

Posudek na diplomovou práci: „**Kolem nekolem: Cykloaktivismus optikou teorie sítí-aktérů**“ Kristýny Fendrychové

Kristýna Fendrychová předložila kvalitní, na vlastním terénním výzkumu založenou diplomní práci, demonstrovala v ní slušnou orientaci v určitém segmentu sociálněvědní literatury i schopnost aplikovat tuto literaturu na vlastní data.

Tématem práce je proces rozvoje urbánní cyklistiky v Praze. Práce je založena na kvalitativních datech v podobě rozhovorů, zúčastněného pozorování i autoetnografie.

Hlavní argument práce lze shrnout následujícím způsobem: cykloadvokacie, v ČR i ve světě obecně, čerpá z kritické sociální teorie, zejména z konceptu práva na veřejný prostor. Kritická teorie však často opomíjí věci - non-humans, nevšímá si jejich zásadní role v budování socialit. Autorka proto nabízí pohled na cyklo-aktivismus skrze Actor-Network Theory (ANT), která patří k průkopníkům myšlení o ne-lidských entitách v rámci sociální teorie. Autorka pak vyjadřuje ambici nahlédnout limity argumentačních a mobilizačních praktik cykloadvokacie a potažmo kritické teorie právě z pohledu ANT.

V tomto místě je ovšem třeba upozornit na hlavní slabinu práce: předpokládané rovnítko mezi cykloaktivismem a kritickou teorií je přesvědčivé, ale sama autorka se jím zdá být přesvědčena na tolik, že jej vlastně vůbec nepromyšlí a netematizuje, nerozkrývá. Oprávněné výtky vůči kritické sociální teorii z pozic ANT tak automaticky cílí i na cykloaktivisty, což ovšem nefunguje.

Cykloadvokacie prý předpokládá jízdu na kole jako nezávislou a bezprostřední. Autorka naopak nahlíží důležitost ukotvení cyklistiky ve spojenectvích s infrastrukturou, mapami, GPS, mobilními telefony či kolem samotným. Právě mnozí hybatelé Automatu, Rekol či Bajkazyly jsou si ovšem plně vědomi zásadních rolí, které nelidské entity hrají ve formování zdánlivě exkluzivně lidských socialit a jejich strategie tomu plně odpovídají. Jsou to oni, kdo lobují za cyklostezky, organizují opravny kol či produkují mobilní aplikace pro cyklisty... Cykloadvokáti zkrátka nejsou puristickými proponenty kritické teorie, ale spíše jejími zdatnými a neortodoxními uživateli, tam, kde se jim to hodí (v tom nejlepším slova smyslu). Mám tedy velkou pochybnost, zda je ambice autorky obohatit díky perspektivě ANT pražskou cykloadvokacii realistická.

Aplikace teoretického rámce

Autorka, jak již bylo řečeno, dokázala dobrou orientaci ve zvolené perspektivě, ocenit je třeba především četbu starších textů Bruno Latoura. To dokazuje hlubší, spíše než konjunkturální zájem. Pravdou ale je, že na mnoha místech nejsou užitá formulace vždy šťastná. Např. na str. 20 se čtenář s odkazem na Latoura dozvídá, že technologie umožňují dosahovat určitých hodnot a politických cílů. Práce Latoura a dalších ovšem demonstruje, že samo definování toho, co je či není hodnotou a co jsou cíle hodné dosahování, je produktem kolektivit, které zahrnují jak lidské, tak nelidské aktéry, a to včetně těch, které bychom nazvali „technologemi“.

Na několika místech autorka v rámci aplikace teorie zapřahá vůz před koně. Například na str. 26 „Podobně jako docházelo k formování Automatu a první akce ve veřejném prostoru, zachycují Della Porta a Diani proces aktivní mobilizace aktérů na příkladu formování „Prvního světového společenského fóra“ v Porto Alegre (Della Porta, Diani, 2006: 75).“ O formování Automatu, ovšem čtenář zatím mnoho neví, interpretace v tomto i jiných místech nabývá formát jakési ilustrace mechanismů popsanych někým jiným pomocí vlastních dat...

Přes dílčí problémy se mi nicméně zdá, že si na náročnou perspektivu ANT autorka zuby nevyhládala.

Práce s daty

Práce ve čtenáři zanechává zvláštní pocit. Na jednu stranu se zdá, že se bohatě vztahuje k datům, na druhé straně se ale přísliby zdají být nenaplněny. Autorka pootevře mnoho dveří, ale nikdy jimi nenechá čtenáře projít. Přes popisnost, často detailní, některých částí práce jako by ucelený popis chyběl. Zejména v části autoetnografické se autorka podrobně rozepisuje jen o jedné cestě na kole do práce. Víme, ze které čtvrti do které se přitom pohybuje, ale detaily, včetně třeba grafických znázornění, která v cykloadvokacii (např. v podobě map) hrají tak důležitou roli, zcela chybí... Popis cyklojízdy začne nadějně již přesunem metrem, ale pak se rozplyne v obecnějších úvahách a srovnáních a nikdy vlastně není dokončen ... Stejně tak o akci „Do práce na kole“ se dozvídáme několikrát, vždy ovšem jen o její zvyšující se popularitě či cílech. Chybí zakotvující představení parametrů akce (jedná se o jeden den, týden, či měsíc, kdy účastníci jezdí do práce na kole? Jak je reálně komunikována etc?).

Rezervy v práci s daty považuji za zásadní. ANT tak totiž jako zvolená perspektiva může fungovat jen částečně, často deklarativně. Právě nedostatečnost v přesvědčivé prezentaci dat vede k nenaplnění ambic; údajné odhalení limit cykloadvokacie vede k banálním zjištěním, jako např. že PR cykloadvokacie vyzdvihuje pozitiva cyklistiky, spíše než její nepříjemnou stránku. Přitom je ale autorka nucena uznat, že právě nepříjemnosti spojené s cyklistikou hrají v diskurzu cykloadvokacie nezastupitelné místo, a totiž když se cykloaktivisté snaží o jejich eliminaci.

Infrastruktura

Termín infrastruktura se prolíná, celkem pochopitelně celou prací a evidentně hraje důležitou roli i v samotném terénu, tj. je zřejmě skloňován aktivisty, které autorka zkoumala. V práci je bohužel užíván nekonzistentně, intuitivně a bez diskuse patřičné antropologické literatury (např. ale nejen Dalakoglou 2012; Dalakoglou & Harvey 2012; Humphrey 2005; Larkin 2013).

Materialita a ...tělesnost

Také pojem „materialita“ není v práci užíván vždy transparentně. Jeden z křiklavých případů je na straně 53. Autorka mluví o tom, jak cyklisté na své tělo navazují materiality (kolo, helmu, ...). Skoro v té chvíli mám pocit, jako by tělo samo mělo být imateriální... V rozporu s duchem ANT tak materialita často vystupuje v jakýchsi implicitních dichotomiích.

Lapsy

V práci jsem našel dva očividné „lapsy“. Na straně 10 se dozvídáme, že „Město je výdobytkem moderní západní společnosti“. Myslím, že něco takového by neměl vyslovit (natož napsat), nejen antropolog, ale ani běžný středoškolsky vzdělaný člověk. Města hrají v historii lidstva (a naší planety) důležitou roli zhruba od doby bronzové. Toto klopytnutí odhaluje též fakt, že práce do značné míry obloukem obchází produkci urbánní antropologie.

Druhý faktografický kotrmelec se týká odkazu Roberta Mosese. Na straně 45 se dozvídáme, že „Proces suburbanizace započatý v sedmdesátých letech v USA Robertem Mosesem se časem projevil napříč evropskými městy a byl charakterizovaný novými typy infrastruktury, vyprázdněním městských center, maximalizací individualismu a ochrany soukromého majetku.“ R. Moses byl ročník 1888. Dožil se sice úctyhodných 92 let, ale v sedmdesátých letech už se v USA snažili jeho dědictví spíše překonávat. Suburbanizace tam rozhodně nezačínala... Stejně tak dále v odstavci citované zvyšování dostupnosti osobních automobilů v sedmdesátých letech je zavádějící. Problém pramení z obecného tónu. Suburbanizace jakož i automobilismus měly na různých místech světa jinou dynamiku, vrcholy i charakter. Paušálně o nich tímto způsobem mluvit nejde.

Hodnocení

Autorka si vybrala nelehký cíl. Nesnadnou optikou ANT se snažila prozkoumat vysoce reflexivní a v sociálních vědách ukotvenou aktivitu cykloaktivistů v Praze. Přesto, že se jí vytýčených cílů podařilo dosáhnout jen částečně, doporučuji práci k obhajobě a navrhuji známku velmi dobře, samozřejmě v případě přesvědčivého výkonu při obhajobách.

Literatura

DALAKOGLU, D. 2012. 'The Road from Capitalism to Capitalism': Infrastructures of (Post)Socialism in Albania. *Mobilities* 7, 571–586.

DALAKOGLU, D. & P. HARVEY 2012. Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities* 7, 459–465.

HUMPHREY, C. 2005. Ideology in Infrastructure: Architecture and Soviet Imagination. *Journal of the Royal Anthropological Institute* 11, 39–58.

LARKIN, B. 2013. The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology* 42, 327–343.