**Umění v segregaci podzemních drah (Jan Miko)**

Metro (*podzemní dráha)* přestavuje exkluzivní svět, jak ve smyslu prostorové odloučenosti, tak i sociální segregace. Je to prostředek hromadné dopravy lidí ve velkoměstech, víceméně anonymní, umístěný převážně pod povrchem země, s využitím železniční technologie a elektrického pohonu. Jeho přepravní cesta je po celé délce oddělená od ostatních prostředků dopravy, vedená v hloubených či ražených tunelech. Metro je v tomto smyslu specifickým komunikačním a architektonickým prvkem organismu města.

Název vznikl zkratkou anglického *Metropolitan Railway*, tj. metropolitní železnice, a z tohoto označení pronikl přes francouzštinu a ruštinu i do češtiny. Dějiny metra započaly roku [1863](file:///C%3A%5Cwiki%5C1863) v [Londýně](file:///C%3A%5Cwiki%5CLond%C3%BDn), kde byla vybudována spojnice dvou [nádraží](file:///C%3A%5Cwiki%5C%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_stanice) o délce 7 km, mezi nimiž jezdil [parní vlak](file:///C%3A%5Cwiki%5CParn%C3%AD_lokomotiva) s lokomotivou (dnes londýnské metro dosahuje délky 402 km). Britský parlament však zakázal parní provoz na podpovrchové trati, takže chvíli se uvažovalo o pohonu pomocí lana, až došlo na uplatnění elektřin[y](file:///C%3A%5Cwiki%5CElekt%C5%99ina) z boční [přívodní kolejnice](file:///C%3A%5Cwiki%5CP%C5%99%C3%ADvodn%C3%AD_kolejnice). Na evropském kontinentě bylo první metro vybudováno v Istanbulu (1875), pak v Athénách (1895), následovala stavba v Budapešti (1896), Paříži (1900) a Berlíně (1902). Teprve v roce 1904 se uskutečnila výstavba metra v New Yorku, dnes o délce 398 km a s počtem 469 stanic na 22 trasách. V roce 1927 vzniklo metro v Tokiu, kde revolučním počinem bylo zavedení vagonů s hliníkovou kostrou, díky nimž se staly vlaky lehčí a odolnější než staré [ocelové](file:///C%3A%5Cwiki%5COcel). Na počátku dějin podzemní přepravy se jednalo vždy pouze o krátké hloubené tratě, avšak vzhledem k úplné elektrifikaci se metro stalo symbolem technického pokroku, zatímco v menších městech to byla jen elektrická tramvaj. Dnes je nejrozsáhlejším na světě metro v Pekingu o délce 442 km.

Na přelomu 19. a [20.století](file:///C%3A%5C%5Cwiki%5C%5C20._stolet%C3%AD%22%20%5Co%20%2220.%20stolet%C3%AD) se uvažovalo o vybudování metra i v [Praze](file:///C%3A%5Cwiki%5CPraha), v rámci provádění asanace města, avšak návrhy narážely na odpor, ačkoli se množily až do konce 20. let, kdy probíhalo urbanistické sjednocování Velké Prahy. Mezitím přibyly sítě v [Madridu](file:///C%3A%5Cwiki%5CMadrid) a [Buenos Aires](file:///C%3A%5Cwiki%5CBuenos_Aires), v roce 1935 také v [Moskvě](file:///C%3A%5Cwiki%5CMoskva), jako velká politická událost. Dnes je moskevské metro považováno za nejvytíženější na světě, s denní přepravou až 9 milionů cestujících. V Praze byl první úsek metra vybudován mezi Florencem a Kačerovem v roce 1974, má tři linky ruského typu, čtvrtá zatím zůstává ve stádiu průzkumu. Podle zákona je naše metro vedené jako [speciální železniční dráha](https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Speci%C3%A1ln%C3%AD_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_dr%C3%A1ha&action=edit&redlink=1). Síť měří celkem 65,2 [km](https://cs.wikipedia.org/wiki/Metr#Kilometr), soupravy zastavují v 61 [stanicích](https://cs.wikipedia.org/wiki/Stanice_metra), tři z  nich jsou přestupné. Linky jsou na čtyřech místech umístěné pod [Vltavou](https://cs.wikipedia.org/wiki/Vltava) a linka C je vyvedena nad zem do [tubusu](https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Tubus&action=edit&redlink=1" \o "Tubus (stránka neexistuje)) Nuselského mostu, stejně tak jako zčásti linka B, kdežto linka A je otevřená nad zemí jen v areálu depa Hostivař.

Málokterý umělec věnuje svou tvůrčí pozornost světu podzemních drah. Jan Miko je výjimkou nejspíš proto, že od roku 1994 holdoval street artu v punkovém životním stylu, je i jedním ze zakládajících členů Graffiti scény v Praze. V roce 1995 začal malovat ve veřejném prostoru na zdivo a vozy metra. Po vstupu na Střední uměleckou školu na Žižkově v roce 1997 v tom pokračoval, ale byl zatčen při malování v metru ve Varšavě a držen ve vazbě v nechvalně proslulé věznici Mokotow. Po diplomatickém zásahu se mu podařilo Polsko opustit a zdárně dokončit studium v Praze. V roce 2006 dostal nabídku odjet do Paříže, kde vystavoval v galerii Duplex a svůj týdenní pobyt si prodloužil na celý rok. Jako náhradu za graffiti začal malovat interiéry zastávek metra, především na stanicích Arts et Métiers, La Défense, Telegraph aj. Inspirovali ho architekti François Schuiten, autor stanice Arts et Métiers, či Hector Guimard a Jules Lavorotte. Obrazy vznikaly ve stylu strukturované industriální abstrakce. To znamená, že podklad na plátně tvořily materiály nalezené v prostorách podzemní dráhy, jako třeba písek či úlomky jiné nečistoty, doplňované předměty např. deníku Metro nebo jízdenek, jež posloužily tvorbě koláže. Umělec pak své koláže vypracované z nálezů ve stanicích dokončoval olejovým pastelem jako klasický nástěnný obraz nebo je naopak vlepoval do rozpracovaných obrazů s malířskou technikou.

Po návratu z Paříže vstoupil Miko na Vysokou uměleckoprůmyslovou školu v Praze, kde mu u zkoušek údajně pomohla jak malba industriální abstrakce, tak i starší cyklus obrazů *Cely*, inspirovaný pobytem ve věznici Mokotow. Do roku 2009 se školil v atelieru malby prof. Stanislava Diviše, avšak ve snaze zachovat si svébytný rukopis s východiskem v akční malbě asistoval i ve studiu akad.mal. Víta Soukupa. Po jeho předčasném úmrtí odešel na čas studovat teologii, nemaloval a stal se dispečerem společnosti Ropid (Regionální organizátor pražské integrované dopravy), jejíž náplní byla organizační a kontrolní činnost pro zajišťování [Pražské integrované dopravy](file:///C%3A%5Cwiki%5CPra%C5%BEsk%C3%A1_integrovan%C3%A1_doprava). S možností přístupu do útrob systému se poučil o všem ve veřejné dopravě v Praze. Od roku 2010  navázal Miko také spolupráci s experimentální skupinou Spitfire Company, zabývající se imaginativním a fyzickým divadlem. V rámci toho se zrodila unikátní aplikace jeho akční malby na jevišti, propojující hudební, světelné a pohybové složky v kompozici obrazu. Se skupinou absolvoval celoevropské turné, kde v rámci festivalu Fringe v Polsku získali Grand Prix, snad jako paradox k někdejšímu uvěznění autora.

Od roku 2011 si pronajal Miko v Praze atelier a vrátil se k aktivní tvorbě. V roce 2013, po opětném návratu z Paříže, byl osloven Českou televizí, zdali by se nepřipojil k humanitnímu projektu One Blood, zaměřeného na subkulturu a pomoc umělcům v rizikových oblastech zemí s válečnými konflikty – Pásmo Gazy, Afghanistán, Irák, Kambodža apod. Přidělili mu kurdskou část Iráku, kde tvořil s místním mladým umělcem Bahmanem Salahem na zdech graffiti, v tamějších podmínkách ovšem přísně trestané jako provokace. Pravděpodobně šlo o dosud nejrizikovější zkušenost v umělcově životě.

V 2016 uspořádal Miko výstavu v Českém centru v New Yorku s workshopy pro děti z Bronxu a s akční malbou v Brooklynu. Po návratu v roce 2016 se vrátil k malování stanic metra při svém pobytu v Berlíně. Tam ho z berlínských podzemních stanic okouzlila nejvíce práce architekta Rainera G. Rümmlera, autora jedné z nejkrásnějších stanic na lince U 7.  Od té doby již pět let navštěvuje pravidelně Berlín a vytvořil na toto téma současný cyklus obrazů ve stylu industriální abstrakce se zapracováním koláže.

.

Berlínský U-Bahn *(zkratka od Untergrundbahn)* je páteří hromadné dopravy ve městě. Tvoří ho celkem 10 linek, z nichž historie některých je stará více než 100 let - první [vlaky](file:///C%3A%5Cwiki%5CVlak) vyjely do berlínského podzemí v roce [1902](file:///C%3A%5Cwiki%5C1902) a metro se budovalo postupně. Znakem celého systému je bílé písmeno U na modrém čtverhranném poli. Již při budování prvních úseků se vyskytovaly problémy kvůli vysoké hladině [spodní vody](file:///C%3A%5Cwiki%5CSpodn%C3%AD_voda) města. Díky [studnám](file:///C%3A%5Cwiki%5CStudna) se ale vždy podařilo hladinu vody snížit, alespoň po dobu stavby. První tunely podzemní dráhy byly proto obehnané podél obvodu nepropustným ochranným pouzdrem z asfaltu. Během [2.světové války](file:///C%3A%5C%5Cwiki%5C%5CDruh%C3%A1_sv%C4%9Btov%C3%A1_v%C3%A1lka%22%20%5Co%20%22Druh%C3%A1%20sv%C4%9Btov%C3%A1%20v%C3%A1lka) bylo mnoho úseků silně poškozeno a částečně i zaplaveno. Metro bylo používané jako kryt civilního obyvatelstva či úřadů před [bombardováním](file:///C%3A%5Cwiki%5CBombardov%C3%A1n%C3%AD) spojeneckými letouny. Opřádá ho řada historických legend, jež se staly námětem literárních a filmových příběhů. Na pravdě se zřejmě nezakládají údaje o velkém množství obětí, jež mělo přinést zaplavení tunelů S-Bahnu velkou vodou ke konci války, ačkoli po skončení bojů bylo z nich vytaženo na 200 lidských obětí. Metro sloužilo jako úkryt raněných, kteří zde často svým zraněním podlehli, takže voda jejich těla spíše odnesla. Dnes v této podzemní síti funguje 173 stanic a její délka dosahuje 146,3 km. Nejdelší linkou je U7 (32 km, 40 stanic) a nejkratší U55 (1,4 km, 3 stanice).

Miko má velké pochopení pro život v podzemním světě, kde i vagony mu posloužily jako mobilní nosiče malířského díla, a kde se integroval jeho tvůrčí život v srdci veřejného prostoru. Ze sociologického pohledu nehrála v jeho umění hlavní roli revolta, spíše potřeba zespolečenštit prostředí, jež je výrazně anonymní, sterilní a systemizované. Jeho osobní subkultura vznikla v podvědomé opozici vůči establishmentu (rodiče, škola i stát), do jehož mechanismů mládí vesměs nemá přístup, je pouze jejich předmětem. V alternativní rovině subkultury však lze tvořit vlastní pravidla a mít přiměřený vliv na okolní dění. Umění se tak stává prostředkem sociální integrace a adaptace. Proto také Miko se na svá oblíbená místa rád vrací. Mimo Berlín nebo Paříž je mu pochopitelně blízká i Praha, avšak jeho tvůrčí život byl vždy nesen touhou po poznání i jiných společenských subkultur a vyznačoval se neustálým cestováním, takže je poznamenán určitou segregací. Jeho obrazy podzemních drah dnes přirozeně zahrnují prostředí New Yorku nebo Vídně a jsou uloženy v zahraničních soukromých sbírkách, např.  John Taylor - New York, Christe Gustafsson,- Stockholm, Filip Piec - Hamburg, Natasha Petric – Zagreb aj. Umělec je oceňován tím, že vystavuje a tvoří nejen v Praze, Paříži, Berlíně, ale třeba i v Itálii a Nizozemí, čímž upevňuje svoji autorskou pozici na mezinárodní umělecké scéně.

Vlasta Čiháková Noshiro