. 13, 14

ré napájali Spišskú Sobotu) postupne strácajú význam a zanikajú. Nové Mesto nad Váhom sa z tohto hľadiska javí ako pomerne stabilnejšie, hoci samozrejme najzásadnejšia komunikačná zmena v cestnej doprave – vybudovanie diaľnice a odklon hlavnej dopravnej tepny na ľavý breh Váhu tak tiež do značnej miery mení základnú situáciu v danom mikroregióne, ktorá však zatiaľ nemá bezprostredný fyzický dopad na priestorové pomery v samotnom intraviláne mesta.³⁰



Obrázok č. 20. Nové Mesto n. Váhom – stabilita cestnej siete
Zdroj: KRIŽÁKOVÁ ref. 7



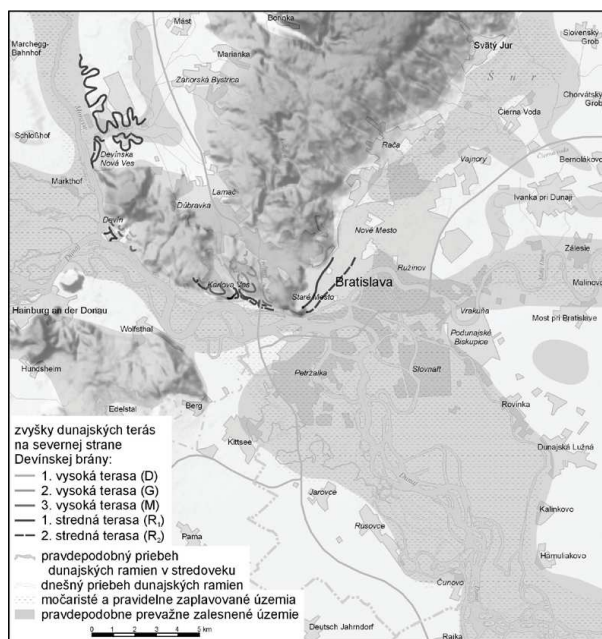
Obrázok č. 21. Poprad – stabilita cestnej siete
Zdroj: KUBASKÁ ref. 8

Záver

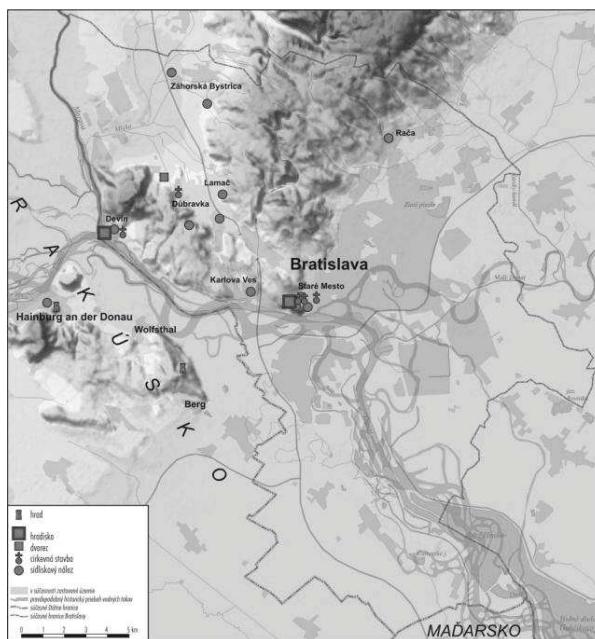
Cieľom nášho príspevku bolo predstaviť možnosti historicko-geografického výskumu územného vývoja slovenských miest z geografického pohľadu. Základom tohto prístupu je najmä dôraz na priestorové relácie, samozrejme zasadené v konkrétnych časových rámcoch. Z pohľadu geografie nenahraditeľnými sú v tomto kontexte kartografické metódy, ktoré sú inak bežne využívané v geografických výskumoch zameraných však u nás väčšinou na aktuálne problémy vývoja miest najmä v najnovšom období. Myslíme si však, že pre geografické výskumy orientujúce sa na vývoj a vnútorné premeny miest je nevyhnutné neobmedziť sa iba na analýzy posledných niekoľkých rokov, či maximálne jedného až dvoch desaťročí, ale je treba sledovať kontinuitu vývoja v oveľa širších časových rámcoch. Iba tak je potom možné pochopiť vývoj konkrétneho mestského priestoru v širokom spektre vzájomných súvislostí vzťahov a dôsledkov. Dôraz pritom treba klásť na vzájomnú kompatibilitu takýchto výskumov, aby bola možná ich vzájomná

³⁰ Ak nerátame v posledných dvoch dekádach rozsiahlu priemyselnú a logistickú výstavbu pri diaľničnom privádzači Beckov, Rakol'uby teda už mimo hraníc katastra mesta a aj skúmaného územia

komparácia. Tá by v konečnom dôsledku mohla pri dostatočnom počte čiastkových výskumov vytvoriť priestor i pre systemizáciu získaných poznatkov. Naopak historické výskumy dejín miest budú výrazne obohatené, ak bude kladený dôraz nielen sumarizáciu a interpretáciu historických dát, ale nezabudne sa aj na ich priestorovú dimenziu. Samozrejme proti takémuto ideálu stojí častá fragmentárnosť historických dát viažucich sa ku konkrétnemu územiu, ktorá nedovoľuje napr. exaktne rekonštruovať dobovú priestorovú situáciu. I v tomto prípade však bádateľ má právo na základe existujúceho stavu poznania formulovať hypotézu, ktorú je možné pretaviť i do kartografického vyjadrenia (obr. 23). Túto hypotézu následné nové poznatky môžu byť potvrdiť, korigovať alebo úplne vyvrátiť, no sme presvedčení, že i v takomto prípade má podobný postup svoj význam v celkovom procese poznávania a bádania. Práve geografia má potenciál nielen pretaviť okrem iného aj historické poznatky a dáta do mapového jazyka (čo samo o sebe bola len úloha pre „čistú“ kartografiu), ale dokáže tieto poznatky vsadiť aj do širšieho, resp. komplexnejšieho chápania krajiny ako takej, teda so všetkými jej prírodnými (obr. 22) i humánnymi komponentmi.



Obrázok č. 22. Príklad rekonštrukcie historickej Zdroj: GURŇÁK ref. 5



Obrázok č. 23. Príklad náznakovej rekonštrukcie osídlenia priestoru Bratislavy v 10. – 12. stor. Zdroj: GURŇÁK, ŠEDIVÝ nepublikovaná štúdia

Na záver by sme chceli zdôrazniť skutočnosť, že zintenzívnenie historicko-geografického výskumu na Slovensku je veľmi žiaduce, pretože za súčasného stavu má obmedzené možnosti udržať krok s novodobými trendmi v okolitých krajinách. Jednu z možností tohto zintenzívnenia výskumu vidíme i v posilnení interdisciplinárnych väzieb medzi geografiou a históriou. Dúfame, že i tento príspevok k tomuto cieľu prispeje.

Príspevok bol spracovaný v rámci projektu grantu VEGA 1/1143/12 Regióny: vývoj, transformácia a regionálna diferenciacia.