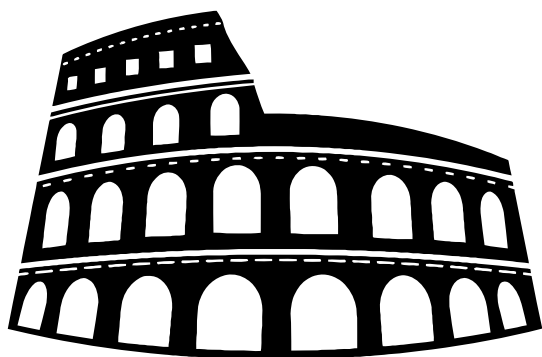


STRUČNÉ
ITALSKÉ
DĚJINY



JEREMY
BLACK

LEDA
2020



Obsah

Úvod		9
Kapitola prvni	Antická sláva: do roku 476	13
Kapitola druhá	Mnohost států: 476–1402	46
Kapitola třetí	Doba renesance: 15. století	70
Kapitola čtvrtá	Italské války: 16. století	87
Kapitola pátá	Barokní Itálie: 17. století	107
Kapitola šestá	Starý řád: 18. století	124
Kapitola sedmá	Revoluční a napoleonské období: 1789–1815	154
Kapitola osmá	Od Napoleona ke sjednocení: 1815–1860	169
Kapitola devátá	Sjednocená země? 1861–1918	186
Kapitola desátá	Od války k míru cestou míru a války: 1918–1945	209
Kapitola jedenáctá	Po válce: 1945–1990	249
Kapitola dvanáctá	Moderní Itálie: po roce 1990	266
Kapitola třináctá	Sever	293
Kapitola čtrnáctá	Střední Itálie	308
Kapitola patnáctá	<i>Mezzogiorno</i> (země poledního slunce neboli jižní Itálie)	319
Kapitola šestnáctá	Ostrovky	327
Závěr		333
Doporučená četba		335
Rejstřík		337

Úvod

Člověk, jenž nebyl v Itálii, si je vždy vědom jisté méněcennosti, protože neviděl to, co by člověk, jak se předpokládá, měl vidět. Důležitým cílem cest je spatřit pobřeží Středozemního moře.

Samuel Johnson, který ve skutečnosti nenavštívil Itálii, v knize Jamese Boswella *The Life of Samuel Johnson* (*Život Samuela Johnsona*) 11. dubna 1776

Na cestě do Milána jsme se zastavili v dosti velkém městě zvaném Novara... tam jsme si dali pravou italskou snídani, sestávající z holubů a dršťek, ochucených olejem a parmazánským sýrem, jakož i vinných hroznů, fíků a vynikající polenty, což je druh pudingu, připraveného z mouky z indické pšenice, smíchané s olejem a sýrem.

Margaret vikomtesa Spencerová, 1763

Cesty se odehrávají v čase a prostoru. Tyto stručné dějiny jsou určeny především těm návštěvníkům Itálie, kteří by chtěli vědět víc, než mohou dát kusé informace ve většině průvodců. V případě Itálie je tu ale nemalý problém, jelikož se jedná o zemi, které chybí dlouhá ucelená historie, jakou mají mnohé jiné státy, jako například Francie. Itálie byla po většinu svých dějin nejenom rozdělená,

ale její velké části navíc patřily velkým, často navzájem soupeřícím říším, zejména Španělsku a Rakousku. Kromě toho moderní turisté zřídka kdy „udělají“ naráz celou Itálii, zemi, jež ve skutečnosti nabízí tolik, že se to během jedné cesty nedá zvládnout, proto se zpravidla zaměřují na jednotlivá města a oblasti. To koresponduje s historií, v níž je mnohé vskutku regionální, anebo přinejmenším jako regionální pocítováno.

Při psaní dějin Itálie pro turisty tedy vzniká problém. Pokud bychom zvolili čistě chronologický přístup, regiony by se v něm mohly ztratit, regionální přístup by zase vedl k opakování. Rozhodli jsme se proto pro kompromisní řešení: nejprve v chronologickém úvodu přiblížit hlavní historické děje a poté nabídnout stručný přehled hlavních oblastí. Text je mimoto prokládán podbarvenými pasážemi, které se týkají specifických témat a pojmů.

Je pro mě velkým potěšením připomenout více než půl století mých návštěv Itálie, které začaly počátkem šedesátých let, kdy mě tam rodiče vzali poprvé. Nejkrásnější cesty začaly roku 1979 se Sarah, s níž jsem navštívil Abruzzo, Boloňu, Liparské ostrovy, Luccu, Modenu, Neapol, Parmu, Řím, Sardinii, Sicílii, Turín, Toskánsko, Umbrii, Benátky a Veronu. Využil jsem příležitostí, kdy jsem učil v Lombardii, Benátkách a v Toskánsku, a dopřál si taková potěšení, jako je vynikající koření, používané v údolí řeky Adda, návštěva tichých klášterů v Pratu i restaurace italské „nové kuchyně“ v Neapoli. Rovněž mně bylo dopřáno provádět archivní výzkum ve Florencii, Janově, Luce, Modeně, Neapoli, Parmě, Turíně a Benátkách.

Jsem velmi vděčný Paolu Bernardinimu, Mikeovi Broersovi, Luigimu Loretovi, Ciro Paolettimu, Gabrielle Pomové, Luise

Quartermaineové, Guglieovi Sannovi, Peteru Wisemanovi a Patricku Zutshimu za jejich komentáře ke všem částem původního textu. Velice mně pomohli, přičemž za jakékoli případné chyby nenesou žádnou odpovědnost. Duncan Proudfoot se projevil jako vynikající vydavatel. Knihu věnuji Ciro Paolettimu, dobrému příteli a kolegovi, v upomínku na naše čtrnáctileté přátelství a stejně tak dlouhou vědeckou spolupráci.

Kapitola první

Antická sláva: do roku 476

Geografie

Nejstarší dějiny Itálie se diferencují a získávají na významu vzestupem Říma jako imperiální mocnosti. Předtím se tu vystřídaly obvyklé etapy vývoje prehistorického člověka, počínaje lovci a sběrači, které postupně vytlačovali zemědělci. Země tehdy byla rozdělená na kmenová území a dělení se namnoze zakládalo na hierarchii kmenových skupin a nedostatku fyzického, ekonomického a politického propojení.

V případě Itálie kladla velké překážky soudržnosti země geografie, což platí dodnes. Zejména se jedná o četná pohoří a relativně také o množství planin a říčních údolí. Nejdůležitější je údolí Pádu s jeho středomořským klimatem a chladnými zimními mlhami, jakož i poměrně rovná Lombardská nížina. Existovaly i jiné planiny dále na jih, zejména rovina Campagna poblíž Říma, kterou v současnosti pohltilo příměstské osídlení, dále vnitrozemská planina u Neapolského zálivu a v Apulii (italsky Puglia), ale ty nejsou tak rozlehlé.

Roviny a říční údolí rozdělávaly většinou neprostupné hory. Alpy, dramatický geologický důsledek „nedávného“ italského vlovení do Evropy, způsobeného kontinentálním posunem v třetího-
rách, oddělily Itálii od zbytku kontinentu. První římskou cestou přes Alpy se stala *Via Claudia Augusta*, dokončená v letech 46–47 n. l., jež překonávala Reschenský průsmyk ve směru od Verony do dnešního Augsburgu. Další římská cesta překračovala Brennerský průsmyk z Rakouska do Itálie od 2. století n. l.; v roce 1777 tudy byla vybudována cesta pro povozy. Západní Alpy se otevřely vozové dopravě teprve v osmdesátých letech 18. století, kdy cesta spojila Nice s Cuneo v Piemontu přes průsmyk Col de Tende; další cesty v této oblasti následovaly mnohem později. Z Napoleonova příkazu byla v letech 1801–1805 vystavěna silnice přes Simplonský průsmyk mezi Švýcarskem a Domodossolou v Piemontu, ta však byla pro dopravu uzavřena každou zimu od října téměř do konce dubna. V roce 1906 začaly Simplonským tunelem jezdit vlaky.

Jižněji rozdělávaly nitro Itálie protáhlé Apeniny. Tento horský řetězec je ve skutečnosti složitou kopcovitou oblastí. Vzhledem ke geografickým podmínkám chápaly národy v Itálii svou zemi jako sestavu specifických území, často navzájem ostře oddělených, což odpovídá Španělsku, ale protože v Itálii nenastal unifikační proces jako od 16. století na Iberském poloostrově, nevzniklo tam významnější napětí mezi centrem a okrajovými oblastmi, nemluvě o rivalitě, jaká zavládla mezi Kastilií a Katalánskem či Baskickem. Napětí se projevilo teprve v období sjednocování Itálie v letech 1860–1870.

Geografie zesilovala problém půdní eroze, jež vedla ke splavování půdy z hor, která se následně ukládala v údolích, planinách

a končila v moři. Tento proces nabyl na intenzitě vykácením většiny lesů, k němuž došlo v Itálii v souvislosti s dlouhou epochou lidského osídlení relativně brzy. Výsledkem je, že většina hornaté Itálie je dnes bezlesá, tak jako již dlouhou dobu předtím, a proto těžce poškozená erozí.

Mnohá údolí jsou navíc velice strmá. Řeky jsou většinou poměrně krátké, ale vodnaté, což je způsobeno táním sněhu a (nebo) prudkými dešti, proto je před výstavbou moderních mostů bývalo obtížné překročit. Život v horských údolích tedy značně závisel na roční době. Docházelo k velkým povodním, jako například na řece Arno, jež těžce postihla Florencii v letech 1740 a 1966. Řím se ocitl pod vodou v roce 1870. Zápaly a epidemie nakažlivých chorob přiměly Giuseppa Garibaldiho (v roce 1849 zde na malárii zemřela jeho manželka Anita), aby v roce 1875 přišel s plánem na odklonění Tibery z Říma a její přeměny na splavnou vodní cestu. Plán však nikdy nebyl realizován. Zápaly také komplikovaly dopravu podél řek i přes ně, působily ztráty průmyslu a výrobě, jako například mlýnům závislým na vodní síle, ničily úrodné zemědělské oblasti a napomáhaly šíření malárie.

Obtížný terén komplikuje překonávání vzdáleností, které byly samy o sobě pro naše předky značným problémem a ve skutečnosti jím zůstávají dodnes, třebaže je cestování nesrovnatelně rychlejší. Rychlost se podstatně zvýšila teprve v 19. století. Cestovat z Alp k jižnímu výběžku Kalábrie na jihu Itálie je velmi zdlouhavé. K mnoha běžným potížím, souvisejícím s délkou cesty, se připojuje neustálá nutnost objíždět horská pásma nebo ustavičně stoupat či klesat horskými průsmyky. Kdo chce navštívit Sicílii, největší ostrov ve Středozezemní moři, musí navíc překonat Messinskou

úžinu. Než nastala v lodní dopravě éra parníků, cestu po moři komplikoval vítr – buď vál špatným směrem, anebo nefoukal vůbec, proto bylo nutné mít loď vybavenou nejen plachtami, ale i vesly. Messinská úžina mezi východním cípem Sicílie a západní Kalábrií patrně stála u zrodu legendy o Scylle, šestihlavé příšeře, a Charybdě – víru potápějícím lodi (poprvé v Homérově Odysseji). V úžině se skutečně vyskytuje přírodní vír. Pověst svědčí o strachu, jež vyvolával, i o tom, jak tento geografický úkaz dokázala pověst v povědomí lidí udržet. Totéž platí pro Kyklopské ostrovy (*Isole dei Ciclopi*) severovýchodně od sicílské Catanie, což byly údajně skály, které za prchajícím Odysseem vrhal oslepený obr Polyfémus.

Vzdálenosti a obtížný terén bránily dopravě, což se Římané pokoušeli překonat budováním silnic, předchůdkyň italských dálnic (*autostrade*), jež se stavěly od poloviny dvacátých let; nejstarší z nich propojila Milán a Varese (nyní A8). Občasný rovinatý terén situaci usnadňoval. Na počátku 16. století proto zvláštní kurýři dokázali dopravit zprávy z Milána do Benátek za dvacet čtyři hodin a z Říma do Benátek přes Apeniny za padesát hodin; to však byly výjimečné výkony. Dokud nebyly v 19. století vybudovány železnice, parní lodní doprava, telegrafické spojení a nedostávalo se účinnějších výbušnin k proražení tunelů, cestování a přeprava zpráv se všeobecně vyznačovaly zdlouhavostí a nespolehlivostí, a to zejména v zimě. Ještě horší to bývalo v dobách politické nestability.

Apeniny ale nebyly jen překážkou, za niž je považovali obvykle obyvatelé měst. Byly také domovem mnoha lidí. Na svazích žili a pracovali zemědělci a pastýři. Dlouhodobé napětí v italské

společnosti, politické i náboženské, způsobovaly pokusy městských úřadů nastolit kontrolu nad horskými oblastmi, které posuzovaly jako problémové, protože se nacházely na okrajích obydlených oblastí. Máme na mysli kupříkladu perzekuci valdenských, již tato náboženská menšina v západních Alpách zakoušela v 16. a 17. století ze strany protireformační církve, v 18. století od „osvícenské“ vlády, ale i později ze strany napoleonského režimu a nového Italského království po roce 1861. Tyto horské oblasti byly sice dodavateli věrných a spolehlivých vojáků pro vládců Piemontu, Neapole, Modeny i sjednocené Itálie, současně však představovaly mohutné základny odporu proti Němcům a Mussolinimu v letech 1943–1945. Zeměpisně podmíněné napětí hraje v italské společnosti dodnes nemalou roli.

Itálie rovněž strádá enormní geologickou nestabilitou. K zemětřesením docházelo v různých dobách kvůli relativní geologické mladosti zejména Apenin. Sopečné exploze mohou obohatit půdu, ale láva způsobuje mnoho škod. Týká se to zvláště Etny, nejvyšší evropské sopky, jež vznikla údajně poté, co bohyně Athéna vrhla Sicílii proti obru Enkeladovi, ale i Vesuvu. Oba tyto vulkány se nacházejí v blízkosti hustě zalidněných oblastí, na rozdíl od vulkanických ostrovů, jako je například Stromboli. V roce 79 n. l. padly, jak je dobře známo, Vesuvu za obět města Pompeje a Herculaneum, zatímco erupce Etny v roce 1669 pohltila město Katánii. To bylo následně znovu vystavěno v barokním slohu, jenž je pro ně dnes typický.

Další zničující zemětřesení postihla Furlánsko (1511, 1976), Sicílii (1693, 1968) Umbrii (1979, 1997), Neapol (1980), Mantovu (2012) a střední Itálii (2016), což není zdaleka úplný výčet.

K nejničivější erupci však došlo v roce 1908 poblíž Messiny a Reggio di Calabria, v nichž zahynulo mezi 80 000 a 100 000 lidí, přičemž 77 000 je nejnižší spolehlivý odhad. Ani válka nezpůsobila takovou pohromu; vláda navíc nebyla schopna patřičně reagovat. V roce 1915 zemřelo v důsledku dalšího zemětřesení ve střední Itálii východně od Říma 30 500 lidí.

Osobní i kolektivní zkušenost, jakož i italská kultura, nesou stopy těchto katastrof a hrozeb. V roce 1756 se sardinský král a vládce Piemontu Karel Emanuel III. se svou rodinou zúčastnil bohoslužeb v turínské katedrále, aby poděkoval Bohu, že město při nedávném zemětřesení utrpělo relativně malé šrámy. Část obyvatel Neapole zase propadla panice v březnu 1769, když se rozšířila předpověď, že příští erupce město zcela zničí. Kostely byly tehdy plné.

Po většinu italských dějin ochromovaly obyvatelstvo rovněž epidemie chorob. První *lazzaretto*, stálý špitál pro nemocné morem, byl otevřen v Benátkách v roce 1423 na ostrově Santa Maria di Nazareth (nyní nazýván *Lazzaretto Vecchio*) poblíž ostrůvku Lido. Když mor ustoupil, stal se špitál útočištěm chudých. Druhé benátské *lazzaretto* následovalo v roce 1468. Benátský systém si záhy osvojily Janov a další města. Mor řádil až do roku 1743, kdy poslední epidemie v Itálii usmrtila asi 47 000 lidí na Sicílii a v Kalábrii. Onoho roku poslaly Benátky válečné lodi na Jadran, aby zabránily příjezdu lodí z nakažených oblastí a přerušily v zimě obchod se zbytkem Itálie. Tato nařízení se neohlížela na společenský status, takže i vévoda Francesco III. z Modeny musel do karantény. V roce 1781 podnikly italské státy důkladná opatření, aby zabránily průniku moru z Balkánu.