

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

Katedra Obecné antropologie

Jan Werner

***Kolo-nizace: symetrická etnografie rozvojového
projektu *Kola pro Afriku****

Diplomová práce

Vedoucí práce: Mgr. Tereza Stöckelová, Ph.D.

Praha 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 8. ledna 2016

Jan Werner

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Tereze Stöckelové za podporu, trpělivost a rozsáhlou zpětnou vazbu v průběhu výzkumu i psaní této diplomové práce. Rád bych poděkoval i organizaci *Kola pro Afriku*, která mi umožnila diplomní výzkum provést: její koordinátoři a dobrovolníci mi v České republice i Gambii všestranně vycházeli vstříc, ochotně mi zpřístupňovali vlastní aktivity a otevřeně se mnou sdíleli názory a zkušenosti. Přívětivější terén jsem si stěží mohl přát. Rád bych konečně poděkoval také Univerzitě Karlově, která stipendiem z *Fondu mobility* finančně podpořila africkou část mého terénního výzkumu.

Jan Werner

Obsah

Úvod.....	7
I. Technologie pro rozvoj / technologie v rozvoji: teoretická a metodologická východiska práce.....	10
I.1. Příjemci a dárci: klasické pohledy na účastníky rozvoje	11
I.2. Kvazi-objekty a moc: rozvoj v perspektivě teorie sítí-aktérů.....	15
I.3. Objekty stálé a proměnlivé	19
I.4. Výzkumný design a hlavní metodologické problémy.....	22
II. Kola pro Afriku: sběr, opravy a odvoz kol z České republiky.....	29
II.1. Kola jako veteš.....	30
II.1.1. Sběr a odložení.....	30
II.1.2. Fundraising	33
II.2. Kola a lidé.....	39
II.2.1. Fluidita kol pro Afriku.....	39
II.2.2. Lidé kol pro Afriku	42
II.3. Kola a kontejnery	46
III. Kola v Africe: stabilizace, alterace a nové fungování kol.....	52
III.1. Kolo-nizace	52
III.1.1. Před-přijezdové přípravy	53
III.1.2. Opravářský workshop	54
III.1.3. Vazby do České republiky.....	57
III.1.4. Místní spojenci.....	58
III.2. Kola a alterace projektu.....	60
III.2.1. Snahy o alternativní využití kol.....	60
III.2.2. Alterace cílů projektu.....	62
III.2.3. Snahy o celkovou revizi projektu	64
III.3. Kola a tropy	70
III.3.1. Materiální stabilizace kol.....	70
III.3.2. Kola v partnerských školách: Badari a Sanyang.....	72
Závěr.....	79
Bibliografie	83

Abstrakt

Předkládaná práce je symetrickou etnografií českého rozvojového projektu *Kola pro Afriku*, jehož náplní je sběr starých českých kol, jejich opravy, úpravy a odvoz do Gambie. Tam jsou darována partnerským školám, jejichž žákům slouží k dojíždění. Ve svém výzkumu se zaměřuji především na ústřední technologii projektu, kola, a jejich performance. V návaznosti na klasické etnografie rozvoje a (především) na studie vycházející z teorie sítí-aktérů (ANT) se v jednotlivých terénech, z nichž projekt sestává, postupně zabývám procesem sběru kol, jejich úpravami a opravami, odvozem do Gambie a jejich místním fungováním. Soustředím se přitom na sociální topologii kol a její proměny v časoprostoru. Kola se v tomto ohledu postupně jeví jako *veteš* (tj. disfunkční relikv stabilizované sítě), jako *skupinově* fluidní a *fluidní jednotlivě*. V práci tedy ukazuji, že se při technologických transferech může proměňovat nejen soubor vazeb, kterými je daný objekt tvořen, nýbrž i samotné způsoby, jímž vazby vznikají. Tyto topologické proměny přitom v případě *Kol pro Afriku* významnou měrou přispívají k fungování celého projektu.

Klíčová slova: rozvojová spolupráce, teorie sítí-aktérů (ANT), technologie, kolo, sociální topologie, alterace, fluidita, Gambie

Abstract

This study is a symmetrical ethnography of the Czech development project *Kola pro Afriku* (*Czech Bikes for Gambian Schools*), which involves the collection, repairs, modification and shipment of old Czech bicycles to The Gambia. Once there, they are distributed to partner schools and offered to communing pupils. In my research, I mainly focus on the pivotal technology of the project, bicycles, and their performances. Drawing on classic ethnographies of development and (most importantly) on studies based on the actor-network theory (ANT), I gradually explore the bike collection process, their modifications and repairs, their shipment to The Gambia and their local operations. When doing so, I focus on the social topology of the bicycles and its transformations in the timespace. In this regard, the bicycles gradually appear as *junk* (i.e. a dysfunctional relict of stabilized networks), as a *fluid collectivity* and as *individually* fluid. Thereby, this study shows that technology transfers may lead not only to changes in the set of relations, of which the given object consists, but in the very modes, in which those relations arise. It is precisely these topological transformations that significantly contribute to the functioning of the project *Kola pro Afriku*.

Key words: development cooperation, actor-network theory (ANT), technology, bicycle, social topology, alterations, fluidity, The Gambia

Úvod

Technologie jsou klíčovou součástí soudobé rozvojové pomoci. Z tohoto jednoduchého a přesto teoreticky velmi silného momentu jsem vycházel, když jsem na podzim roku 2013 začal pracovat na tomto diplomním výzkumu. Stejně jako dnes mě tehdy fascinoval způsob, jímž se nejrůznější technologické objekty zapojují do řady rozvojových projektů a procházejí přitom (téměř) dokonale nepozorovány – jako součást *lidských* záměrů a řešení. Přesto jsem zároveň tápal a dlouho se mi nedařilo pro žádný projekt rozhodnout. Většina těch, s nimiž jsem se setkával, předpokládala několikaletou implementaci již existujících technologií na nová místa v partnerských rozvojových zemích. Jak ale předem rozpoznat ty z teoretického hlediska zajímavé? Jak celý přesun té které technologie obsáhnout v poměrně krátkém čase diplomního výzkumu? Nakonec jsem se více méně náhodou dozvěděl o *Kolech pro Afriku*.

Kola pro Afriku jsou ostravský neziskový projekt stejnojmenné organizace, jehož náplní je sběr českých vysloužilých kol a jejich umístování do škol v Gambii, kde slouží potřebám přespolních (často doslova) žáků. Jedná se o projekt malý a nezávislý, který si sám zajišťuje sběr a opravy kol, fundraising, kontejnerovou dopravu do Gambie i výsledné umístění kol do jednotlivých škol, kterému čeští koordinátoři v legraci říkají *kolo-nizace*: Afriky, českými *koly*. Na projektu mě ale na první pohled nezaujala jeho členitost, jako spíše všudypřítomnost rozvojové technologie v téměř všech jednotlivých instancích. Stará kola zde nejsou „jen“ darovanou technologií, nýbrž technologickým kvazi-objektem, kolem kterého se veškeré aktivity organizace *točí*. Kola se posouvají z ruky do ruky (a z nohy na nohu) prakticky všech zúčastněných aktérů, až k jejich konečným uživatelům, gambijským školákům.

Spolupráci s *Koly pro Afriku* jsem navázal koncem roku 2013, výzkum zahájil v březnu roku následujícího. Postupně jsem začal mapovat fungování projektu ve skladu organizace i dalších místech v Ostravě a posléze s koly a koordinátory absolvoval nakládku a květnovou misi do Gambie. Tam jsem se měl možnost (zúčastněně) pozorovat relativně přímočarý (oproti dalším rozvojovým projektům) proces jejich uvedení do místních vazeb a předání partnerským školám. Gambii jsem poté navštívil ještě jednou, v červenci, abych provedl terénní šetření ve dvou školách, které v rámci květnového převozu kola dostala. Předkládaná práce je tedy na první pohled *multi-sited* etnografií, sledující transfer kol podle logiky „následování věci“ (*follow the thing*)

George Marcuse (1995: 97). V jednotlivých lokalitách se přitom zaměřuji především na kola: příběh jejich přeměn a přesunu je tím, co v mém pojetí celý projekt udržuje pohromadě a v chodu.

Na *Kola pro Afriku* (a kola pro Afriku) přitom z teoretického hlediska pohlížím symetricky. Přestože je práce inspirována i klasičtějšími antropologickými přístupy k rozvojové spolupráci, hlavní teoretickou inspiraci tvoří studie technologických transferů a jejich důsledků pro fungování objektů vycházející z teorie sítí-aktérů (ANT) a navazujících materiálně-sémiotických přístupů. Jako klíčové analytické pojmy přitom mobilizuji zejména *skript* a jeho *alterace* M. Akrich (1992), *stálost* (ve smyslu stabilizovanosti), jak ji chápou J. Law (1986, 2009) a B. Latour (2005), *sociální topologii* A. Mol a J. Lawa (1994) a *fluiditu* v pojetí A. Mol a M. de Laet (2000) a U. Beisel a T. Schneidera (2012).

V tomto konceptuálním rámci se pokusím o zachycení a analýzu jednotlivých uskupení (místních, heterogenních), která *Kola pro Afriku* tvoří. Zaměřím se na způsob, jímž jsou sociálně i materiálně uspořádána, vyjednána a stabilizována, a na roli, kterou v tom kterém místě sehrávají sama kola jako rozvojová technologie. V tomto ohledu zdůrazňuji především výraznou topologickou proměnlivost, jíž se mnou sledovaná stará kola liší od technologií popsaných ve výše uvedených studiích. Pro jejich působení v rámci *Kol pro Afriku* by totiž nestačilo, kdyby byla pouze alteracím otevřená/uzavřená, stabilizovaná/destabilizovaná či síťovitá/fluidní – jde o to, že mohou být tím či oním dle lokálního uspořádání a vazeb dostupných v tom kterém bodě projektu. Sociálně-topologická proměnlivost kol v čase a místě je tím, co fungování *Kol pro Afriku* podpírá a umožňuje.

S ohledem na pojetí a záměr výzkumu jsem se následující text rozhodl strukturovat následovně. V první kapitole vymezím teoretická a metodologická východiska diplomního výzkumu a této práce. V navazujících dvou empirických kapitolách se pokusím o zmapování jednotlivých prostředí/momentů projektu v takovém pořadí, ve kterém jím prochází sama kola. V kapitole II. se v jednotlivých podkapitolách zaměřím na českou stranu projektu, tj. sběr kol, fundraising, proces oprav/úprav kol a jejich přepravu do Afriky. Na ni v kapitole III. navážu diskuzí projektu v Gambii, přičemž se v tomto ohledu postupně zaměřím na snahy organizace o všestrannou stabilizaci kol, na pokusy o alterace projektu ze strany jeho zdejších

účastníků a na místní fungování projektu (a samotných kol) v partnerských školách v Badari a Sanyangu. V jednotlivých kapitolách, ale především v samotném závěru práce, se konečně pokusím vysvětlit způsob, jímž proměnlivá sociální topologie kol napomáhá fungování *Kol pro Afriku*.

I. Technologie pro rozvoj / technologie v rozvoji: teoretická a metodologická východiska práce

Předkládaná práce je symetrickou studií rozvojového projektu *Kola pro Afriku*, v níž se z teoretického hlediska pokouším spojit dva významné antropologické přístupy: etnografie rozvojových projektů a na technologie zaměřené studie v perspektivě teorie sítí aktérů (ANT). Na klasické etnografie rozvojové pomoci/spolupráce v textu navazuji poměrně volně, spíše na úrovni obecného zaměření. Přesto považuji za důležité se k nim explicitně přihlásit a zároveň do jisté míry vymezit: částečně proto, že by práce mohla být čtena jako post-koloniální analýza systému rozvojové spolupráce (Calás a Smirnich, 1999: 661-62); ale především s ohledem na to, že to byly právě klasické antropologické studie, které tento systém pomohly stvořit a dlouhodobě udržovat – a to i v jeho původní, technokratické a rádoby apolitické podobě (Escobar, 1995: 78-79; Crewe a Harrison, 1998: 30). Domnívám se tedy, že se jakákoli současná studie musí od tohoto selhání distancovat – jak jeho explicitním odmítnutím, tak kritickým přístupem k realizovanému „rozvoji“ a jeho zasazením do kontextu vztahů globálního Severu a Jihu.

Druhá z teoretických perspektiv, ta vycházející z teorie sítí-aktérů, je v práci přítomna zřetelněji, neboť se přímo promítá do struktury textu i způsobu mého zkoumání. Pokud by tomu tak ostatně nebylo, jakékoli odvolávání na ANT by bylo problematické: jak pozoruje J. Law, nic jako čistě teoretická rovina ANT neexistuje, jedná se spíše o přístup k výzkumu, který se místo přesně vymezených aktérů zabývá vznikáním a zánikem vztahů mezi nimi nebo v rámci prvků, které je tvoří (Law, 2009: 141-42). A boří přitom tradiční hranice mezi mikro- a makro-světy, mezi sociálním a technickým a mezi aktéry (jsoucný) lidskými a odlišnými (tamtéž: 147-48).

V této, první kapitole práce se pokusím přesněji vymezit teoretická východiska, která vychází z obou nastíněných přístupů, a představit na nich založený analytický rámec pro výzkum *Kol pro Afriku*. K operacionalizaci tohoto rámce přikročím v poslední podkapitole, jež se konkrétněji zabývá designem a metodologií výzkumu, o němž práce pojednává.

I.1. Příjemci a dárci: klasické pohledy na účastníky rozvoje

Politiky rozvojové spolupráce jsou fenoménem s více než padesátiletou historií: už záhy po druhé světové válce začaly tehdejší První i Druhý svět (mj. v souvislosti s destrukcí a rekonstrukcí Evropy) vnímat „zaostalost“ světa Třetího a dlouhodobě usilovat o její vyřešení (Escobar, 1995: 21-24). Tuto nejstarší konceptualizaci – byť skrytou pod politicky korektnějšími pojmy – je možné v řadě rozvojových projektů rozpoznat dodnes. Dobře ji, myslím, lze popsat např. Mosseho pojmem „instrumentální pohled“ (2005: 19) a opírá se o tři hlavní složky: představu rozvojového světa jako historického prostoru, praktiky vytvářející (nikoli jen vymezující) příjemce pomoci a instrumentální modely rozvoje.

Představa Třetího světa jako prostoru minulosti vychází z lineárního pojetí dějin lidstva, tj. jejich interpretace jako přímého pokroku od nižší k vyšší vyspělosti společností. Vlastní dějiny se pro dárci stávají přímým zdrojem informací pro urychlení těch analogických cizích – stačí podle nich vytyčit vhodný postup (Mosse, 2005: 27-30). A. Escobar v této souvislosti hovoří o snaze o vytvoření uspořádaného světa, kde lze společnosti snadno roztrždit i aktivně rozvíjet (1995: 56). To od 50. let 20. století usnadňuje ekonomický diskurz, který společnosti skrze kvantitativní ukazatele dělí na ty rozvinuté, současné, a na ty nerozvinuté, kterým je současnost upřena a nachází se v minulosti (tamtéž: 73; Crewe a Harrison, 1998: 28-29). Jak již bylo předesláno, na tomto technokratickém pojetí rozvoje se až do 80. let podílela i antropologie (Escobar, 1995: 78). Dezinterpretované etnografie ostatně mohou být dodnes zneužity jako doklad „zaostalosti“ nezápadních společností a komunit.

Samotné historické chápání rozvojových zemí ale dárci a příjemci nevytváří – o to je třeba usilovat systematicky. Na straně jedné přitom stojí dárci, které vlastnictví peněz a technologií (nezbytných pro ekonomický rozvoj) opravňuje k civilizační misi (Crewe a Harrison, 1998: 31-33). Na straně druhé jim odpovídají příjemci, kteří naopak pro rozvojovou nabídku (s vidinou zisku peněz i technologií) vytváří poptávku. Dárcovské společnosti si pěstují morální ekonomie utrpení – kde obrazy a narativy zaostalosti vzbuzují soucit a vynucují pomoc (rozvojovou/humanitární) – a současně tvoří dárci, kteří o rozvojovou pomoc budou jevit zájem (Fassin, 2012: 250). Důležitým aspektem takového mechanismu je, že nabídka pomoci tvoří poptávku po ní a naopak – mají proto tendenci dlouhodobě přetrvávat.

Poslední složku instrumentalismu v rozvojové pomoci představují modely, o něž se opírá. Ty jsou zpravidla abstraktní, založené na zdánlivě objektivních ekonomických ukazatelích, racionálním člověku či modelových domácnostech, a přestože empiricky selhávají (nedokáží odvodit přesné vztahy mezi vstupy a výstupy; Crewe a Harrison, 1998: 36-37), daří se jim v praxi nadřazovat západní expertízu lokálnímu vědění a prosazovat modernizaci na úkor omezujících tradic a společenských vlivů (tamtéž: 92). Celý mechanismus je opět založen na cyklickém sebenaplnujícím proroctví, kdy jsou západní experti jak těmi, kdo nejnovějšími znalostmi disponují, tak těmi kdo je generují, kontrolují a v rámci projektů posuzují (tamtéž: 96-98). Na základě západních modelů dochází k problematizaci místní socio-ekonomické reality a návrhu reform, které ji mají ambice posunout blíže rozvinutému Západu (Escobar, 1995: 41-45). Souhlas místních není vyžadován a v rámci projektu mají poslední slovo západní dárci.

Instrumentální přístup k rozvojové pomoci je v praxi samozřejmý a neuvědomělý a dlouho nebyl reflektován ani ze strany společenských věd. Lineární pojetí rozvoje i postupná abstrakce od empirie ke zjednodušeným modelům vznikly jako součást širšího politicko-ekonomického vývoje druhé poloviny 20. století; jejich kritická reflexe přišla až v 80. letech, kdy antropologické a sociologické studie zpochybnily univerzálnost rozvoje a rozvojovou spolupráci začaly interpretovat ne jako systém přibližování Třetího světa tomu Prvnímu, ale spíše jako udržování globální dominance světového Severu nad světovým Jihem (Mosse, 2005: 4-6). Došlo tedy k zásadní revizi technokratického chápání rozvoje. Absolutní platnost neoliberálních modelů byla zpochybněna a do středu pozornosti se dostaly rozdíly mezi jádrem a periferií. Rozdíly, které s odvoláním na „zaostalost“ příjemců rozvojová pomoc reprodukuje (Crewe and Harrison, 1998: 93-99) nebo dokonce prohlubuje (např. využití genderových nerovnováh v rámci projektů; tamtéž: 106-109). Problematickou se stala také skutečnost, že za příjemce (stejně jako oběti v případě humanitární pomoci) mluví především poskytovatelé rozvojové pomoci, jejichž zájmy jsou ovšem odlišné (Olivier de Sardan, 2005: 141).

Kritické hlasy tak na rozvojovou pomoc pohlíží velmi skepticky. Místo systému, který by nůžky globální ekonomiky uzavíral, v ní vidí soubor strategií, které je umožňují ponechat rozevřené, aniž by byla ohrožena dominance bohatého Severu nad

chudým Jihem. Z hlediska zaměření této práce ovšem pokládám za zajímavé především implikace takové perspektivy pro chápání technologií. I ty se v této optice začínají jevit jako problematické: nejedná se o pouhé zprostředkovatele, nejsou neutrální ani zproštěné hodnot (Crewe a Harrison, 1998: 91-93). Jejich povaha a implementace úzce souvisí s expertízou západních dárců, a tak posilují jejich postavení v terénu. Technologie jsou politické a jejich fungování reflektuje a spoluvytváří mocenské vztahy v terénu daného projektu.

* * *

Zdálo by se tedy, že rozvojovou spoluprací můžeme chápat dvěma protichůdnými způsoby: instrumentální optika ji zasazuje do širšího neoliberálního rámce předvídatelnosti a jasného pokroku, kritická v ní naopak nachází sofistikovaný systém udržování globálního rozložení moci. S jistým odstupem lze ovšem konstatovat, že obě roviny spíše koexistují, než že by se vzájemně vylučovaly (Mosse, 2005: 6). Na straně jedné dnes nelze přijmout jednoduché modely rozvoje, na té druhé by však nedávalo smysl rozvojovou spoluprací apriorně odsuzovat jako nástroj dominance – tím spíš, že se výše zmiňovaná společensko-vědní kritika jejich mocenských aspektů stala počínaje 80. lety významným motivem revize rozvojových strategií a dnešní projekty se snaží mocenské nerovnováhy kompenzovat.¹

Současný pohled na vztah mezi příjemci a dárci lze, myslím, charakterizovat jako střízlivou kombinaci instrumentálního a kritického pohledu. Projekt představuje omezený a externě (dárci) vynucený prostor, v němž se střetávají jednotliví účastníci (Olivier de Sardan, 2005: 138-39); jejich jednání se přitom neliší pouze na úrovni cílů a strategií, ale zpravidla odpovídá různým diskurzivním rovinám. Dárci zdrojů pro projekt volí určitý formát a obecné cíle, jeho administrátoři však primárně řeší otázky spjaté s implementací projektu na místě a vhodné (pozorovatelné, měřitelné) výstupy. Příjemci konečně v rámci projektu stanovují vlastní cíle, které mohou souhlasit nebo kontrastovat s těmi deklarovanými dárci (tamtéž: 140-41). Při realizaci projektu se všechny tyto odlišné postoje setkávají, dochází k vyjednávání a změnám původních významů a přesvědčení. Hlavní roli v tomto procesu sehrávají vzájemné interakce mezi

¹ Nebo to alespoň deklarují – odtud ostatně posun od rozvojové pomoci k rozvojové spolupraci nebo jiným specifickým formám (např. rozvojový turismus, Wearing 2001); zároveň je ale třeba zdůraznit, že samotné změny označení mohou být čistě rétorické a sloužit pouze pro legitimizaci dané politiky (např. Irwin a kol. 2012).

rozvojovými pracovníky a příjemci rozvojové pomoci (tamtéž: 144-45; Escobar, 1995: 51).

Rozvojoví pracovníci na místě tradičně zastupují zájmy dárců: snaží se projekt implementovat v souladu s výchozí představou, distribuují finanční prostředky, technologie i části vlastní expertízy, přičemž projekt místním upravují jen částečně. "Rozvoj", k němuž dochází, zároveň monitorují a dokumentují, aby mohli výsledky ve vhodné podobě vykázat konkrétním dárcům (technologí, financí) - a to především s ohledem na poskytnutí dalších prostředků v dalších projektech. Právě o jejich úsilí (a přímý zájem) se opírá reprodukce či dokonce prohlubování rozvojové spolupráce v dlouhém období (Olivier de Sardan, 2005: 141). Z nutnosti zprostředkování projektu místním a výstupů projektů dárců ovšem vyplývá také specifická multi-diskurzivita rozvojových pracovníků. Musí být s to fungování projektu na místě vhodně interpretovat v pojmech čitelných pro dárcce a zároveň jej v pro obě strany přijatelné podobě vyjednat s příjemci (Mosse, 2005: 123).

Přijetí daného projektu je přitom klíčovým momentem pro druhou stranu interakce v místě "rozvoje" – příjemce. V rozporu s neoliberalními modely empirie opakovaně ukazuje, že nástroje rozvoje (ať finanční, technologické nebo jiné) nejsou univerzálně aplikovatelné, neboť je místní jednoduše nemusí akceptovat: "příjemci" se nestávají automaticky, ale na základě vlastního, vědomého rozhodnutí. Sami rozhodují také o tom, v jakém rozsahu a jakým způsobem budou na projektu participovat (Mosse, 2005: 7-8). Rozvojoví pracovníci sice v terénu mohou trvat na konkrétním režimu fungování daného projektu (pokud se jim podaří alespoň po dobu jeho implementace zajistit vhodné "příjemce"), v jejich nepřítomnosti, zejména potom co odjedou, o něm ovšem rozhodují místní (Olivier de Sardan, 2005: 144-45).

Chybná je také konstrukce komunity příjemců jako nepopsané desky, jíž lze jednoduše předat zcela nové znalosti a pravidla jejich používání, kterými se budou řídit. Projekty totiž naráží na pre-existující znalosti a vědomosti (vč. těch technických), k nimž se příjemci obrací i v rámci rozvojové pomoci, a to navzdory tomu, že se od těch západních, které zpravidla projekt předpokládá, výrazně odlišují. J. Olivier de Sardan v tomto ohledu hovoří o střetu západních a lidových znalostí: zatímco ty první charakterizuje představa univerzální aplikovatelnosti, dominance expertů externích vůči praktické aplikaci a důraz na racionalitu, ty druhé jsou zpravidla lokálně ukotvené

(navázané na konkrétní situace), nehomogenní a flexibilní v rámci aplikace jednotlivcem a přístupné magii. Lidové znalosti jsou navíc otevřené změnám v čase: nebrání se synkrezi se znalostmi novými, včetně těch západních, a zůstávají otevřené re-kategorizaci pojmů (2005: 159-61). Tyto vlastnosti jsou v rámci rozvojové spolupráce klíčové, neboť vedou spíše k vstřebání nových, západních znalostí do těch původních, než k volbě mezi jedněmi a druhými. V rámci projektu tedy vznikají nové znalosti (a potažmo přístupy a interakce) hybridní (Escobar, 1995: 51).

Výše nastíněné, klasické pojetí rozvojové spolupráci tedy v této práci využívám k analýze zaměřené na vztah dárců a příjemců v kontextu zkoumaného projektu: nakolik podemílá nebo reprodukuje stávající mocenské rovnováhy, jaké diskurzy, znalosti, strategie a cíle se při implementaci střetávají a jak nakonec projekt na místě funguje. Jak již bylo předesláno, tento obecný záměr dále zpřesní optika ANT, jež bude předmětem následujícího oddílu. Už na tomto místě ovšem pokládám za vhodné podotknout, že oba přístupy nestojí ve vzájemném protikladu, ale právě naopak: ANT se v kontextu rozvojové pomoci setkává s týmiž tématy jako klasická rozvojová studia. Citlivým přístupem k materiální stránce rozvoje (vč. použitých technologií) nicméně umožňuje přesnější zachycení i interpretaci fungování projektů.

I.2. Kvazi-objekty a moc: rozvoj v perspektivě teorie sítí-aktérů

Základním východiskem teorie sítí-aktérů je důsledné vymezení se vůči esencialismům či obecněji samozřejmým a nekritickým předpokladům klasických společensko-vědních přístupů. Ty (až na výjimky) reflektují existenci jiných než lidských aktérů, chápou je však jako pouhé zprostředkovatele lidského aktérství nebo jeho zhmotnělé výsledky. Zároveň zpravidla předem vymezují okruh relevantních aktérů, jejichž interakce je vhodné zkoumat, a to zejména s ohledem na jejich souměřitelnost. Oba tyto předpoklady ANT odmítá a do středu zkoumání staví interakce, jako jediný skutečně pozorovatelný moment fungování jednotlivých objektů (Law, 1992: 2). Implikace takové změny optiky jsou dalekosáhlé.

Jak v první řadě argumentuje B. Latour, pro modernitu charakteristické dělení věcí a lidí (a Boha) nevychází z inherentních charakteristik světa, který spolu vytváří, jako spíše z jeho konstruování ze strany moderního člověka a vědy. Latour tyto předěly nazývá moderní ústavou a pozoruje jejich vytváření ze strany přírodních a sociálních věd očišťujících transcendentní přírodu od konstruované společnosti a naopak

(1997/2003). Reprezentace světa, které tím vznikají, tak zůstávají situovány v dílčích, „očistěných“ realitách – nevypřádávají se ale s možnou (a pravděpodobnou) heterogenitou zkoumaných kvazi-objektů, tj. rezignují na zachycení vazeb vedoucích napříč uvedenými předěly. Teorie sítí-aktérů se proto uvedených dělení jako základního východiska analýzy vzdává: nezpochybňuje sice rozdíly mezi různými aktéry, ale vyhýbá se jejich apriorní typologizaci a zařazování do konkrétních okruhů působnosti. Místo očistěných aktérů pracuje s heterogenními kvazi-objekty, které jednak vytváří, jednak propojují vzájemné interakce jednotlivých prvků: tyto kvazi-objekty přitom postrádají samozřejmost, s nimiž klasické sociální vědy zachází s vlastními objekty zkoumání (tamtéž: 72-73). Uspořádání prvků, které je utváří, může být stálé a neměnné – ale také nemusí. Dokud tomu tak je, kvazi-objekt působí dojmem jednoty a neměnnosti; dříve nebo později se však vyloučením určitých prvků nebo zahrnutím jiných proměňuje. Nebo zcela rozpadá. ANT se tedy na rozdíl od klasičtějších přístupů zabývá nejen (dopředu vymezenými) aktéry, ale především tím, jak se v průběhu času spojení (a potažmo fungování) prvků zkoumaného kvazi-objektu proměňuje (Law, 1992: 5).

Kvazi-objekty nelze vymezit předem, esenciálně. Jsou nepřetržitě přetvářeny vazbami určitého heterogenního souboru prvků. I tyto prvky jsou ale kvazi-objekty, které lze dále rozkládat a definovat skrze jejich vzájemné vztahy. V první řadě tak zaniká předěl mezi makro a mikro přístupy, neboť neexistuje nic, co by makro- a mikro-aktéry kvalitativně odlišovalo: rozsáhlé kvazi-objekty jsou tvořeny a přímo interagují s těmi menšími (Law, 1992: 2; Law, 2009: 147). Ve druhé řadě mizí také jasná hranice mezi klasickými kategoriemi subjektů a objektů: samotný člověk (stejně jako zvíře nebo věc) se jeví spíše jako propojení specifických vazeb mezi tělem (jeho součástmi) a dalšími prvky, které jej doplňují či rozšiřují (Law, 1992: 4; Moser a Law, 1998).²

Pro popsání, neintuitivní pohled teorie sítí-aktérů používá několik metafor. Její samotný název odkazuje na metaforu jednající (aktérské) sítě, ta však implikuje kvazi-objekty s jasně vymezenými vazbami mezi jednotlivými prvky, které jsou (alespoň dočasně) stabilní a dané uskupení lze s jejich pomocí pochopit a definovat. Studie

² Jak podotýká Law, souměřitelnost lidských a ne-lidských jsoucen vychází (a je součástí) specifické teoretické optiky – nejedná se o etický program a lidství je tedy reinterpretované, ne popíráno (1992: 3-4).

založené na ANT ovšem velmi záhy narazily na kvazi-objekty, které takovým charakteristikám odporují. V souvislosti s výzkumem anémie (chudokrevnosti) J. Law a A. Mol hovoří o více možnostech alternativních topologií, sami přitom rozeznávají přinejmenším tři: regiony, vymezené svými hranicemi, sítě, definované přítomností a uspořádáním konkrétních prvků, a kapaliny (fluida), spojitě ale tvořené lokálně proměnlivými soubory prvků (Mol a Law, 1994: 643). Anémie podle nich spadá do poslední uvedené kategorie – v Africe a Evropě ji definují odlišné projevy, měření i léčba, přesto nelze tvrdit, že by se jednalo o dvě odlišné choroby, spíše o jedinou, fluidní (tamtéž: 658).

Jak bude patrné v následující podkapitole, právě topologie konkrétních objektů je přitom klíčová pro výzkum jejich geografického přemístění (a potažmo tuto práci). Tentýž objekt totiž může na různých místech fungovat stejně, nebo různě (čímž se de facto stává objektem odlišným). Ještě před tímto problémem ale pokládám za důležité rozvést způsob, jímž ANT uvažuje o moci. Vymezíme-li ji velmi obecně – jako schopnost ovlivňování skrze vytváření vazeb k dalším uskupením – je zjevné, že bude v perspektivě teorie sítí aktérů přístupná kterémukoli kvazi-objektu. Moc je efektem vazeb, které daný kvazi-objekt v daný okamžik tvoří (Law, 2009: 146)³. Podobně jako samotné uskupení je jeho moc nejistá a proměnlivá, přičemž do popředí vystupují především jeho materiální prvky – právě ty často kvazi-objektům poskytují stálost, neboť v nich bývají trvaleji vepsány konkrétní vztahy s dalšími prvky. Právě tomuto efektu Latour připisuje existenci relativně stabilního světa sdíleného socialitou i materialitou: pouhé sociální vztahy jsou pomíjivé a krátkodobé, jejich spojení s vazbami materiálními je ale fixuje (Latour, 2005: 66).

Při výzkumu konkrétních mocenských rozložení tedy ANT důsledně přezkoumává souhru sociálních a materiálních prvků, která je utváří a udržuje (performuje) – a to i na globální úrovni. I globální rozdíly mezi státy bohatého (rozvinutého) Severu a chudého (rozvíjeného) Jihu totiž sestávají z konkrétních heterogenních uspořádání a jednotlivých vazeb lidí, zvířat a věcí. Dobrým příkladem je v tomto ohledu studie J. Lawa a A. Mol zaměřená na zákaz vykrmování vepřů zbytky lidské stravy ve Velké Británii. Zákaz byl zaveden v důsledku problémů

³ Law moc definuje jako „efekt sítě“ – vzhledem k výše uvedenému je ale třeba definici zobecnit i na kvazi-objekty s topologií odlišnou.

s technologiemi pro převažování (sterilizaci) pomejí a na první pohled by se tedy zdálo, že jde jen o místní, technologické rozhodnutí. Při bližším zkoumání ale, mimo jiné, vyšlo najevo, že se jedná také o zásadní otázku globálně-politickou. Opuštění technologie (rozrušení původního uspořádání) změnilo metabolický rámec stravování prasat, která se z pozice symbiontu člověka přesouvají do pozice jeho přímého konkurenta. Nová strava pro prasata je příčinou růstu globální ceny potravin, a tedy performancí rozdílu mezi globálním Severem a Jihem (Law a Mol, 2008).

O tomto rozdílu lze, myslím, obecněji uvažovat z pohledu konceptu technologických zón A. Barryho. Právě jejich existencí a vytvářením lze vysvětlovat ekonomickou a sociální homogenitu nebo odlišnost jednotlivých geografických celků: autor se zaměřuje na Evropskou unii, která se skrze harmonizaci a sjednocování standardů postupně takovou zónou stává (byť je dosud proces nedokonalý a neúplný; Barry, 2000: 84). Podobný rozdíl ovšem můžeme pozorovat mezi státy globálního Severu a Jihu. Domnívám se, že právě přítomnost odlišných technologií tvoří značnou část rozdílů mezi zeměmi rozvinutými a rozvojovými.

Lokálně přítomné technologie samozřejmě nelze nazírat v pojmech ekonomicky-instrumentálních. Kvazi-objekty (technologie, standardy, patenty, předpisy atd.), které určitou zónu vytváří, fungují ve vzájemné součinnosti a jsou na sobě závislé. Jak ukazuje M. de Laet na případě patentů, přestože jsou konstruovány jako univerzální a neměnné, jejich fungování v zemích globálního Jihu se liší od Severu. Chybí struktury, které by vynucovaly jejich neměnnost, ukazuje se asymetrické postavení jejich autorů a čtenářů – i přes zdánlivou úplnost je často obsah patentu pro ty druhé nepřístupný. Ani jedno zároveň patentům zcela nezabraňuje fungovat: autorka tak na straně jedné pozoruje schopnost patentů se vyvíjet a přizpůsobovat svému okolí, na straně druhé jejich schopnost přesto generovat podobnost a sjednocovat místa svého původu a implementace (de Laet, 2000).

V perspektivě ANT se tedy pro studie rozvojových technologií jeví jako klíčová otázka, co a jak vlastně tyto technologie performují – na tu v případě *Kol pro Afriku* hledá odpověď i tato práce. Ještě před přenesením pozornosti přímo na ně však pokládám za nutné vymezit okruh základních pojmů, o něž se můj výzkum opírá.

I.3. Objekty stálé a proměnlivé

Technologické objekty⁴ jsou specifickou kategorií materiálních uskupení, neboť vznikají a (většinou) fungují na základě vazeb s člověkem: mají vlastní politiku i mocenské vztahy, obojí však vzniká jako koláž zájmů jejich autorů, uživatelů i samotných materiálních prvků, z nichž sestávají. První krok při rozklíčování fungování technologií přitom představuje uznání jejich nesamozřejmosti: technologie jsou prostředím svého vzniku přizpůsobeny natolik dobře, že často působí nevyhnutelně a zastírají skutečnost, že v sobě nesou politický obsah (ve smyslu modelové reality, která je obklopuje a kterou se snaží svou činností performovat či rozvíjet).

Jako dobrý příklad tohoto fenoménu bych uvedl studii I. Moser a J. Lawa zaměřenou na paralyzovanou Liv, která obývá tentýž svět jako lidé bez hendikepu, a přesto má jen omezenou možnost používat předměty, které jsou pro další lidi běžné (dveře, televize, počítač, telefon, vlak aj.). Nejedná se přitom o technologie, z jejichž využívání by byla vyloučena úplně, často je ostatně s pomocí dalších, zprostředkujících technologií nakonec používat zvládne. Až konkrétní podoba toho kterého objektu přizpůsobeného „normálnímu“ člověku je tím, co Liv z vzájemné interakce vylučuje. Moser a Law tak tvrdí, že tyto objekty nelze označit za apolitické (či neutrální): obsahují jasné předpisy o tom, jak může a nesmí uživatel vypadat, jaké typy interakcí jsou přípustné a jaké nikoli. Jak zároveň podotýkají, o snadných a nesnadných interakcích⁵ lze v souvislosti s technologiemi hovořit vždy. U hendikepované Liv mohou být akcentovanější než u člověka nehendikepovaného – i ten se ale bude odlišovat od „ideálního uživatele“, kterého daný objekt očekává (1998).

Nesamozřejmost modelového očekávání vychází najevo také v situaci vnitřního rozkladu určitého technologického objektu. V situaci, kdy selhává část vazeb, které daný předmět tvoří, totiž dochází k zániku/přeměně části jeho původního obsahu. V praxi tento efekt pozoruje T. Edensor na případě industriálních ruin ve Velké Británii. Opuštěné továrny ztrácí původní řád a přestávají být člověku přístupné (sociálně i materiálně): původní samozřejmý režim fungování se ukazuje jako závislý na přesných vazbách (s lidmi a dalšími technologiemi) do té míry, že v jejich absenci věc postupně

⁴ Pojem objekty zde implikuje soudržnost daných uskupení – jedná se samozřejmě o kvazi-objekty, které se mohou rozpadnout, pokud selžou vazby, které je tvoří.

⁵ Oni sami je nazývají „přechody“.

zaniká (2005: 313). Edensor přímo pozoruje rozklad na dílčí prvky, z nichž byl daný objekt složen, které dále navazují nové vztahy s novými lidskými i ne-lidskými aktéry (lidským návštěvníkům zpřístupňují nové rysy vlastní materiality, stávají se přístupnými zvířecímu či bakteriálnímu životu; tamtéž: 319-20).

Politické předpisy vepsané do technologických kvazi-objektů nejsou náhodné. Jak je patrné z případu technologií obklopujících hendikepovanou Liv i těch, z nichž sestávaly zaniklé továrny, řád do nich byl vepsán s konkrétním záměrem jejich autory – designéry. Klíčový je v tomto ohledu M. Akrich pojem skriptu, technicky delegovaného souboru předpisů, který materiálně vymezuje fungování daného aktéra. Skrze jeho určení jsou to designéři, kdo předem vymezuje ideální vztahy, které má výsledný předmět navázat se svým okolím (1992: 207-208). Nebo se o to alespoň snaží. ANT pro tuto činnost používá pojem heterogenní inženýrství (Law, 1992: 2), jeho politický obsah je přitom nasnadě: apriorní vymezení přípustných interakcí představuje (po dobu funkčnosti objektu) stabilní mechanismus sociální kontroly, který vychází z představy designéra a přinejmenším odráží prostředí svého původu.

V souvislosti s úspěšností heterogenního inženýrství je také možné hovořit o stabilitě daného technologického kvazi-objektu, který může fungovat v souladu s představou designéra, jinak, nebo vůbec. Poslední uvedená možnost, selhání věci, nastává v situacích, kdy technologie a prostředí jejího umístění nejsou kompatibilní. V praxi pak dochází k vzájemnému obviňování designérů a (ne-)uživatelů objektu: jedni jeho selhání připisují chybnému používání, druzí špatnému designu (Akrich, 1992: 220). Aby k selhání nedocházelo, mobilizují designéři celou řadu strategií zaměřených na vytvoření stabilní (a dlouhodobě stabilizované) technologie. Law stálost určitého kvazi-objektu vysvětluje souhrou třech rovin: materiální, kdy je stálost výsledkem vepsáním do trvanlivých materiálů, strategickou, kdy je dosažena díky dlouhodobé snaze o její udržení, a diskurzivní, kdy je výsledkem jednání ukotveného v širším diskurzu (Law, 2009: 148-49).

Vhodným příkladem souběžné stabilizace materiální, strategické a diskurzivní může být (rovněž Lawova) studie portugalských karak. Tyto nákladní lodě byly postaveny tak, aby mohly vzdálenost z Evropy do Indie překonat bez mezipřistání, s minimálními vnějšími kontakty a omezeními. Řídily se přesně nařízenými plavebními manuály a nástroji, vytvořenými ad hoc (námořní komisí) pro účely bezpečné a přesné

plavby do Indie. A konečně se opíraly o know-how námořníků, důstojníků i tvůrců nástrojů, které umožňovalo předepsané použití kumulovaných znalostí. Kombinace těchto prvků z karaky udělala velmi efektivní plavidlo – schránku, která v sobě nesla vzájemně stabilizované evropské znalosti, technologie i posádku (Law, 1986). Karaka tak představuje to, co Latour označuje jako *immutable mobile* – objekt, který i při přemístění zůstává ve svém fungování stálý a neměnný (Latour, 1987: 226-227)⁶.

Immutable mobiles jsou ale v současném světě vzácné. Podobně jako v případě patentů, který jsem zmiňoval výše, většina technologií závisí na přítomnosti dalších konkrétních kvazi-objektů a vazeb. Jejich nedostupnost přitom nemusí nutně znamenat úplnou nefunkčnost dané věci – daleko častěji vede k fungování *odlišnému* oproti tomu, které zamýšlel designér. Původní skript není přizpůsoben novému kontextu a výsledná politika objektu se liší. Zároveň se stává otevřeným novým alterátorům, kteří s ním mohou manipulovat (opět zejm. materiálně/technologicky) a vkládat do něj významy, které předtím neobsahoval (Akrich, 1992: 292). O nepoddajnosti nebo plasticitě dané technologie lze hovořit i v souvislosti s původně zamýšleným umístěním, analytický význam těchto kategorií ovšem v souvislosti s výzkumem přesunů technologií roste. Uzavřenost nebo otevřenost technologie totiž velmi přesně svědčí o snaze designéra více či méně direktivně vymezit její mocenské působení v místě nového umístění.

Rozsah proměnlivosti technologického objektu lze dle mého názoru nejpřesněji zachytit prostřednictvím konceptu fluidity, tekutosti, který byl výše (obecně) diskutován jako jedno z možných topologických uspořádání kvazi-objektů. Fluidita na rozdíl od otevřenosti nutně neodkazuje na možnost zásahů ze strany vnějších alterátorů, ale zaměřuje se na obecnější schopnost technologie fungovat v různých kontextech různě, tj. navazovat vztahy s různými okruhy dalších kvazi-objektů a nahrazovat jedny druhými (Mol a Law, 1994: 659-664). M. de Laet a A. Mol takto ve studii diskutují sociální topologii bušní pumpy. Ta je fluidní/tekutá na několika úrovních: konceptuální (pumpu lze souběžně definovat jako objekt technický, sanitární či sociální), účelové (pumpa může sloužit různým účelům, jak je patrné zejm. ve chvíli jejích úprav a oprav) a autorské (autor pumpy, Dr. Morgan, se dobrovolně vzdává práva definovat „správný“ design). Tato fluidita v důsledku vede k daleko širšímu uplatnění pumpy, neboť jí

⁶ V češtině lze pro *immutable mobile* použít např. pojem „netečný poutník“ navržený Z. Konopáskem (Bitrich, 2002) – pro účely této práce se ale raději přidrží anglické terminologie.

umožňuje podřizovat se okolnostem – je na dané komunitě, jak ji využije, na konkrétních alterátorech, jak ji upraví a čím opraví (2000).

Fluiditu ale nelze pokládat za automatickou výhodu: vyšší přizpůsobivost objektu současně znamená menší předvídatelnost jeho fungování. Na tuto nejednoznačnost naráží U. Beisel a T. Schneider ve studii minibusu (*tro-tro*) vzniklého přestavbou staré německé ambulance. I u něho alterátoři využili fluidní topologii, která objektu umožňuje fungovat odlišně, než jak byl navržen původními designéry. V novém provozu ale zachraňování životů nahrazuje jejich ohrožování kvůli špatnému stavu ghanských silnic, častému porušování silničních předpisů a přetěžování i chybějícímu zabezpečení minibusu. Byť tedy sociálně-topologická tekutost objektu zajišťuje značnou robustnost, její implikace jsou ambivalentní (2012).

* * *

Tato práce je symetrickou etnografickou studií českého rozvojového projektu *Kola pro Afriku*. S ohledem na výše nastíněný teoretický rámec se v ní přitom soustředím na následující (obecné) problémy.

- *Povaha projektu jakožto heterogenního uskupení: jaké interakce a zájmy jej tvoří, které prvky (lidé/technologie) jsou do nich zapojeny.*
- *Projekt jako prostor pro střety a vyjednávání v diskurzivním i materiálním slova smyslu. Kdo/co rozhoduje o uspořádání uskupení a jeho fungování a jakou politiku v tomto smyslu projekt performuje.*
- *Sociální topologie kola jakožto hlavní technologie, o níž se projekt opírá: jakým způsobem se vyrovnává s přesunem a jak se jeho topologie promítá do fungování celého uskupení.*

I.4. Výzkumný design a hlavní metodologické problémy

Hlavní náplní projektu *Kola pro Afriku* je sběr starých českých kol a jejich převoz do Gambie, kde v partnerských školách slouží dojíždějícím studentům. Projekt zajišťuje stejnojmenná nezisková organizace, založená v Ostravě roku 2012, která přitom výrazně kopíruje analogicky zaměřené projekty zahraniční – konkrétně kanadský *Bicycles for Humanity* a anglický *Bikes 4 Africa* organizace *Jole Rider*. Tato inspirace je samozřejmě plně přiznaná a zcela nenáhodná: Roman, jeden ze zakladatelů a současný ředitel organizace, v uvedené anglické organizaci působil a po návratu do České

republiky se ji sem rozhodl přenést. *Kola pro Afriku* dokonce měla fungovat jako regionální odnož *Jole Rider*, nakonec se ale jejich čeští zakladatelé rozhodli vytvořit projekt vlastní – organizace v České republice není známá a českým zakladatelům se zdálo, že by takové propojení vzhledem ke geografické vzdálenosti nepřinášelo ani další výhody. Rozhodli se tedy pro budování projektu vlastního, který se k inspiraci *Jole Rider* dodnes hlásí, ale od začátku se vyvíjí samostatně (a jinak).

Kola pro Afriku v současnosti tvoří shluk různorodých aktivit, které ve vzájemné součinnosti umožňují přesun kol z celé České republiky přes Ostravu do Gambie. Na české straně se tak nachází samotné minimalisticky řízené a spravované ústředí organizace, její opravářské dílny a sklady v ostravském Koblově a věznici Heřmanice, charitativní obchod Moment a další partnerské projekty. Na straně gambijské na *Kola pro Afriku* formálně navazuje projekt *Czech bikes for Gambian schools*⁷, (z)řízený *Koly pro Afriku* ve spolupráci s místními, který obstarává komunikaci s místními úřady a partnerskými školami, opravářské workshopy pro mechaniky a distribuci náhradních dílů. Na obou stranách se přitom projekt kapilárně rozbíhá: sběr kol zajišťuje decentralizovaná síť sběrných míst po celé České republice, jejich nasazení v Africe pak partnerské školy, operující značně nezávisle.

Jednotlivé momenty fungování *Kol pro Afriku* budu detailně rozebírat v následujících kapitolách a podkapitolách této práce. Její stavba i design (mnou provedeného) výzkumu, o který se celá práce opírá, přitom přímo reflektují samotnou povahu rozvojového projektu. Ten je především roztržtý do řady aktivit v Evropě i Africe. Podobně jako značnou část globálních fenoménů, kterými se současná antropologie zabývá (Marcus, 1995: 97), *Kola pro Afriku* netvoří časově a prostorově ucelený shluk prvků, nýbrž soubor nenávazných (často jen volně propojených) procesů, na kterých se v různých časech a místech podílí různí aktéři. Za spojnicí jejich aktivit přitom pokládám podílení se na deklarované hlavní náplni projektu – přesunu starých kol od českých dárců ke gambijským školákům. Pokud je tedy mou ambicí etnografické zachycení *Kol pro Afriku*, jedná se nutně o *multi-sited* etnografii, zaměřenou na jednotlivá místa, kde nějakým (různým) způsobem projekt funguje. Základním

⁷ Vzhledem k tomu, že je rozdělení skutečně jen formální (neboť gambijský i český projekt řídí tíž lidé), budu v této práci pracovat pouze s českým názvem *Kola pro Afriku* označujícím celou organizaci a celý projekt (v České republice i Gambii).

východiskem je tematické i doslovné sledování kol, jakožto hlavního pojícího prvku daného uskupení – skupinu technologických kvazi-objektů, která mu v symetrické perspektivě udává formu a vymezuje způsob fungování. Výzkum v tomto smyslu odpovídá G. Marcusovu konceptu etnografie „následování věci“ (*follow the thing*), zaměřené na globální oběh (nejen) věcí a jejich fungování v různých kontextech (tamtéž: 106-107).

S nastíněným metodologickým pojetím výzkumu se pojí jistá omezení, a to zejména na úrovni rozsahu bádání. V práci postihují hlavní momenty *Kol pro Afriku* – podobně jako samotný projekt tedy můj výzkum probíhal v různých kontextech v České republice i Gambii. Základním omezením byl přitom čas. Jak v souvislosti s vlastním výzkumem pěstování zelených fazolek upozorňuje S. Freidberg, při výzkumu dynamických fenoménů je hlavní výzvou koherence, kterou by přílišné setrvání v některém z terénů prakticky znemožnilo (2001: 363). Výzkum tak musí proběhnout v relativně krátké době – u mého výzkumu jím byl zhruba jeden cyklus projektu *Kola pro Afriku* (příprava kol, jejich odvoz a umístění do Afriky a jejich následné fungování na místě). K metodologickému omezení časem se v mém případě přidala také omezení zcela praktická: provedený výzkum slouží účelům této diplomové práce, což jej automaticky omezuje jak po stránce časové (doba určená pro vypracování práce), tak finanční. Nebylo by dost dobře možné setrvat v každém z terénů po dobu několika měsíců.

Kromě toho jsem v případě *Kol pro Afriku* narazil i na určité omezení samotnou strukturou projektu. Jak jsem již uváděl, projekt není výrazně centralizován – sama organizace skutečně spíše *organizuje*, než *řídí* přesun kol a na obou koncích se projekt rozbíhá do sítě decentralizovaných instancí. Uskutečnění tohoto přesunu přitom není jedinou, a zpravidla ani hlavní, náplní jednotlivých terénů – většina jich existovala ještě před vznikem projektu (školy, sběrná místa), dalším dal sice vzniknout (dílna, charitativní obchod), přesto se všechna jejich aktivita nutně nevztahuje k převážení kol. Ve výzkumu i práci se proto pokouším o poměrně křehkou rovnováhu mezi zkoumáním místních performancí projektu a nesklouznutí k dílčím etnografiím jednotlivých míst (byť by si to bezesporu zasloužila).

Takto definované terény nejsou nespojitě pouze v prostoru – jak obecně předpokládají *multi-sited* etnografie – ale také v čase. Projekt *Kola pro Afriku* neprobíhá

stále se stejnou intenzitou, jeho performance se spíše v každém z terénů střídavě stávají uvědomělými (dominujícími) a téměř nepozorovatelnými (mimoděčnými). Ve výzkumu jsem se tak potýkal se zcela praktickými implikacemi latourovského chápání reality, v němž sociálně-materiální uskupení existují pouze ve chvíli, kdy se nějakým způsobem uskutečňují – a zatímco jejich materiální prvky charakterizuje relativní stálost, lidská akce se objevuje a mizí. *Kola pro Afriku* jsem tedy nemohl zachytit skrze pouhou dlouhodobou přítomnost na místech, kde fungují – pozornost bylo třeba zaměřit na konkrétní interakce, které je utváří a které v daných terénech zdaleka nejsou přítomné vždy a samozřejmě.

Ve výzkumu jsem se proto zaměřil na mnohdy nespojitá místa a časy, v nichž se projekt odehrává. V České republice to byla příprava a vlastní (komunitní) realizace nakládek kol do kontejnerů (duben a září 2014), v Gambii jejich dovoz, opravářský workshop s mechaniky v Gunjuru (květen 2014), předávka a nové fungování v partnerských školách v Sanyangu a Badari (červenec 2014). Zajímala mě především heterogenní struktura projektu – způsob, jímž zapojení lidé a technologie spoluvytváří jediné uskupení a dávají tak obecnému záměru organizace konkrétní podobu. Ve středu projektu i práce přitom stojí kola, která jsou hlavním technologickým prvkem celého uskupení a prochází v jeho rámci zásadní proměnou, která – jak bude patrné z empirické části textu – jej do značné míry definuje. Základní metodologickou inspirací pro mne v tomto smyslu byla M. Akrich a její koncepce výzkumu technologických objektů skrze stálé přecházení mezi zkoumáním jejich technologického a sociálního rozměru, jejich vnitřku a vnějšku (Akrich, 1992: 206).

Nastíněný způsob šetření mě v praxi přímo dovedl k volbě konkrétních etnografických metod. Klasické zúčastněné pozorování se vzhledem k roztříštěnosti projektu nejevilo jako příliš vhodné: dlouhé setrvání v tom kterém terénu nemělo z hlediska zkoumání projektu velký význam a vzhledem k jeho roztříštěnosti by vlastně ani nebylo dost dobře možné. Hlavním zdrojem informací se tak ve většině terénů stalo pozorování (zejm. ve vztahu k používání a fungování kol a dalších technologických součástí) a nestrukturované rozhovory s jednotlivými informanty na místě. Vedle toho se v práci opírám také o prvky karnální sociologie (ve smyslu Wacquantova tělesného zúčastněného pozorování / pozorujícího zúčastnění; 2004: 6) – a to při zachycení práce při nakládce kol, ale především samotné jízdy na kole, jejíž tělesný rozměr se v Africe výrazně liší od toho evropského. Je asi na místě přiznat, že právě „výzkum na vlastní

kůži“ by mohl být v práci využit šířeji, a to za předpokladu, že bych se byl schopen přímo zapojit do opravování kol, které je důležitou součástí projektu v celé řadě kontextů na české i gambijské straně. Zároveň však vyžaduje poměrně specifické dovednosti, které jsem si během výzkumu nebyl s to osvojit, a musel jsem se proto spokojit s méně aktivní rolí pozorovatele.

Tím se konečně dostávám k otázce pozicionality. Z diskuze uvedené v předchozích podkapitolách a odstavcích je zjevné, že jsem se v práci musel vyrovnat se dvěma problémy: nutným vymezením vůči ekonomizujícímu, výkon hodnotícímu pojetí rozvojové spolupráce, o něž se i v dnešní době opírá instrumentální pojetí rozvojové pomoci (ze strany jejich koncipientů, dárců i širší společnosti). A zároveň odmítnutím moderního očišťování sociality od materiality (a naopak) a přiznáním heterogenní povahy zkoumaného projektu. S druhou výzvou jsem se snažil vypořádat prostřednictvím výše uvedeného výzkumného designu, důsledným zaměřováním na ústřední roli kol, jejich technologického i sociálního fungování. První problém jsem se snažil vyřešit budováním vlastní pozice ve výzkumu – konkrétně snahou o vyjednání vlastního umístění na okraji projektu, tak abych si v jeho rámci zajistil přístup k jeho jednotlivým účastníkům, ale zároveň se nestal jeho součástí a práce se neocitla v pozici ekonomického hodnocení nebo dokonce nekritického obhajování projektem zajištěného „rozvoje“.

Vyjednávání této pozice se výrazně odlišovalo v české a gambijské části výzkumu. V českém prostředí *Kol pro Afriku* se ukázalo jako mimořádně snadné. Organizace je vůči zájmu z vnějšku otevřená – nejen proto, že se z části opírá o nárazovou činnost dobrovolníků a i zaměstnanci se za krátkou dobu trvání projektu několikrát prostřídali, ale také proto, že je na zájem veřejnosti zvyklá. Od vzniku do současnosti jsou *Kola pro Afriku* zajímavá pro média, kterým své fungování zpřístupňují – lepší komunikace navenek totiž přináší více zdrojů, ať už na úrovni kol, peněžních darů nebo práce dobrovolníků. Ve výzkumu jsem zde proto vstupoval do dobře přístupného terénu. Sami koordinátoři *Kol pro Afriku* navíc o tento výzkum jeví zájem – jak kvůli možnosti jeho zpřístupnění (a potažmo lepšího zprostředkování vlastní práce) komunitě, která kolem organizace vzniká, tak jako prostoru pro hlubší zamyšlení nad současným fungováním projektu. Několik představitelů organizace (nezávisle na sobě) poznamenalo, že jsou v rámci organizace nuceni se zabývat převážně praktickými otázkami jejího fungování. Koncepční úvahy ve srovnání

obdobím jejího zakládání ustoupily spíše do pozadí a tato studie pro ně může představovat nový podnět.⁸

V české části terénního šetření tedy vyjednávání pozice výzkumníka nebylo příliš složité – o to náročnější bylo v Gambii, kde se pro většinu účastníků projektu (vč. učitelů a ředitelů škol) představa nezávislého výzkumu ukázala jako poměrně exotická a těžko uchopitelná. V celé zemi je přítomna jediná menší univerzita, a to navíc v hlavním městě, Banjulu, kde se většina z mých informantů běžně nepohybovala. Relativně malý počet cizinců v zemi se tak dělí mezi turisty, zaměstnance zahraničních firem a rozvojové pracovníky a uniknout této klasifikaci se pro mě v praxi ukázalo jako mimořádně náročné. Každému z informantů jsem tedy musel opakovaně vysvětlovat, že nepracuji pro *Kola pro Afriku*, ale zkoumám, jak fungují. O tom, že se mi to vždy nepodařilo, svědčí mj. to, že jsem se z výzkumu vracel se soupisem požadavků vůči *Kolům pro Afriku* ze strany institucí, v nichž moje šetření probíhalo.

Jako omezující se z hlediska průniku do gambijských terénů ukázal také tělesný rozměr výzkumné činnosti. Bílá kůže je znakem cizince (zejm. do rurálního vnitrozemí se bělochů dostane minimum) i odlišného sociálního a ekonomického postavení, což jsem ve výzkumu pocíťoval jako obtížně překonatelnou bariéru. Jako téměř nepřítomná se naopak jevila bariéra jazyková – výzkum jsem v Gambii vedl v angličtině, která v tamním vícejazyčném (a jazykově promíchaném) prostředí funguje jako lingua franca. Pro vzájemnou komunikaci ji ve velké míře používají i sami místní, přičemž v případě škol i odborného technického jazyka zcela vytlačuje jazyky lokální.

Z uvedeného je, myslím, dobře patrná nestálost a nejistota pozice v terénu, s níž jsem se ve větší či menší míře potýkal po celou dobu výzkumu. Jak ovšem podotýká G. Rose, byla by chyba se v tomto ohledu pokoušet o její přesnou (stabilizovanou) reflexi a očištění studie od realizace vlastního výzkumu (1997: 312). V tomto případě by to ostatně vzhledem k některým z výše uvedených prvků bylo prakticky nemožné. Ve výzkumu jsem se snažil o pečlivou práci s uvedenými omezeními a co nejpečlivější budování a reflexi vlastní pozice. I výzkum je specifickým typem performance, která se k danému uskupení vztahuje, stává se jeho dočasnou součástí a má vlastní konstitutivní efekty. Ty nemá smysl potlačovat ani skrývat – v souladu s doporučením B. Latoura

⁸ V tomto ohledu hrála roli mj. skutečnost, že jeden ze zakladatelů a současný ředitel organizace Roman sám antropologii vystudoval.

(2002) jsem se je proto snažil v průběhu šetření zviditelňovat a tím i využít jako specifický zdroj, ve prospěch dalšího výzkumu.

Vlastním umístěním do terénu jsem se konečně zabýval i z hlediska formálnějšího – s ohledem na informovaný souhlas jednotlivých informátorů s mým výzkumem. S českými zakladateli a koordinátory *Kol pro Afriku* i partnerských projektů (*Moment, Sněhuláci pro Afriku*), s gambijským koordinátorem projektu a s učiteli v obou navštívených školách jsem předem i průběžně řešil, jaký výzkum provádím a k čemu nashromážděná data (ať už rozhovory, nebo pozorování) použiji. Všichni s provedením mého výzkumu souhlasili. Jejich křestní jména (v Boyově případě přezdívkou) tedy v této práci uvádím v nepozměněné podobě, vzhledem k velikosti projektu by ostatně jejich změna neměla valný smysl. U dalších účastníků projektu – mechaniků v Koblavě i Gambii, studentů-mechaniků i dalších postav – jsem se také snažil o opakované vysvětlování toho, kdo jsem a co v „jejich“ terénech dělám. Přesto jsem se rozhodl pro jejich jednoduchou anonymizaci změnou jmen, díky níž z předloženého textu není možné určit identitu konkrétních osob.

II. Kola *pro* Afriku: sběr, opravy a odvoz kol z České republiky

Jedním z významných úskalí symetrického přístupu k výzkumu je snaha o zachycení daného fenoménu za přispění mnohočetných, velmi odlišných výpovědí – ať už lidských nebo ne-lidských. Jak popisuje J. Law, bylo by naivní (a poměrně domýšlivé) připisovat jejich rozdíly pouze odlišné perspektivě na daný fenomén. Jednotliví aktéři nutně nežijí (v aktivním smyslu, neperformují) tatáž uspořádání světa, nýbrž daleko pravděpodobněji uspořádání více či méně odlišná, která navíc nelze odvozovat jedno od druhého či redukovat na společného jmenovatele. Existence jakési meta-reality by v performativně pojatém světě byla jen těžko obhajitelná (Law, 2011). Tento aspekt zvoleného přístupu se do následujících kapitol promítá ve dvou rovinách.

V první řadě na úrovni epistemologické. Ve snaze o zachycení *Kol pro Afriku* se nutně opírám o různorodé hlasy dárců, příjemců, koordinátorů i kol samotných. Jakkoli se přitom snažím o zohlednění jejich odlišností (ve smyslu vyvarování se nuceného skládání do jediné, koherentní mozaiky), místy se mi nedaří vyhnout upřednostňování jedněch před druhými. Ze samotné struktury práce je ostatně patrné, že se v mém výzkumu do popředí dostává příběh kol, do jehož rámce poté zasazují příběhy jednotlivých skupin lidí, kteří se na projektu podílí. Ty by pochopitelně mohly být zkoumány i samy o sobě a projekt by patrně zachycovaly ve zcela odlišném světle (či přesněji řečeno, zachycovaly by *jiné* projekty žité tou kterou skupinou). Proměna kol, již v práci kladu do středu *Kol pro Afriku*, se tak v této pozici nenachází inherentně, nýbrž právě proto, že je to výhodné z hlediska samotné práce (ve smyslu *mnou* vytyčených výzkumných cílů a snahy o širší zmapování projektu).

Mnohohlasnost ale není jen významnou okolností *zachycování Kol pro Afriku*, nýbrž i (ontologickou) skutečností přímo vepsanou do projektu samotného. Nejde jen o to, že projekt jako jednotný nemohu zachytit – i na ryze empirické úrovni je patrné, že se jeho rozsah, struktura i smysl pro jednotlivé účastníky liší. Zejména Roman to připisuje nedostatku prostoru pro „promyšlení“ fungování *Kol pro Afriku*, což vnímá spíše negativně: jako nežádoucí důsledek bouřlivého rozvoje organizace a soustředění se především na zvládnutí jejího běžného chodu. Jak ale podotýkají další z koordinátorů a koordinátorek, konceptuální nesourodost jednotlivých pojetí *Kol pro Afriku* je důležitou součástí jejich úspěchu. Právě díky nejednotnosti je projekt schopen se každému jednomu účastníkovi daleko lépe přizpůsobit – zároveň si jej však žádné

z pojetí (bezpochyby včetně toho mého, výzkumného) nemůže nárokovat v úplnosti. Cestu kol do Afriky si v tomto ohledu troufám označit za významný spojující motiv projektu – jak ale ukážu v následujících kapitolách, nejde o motiv všeobjímající (který by byl přítomen vždy a prostupoval celým projektem).

Následující, empirická část práce je rozdělena do dvou kapitol po třech podkapitolách, v nichž mapuji jednotlivé terény tvořící projekt *Kola pro Afriku*; a to podle pořadí, ve kterém jimi nejdříve v České republice a poté v Gambii procházejí kola. Obecně lze, myslím, projekt popsat jako zajištění toku kol z České republiky do Gambie – aktivitu zdánlivě stabilní, při bližším pohledu však v každém bodě cesty složitě vyjednanou a více či méně fixovanou. Uvedený tok by bylo možné charakterizovat jako kapilární (ve smyslu vysoké decentralizace) na obou koncích, tedy u dárců a sběrných míst na straně jedné a partnerských škol a školáků-příjemců na té druhé. A naopak velmi zúžený ve středu, kde kola musí „proudit“ všechna společně v rámci repase a hromadné cesty kontejnerem, které pro ně v projektu představují hlavní *obligatory points of passage*: povinná a nevyhnutelná místa a vazby, která celému uskupení udávají obecný tvar (Law a Callon, 1992: 31). V první podkapitole se zaměřím na „prameny“ uvedeného toku: kapilární prostory dárcovství kol i financí pro *Kola pro Afriku*.

II.1. Kola jako veteš

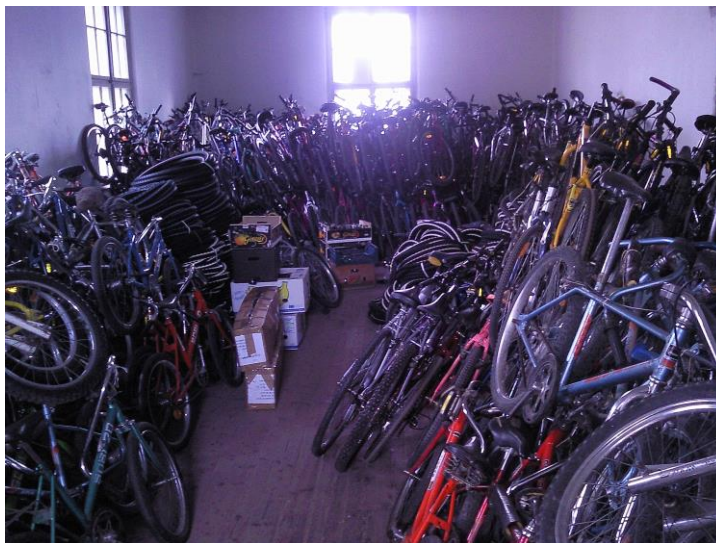
II.1.1. Sběr a odložení

Výchozím bodem projektu *Kola pro Afriku* je – ve smyslu mnou navrženého pojetí – sběr starých kol v České republice, který konkrétně probíhá dvěma způsoby: prostřednictvím sběrných míst a happeningů. Za základní rys sběru přitom v obou případech pokládám *decentralizaci* související s okolnostmi vzniku projektu. *Kolům pro Afriku* se totiž díky netradičnímu formátu dostalo hned po založení široké publicity v médiích; hlavní roli podle Romana sehrála reportáž v TV Noe (jejíž redaktor náhodou viděl veřejnou prezentaci projektu na evangelické bohoslužbě), která je dostala do širšího povědomí veřejnosti i celostátních médií. V souvislosti s tím se projekt začal samovolně rozbíhat směrem k novým spolupracovníkům. *Kolům pro Afriku* se začali hlásit nejen dárci kol, ale i zájemci o širší spolupráci, kteří chtěli zorganizovat jednorázové sbírky, nebo navázat dlouhodobější partnerství.

Tak se zformovala rozsáhlá síť (cca 120) sběrných míst, o niž se projekt dodnes při sběru kol opírá, a organizaci zcela neznámí dobrovolníci začali pořádat sbírky na farách, ve školách, cyklistických dílnách i jinde. Všechna tato místa přitom s ústřední organizací spojují hlavně kola. Díky katalytickému efektu médií se organizace v krátkém čase rozvětvila tak výrazně, že se záhy ukázalo nemožné ji centrálně řídit či vůbec udržovat *osobní* vztahy se všemi zúčastněnými: řadu z nich koordinátoři *Kol pro Afriku* dosud neviděli a jsou s nimi pouze ve sporadickém e-mailovém či telefonickém kontaktu, když (dle potřeby) řeší převoz kol. Právě dodávky kol v těchto případech tvoří dominantní, materiální spojnicí mezi sběrnými místy a ústředím organizace.

Výše popsaná vlna mediálního zájmu již v době mého výzkumu pominula. Při obou nakládkách, jichž jsem se účastnil, i předávce kol v gambijském Gunjuru sice proběhly živé vstupy do rádia *Proglas* – jevily se mi však spíše jako nástroj setrvání v obecném povědomí dárců, než že by se jimi organizace snažila o širší mobilizaci nových „sběratelů“ kol. Právě naopak, síť sběrných míst se i přes uvedenou slabost přímých vazeb mezi zúčastněnými lidmi ukázala jako mimořádně stabilní a výkonná.

A to až do té míry, že se v době mého výzkumu *Kola pro Afriku* snažila její činnost utlumit. Počet posbíraných kol dlouhodobě výrazně převyšuje možnosti jejich svážení, uskladnění (obr. 1), repase i odvozů do Afriky. Organizace akcentuje komunitní aspekt celého projektu a snaží se tedy darovaná kola neodmítat,



Obrázek 1: Jedna z koly přeplněných místností – sklad v Koblově (zdroj: vlastní fotografie)

dočasně však ze svých stránek stáhla seznam sběrných míst a nepořádá happeningové sbírky kol. Úspěšnost sběru kol nejlépe vyniká při plánování jejich svozů: řada sběrných míst je plná (či přeplněná) a tlačí na častější svozy, které ale *Kola pro Afriku* nejsou s to zabezpečit.

Tento moment pokládám vzhledem k zaměření této práce za velmi zajímavý. Přestože jsou *Kola pro Afriku* jasně heterogenním uskupením s nutnou spoluúčastí lidí,

zdálo by se, že jsou sama stará kola do jisté míry predisponována k opuštění své stávající pozice. A to až do té míry, že k němu v rámci jednou otevřených toků tendují i bez přímého přičinění koordinátorů projektu. Domnívám se, že je to možné vysvětlovat jejich specifickou topologií. Fungování projektu, jak je mj. patrné z celého doprovodného narativu, se opírá o sběr kol *doslouživších*: takových, která jsou sice odložena (na půdách, ve sklepech) a nepoužívána, ale zároveň zůstávají provozuschopná. Tedy kol, která sice materiálně neselhala, ale postrádají pro své fungování jakýkoli sociální prostor. Z množiny vazeb na lidi (cyklisty, mechaniky či nejrůznější alterátory), které jim umožňovaly původní fungování, kolům zůstává vazba jediná – na majitele.

Právě přetrvávající přítomnost původního majitele je, domnívám se, tím, co kolům brání v přeměně v odpad, která běžně po dosloužení věcí nastává. Odpad – tak jak jej popisuje např. T. Edensor – totiž není charakterizován ustrnutím a neměnností, ale naopak přítomností velmi dynamických proměn, k nimž dochází hned ze dvou důvodů. Na straně jedné proto, že zanikají původní stabilizující vazby, které fixovaly předchozí socio-materiální uspořádání objektu. Na straně druhé proto, že se v takto vzniklém prostoru objevují vazby nové – často s jinými než lidskými formami života nebo přírodními silami. Edensor v této perspektivě zkoumá opuštěné britské továrny (jakožto odpad), z nichž se postupem času vytrácí lidská uspořádání, neboť zde nejsou lidé, kteří by je udržovali a vynucovali. Podlahy nemusí být schůdné, celé objekty bezpečné. Takto chátrající se pak továrny více a více podřizují okolním přírodním vlivům a zároveň stávají útočištěm pro ne-lidský život (od plísní po ptáky), který je dále přetváří k vlastním potřebám (2005: 319-320).

Srovnatelná situace u kol nenastává. Na rozdíl od Edensorových továren, pro něž zpřetrhání části původních vazeb znamená uvolnění prostoru pro vazby nové (a plynule tak přechází od jednoho módu fungování k dalšímu), odloženým kolům zůstává především ta část vztahů, která je má tendenci fixovat do původního uspořádání. Jeho ostatní vazby přitom chybějí. Kola zůstávají na půli cesty mezi původním objektem (funkčním bicyklem) a odpadem (fungujícím *jinak*), přičemž nejsou ani jedním. Přílehlavý název pro toto jejich uspořádání by, myslím, mohl být *veteš*: předměty, které na straně jedné ztratily část původních sociálně-materiálních vazeb a jeví se jako nefunkční, zároveň však (kvůli jiným, zejm. sentimentálním spojením) nemají prostor

pro zapojení do vztahů alternativních. Místo chátrání se tak – uschovány na klidných „půdách“ – ocitají v jakémsi bezčasí.

Projekt *Kola pro Afriku* toto uspořádání kolům umožňuje revidovat. Majitelé, kterým sentimentální vazby neumožňují kola zpeněžit nebo vyhodit, se jeví jako ochotní je darovat k dobročinným účelům. S koly nakládají jako s tím, co S. Newell definuje jako *ne-fetiš* (*unfetishes*) – předměty, do nichž jejich uživatelé nevědomky uložili část své duše, a mají proto tendenci je buď uschovávat, nebo jim alespoň zajišťovat vhodné budoucí zacházení (2014: 192-194). Tím je v případě *Kol pro Afriku* převoz do Gambie a darování místním školám. Jako určitý problém se v tomto ohledu ukazuje skutečnost, že tento osud zdaleka nečeká všechna kola: ta, která se nehodí pro provoz v Africe, organizace využívá jinak, ať už na náhradní díly nebo jako zdroj financí (skrze prodej po repasi nebo jako šrot). Tato použití jsou plně v souladu s deklarovaným zaměřením projektu, přesto ne všechny majitele uspokojují, jak se ukázalo mj. z některých (negativních) reakcí poté, co *Kola pro Afriku* prodej části kol na šrot poprvé oznámila. Dnes je již většina dárců s různými alternativami použití kol seznámena, přesto dominantním narativem projektu zůstává cesta kol do Afriky. Domnívám se tedy, že právě ona – byť jen potenciální – je tím, co většinu dárců přesvědčí o přetržení vlastnického pouta k vysloužilým kolům, která se tak stávají otevřenými novým sociálně-materiálními vazbám v rámci *Kol pro Afriku*.

II.1.2. Fudraising

Vysloužilá kola v mém výzkumu představují hlavní součást *Kol pro Afriku*, v žádném případě ale v projektu nejsou soběstačná. Již v předchozím odstavci jsem zmiňoval jejich vazby na zúčastněné lidi jakožto nutnou součást procesu přeměny a přemístění, k němuž v rámci projektu dochází (jeho konkrétní podobu budu diskutovat v následujících podkapitolách). Ještě předtím ovšem pokládám za nezbytné postihnout druhý ne-lidský⁹ vstup projektu – peníze. Právě o jejich přisun se, celkem nepřekvapivě, tok kol z České republiky do Gambie opírá. Pro účely této práce tak pokládám za důležité na tomto místě diskutovat způsob, jímž fungují v rámci *Kol pro Afriku*; a to

⁹ Označení ne-lidské zde nemyslím v hodnotícím (citově zabarveném) slova smyslu. Narážím jím výhradně na jinou než lidskou povahu peněz jakožto poměrně komplexního kvazi-objektu, který zároveň nemohu uchopit ani jako materiální či technologický.

zejména v souvislosti se sbíranými koly. Často jsou to totiž opět kola, která různými způsoby financování projektu zajišťují.

Český projekt se z hlediska fundraisingu odlišuje od svých zahraničních vzorů, kterým se daří přesvědčit dárce, aby spolu s kolem přímo darovali také peněžní obnos nezbytný pro zajištění jejich nového umístění do Afriky (dost možná v souvislosti s výše diskutovanou snahou o zabezpečení další existence kola). Podle mínění zakladatelů projektu českého, se takový systém v České republice nejeví jako příliš vhodný. Lidé chtějí pomoci darováním kola a spojení s penězi se přitom, až na výjimky, vyhýbají. Jak ovšem podotýkají Míša, koordinátorka *Běhů a Sněhuláků pro Afriku*, a Simona, vedoucí partnerského charitativního obchodu *Moment*, bylo by nesprávné to považovat za lakotu. Obě (nezávisle na sobě) spíše popisují, jak velké množství konkurenčních rozvojových sbírek a projektů vede k rostoucí únavě dárců i určité skepsi ohledně možnosti změnit svět penězi. Kola jsou naproti tomu neotřelou a hmatatelnější formou pomoci a pochyb vzbuzují méně.

Získat pro projekt dárce peněz je tedy oproti dárcům kol podstatně obtížnější. *Kola pro Afriku* tuto situaci řeší poměrně originálně: spoléhání se na darování peněz spolu s koly (z velké části) nahrazují přímým využitím kol pro zajištění potřebných financí na straně jedné a celou řadou svébytných podpůrných projektů na straně druhé. V následujících odstavcích budu popořadě diskutovat obě skupiny zdrojů financí: recyklace, *Festivalová kola*, repase, naturální výpomoc a granty gambijské vlády, jakožto zdroje v té či oné podobě využívající odložená kola, a *Běhy pro Afriku*, *Sněhuláky pro Afriku* a charitativní obchod *Moment*, jako samostatně fungující partnerské projekty. Pokusím se ukázat, že sama kola ve většině fundraisingových aktivit nejsou jen pasivními čekateli na převoz, ale účastní se aktivit k zajištění potřebných financí. (V některých samozřejmě nefigurují a finance jsou získávány v rámci činností bez jiné než peněžní souvislosti s projektem.)

Recyklace. Velmi záhy po spuštění projektu koordinátoři zjistili, že ne všechna darovaná kola jsou přímo použitelná k jeho deklarovanému účelu – převozu do Gambie. *Kola pro Afriku*, a zejm. Roman osobně, přitom razí princip jejich neodmítání (jakožto daru v pravém slova smyslu) a organizace tak získává kola, která může buď dlouhodobě skladovat, nebo se je pokusit využít jinými způsoby. Alternativy přitom často souvisí se zajištěním financí pro chod projektu (ať už ve formě příjmů nebo úspor – obě kategorie

budu v této práci diskutovat dohromady). Organizace tak začala v první řadě nepoužitelná kola rozebírat: část dílů je použitelná jako náhradní, další (kovové) lze prodat do sběru. Další části kol jsou *Kola pro Afriku* schopna využít k výrobě dalších předmětů: ať už se jedná o opravářské stojany (vzniklé svařením trubek z rámu a řídítek silničních kol), nebo designové opasky (vzniklé ze starých pláštíků a nabízené na stánku v rámci *Festivalových kol*).

Festivalová kola a repase. U menšiny darovaných kol nicméně koordinátorům a mechanikům rozebrání nebo recyklace připadají jako škoda: pro provoz v Africe jsou sice nepoužitelná, ale zároveň jsou natolik zachovalá či raritní, že se jako daleko smysluplnější jeví pokusit se o jejich další využití v současném stavu. *Kola pro Afriku* tak postupně přišla s několika způsoby využití přímo určených pro zachovalá kola. Ta historická a kuriózní začala v první řadě využívat v rámci projektu *Festivalová kola* – stánku na festivalu *Colours of Ostrava*, kde si mohou návštěvníci kolo za dobrovolný poplatek na libovolně dlouhou dobu vypůjčit. Tato původně doplňková aktivita dnes představuje hlavní činnost *Kol pro Afriku* na festivalu (vedle toho stánek slouží jako mobilní sběrné a informační místo) a jeden z hlavních zdrojů – byť proměnlivý a ne zcela spolehlivý – vlastních příjmů organizace. Kromě *Festivalových kol* ovšem zachovalá, ale pro Afriku nevhodná kola nacházejí i další uplatnění – repasi. S pozvolným vzestupem městské cyklistiky a designových kol se jich organizace v rámci projektu *Kola pro kola* rozhodla část po přestavbě prodávat zájemcům v České republice. V době provádění výzkumu tato možnost naplno nefungovala (resp. repase a prodej se prováděly pouze na přímou žádost), ale v době psaní práce už *Kola pro kola* mají vlastní internetové stránky, kde jsou repasované bicykly nabízena širší veřejnosti.

Naturální výpomoc a granty. Mezi způsoby fundraisingu skrze kola je konečně třeba zmínit přímou podporu, kterou *Kolům pro Afriku* poskytuje na straně jedné Ministerstvo školství Gambie a na straně druhé partnerské přepravní společnosti. Na rozdíl od výše uvedených strategií zde již v rámci fundraisingu kola nefigurují materiálně, nýbrž pouze konceptuálně (jako rozvojový záměr) – přesto mají schopnost zajistit pro projekt potřebné finance. Gambijské Ministerstvo školství *Kola pro Afriku* podporuje od samého počátku, a to na základě předchozí (a paralelní) spolupráce s *Jole Riders*. Jednou z jeho hlavních snah je aktuálně zvýšení školní docházky a bezplatně poskytnutá kola (a nezávisle spravovaný projekt) se v tomto ohledu jeví jako mimořádně efektivní nástroj. Jak tedy popisuje Boyo, koordinátor projektu v Africe,

Ministerstvo *Kolům pro Afriku* samo navrhlo hrazení kontejnerové přepravy kol z České republiky do Gambie. Činí tak s jistým zpožděním, přesto zatím pravidelně.

Kromě přímého financování konečně *Kola pro Afriku* získávají bezplatné služby ze strany několika přepravních společností (*TopTrans, OZO*). Jejich podpora se v tomto případě opírá zejména o narativ cestujících kol jako specifické formy rozvojové pomoci. Nutno ovšem podotknout, že v tomto případě dobře vyniká disproporce mezi nekončící dostupností kol a omezeností financí. Jak jsem již uváděl, *Kola pro Afriku* v době provádění výzkumu pozastavila příjem dalších kol z důvodu vyčerpání kapacit uskladnění i převozů. S postupnou snahou o růst projektu přitom nevyhnutelně souvisí rostoucí potíže se zajištěním služeb zdarma. Už nyní byly v rámci jednoho z neformálních setkání koordinátorů a sympatizantů organizace, jehož jsem se účastnil, nadneseny (velmi předběžné) úvahy o pořízení vlastního nákladního automobilu jako možnosti lepšího zajištění svozů kol ze sběrných míst. Tento moment lze, domnívám se, interpretovat jako náznak omezenosti samotného příběhu cesty kol jako nástroje k zajištění financí ve srovnání s výše popsaným mechanismem generujícím (daleko masivnější) přísun samotných kol.

Běhy a Sněhuláci pro Afriku. Finance našťástí projekt získává i jinak než skrze kola. Vedle *Kol pro Afriku*, jakožto ústředního projektu, se v minulých letech zformovaly další iniciativy, které pro ně prostřednictvím vlastních aktivit zajišťují další finance. Konkrétně se jedná o školní projekty *Běhy pro Afriku* a *Sněhuláci pro Afriku* a o charitativní obchod *Moment*. První jmenované vznikly z iniciativy dobrovolnice Míši. Ta se o *Kolech pro Afriku* dozvěděla v rámci počáteční mediální vlny a záhy se rozhodla do projektu zapojit založením sběrného místa při škole, kde působí jako učitelka. Když se ukázalo jako životaschopné, obrátila se na koordinátory s návrhem další spolupráce možné v rámci školy, sponzorského *Běhu pro Afriku*. Ten využívá poměrně rozšířený model sponzorovaného sportovního dne – akce, před níž si studenti zajistí individuální sponzory, kteří se zavazují v souvislosti s jejich sportovními výkony poukázat určitou (variabilní) částku na dobročinné účely. Protože se i *Běhy pro Afriku* ukázaly jako po všech stránkách úspěšné, rozhodla se Míša (opět po dohodě s koordinátory *Kol pro Afriku*) ke spuštění jejich zimní variace, kde sport nahrazuje stavění *Sněhuláků pro Afriku*. Právě tato iniciativa je dnes v rámci Míšiných fundraisingových aktivit nejviditelnější. Díky originálnímu nápadu, který si navíc školy

mohou přizpůsobit dle vlastních potřeb, se akci podařilo rozšířit do několika set škol v celé České republice a pro *Kola pro Afriku* nyní představuje stabilní zdroj financí.

Obchod Moment. Podobně se organizace opírá také o charitativní obchod *Moment* v centru Ostravy. Obchod je formálně součástí stejnojmenného neziskového sdružení, které charitativních obchodů provozuje více, obě organizace ale od začátku propojuje osoba zakladatele, Richarda. Ten při spolu-zakládání *Kol pro Afriku* přišel s návrhem jejich částečného financování z výdělku partnerského charitativního obchodu. *Moment* funguje stejně jako ostatní sdružením provozované obchody: přijímá a následně prodává věcné dary (především oblečení – ale i hračky, nádobí a řadu dalších věcí). Z tržeb financuje vlastní chod, zbytek poukazuje *Kolům pro Afriku*. Nutno podotknout, že z organizačního hlediska charitativní obchod není v pravém slova smyslu součástí *Kol pro Afriku*: personál, okruh dobrovolníků i sklad zboží je společný s ostatními pobočkami *Momentu*, jejichž výdělky směřují na jiné dobročinné účely. Přestože se tedy obě organizace v mnoha bodech prolínají, spíše než o jednotnost jde o dlouhodobý partnerský vztah. Z pohledu mojí práce je přitom zajímavé konkrétní pouto, které je mezi organizacemi (či konkrétním obchodem a *Koly pro Afriku*) vytvářeno.

I v tomto případě totiž sehrávají významnou roli samotná kola, která se v prostoru obchodu *Moment* vyskytují jako designové dekorace – dominanta v podobě zavěšeného kola, stojany na oblečení z rámců, fotky projektu, prodej placek apod. (obr. 2). Vizuélem připomenutý příběh kol zde opět funguje jako magnet pro dárcy (zboží i financí) a dokonce se jeví jako velmi



Obrázek 2: Části kol jako designové prvky – vizuál obchodu *Moment* (zdroj: web *Kol pro Afriku*)

efektivní z hlediska přitahování těch nových. Obchod sídlí v centru Ostravy a – jak potvrzují vyjádření zaměstnankyň i moje osobní zkušenost – díky speciálně navrženému

designu na příchozí působí spíše jako „designový“, než jako charitativní obchod. Domnívám se tedy, že přestože spolupráce *Momentu* a *Kol pro Afriku* vznikla na základě předchozích mezi-lidských vazeb, v současnosti se opírá především o vazby materiální. Z obchodu na straně jedné pochází část financí, které umožňují přesun kol do Afriky, na straně druhé jsou zde sama kola přítomna jako nezbytná součást heterogenního uspořádání, které tyto finance umožňuje získávat. Jak v rozhovoru připouští sama vedoucí *Momentu*, Simona, i přes snahy obou organizací o co největší propojenost mezi nimi zůstává určitý prostor: zákazníci *Momentu* ne vždy zajímá účel obchodu (přicházejí darovat či nakupovat) a dobrovolníci a zaměstnanci organizací se setkávají jen párkrát do roka – u příležitosti nakládek kol. Materiální toky kol a peněz se proto ve srovnání s osobními vztahy jeví jako daleko stabilnější.

Výše popsaný průběh sběru kol a fundraisingu interpretuji v souvislosti se základním výzkumným záměrem této práce následovně. Odložená kola, jejichž sběrem se *Kola pro Afriku* zabývají, jsou pro účast na projektu vhodná díky vlastní specifické sociální topologii. Už v první fázi projektu nefungují jako pouhé pasivní objekty přesunu (což by pochopitelně v perspektivě ANT nebylo ani zcela možné), nýbrž jako svébytní aktéři, o jejichž sociálně-materiální topologii se opírá celý proces sběru i získávání druhého materiálního vstupu, peněz. Při sběru kol organizace využívá jejich specifického postavení *veteše*, které zajišťuje jejich stálý a rozsáhlý (větší než zvládnutelný) přísun. V případě financí pak kola působí buď jako jejich přímý zdroj (jsou-li v nějaké formě přímo zpeněžena/využita), nebo jako opěrný bod narativu projektu (odložená kola cestující ke školákům v Africe). Právě v prostoru sběru kol a fundraisingu se přitom jako klíčová ukazuje materiální přítomnost kol, která v mnoha případech posiluje (podle Latourova předpokladu; 2005: 74-78) krátkodobé a nestálé vazby sociální.

Proces sběru (kol i peněz) je, myslím, dobrým příkladem heterogenní povahy projektu. I když mu kola v některých ohledech fungování dominují, neobejdou se bez součinnosti zbytku sítě, která jej tvoří – zejm. lidí, bez jejichž větší či menší součinnosti by se samozřejmě jednotlivé performance neobešly. Právě těmito spojeními se budu zabývat v následující podkapitole, především s ohledem na proměny, jimiž kola prochází před transferem do Afriky.

II.2. Kola a lidé

V této práci se postupně zaměřuji na jednotlivá stádia, jimiž v rámci projektu *Kola pro Afriku* prochází posbíraná kola. Na předchozí pasáže věnované zajištění potřebných kol a financí tak v této podkapitole navážu diskuzi přípravy kol k převozu do Afriky. Uspořádání projektu zde oproti předchozí fázi sběru vykazuje určité rozdíly: mnohočetnost zdrojů (míst, lidí) zajišťujících přísun kol-veteše střídá společný prostor (*point of obligatory passage* – doslova), v němž kola procházejí sdílenou částí celého projektu. Jsou totiž převezena do skladu a dílny *Kol pro Afriku* v Koblově, kde skrze třídění a menší opravy probíhá jejich přeměna z veteše na kola různě použitelná/použitá v projektu. Paralelně jsem zde přitom mohl pozorovat přinejmenším dvě významné skupiny příběhů – kol a lidí, kteří jsou součástí *Kol pro Afriku*. Opět musím podotknout, že v celku této práce vystupují do popředí ty první, neboť příběhy zúčastněných lidí v této práci diskutuji jen ve vztahu ke zkoumanému projektu (a nikoli dalším, místním dynamikám). V této podkapitole se ovšem budu věnovat jedněm i druhým.

II.2.1. Fluidita kol pro Afriku

Kola, která *Kola pro Afriku* získávají prostřednictvím sběrných míst a happeningů, jsou následně převážena do hlavního centra organizace – dílny a skladu v ostravském Koblově. *Kola pro Afriku* zde mají pronajatou jednu celou budovu v areálu bývalých kasáren, který spravuje neziskové sdružení *Nová šance* zaměřené na pomoc propouštěným vězňům. Areál kromě nich využívá především azylové centrum (ubytovna) a dále několik firem a organizací, které svými nájmy financují provoz sdružení a zároveň zaměstnávají některé z jeho klientů. Areál *Nové šance* se nachází na velmi odlehlém místě – v lese/mokřadu asi 1 km za obcí Koblov. Veřejná doprava tam nezajíždí, i pro auta je přístup náročný, protože k areálu vedou pouze dvě úzké lesní cesty. Jeden z kamionů přijíždějících pro kola tam v zimě r. 2013 zapadl do příkopu plného sněhu, v době mého výzkumu se pro změnu ukázalo, že jsou na silnici hřebíky/střepey poté, co byl jeden z účastníků nakládky nucen při odjezdu narychlo měnit propíchnutou pneumatiku. Byť jsou samozřejmě uvedené situace spíše anekdotické, vždy když jsem areál navštěvoval, měl jsem z něj pocit určité odlehlosti, která dokresluje celkový obraz odtrženého (svérázného, dalším lidem vzdáleného) místa, v němž může díky specifické souhře materiálního prostředí, lidí i kol docházet k opravám a úpravám kol.

Sklad *Kol pro Afriku* je rozlehlá dvoupatrová budova působící poměrně zchátralým dojmem, jejíž vnitřní prostor téměř celý vyplňují darovaná kola. Na opravu nebo na odvoz do Afriky jich tu čeká asi 5 000. Jedinou výjimku tvoří větší zařízená a vytápěná místnost v přízemí, která slouží jako dílna. V ní většinou pracuje asi 4-5 mechaniků, jejichž práci lze rozdělit na tři základní činnosti: třídění kol, jejich opravy a nejrůznější přeměny. Všechny přitom vycházejí z konkrétních potřeb a možností (materiální politiky) projektu a reflektují výše diskutovaný nesoulad mezi (téměř) neomezenou dostupností kol a omezenými financemi potřebnými zejména k přemístění kol z Evropy do Afriky. Vysoké organizační i finanční nároky na převoz vedou na straně jedné k pečlivému výběru kol, které budou do Afriky předány, a na té druhé ke snaze o co nejlepší využití těch ostatních, které se k němu z různých důvodů nehodí.

Ke třídění kol na ta vhodná (pro převoz) a ostatní dochází vždy až v Kolbově (ne ve sběrných místech). Jak jsem již uváděl, organizace kola neodmítá a snaží se je zužítkovat všechny. Samotný moment rozhodnutí o dalším osudu toho kterého kola přitom nemusí korespondovat s jeho přivezením. Kola jsou nejdříve složena a uskladněna v některé z místností budovy, k jejich třídění dochází průběžně a ne nutně chronologicky. Třídění není přesným, hromadným rituálem, ale spíše prvotním stanovením vazby mezi kolem a mechanikem, který se o něj postará. Výhradně on je přitom tím, kdo rozhoduje o jeho dalším použití. Činí tak na základě souboru implicitních i explicitních pravidel organizace: vhodná kola jsou celá, pojízdná, mají pevné rámy, neporušená kola a tlusté (terénní či trekové) pneumatiky. Pevné hranice stanoveny nejsou – každé se individuálně porovnává s (přenesenou) zkušeností organizace s provozem kol v Africe, která dává vzniknout specifickým materiálním předpisům. Ty ovšem na rozdíl od klasického pojetí M. Akrich (1992; detailněji viz s. 20) nejsou do kol *vepisovány*, nýbrž jsou v nich *vyhledávány*.

Kola, která z procesu třídění vyjdou jako vhodná, jsou dle potřeby seřízena a opravena. Jak popisují sami mechanici, čas dostupný pro opravy je přitom proměnlivý: v klidnějších obdobích se mohou věnovat i závažnějším závadám, jejichž oprava zabere desítky minut, před nakládkou naopak vybírají jen kola, u nichž se jedná jen o promazání a zběžnou kontrolu, která celá nezabere více než čtvrt hodiny. V souvislosti s vysokou dostupností kol přitom potvrzují, že častěji dochází k výměnám než opravám. Dostupnost stovek kol (mj. často poškozených) znamená, že je pro

organizaci snaží vadný díl jednoho nahradit funkčním dílem jiného a neplýtvat časem zaměstnanců a penězi za materiál na jeho opravu. Tento přístup v první řadě představuje další změkčení (ve smyslu menší předvídatelnosti a zvětšení prostoru pro rozhodování mechanika) procesu třídění: i funkční a vhodné kolo může být při momentální potřebě rozebráno na náhradní díly pro kola jiná. Kromě toho dává nahrazování dílů vzniknout specifické (byť poměrně malé) skupině kol s funkční, ale nekoherentní (designově, vizuálně) skladbou částí, která by bylo možné popsat jako chiméry. Pojmem chiméra M. Akrich označuje objekty, u nichž následní uživatelé (v tomto případě alterátoři) nerespektují záměr, který se do nich snažil vepsat jejich původní autor (1992: 208). U kol se konkrétně jedná o porušení pravidel týkajících se jejich zažitých kategorií a estetiky: v českém prostředí se s koly-chimérami ve větší míře setkat nelze, v Koblavě (a potažmo v Africe) ovšem chybí normy, které by je omezovaly. Jediným kritériem je funkčnost a nic tedy nebrání tomu, aby bylo modré kolo osazeno růžovými díly nebo horské kolo streetovými řídítky. Jeden z mechaniků, Filip, kolům při nakládce předpovídá tuning (výměny dílů za lepší) nebo „vychangování“ (výměny přidělených kol mezi kluky a holkami podle vzhledu, zejm. barev): pokud jsem měl ale možnost vidět, v Africe ani k jednomu nedochází. V souladu s předpokladem M. de Laet lze, domnívám se, tvrdit, že jsou určitá pravidla fungování technologií závislá na síti vnějších vztahů a přemístěním daného objektu jejich význam zaniká. Podobně jako pravidla obsažená v patentech (zkoumaných de Laet; detailněji viz s. 18) tak část těch vztahujících se ke kolům (zde estetika a genderová kategorizace kol) není plně přenositelná do nových prostředí.

Rozebrání na náhradní díly (nebo demontáž jednotlivých částí) je jedním z možných použití kol, která jsou vyhodnocena jako nevhodná pro převoz do Afriky: jako náhradní díly organizaci umožňují snížení nákladů na opravy (časových i finančních) a tím i zachování poměrně vysoké frekvence převozů (2x ročně). Jak jsem ale uváděl v souvislosti s finanční stránkou projektu, *Kola pro Afriku* počítají i s dalšími možnostmi využití nevhodných kol. Zejména s těmi směřujícími k jejich zpeněžení – především jejich (i) recyklací (rozebrání a prodej na šrot); (ii) repasí a prodejem, nebo (iii) přeměnou dílů na různé předměty, které může organizace prodat či použít v rámci vlastních aktivit. Design (skript) kol přitom těmto alteracím odolává s různou intenzitou. Zatímco šrotování je otázkou (řádově desítek) minut – a jak podotýká jeden z opravářů, Radim, kola je podstatně jednodušší rozebírat než dávat zpět dohromady –

jejich repase vyžaduje podstatně delší dobu. To je ostatně důvod, proč v době mého výzkumu až na několik jednodušších zakázek neprobíhala. Marek, který se měl této činnosti věnovat, se k ní při současném řízení dílny téměř vůbec nedostal. Projekt *Kola pro kola* odstartoval až poté, co se Marek přesunul zpět do vlastní dílny mimo Ostravu (k čemuž došlo až po skončení mého výzkumu). Kromě přímého zpeněžení (resp. fundraisingového využití) repasovaných kol mohou být konečně ta pro Afriku nevhodná do projektu zapojena ještě jedním specifickým způsobem: přeměnou na předměty přímo použitelné v projektu. Vedle nejrůznějších využití zbytkových materiálů při opravách (ne jako náhradních dílů) jsou nejvýznamnějšími příklady této praxe opravářské stojany, které organizace v rámci mnou studované předávky vyrobila pro africké školy ze starých rámu a řídítek (beranů) silničních kol, opasky z pláštíků určené k prodeji v rámci *Festivalových kol* a dekorace pro partnerský charitativní obchod *Moment*.

Právě alternativní použití kol pokládám za klíčovou indicii pro možnou teoretickou interpretaci fungování projektu skrze sociálně-materiální topologii posbíraných kol. Tato kola se oproti první fázi projektu, kdy působila jako disfunkční kvůli absenci většiny vazeb (s výjimkou té na původního majitele), v Koblově ukazují jako destabilizovaná a otevřená řadě alterací. Či přesněji fluidní. Podobně jako pumpa A. Mol a M. de Laet a minibus U. Beisel a T. Schneidera (detailněji viz s. 21-22) jsou připravena navazovat řadu nových vztahů – plánovaných i neplánovaných – a do jejich fungování má možnost vstoupit celá řada alterátorů, kteří je mohou přetvářet dle vlastního uvážení (materiálně-politického záměru). Těmi jsou samozřejmě především koblovští mechanici. Za mimořádně zajímavou přitom pokládám skutečnost, že se kola nejeví jako fluidní *jednotlivě*: jejich fluidita se naplno rozvíjí až při vzájemné koexistenci v rámci projektu. Tím, že jsou některá kola schopna fungovat v Africe, vzniká využití i pro ta, která toho schopná nejsou. A naopak, bez kol na náhradní díly, šrot či další použití by se fungování *Kol pro Afriku* značně zpomalilo. Jednotlivá darovaná kola jsou otevřená manipulaci ze strany alternátorů, za v pravém slova smyslu fluidní lze ale označit až větší *skupinu* kol.

II.2.2. Lidé kol pro Afriku

V této práci se zabývám *Koly pro Afriku* a jimi zajišťovaným přemístěním kol: toto vymezení pokládám vzhledem k rozsahu textu za nezbytné, zároveň si ale uvědomuji, že vede k upozadění příběhů (vztahů, proměn) lidí, kteří s nimi projekt

v jednotlivých bodech spoluvytváří. Vzhledem k (*multi-sided*) povaze výzkumu jsem v tomto ohledu nemohl provést plnohodnotné etnografické šetření (zaměřené blíže na komunity, které se kolem organizace formují) a můj výzkum se na jednotlivých místech zaměřil jen na lidské aktivity spojené s koly a projektem. V tomto odstavci se pokusím zachytit ty probíhající v České republice za účasti mechaniků a dobrovolníků.

Ve vztahu k českým účastníkům se v první řadě projekt *Kola pro Afriku* ukazuje jako mimořádně přístupný interpretaci (a vlastnímu pojetí) jednotlivých uživatelů. Podobně jako zimbabwská pumpa zde *Kola pro Afriku* nemají dominantní osobnosti, které by byly schopné všem participantům vnutit vlastní pohled. Tento aspekt se u projektu vyvinul spíše náhodou – zejm. Roman se mi opakovaně zmiňoval o nedostatečně propracované koncepci jako základním deficitu projektu odvíjejícím se od nedostatku času všech zúčastněných. Domnívám se však, že právě volnost koncepce umožňuje jednotlivým účastníkům snadno přijímat projekt za vlastní a lépe se v jeho rámci realizovat. Zatímco je tak pro vedení organizace projekt spojen s hlavním deklarovaným cílem, převozem kol do Afriky, pro další zaměstnance (mechaniky) může být především prací, v níž mají možnost se realizovat, ale zároveň k ní přistupují s profesionálním odstupem. Jak jsem měl možnost zaznamenat, mechanici do *Kol pro Afriku* nechodí „dobrovolničit“: hlídají si odpracované hodiny, vyjednávají o dřívějších odchodech a příchodech a oproti dobrovolníkům pracují důsledně a s maximálním nasazením. Oproti (dobrovolnické) nakládce panuje při každodenní práci v dílně úplné ticho.

Právě profesní rozvoj je jedním z aspektů, který u svých zaměstnanců *Kola pro Afriku* pěstují jako vedlejší cíl svých aktivit v České republice – integraci sociálně vyloučených (zejm. propuštěných vězňů). Tato činnost se rozvinula jak díky spolupráci s *Novou šancí*, která se na tento typ pomoci specializuje, tak v souvislosti s možnostmi čerpání některých státních podpor na zaměstnávání dlouhodobě nezaměstnaných, které projektu umožňují mít více zaměstnanců, než by si samy mohly dovolit (a tedy zrychlit celý proces oprav kol a přípravy jednotlivých převozů). Spolupráce s propuštěnými vězni se osvědčila natolik, že se *Kola pro Afriku* (opět po vzoru britských *Jole Rider*) dohodla na zřízení druhé, menší dílny v ostravské věznici v Heřmanicích. Tu jsem měl (vzhledem k omezenému přístupu) možnost navštívit pouze jednou, přesto si troufám tvrdit, že zde vězni-mechanici k práci pro *Kola pro Afriku* přistupují podobně jako mechanici v Koblově – jako k zaměstnání. Tomu, myslím, napovídá nejen komunikace

s koordinátory projektu (která se i zde točí především okolo odměn, rychlosti oprav, chybějících nástrojů atd.), ale zejm. jejich vysoká fluktuace. Vězni-mechanici se zpravidla zdrží jen několik měsíců, a jakmile se v rámci věznice naskytne možnost lépe placeného zaměstnání, *Kola pro Afriku* opouští. Nejde přitom o to, že by zaměstnanci (v jedné či druhé dílně) nevnímali rozvojový rozměr projektu – naopak, o projekce dokumentů či fotek ze strany koordinátorů je vždy zájem – jako spíše o to, že se projektu daří vůči nim vystupovat jako (z definice dočasný) prostor pro další profesní růst.

Roman nevyklučuje, že někteří z mechaniků s *Koly pro Afriku* zůstanou dlouhodobě. V současnosti se tato možnost jeví jako reálná zejm. u Filipa, který se ukázal jako schopný mechanik i organizátor prací v dílně (na této pozici postupně nahradil Marka). Z finančních důvodů to ale není možné u většiny a *Kola pro Afriku* se tak spíše snaží zaměstnancům poskytnout pro rozvoj znalostí potřebných k dalšímu uplatnění. Vzhledem k omezenému časovému rozsahu mého výzkumu k této otázce nemůžu zaujmout jednoznačné stanovisko. Mohu ale konstatovat, že prostředí dílny působí poměrně přívětivě a pro dlouhodobě nezaměstnané tak představuje přinejmenším vhodné přechodné zaměstnání.¹⁰ Výše uvedený koncept fluidity by tak, myslím, bylo možné rozšířit i na zaměstnance *Kol pro Afriku*. I ti se v souvislosti s prací s koly (a do značné míry symetricky vůči nim) stávají schopnějšími zapojit se do nových kontextů, sociálně i materiálně. Ale zatímco proměna kol je rychlá a hromadná, ty jejich jsou spíše pomalé a velmi individuální z hlediska průběhu i dosaženého cíle.

Kromě koordinátorů, pro něž je projekt identifikován svou základní misí, a mechaniků, pro které je zaměstnáním, je konečně třeba zmínit velkou a různorodou skupinu, o niž se *Kola pro Afriku* dlouhodobě opírají – dobrovolníky. Jejich pomoc organizace využívá především v rámci sběrných míst, která fungují víceméně nezávisle, a při nakládkách kol do kontejnerů. Při neformálních rozhovorech (u příležitosti nakládek) jsem přitom zachytil v zásadě dvojí dobrovolnické vnímání projektu: *Kola pro Afriku* jsou pro ně (stejně jako pro koordinátory) projektem s vhodným rozvojovým záměrem a/nebo prostorem pro vytváření sociálních vztahů a komunity. Vedení organizace si je významu obou těchto složek vědomé a snaží se s nimi pracovat. Co se

¹⁰ Vlastní zaměstnance má také organizace *Moment* – její fungování je v tomto ohledu podobné *Kolům pro Afriku*, ale necílí na vězně (nýbrž pouze na dlouhodobě nezaměstnané).

týká rozvojové mise, klíčový je zde podobně jako u fundraisingu narativ darování a cesty kol do Gambie, který *Kola pro Afriku* dále podporují zpětnou vazbou (ve formě dokumentů, prezentací, reportáží atd.). Komunitní aspekt naopak vyniká při nakládkách, jichž se vždy účastní několik desítek dobrovolníků a které tak představují pravidelné (pracovní) setkávání jinak převážně virtuální komunity. Okruh dobrovolníků tak vzniká kolem sociálně-materiálního jádra projektu (práce s koly) a v průběhu času působí autokatalyticky, neboť se částečně rozrůstá právě na komunitní bázi.

I při výzkumu a teoretické interpretaci fungování *Kol pro Afriku* v Koblově jsem tedy (podobně jako v případě sběru kol a fundraisingu) narazil na klíčovou roli sociální topologie kol – zde přesněji jejich fluidity. Jako fluidní se jeví odložená kola poté, co dorazí ke zpracování do dílny v Koblově, kde se pod rukama mechaniků mění buď v kola provozuschopná v Africe, nebo v řadu dalších objektů a materiálů, které projektu slouží jiným způsobem. Protože projekt vyžaduje souběžně všechna tato využití, dá se spíše než o fluiditě každého jednoho kola hovořit o *skupinové* fluiditě kol pro Afriku.

Konceptem fluidity lze nicméně v této fázi popsat také celý projekt nebo některé jeho lidské účastníky. Projekt mohou různí lidé v různých momentech žít (a dokonce využívat) různě. A přestože to tak jeho zakladatelé nevnímají, právě nejasné vymezení mu (podobně jako fluidní bušní pumpě A. Mol a M. de Laet; 2000) umožňuje souběžně naplňovat deklarovanou misi, sociální cíle v České republice i očekávání dobrovolníků. Fluidnějšími se konečně po zapojení do oprav kol stávají také jeho sociálně znevýhodnění zaměstnanci, kteří získávají nové dovednosti a otevírá se jim (alespoň potenciálně) přístup k novým schopnostem a pracovním příležitostem.

II.3. Kola a kontejnery

Tuto kapitolu jsem uváděl metaforou *Kol pro Afriku* jako toku kol od konkrétních dárců v České republice ke konkrétním příjemcům v Gambii a v předchozích podkapitolách pozoroval trend jejich postupného sbíhání do jediného, sílicího proudu. Jednotlivá kola směřující do Afriky se nejdříve ocitají ve sběrných místech a poté v centrálním skladu v Koblově. I zde se ale nachází společně s koly, která pro převoz určena nejsou (byť je jejich přítomnost pro převoz nezbytná). Nejužší místo jejich cesty – doslovný *point of obligatory passage* pro kola putující do Afriky – tak představuje až následující fáze samotného převozu, která završuje českou část projektu.

K převozům zpravidla dochází dvakrát ročně – v roce 2014 sice proběhly celkem tři, ten první (lednový) ale vzniknul zpožděním převozu plánovaného na podzim roku 2013. Frekvence převozů je v souvislosti s výše uvedeným dána především finančními a personálními možnostmi organizace. Samotný převoz do Afriky sice (zatím) hradí vláda Gambie, se zbývajícími náklady (nákup náradí, náklady na workshop pořádaný v Africe apod.) se ale *Kola pro Afriku* potýkají sama. Ještě důležitější je patrně osobní vytíženost českých koordinátorů, zejm. Romana, který se jako jediný ze zakladatelů projektu věnuje na plný úvazek a koordinuje jak činnosti v České republice, tak workshop v Gambii. Jejich (i částečné) předání dalším dobrovolníkům či zaměstnancům se pro něj přitom ukazuje jako poměrně problematické s ohledem na multiplicitu možných pojetí projektu. Jak jsem popisoval v předchozí podkapitole, zakladatelé (a současní koordinátoři) projektu v něm spatřují nástroj k naplňování deklarovaného rozvojového záměru, zároveň si však uvědomují, že další účastníci mohou projekt chápat jinak a nejsou proto ochotni jej nechat běžet samospádem. Získat pro projekt nové koordinátory (nikoli zaměstnance či dobrovolníky) se ale ukazuje jako poměrně nesnadné.

Organizace celého převozu je podřízena především logice ekonomické efektivity. I ta v rámci projektu nabývá zásadně materializovanou podobu – přeprava je zajišťována kontejnerově. O sociálním rozměru přepravního kontejneru pojednává M. Levinson, který detailně rozebírá proces jeho postupného etablování jako dominantní přepravní technologie i jeho sociální, politické a ekonomické implikace. Právě kontejner totiž představuje jednu z technologií, které daly vzniknout současné globální ekonomice založené na relativně levné a spolehlivé přepravě většiny komodit

na velké vzdálenosti (2006). O ni se (byť ne za účelem zisků) opírají i *Kola pro Afriku*, která kontejnerovou přepravu od začátku přijala po vzoru zahraničních předloh (*Jole Riders* i *Bicycles for Humanity*) jako jedinou možnou alternativu. Právě kontejner se tak stává zkratkou celé cesty, resp. materializací přímého spojení mezi dílnou v Koblově a skladem v Gunjuru, kde jsou kola složena před rozdělením jednotlivým školám. Samotný přesun je pro kola redukován na dobu trvání. Jak mi vysvětlili řidiči, kteří kontejnery z Koblova odváželi, konkrétní trasa není předem známá a vlastně ani není podstatná: náklad je po celou cestu dokonale izolován od vnějšího prostředí a cesta podléhá výhradně pravidlům a plánování kontejnerové dopravy. Umístění uvnitř kontejneru tak kolům brání v navazování jakýchkoli dalších vazeb s vnějšími aktéry, ať už lidskými nebo materiálními.

To však není jediné specifikum použití kontejnerové dopravy. Její ekonomická efektivnost, materializovaná do podoby předepsaného kovového boxu, v projektu vytváří také napětí mezi standardizovanou velikostí kontejneru a různorodostí přepravovaných kol. Jednou ze základních výhod přechodu ke kontejnerové dopravě je možnost lepšího využití kapacit: místo poloprázdných nákladních prostorů jednotlivých aut či lodí je možné dodávky plánovat tak, aby vždy zaplnily právě jeden kontejner. Toto plánování ovšem vyžaduje přesnou znalost rozměrů převážených objektů a přesného postupu plnění každého kontejneru. To při prevozu odložených kol nepřipadá do úvahy: různá kola mají různé tvary a rozměry a proces plnění kontejneru je proto částečně improvizovaný. Snahou je samozřejmě co nejrychlejší naplnění kontejneru co největším počtem kol – přesný návod, jak toho docílit, ale neexistuje.

Pro vlastní nakládku *Kola pro Afriku* vytvořila obecný postup, kdy se v kontejneru nachází jen 1-2 lidé, zatímco jim živý řetěz dobrovolníků/zaměstnanců podává kola (velká, malá, dětská) a další materiál (náhradní díly, kufry s náradím) podle momentální potřeby (obr. 3). Všechna kola mají o 90° otočená řídítká a na nich



Obrázek 3: Pomalé plnění kontejneru při nakládce v říjnu 2014 (zdroj: web *Kola pro Afriku*)

zavěšené odmontované pedály; jinak před přepravou upravována nejsou. Celkové množství naložených kol je výrazně proměnlivé: někdy se jich do kontejnerů vměstná 250, jindy 400. Koordinátoři a mechanici se vždy snaží kol připravit více, než je odhad kapacity objednaných kontejnerů – při dubnové nakládce se ale do kontejnerů kol vměstnalo takové množství, že bylo ke konci třeba nakládat kola původně nepřipravená, tj. nerevidovaná, narychlo vybraná mezi těmi přítomnými ve skladu. Velký počet přítom vždy souvisí s delším časem nakládky – oproti standardizovanému postupu, o něž v rámci ekonomické efektivnosti usilují soukromé společnosti, trvá naložení starých kol i 5-6 hodin (podle rychlosti zúčastněných nakládačů). *Kola pro Afriku* proto mají u společnosti zajišťující přepravu kontejnerů sjednanu výjimku, aby nemusela za „nadstandardní“ dobu nakládání kol připlácet. Když jsou kontejnery naplněny koly a dalším nákladem, dochází k jejich uzamčení a zaplombování řidičem kamionu. Právě tento akt, spíše než fyzické překročení hranic, představuje definitivní opuštění českého prostředí, neboť kola až do vykládky v Africe izoluje v kontejneru.

Cesta v kontejneru je hluchým obdobím neaktivity a neměnnosti pro kola, pro samotný kontejner tomu tak ale není. Přestože zdánlivě cestuje po globalizaci sjednoceném světě (jak zjednodušeně překládám Levinsonovu představu) a na první pohled tak působí jak latourovský *immutable mobile*, nemyslím, že by tomu tak bylo. Zatímco se v České republice (a dalších státech, jimiž při cestě do Hamburku projíždí) kontejnery s přesnou návazností pohybují po silnici i kolejích, při/po opuštění Evropy se jejich cesta začíná zadržovat a objevují se momentální selhání sociálních i materiálních prvků, které ji zajišťují. Téměř při všech převozech, se zatím ukázalo jako problém



Obrázek 4: Chybějící světla jako omezující prvek kontejnerové dopravy v Africe (zdroj: vlastní fotografie)

kontejner s koly umístit na první loď plující do přístavu v Banjulu a (vzhledem k týdenní periodicitě spoje) tak téměř vždy *Kola pro Afriku* řeší týdenní či dokonce dvoutýdenní zpoždění. I v samotné Gambii je pak efektivnost kontejnerové dopravy podstatně nižší než v Evropě: během mnou zkoumaného převozu kamiony neměly funkční osvětlení ani plán

jízd. Kontejnery tak nepřijely v domluvenou hodinu (kamiony nemohly vyjet brzy ráno, za tmy) a vykládku bylo třeba provést poměrně spěšně, neboť se kamion bez světel potřeboval do setmění vrátit do depa v Banjulu (obr. 4).

Stejně tak jsem u kontejnerů v Africe zaznamenal selhání jejich zabezpečení – visacích zámků. V nepřítomnosti lidí či dalších materiálních prvků, o něž by se mohlo opřít jejich fungování, jsou bezpředmětné: řidičům od nich vůbec nejsou svěřeny klíče, neboť je pro ně snazší po příjezdu zámky urazit. I v tomto ohledu přesun do Afriky poukázal na nesamozřejmost evropského uspořádání, jehož původně stabilní komponenty v nepřítomnosti potřebných sociálně-materiálních vazeb v Africe selhávají a jsou nahrazovány kvazi-objekty místními. V případě zámků to jsou (papírová) potvrzení o převozu kol. Po vyložení kol v Gunjuru a uskutečnění workshopu, o němž bude řeč v příští podkapitole, jsou kola rozvážena do jednotlivých partnerských škol běžnými nákladními auty nebo dokonce na střechách minibusů (*vanů* – jedná se o totéž, co U. Beisel a T. Schneider popisují pojmem *tro-tro*; ten se ale v Gambii nepoužívá). Až na výjimky (cesty na velmi krátké vzdálenosti) přítom řidiči po *Kolech pro Afriku* požadují jednoduché cestovní potvrzení o nákladu, jeho vlastníkovi a účelu cesty, které poté předkládají při přejezdu vojenských, policejních a celních check-pointů. Při přesunu do afrického vnitrozemí tak již kola nezůstávají skryta díky zámkům a plombám, nýbrž cestují venku (doslova), zabezpečena a doprovázena papírovým potvrzením. Zveřejněna je také vazba majitele: u kontejnerové dopravy jej zná pouze dopravce, který by mu měl na konci převozu předat i plomby a klíč od kontejneru, u nákladní dopravy po Gambii je naopak jeho potvrzení (s jasnou identifikací prostřednictvím razítka a podpisu) tím, co kolům umožňuje cestu vykonat.

Z hlediska této práce je konečně nutné pozornost zaměřit na *materiální* dopady, které má celá cesta na převážená kola. Jak jsem s ohledem na improvizované seskládání uváděl výše, potýkají se především s neústupnou



Obrázek 5: Přeprava kol na střechách vanů (zdroj: vlastní fotografie)

materialitou kontejnerů, s nimiž vzájemně nejsou plně kompatibilní. Standardizovanost kontejneru, odlišnosti kol a snaha postupovat ekonomicky efektivně (kol do každého kontejneru vměstnat co nejvíce) v důsledku vedou k jejich poškození. Při vykládce v Gunjuru jsou patrná vytahaná a přetržená lanka, ohnuté přehazovačky i propíchané pláště a duše. Ještě větší zátěž pro kola představuje následný rozvoz do partnerských škol. Zejména v případě *vanů*, kdy je na střechu jediného minibusu přivázáno až 100 kol (do výšky 3-4 metrů), jsou ta spodní výrazně poškozována. Jejich kola i rámy jsou ohýbána, dochází i k poškození dalších mechanických součástí (obr. 5).

V případě poškození z kontejneru mají ještě *Kola pro Afriku* možnost intervenovat: nepoužitelná kola vyřadit (i když taková situace se během mnou sledované předávky nevyskytla), dílčí vady odstranit v rámci workshopu s učitel-mechaniky vyslanými jednotlivými školami, kterým tak lze navíc ukázat odstranění skutečných problémů. K převozu do škol naopak dochází až po definitivním předání kol africkým partnerům a organizace nad ním nemá přímou kontrolu či dohled: případné vady tedy řeší samostatně učitel-mechanik té které školy. Jednou z žádostí *Kol pro Afriku* vůči jednotlivým školám je právě kontrola, oprava a seřízení kol před jejich předáním žákům. Aby k němu došlo způsobem, který organizace považuje za vhodný, se *Kola pro Afriku* snaží skrze jejich heterogenní stabilizaci, které se budu věnovat v příští kapitole.

Pokud se výše uvedené pokusím interpretovat s ohledem na výzkumný záměr této práce, lze, myslím, přepravu kol do Afriky označit za zajímavou především ve dvou ohledech. V první řadě projekt situuje do prostředí globalizovaného světa, v němž se překonávání geografických vzdáleností stává kratším a jednodušším (jsou téměř se samozřejmostí). *Kola pro Afriku* tohoto aspektu využívají alternativně: ne jako nástroje k maximalizaci zisků, jak je v globální ekonomice nejobvyklejší, nýbrž k materiální pomoci na velkou vzdálenost. Přesto se ale neobejdou bez příslušné globální technologie – kontejneru, jejíž mobilizaci v projektu provází obtíže.

Při nakládání a převozu starých kol vychází najevo predispozice kontejneru k převozu nových, zabalených či jinak fixovaných předmětů – stará kola do něj nepasují samovolně a je třeba pečlivě a pomalu je skládat. Ani složité materiální vyjednávání přitom nevede k (pro kola) bezproblémovému výsledku: řada z nich je při cestě

poškozena a musejí být na místě opravena. Podobnou situaci jsem zaznamenal i v souvislosti s následnou automobilovou přepravou: zdálo by se tedy, že topologie starých kol není bezproblémově slučitelná s ekonomicky efektivní dálkovou dopravou. Při zajištění jejich fungování po převozu se tak organizace musí opřít o další prvky, jež v rámci projektu do Afriky přiváží, zejm. know-how a náradí potřebné k opravám kol. Právě všestrannému vyjednávání (ve smyslu stabilizace a alterací kol i celého projektu) se budu detailně věnovat v následující kapitole.

III. Kola v Africe: stabilizace, alterace a nové fungování kol

V předchozí části jsem se zabýval českou částí projektu *Kola pro Afriku*, v této kapitole se zaměřím na tu africkou, formálně prováděnou pod hlavičkou v Gambii registrované organizace *Czech Bikes for Gambian schools*. Jak jsem již naznačoval výše, obě poloviny projektu jsou v jistém slova smyslu symetrické. Na české straně dochází ke sběru kol od jednotlivých dárců, jejich třídění, opravám a úpravám (heterogennímu inženýrství) v Koblově a naložení do kontejneru. V Gambii po vyložení následuje snaha organizace o stabilizaci kol v novém prostředí (tak aby fungovala v souladu s deklarovanou misí), ale zároveň se objevují pokusy o alterace projektu tak, aby působil odlišně. Projekt končí, když se kola dostávají do partnerských škol a slouží potřebám jednotlivých školáků-příjemců. Sbíhání kol od dárců na straně jedné tak odpovídá jejich rozbíhání k příjemcům na té druhé.

Podobně jako druhá část práce je i tato kapitola rozdělena do tří v podstatě chronologicky (z pohledu kol v projektu) seřazených podkapitol. V té první se zaměřím na rozsáhlé ukotvování kol v Gambii ze strany organizace. Tato snaha je heterogenní, sociální i materiální, a jejím cílem je zabezpečit plnění základních rozvojových cílů projektu. To, že jeho současné uspořádání není jediným možným, ukáží v podkapitole druhé, a to ve spojitosti se snahami dalších lidí spolupracujících s *Koly pro Afriku* o změny ve fungování projektu, resp. jeho přizpůsobení vlastním cílům. Třetí podkapitola se konečně zaměří na fungování kol v afrických partnerských školách, konkrétně na jejich přetrvávající vazby (materiální i sociální) na původní, český kontext i nově vytvořené vazby na prostředí místní. Ani v samotném závěru totiž projekt nepůsobí zcela vyhraněně a jeho konkrétní působení se odvíjí především od výsledného fungování kol, které vzniká jako výsledek sociálně-materiálního vyjednávání mezi koordinátory, koly a dalšími účastníky projektu v Africe.

III.1. Kolo-nizace

K vyložení kol z kontejnerů dochází v Gunjuru. Období těsně před a po něm představuje interval, v němž jsou *Kola pro Afriku* ve snahách o sociální a materiální ukotvení kol v novém, africkém kontextu neaktivnější – především proto, že jsou jejich představitelé (zpravidla Roman v doprovodu dalších koordinátorů nebo širší skupiny dobrovolníků organizace) v Gambii fyzicky přítomni. Snahu o práci s topologií kol zde přitom lze rozlišovat ve čtyřech momentech: při před-příjezdové přípravě; v rámci

opravářského workshopu; při zajištění (a posilování) institucionálního zaštitění projektu a v souvislosti se snahami o zřízení funkčního propojení darovaných kol s původním, českým prostředím.

III.1.1. Před-příjezdové přípravy

Ještě před příjezdem kol do Afriky se zde organizace snaží vytvořit prostředí vhodné pro navázání z hlediska projektu žádoucích vztahů. Je třeba vybrat konkrétní partnerské školy, zajistit bezproblémový dovoz kol a jejich přesuny po Gambii a připravit workshop pro učitele-mechaniky vyslané jednotlivými školami. Partnerské školy vyhledává místní spolupracovník *Kol pro Afriku* (resp. jediný zaměstnanec – koordinátor *Czech Bikes for Gambian Schools*), Boyo. Jak mi sám popsal, už několik měsíců před přivezením kol věc konzultuje s místním Ministerstvem školství, objíždí potenciální zájemce (většina ředitelů mu sama píše) a domlouvá výsledné školy. Věc, která by se v evropském prostředí (díky dostupnosti rychlé dálkové dopravy a internetové komunikace) nejevila jako obtížná, je v Gambii poměrně zdlouhavá. Školy jsou dle požadavků Ministerstva rozprostřeny po celé zemi. *Kola pro Afriku* Boyovi (k jeho nelibosti) neposkytují služební auto, musí tedy cestovat veřejnou dopravou a cesta z Gunjuru do libovolné školy ve vnitrozemí mu zabere celý den i dva. Dohody jsou v této fázi ústní: jde o to, aby s darováním kol (a povinnostmi vyplývajícími z projektu) souhlasil ředitel. Darovací smlouva se podepisuje až při předávce.

Když do Gambie přijíždí čeští koordinátoři (Roman, další koordinátoři, dobrovolníci), o partnerské školy se již nemusí starat. Musí ale zajistit bezproblémový příjezd kol. Jejich dovoz sice nepodléhá clům, neboť přepravu platí a za kontejnery pro celní účely zodpovídá gambijské Ministerstvo školství, to je však třeba před celní správou obhájit. Každý výjezd do Afriky proto začíná povinnou návštěvou Ministerstva financí a kanceláře společnosti *Maersk* (dopravce kontejnerů) v Banjulu. Během sledované předávky jsem měl možnost celý proces sledovat, jeho průběh se mi přitom jevil jako ne zcela jasný a standardizovaný, což mi posléze potvrdili i oba přítomní koordinátoři – Roman a Ondřej. Přestože se můj výzkum nezaměřoval na vůbec první předání kol (a oba tak již postup znali), museli obě kanceláře navštívit několikrát – dokud neměl zaměstnanec *Maersku* všechny dokumenty potřebné pro celní správu.

Kromě proclení čeští koordinátoři zajišťují také přípravu opravářského workshopu, a to zejména materiální. Zatímco ubytování nebo strava jsou otázkou rychlé

domluvy (s majitelem lodge či místní restaurace), hmotné zázemí pro workshop vyžaduje přípravu pečlivější. V první řadě je třeba velký sklad, do něhož kola schovat v čase mezi vyložením z kontejneru a rozvozem do škol. *Kola pro Afriku* využívají stále tentýž – betonovou halu poblíž (dlouhodobě) rozestavěné mešity v Gunjuru. Je tmavá a prašná, což je z hlediska ukládání a vyzvedávání kol problematické, ale jinak se pro projekt jeví jako vhodná. Poblíž skladu je pak třeba zajistit vhodný prostor pro samotný workshop. I zde organizace dlouhodobě využívá tentýž, a sice menší betonový altán (zastřešený, beze stěn), kde je možné pracovat i když svítí slunce či prší. V období blízkého se období dešťů (květen-červen) je téměř jisté, že alespoň jedno nastane. První vadí především lidem, druhé kolům. Před květnovým workshopem byla v altánu potřeba ještě oprava betonové podlahy. Ta musí být před každým workshopem zbavena prasklin a kazů – jen tak je možné kola opravovat s dobrou přístupností ze všech stran a bez rizika ztráty jednotlivých součástí.

III.1.2. Opravářský workshop

Teprve po zajištění základní slučitelnosti s prostředím v Gambii jsou kola dovezena a začíná hlavní fáze heterogenního inženýrství v režii *Kol pro Afriku* – opravářský workshop pro nové mechaniky. Těmi jsou (počínaje převozem, který jsem měl možnost sledovat) učitelé a žáci z jednotlivých partnerských škol. Právě oni jsou za kola po všech stránkách odpovědní poté, co je *Kola pro Afriku* ztratí z dohledu, a představují proto klíčovou skupinu účastníků projektu. Organizace se původně snažila spolupracovat s místními profesionálními mechaniky, což se ale podle Romana a Ondřeje ukázalo jako problematické, neboť se na straně jedné snažili projekt přetvářet v komerční (přednostně se věnovali vlastním zakázkám a kolům zapojeným do projektu jen ve zbývajícím čase nebo vůbec) a na straně druhé nebyli dost dobře ochotní či schopní se naučit pracovat s novými nástroji a postupy. Koordinátoři *Kol pro Afriku* si ale zakládají na tom, že (na rozdíl od např. *Jole Rider*) kromě kol přivážejí také vybavení a know-how potřebné pro jejich dlouhodobý provoz, které se od toho místního liší.

Na rozdíl od evropských mechaniků totiž ti afričtí nemají přístup ke všem náhradním dílům a specializovaným nástrojům a musí v daleko větší míře improvizovat, což často znamená použití hrubší síly či takových náhradních nástrojů, které sice k danému účelu poslouží, zároveň ale příslušný díl částečně poškodí (uvolní spoje,

zvětší otvory, strhnou závitky atp.). To je dobře patrné zejm. u choulostivějších součástí kola – typicky u hliníkového závitu pedálu, jehož sundání vyžaduje specifický nástroj, know-how i velkou dávku trpělivosti. Obecněji však lze rozdílem mezi evropským a africkým know-how a nástrojovou vybaveností vysvětlit i další specifika gambijského opravářství kol, zejm. praxi odstraňování (místo opravování) vadných částí. Valná většina všech kol, s nimiž jsem se během výzkumu v Gambii setkal (a nepocházela od *Kol pro Afriku*), úplně postrádala některé původní součásti – přehazovačku, řídítka, brzdy atd.

Kromě nástrojové nenáročnosti má africký přístup k opravám ještě jednu další výhodu: postupy jsou rychlé a pro mechanika pohodlné. Mezi gambijskými mechaniky tedy jsou jak ti, kteří je používají, protože evropskou alternativu neznají – např. asi šedesátiletý mechanik Ebrima, který se květnového workshopu účastnil jako dobrovolník, a přestože kola opravuje celý život, přiznal mi, že některé nástroje vidí poprvé –; tak ti, kteří místní postupy volí vědomě právě kvůli výhodám, které jejich využití přináší – např. gambijský koordinátor *Kol pro Afriku*, Boyo, který jako mechanik pracoval v Japonsku i Spojeném království, a přesto v Gambii viditelně pracuje africkým způsobem. Jakkoli přitom používání afrického know-how v situaci nedostatku nástrojů a dílů pokládám za zcela pochopitelné, domnívám se, že pro kola samotná je téměř vždy technicky horší alternativou (o výjimkách bude ještě řeč).

V optice teorie sítí-aktérů je, myslím, samotné zřízení a uvedené cíle workshopu vhodné interpretovat jako heterogenní inženýrství ze strany *Kol pro Afriku*: skrze souběžné předání nástrojů, know-how i samotných kol se organizace snaží o přesné vymezení postupů jejich údržby a oprav v dlouhodobém horizontu. Během čtyřdenního workshopu se učitelé a žáci (po jednom páru učitel-žák z každé školy) postupně naučili šetrně používat všechny nástroje a rozebrat a složit jednotlivé díly/části kola. Vše jim



Obrázek 6: Učitel a student vyměňují plášť pod Boyovým dohledem (zdroj: vlastní fotografie)

nejdříve vysvětloval Roman, načež to pod jeho, Boyovým, Ousmanovým a Ebrimovým¹¹ (poměrně zběžným) dohledem opakovali sami (obr. 6). Oproti situaci, kterou Roman popisoval u profesionálních mechaniků účastnících se předchozího workshopu, navrhovaný postup přijali okamžitě a bez jakéhokoli odporu. Zdálo se (a sami potvrdili), že se ztotožňují také se základním argumentem *Kol pro Afriku*, podle nichž je třeba opravy přizpůsobit spíše potřebám kola než opraváře. A přestože i během workshopu došlo k některým chybám (např. ztupení hran francouzského klíče), jednalo se výhradně o začátečnické přešlapy a ne o záměrné obcházení či zjednodušování vyučovaných postupů.

Organizace se přitom heterogenní ukotvení kol snaží dále posílit skrze mobilizaci dalších kvazi-objektů. Na konci workshopu, u příležitosti předávky, byl každému páru učitel-žák spolu s opravářským kufrem předán certifikát o účasti na kurzu, který je má podle záměru koordinátorů *Kol pro Afriku* nenásilně svázat s organizací a jim i okolí připomínat na workshopu nabyté zkušenosti. Podobně působí darovací smlouva a soupis doporučení, které jsou u příležitosti předávky kol vydány jednotlivým školám. Smlouva představuje materializaci vztahu dárce (organizace) a příjemce (školy), doporučení se snaží ředitele či učitele-mechaniky motivovat k prosazování vhodného zacházení s koly ze strany žáků. (Tím, že jim budou pravidelně připomínat nutnost péče o kolo, budou je učit rozpoznávat a opravovat závady a zařadí do výuky pravidla bezpečnosti na silnicích).

V souvislosti s heterogenním inženýrstvím bych konečně zmínil nezastupitelnou roli jedné ze součástí kufru s náradím – opravářské příručky. Tu *Kola pro Afriku* v rámci sledovaného převozu předala každé ze škol jako součást základního vybavení, přičemž její zamyšlené použití nápadně připomíná *Regimento do Astrolabio et do Quadrante*, o němž hovoří Law v souvislosti s úspěchem portugalských karak. Podobně jako tento mořeplavecký manuál, jímž si portugalská námořní komise zajišťovala správné využívání navigačních technologií ze strany vlastních mořeplavců (1986: 19-20), má i opravářská příručka *Kol pro Afriku* ambici sloužit jako stálý, materiální

¹¹ Ebrima a Ousman jsou místní zkušení cyklisté/mechanici, s nimiž se čeští koordinátoři náhodou seznámili ještě před mým příjezdem. Na pozvání Romana s Ondřejem se poté zúčastnili celého workshopu a jako zkušenější posluchači se se v jeho rámci iniciativně ujali méně zručných studentů.

referenční bod pro konkrétní znalosti, a tak vztahy celého uskupení (kol a péče o ně) dlouhodobě stabilizovat (detailněji viz níže – s. 70).

III.1.3. Vazby do České republiky

Poté, co jsou kola dovezena a v rámci workshopu svázána s konkrétními lidmi, věcmi i praktikami, zbývá je ještě nově ukotvit vůči původnímu, českému kontextu. Ten by se v Africe na první pohled mohl zdát jako vzdálený a málo relevantní, ale není tomu tak. V první kapitole této práce jsem se několikrát odvolával na narativ celého projektu jako na jeden z hlavních prvků jeho fungování v České republice. Aby tomu tak mohlo být, musí samozřejmě kola pro Afriku svoji činnost pro své české dárcce a sponzory důsledně dokumentovat. Přivezení kol, workshop, předávka i provoz (vybraných) kol v konkrétních školách jsou předmětem zaznamenávání: ať už písemného, fotografického či filmového. Tato aktivita není prováděna mimoděk. Jak si uvědomuji mj. proto, že mě o to při několika příležitostech (v nepřítomnosti dalších koordinátorů) Roman požádal, několikahodinové pořizování záznamů i fotografií je náročné a jejich následné zpracování a zaslání provází řada technických obtíží (nedostupnost programů pro grafickou úpravu, nízká dostupnost a rychlost internetu atp.).

O významu, který *Kola pro Afriku* vytváření vazeb mezi projektem v Africe a českým prostředím přisuzují, mohou svědčit i některé další aktivity. Jak uvádí Roman, organizace dlouhodobě neusiluje jen o pasivní referování o provedených předávkách, ale o adresnější zaměření na jednotlivé dárcce, kola a příjemce. Při studovaném převozu byla vyčleněna 4 kola, s jejichž dárci Roman spolupracoval (na některém z benefičních běhů), a ta byla sledována až ke konečným příjemcům. Dárci tak dostali přímé informace o tom, jak bylo jejich kolo v rámci projektu využito. Roman by tuto stránku projektu dlouhodobě rád posiloval, její realizace se ale setkává s praktickými nesnáze. Kromě možného dělení dárců kol předávaných a recyklovaných/repasovaných (kterému se organizace v jiných kontextech vyhýbá), je to především problematické zajištění informací (písemných či fotografií) z Gambie ve chvíli, kdy se kolo dostane mimo dosah organizace (což je zpravidla ještě před jeho předáním novému uživateli – studentovi, k němuž dochází až ve škole). I fotografie výše uvedených čtyř kol se ostatně organizaci vrátily až ve chvíli, když jsem byl danou školu navštívit v rámci tohoto výzkumu. Přestože se o to učitel-mechanik Mamadi pokoušel, ukázal se místní internet jako nedostačující pro jejich zaslání.

III.1.4. Místní spojenci

V předchozích oddílech jsem se věnoval způsobům konkrétních ukotvení dovezených kol. Snahu o zapojení do vhodných vazeb lze ale, myslím, pozorovat i na úrovni celého projektu, když se *Kola pro Afriku* snaží v místě co nejlépe sociálně (a politicky) situovat a vytvořit tak podmínky pro vlastní další růst. Konkrétní vazby se v tomto případě orientují především na Ministerstvo školství, v jehož kompetenci se celý projekt nachází. Jak jsem zmiňoval výše, samo Ministerstvo přišlo s návrhem financování kontejnerové přepravy kol a dlouhodobě se vůči projektu staví kladně – i tyto vazby a vztahy nicméně organizace musí udržovat a rozvíjet. Koordinátoři *Kol pro Afriku* se při každém převozu setkávají s představiteli Ministerstva a snaží se je informovat o průběhu projektu. Hlavní je ovšem v tomto ohledu počet přivezených kol. Domnívám se, že právě hmotný aspekt celého projektu (dodávání v místě upotřebitelné technologie zdarma), je zásadní i pro politickou pozici projektu. Až vedle dlouhodobých, materiálních vazeb, tvořených rostoucím počtem předaných kol se totiž rozvíjí i o vazby sociální – např. když se každé předávky kol účastní místní politická reprezentace (zejm. zástupce Ministerstva školství, ale i zástupci místní správy v Gunjuru),

Výsledné politické ukotvení projektu zaručuje dlouhodobější existenci, zahrnutí dalších aktérů však zároveň otevírá prostor pro jeho alterace, které se pokusím detailněji analyzovat v následující podkapitole. Už na tomto místě nicméně pokládám za vhodné poznamenat, že se v průběhu mého výzkumu stávající (pracně vyjednané) politické ukotvení ukázalo jako z pohledu koordinátorů omezující, neboť jim předem znemožňuje navazování některých nových sociálních či politických vztahů. Když se *Kola pro Afriku* pokusila projekt podložit také podpisem memoranda s gambijským Parlamentem, ukázalo se, že to pro Ministerstvo školství není přijatelné a celá akce byla odvolána. Stejně tak Ministerstvo trvá na předběžném schvalování všech partnerských škol v Gambii (a na tom, aby byly při každé dodávce kol zastoupeny všechny regiony).

Celý proces *kolo-nizace* tedy probíhá následovně. Po vyložení kol v Gunjuru *Kola pro Afriku* usilují o jejich co nejhladší vstup a ukotvení v novém prostředí. Již před příjezdem vyjednávají sociální i materiální aspekty fungování projektu na místě tak, aby mohl být nerušeně zahájen a prováděn. Vrcholem heterogenního inženýrství je pak

v rámci celého projektu několikadenní workshop, kdy se organizace snaží o vytvoření pro kola vhodného socio-materiálního prostředí: a to skrze stabilizaci sítě opravářů (učitelů-mechaniků) při jednotlivých školách, poskytnutí know-how i potřebných nástrojů. Vedle těchto snah se koordinátoři snaží projekt provázat s českou realitou, tak aby v ní mohl fungovat jako narativ potřebný pro mobilizaci zdrojů (v penězích, naturáliích i kolech), a zároveň jej ukotvit v místní politicko-správní realitě, která organizaci zajišťuje dlouhodobou finanční a administrativní podporu.

Za klíčový koncept v této fázi pokládám heterogenní inženýrství, pomocí něhož se *Kola pro Afriku* snaží projekt i samotná kola stabilizovat ve smyslu plnění deklarované rozvojové mise. Tato snaha se z velké části jeví jako úspěšná (jinak by projekt zřejmě nefungoval), přesto se objevují dílčí alterace a pokusy o alteraci projektu či samotných kol ze strany jeho místních účastníků. Právě na ně se zaměří následující kapitola.

III.2. Kola a alterace projektu

Kola pro Afriku jsou zvyklá být středem pozornosti – podobně jako v České republice vzbuzují také v Africe jejich zaměření a narativ upřímný zájem okolí a rychle pro ně získávají sympatizanty. Ti se do projektu často chtějí zapojit, to ale neznamená, že jim musí vyhovovat fungování předepsané zakladateli a koordinátory. Místo zaujetí jedné z nabízených pozic se část z nich snaží do projektu vstoupit odlišně či s ním šířeji manipulovat tak, aby projekt plnil i jiné funkce a cíle než ty odpovídající deklarované misi. S odvoláním na M. Akrich v tomto ohledu pokládám za vhodné hovořit o alteracích (Akrich, 1992: 292). Její koncept se sice vztahuje na úpravy skriptu konkrétních technologických objektů – k nimž samozřejmě u samotných kol dochází a bude o nich řeč v příští podkapitole – v širším slova smyslu jej zde ale použiju i pro snahy o změny na úrovni fungování celého projektu.

Ke snahám o nejrůznější alterace projektu přitom může docházet několika způsoby a v různých intenzitách. Někdy jde „jen“ o jiné využití kol, jindy se jedná o snahu využít celý projekt k jiným cílům nebo dokonce jeho fungování od základu změnit. Tyto tři možnosti jsou v praxi úzce propojeny a v některých případech je těžké je od sebe odlišit – pro účely této práce je však pro přehlednost budu v následujících oddílech diskutovat odděleně a popořadě.

III.2.1. Snahy o alternativní využití kol

Nejčasnějším pokusem o alteraci fungování projektu je snaha o změnu využití jednotlivých kol. Jak jsem již diskutoval v souvislosti s jeho fungováním v České republice, sama organizace si ostatně tuto možnost uvědomuje a využívá posbíraná kola i jinak než jako pouhý dopravní prostředek pro africké školáky – zejm. při zajištění nezbytných financí. Není tedy divu, že velký počet kol, jímž *Kola pro Afriku* disponují (v České republice neustále, v Gambii před jejich předávkou), láká i další možné uživatele a alterátory. Ty přitom zpravidla nepřitahuje ani tak jejich ekonomická hodnota, jako spíše možnosti vlastních oprav a používání. Pokusy o zmocnění se kol pro Afriku se v menší míře objevují již v České republice. Může se jednat o přátele (či přátele přátel) koordinátorů, kteří si vyhlédnou a vyžádají pár náhradních dílů pro vlastní kola (několik jsem jich potkal na nakládkách), nebo o další neziskové organizace, které odložená kola také využijí pro vlastní činnost. Jak popisuje Roman, *Kola pro Afriku* takto zatím navázala spolupráci s pražským *bike-sharingovým*

projektem *Rekola* – jemuž výměnou za finanční příspěvek na dopravu vlastních kol do Afriky přenechávají některá silniční kola – a s organizací *Save Elephants*, již darem poskytla více než 150 kol pro strážce přírodních parků.

Širší snahu o získání některého z kol darovaných organizaci jsem ovšem zaznamenal teprve v Gambii a za její vhodné vysvětlení pokládám jinou cenu a postavením kola jako technologie. Zatímco čeští koordinátoři i dobrovolníci potvrzují, že kola pro ně jako běžný dopravní prostředek nejsou použitelná (jízda ve městě je méně bezpečná i méně pohodlná oproti stejně dostupnému cestování veřejnou dopravou nebo autem) a slouží jim především k rekreačním účelům, v Gambii jsou kola obecně velmi rozšířená. Oproti hromadné dopravě, kterou si chudší obyvatelé na každodenní bázi nemohou dovolit, jsou levná na provoz; oproti cestování pěšky, na něž je značná část obyvatel v každodenním životě odkázána, jsou zase několikanásobně rychlejší. Úspěšnost kol samozřejmě nelze zaměňovat s jejich oblíbeností. I v Africe je jízda na kole spíše praktickou nutností než otázkou rozhodnutí z přesvědčení: většina učitelů, kteří se účastnili workshopu, mají nebo šetří alespoň na motorku a ze všech mých informátorů byl vlastně zapáleným cyklistou pouze jeden – zkušený mechanik Ousman. Přesto se organizace setkává s požadavky na darování kol od velké části lidí, s nimiž se setká. K tomu samozřejmě vede především jejich vysoká cena, která i v případě těch použitých činí asi 80 % průměrného měsíčního výdělku. O přivezená kola tak v průběhu mého výzkumu (koordinátory a často i mě) žádali děti, dospělí, rodiče pro své děti, nezaměstnaní, státní zaměstnanci i úspěšní podnikatelé. O kolo pro vlastního synovce dokonce *Kola pro Afriku* při formální schůzce požádal i jeden z místních poslanců.

Organizace podobné požadavky principiálně odmítá: odvolává se na to, že projekt dárcům slibuje konkrétní využití kol, které se snaží s každým kolem naplňovat. Přesunem do Afriky v rámci projektu pro koordinátory zaniká jakákoli směnitelnost kol za peníze: kola podle nich mají sloužit výhradně účelům projektu a jejich směně za peníze či služby se organizace vyhýbá. Určitou výjimku tvoří taková využití kol, která korespondují s obecnějším rozvojovým étosem či záměry projektu. Kola jsou propůjčována spolupracovníkům organizace v Gunjuru nebo (velmi zřídka) darována na jiné dobročinné účely. Při mnou zkoumané předávce tak konkrétně jedno z kol bylo darováno handicapovanému studentovi (mimo partnerské školy), o jehož obtížích s docházením do školy na velkou vzdálenost se organizace dozvěděla víceméně náhodou.

III.2.2. Alterace cílů projektu

Odlišné využití jednotlivých kol projekt bezesporu mění. Alterace (či pokusy o ně), které jsem v tomto smyslu zachytil, ale byly vždy dílčí a ve své podstatě nezpochybňující jeho dosavadní fungování. Za významnější bych proto označil pokusy o alterace, v nichž jde nejen o (nárazové) získání kol, nýbrž o širší přeformulování projektu tak, aby zahrnul i *nové* cíle.

K prvnímu sporu ohledně toho, jaké cíle organizace má či nemá sledovat, došlo už při jejím odvození z anglického modelu organizace *Jole Rider*, v níž zakladatelé *Kol pro Afriku* dříve působili. Jak popisuje Roman, původní záměr spočíval v pouhém vytvoření místní pobočky *Jole Rider* pro Českou republiku – to se ale nakonec zakladatelům *Kol pro Afriku* zdálo jako nepříliš praktické. Jméno je nečeské a v České republice neznámé a kromě toho by koordinace s britskou centrálou představovala spíše další administrativní zátěž bez jakékoli přidané hodnoty (vzhledem ke geografické vzdálenosti, která neumožňuje koordinaci převozů či lokálních aktivit). Když ale rozhodnutí projekt pojmenovat jinak a organizovat lokálně a nezávisle oznámili *Jole Rider*, setkali se zakladatelé vznikajících *Kol pro Afriku* s velmi negativní reakcí. A to i přesto, že se podle vlastního vyjádření snažili být vůči *Jole Rider* korektní – projektu dodnes na stránkách přiznávají autorství konceptu i přímou osobní spolupráci před vznikem *Kol pro Afriku*. V tomto ohledu se, myslím, ukázalo, že měli představitelé *Jole Rider* od jejich fungování odlišné očekávání – zejm. z hlediska *vlastní* přímé expanze do další země a posílení své přítomnosti v Gambii. Navzdory tomu, že se dnes aktivity obou organizací spíše míjí, vztahy na osobní úrovni mezi koordinátory zůstávají napjaté.

Jako prostor pro prosazování vlastních zájmů se v současnosti *Kola pro Afriku* snaží využít i někteří místní lidé a organizace v Gambii. V prvé řadě jsou to (celkem překvapivě) státní instituce, které si mezi sebou v rámci fungování projektu přetahují o kompetence. Projekt dlouhodobě podporuje Ministerstvo školství, které jej na straně jedné kofinancuje (resp. platí kontejnerovou dopravu) a všestranně podporuje (usnadněním proclení, zapůjčením vlastního auta jen za cenu nákladů) a na straně druhé má hlavní slovo při výběru škol, kam kola budou směřovat. Jak vysvětlují Boyo i Roman, právě na základě dispozic Ministerstva školství mají *Kola pro Afriku* partnerské školy po celé Gambii, přestože opakovaně žádala o možnost každý jeden

převoz zaměřit na konkrétní region. Při výjezdu, který jsem s nimi absolvoval, se *Kola pro Afriku* pokusila jít ve spolupráci s místními orgány dále a navázat spolupráci také s gambijským parlamentem. Ve věci v době mého pobytu v Gambii proběhlo několik velmi nadějných schůzek (s předsedou a jedním z členů školského výboru) a vypadalo to, že by mohlo následovat jednání o společném memorandu. Mělo se sice jednat o velmi obecný dokument, jeho schválení by ale mohlo organizaci dále zjednodušit působení v Gambii (ve vztahu k celníkům, při vyjednávání s novými partnerskými školami apod.) a zároveň umožnit některá zlepšení působení (např. lepší geografický výběr škol a monitorování stavu kol ve školách). To se ale ukázalo jako problém pro Ministerstvo školství, které spoluúčast parlamentu na projektu označilo za velmi nežádoucí. A to dokonce pod pohrůžkou úplného zrušení nynější spolupráce. Podobně jako v případě *Jole Rider* zde, myslím, spor ukázal, že se *Kola pro Afriku* zcela mimo vědomí českých koordinátorů stala prostorem pro boj o kompetence mezi gambijskými orgány veřejné správy.

Kromě státních institucí se *Kola pro Afriku* snaží využít i ty soukromé, kterým jde v první řadě o (finanční) podíl na fungování organizace. Dobrým příkladem (a pokusem, který jsem měl možnost přímo zaznamenat) je žádost místních novin o proplacení publikace článku o *Kolech pro Afriku*, kterou organizaci předložily v návaznosti na květnovou předávku kol. Na



Obrázek 7: Zkrácená verze článku o *Kolech pro Afriku* v místních novinách (zdroj: vlastní fotografie článku v deníku *The Voice*; anonymizováno; odstraněn obrázek)

tu byli – stejně jako na ty předchozí – pozváni i místní novináři. Jeden si o několik dní později sjednal s Romanem schůzku – formálně proto, že už měl článek vyjít a měl mu tedy předat dané noviny. Místo toho jej ale požádal o zaplacení vydání většího článku o aktivitách organizace v Gambii, což Roman odmítl (a článek proto vyšel jen ve zkrácené podobě; obr. 7). Z hlediska tohoto textu je nicméně zajímavý samotný pokus o alteraci projektu vytvořením určité ziskové niky.

Podobné pokusy o ziskovost ostatně *Kola pro Afriku* dovedly k současné podobě opravářského workshopu. Jak popisují Roman s Ondřejem, původní záměr zakladatelů počítal s účastí místních profesionálních mechaniků, které by stačilo naučit pouze zacházení s některými specifickými, v Gambii nedostupnými nástroji. To se ale ukázalo jako problém, neboť se mechanici z velké části snažili nabyté znalosti, materiál i nástroje využít komerčně. Když koordinátoři v lednu 2014 navštívili několik partnerských škol, zjistili, že žáci často odpovědného mechanika vůbec neznají, neboť se soustředí na vlastní (placené) aktivity a školní kola neopravuje. Především proto se poté *Kola pro Afriku* rozhodly používaný model změnit a nadále raději spolupracovat s učiteli, které je sice třeba opravářské postupy učit od základu, ale zároveň je v jejich případě velmi malé riziko, že budou upřednostňovat vlastní opravářské aktivity před těmi potřebnými pro fungování projektu. Jak budu detailněji diskutovat v poslední podkapitole, z mého terénního šetření ve dvou školách by se zdálo, že k tomu skutečně nedochází. Oba učitelé-mechanici, Alhagie i Mamadi, své nástroje i znalosti využívají výhradně k opravám darovaných kol a nezdá se, že by měli jakékoli ambice si jimi mimo školu přivydělávat nebo se dokonce stát mechaniky na plný úvazek.

III.2.3. Snahy o celkovou revizi projektu

Poslední skupinou alterací projektu jsou ty, které usilují o celkovou revizi jeho fungování. V tomto případě nelze v pravém slova smyslu hovořit o změnách, neboť cílem – ať už implicitním nebo explicitním – je úplné přetvoření (nikoli přidání či odebrání části vazeb a prvků) jeho heterogenního uskupení. V průběhu výzkumu jsem přitom detailně zaznamenal dva takové pokusy: první ze strany koordinátora projektu v Gambii, Boya, druhý ze strany jeho externího spolupracovníka (resp. krátkodobého sympatizanta), Hanse.

Boyo

Boyo je jediným zaměstnancem, koordinátorem, *Kol pro Afriku* (resp. *Czech Bikes for Gambian Schools*) v Gambii. Jeho prací je zajišťování chodu projektu v obdobích mezi jednotlivými předávkami. Jak mi sám vysvětlil, jedná se zejména o vyjednávání se stávajícími či potenciálními partnerskými školami, udržování periodických kontaktů s Ministerstvem školství a distribuci potřebných náhradních dílů (které jsou dlouhodobě umístěny v malém skladu v Gunjuru). Ještě před *Koly pro Afriku* Boyo spolupracoval s projektem *Jole Rider*, který mu – jak sám přiznává – vyhovoval více, neboť mu poskytoval více odpovědnosti i pravomocí. Byl to on, kdo fungování projektu na místě řídil, stanovoval a monitoroval pravidla pro zacházení s koly ze strany škol a přímo jim zajišťoval opravy, nákup nových dílů apod. Pro *Jole Rider* zkrátka projekt na místě v pravém slova smyslu vedl. Jejich vzájemná spolupráce ovšem před pár lety skončila. Přesné důvody, proč k tomu došlo, se mi zjistit nepodařilo.

Problém nastal, když se čeští zakladatelé vlastní projekt rozhodli postavit poněkud odlišně. Z hlediska místního fungování projektu (v partnerských školách) se chtějí spoléhat především na aktivitu odpovědných učitelů-mechaniků, z nichž se prostřednictvím heterogenního inženýrství (workshopu, vytvoření materiálních vazeb atd.) snaží učinit co nejvhodnější příjemce. V rámci vyjednaných mantinelů jim ale chtějí ponechat poměrně volnou ruku. Skrze decentralizaci se čeští koordinátoři *Kol pro Afriku* snaží reflektovat specifickou jednodivých škol a nutnost přizpůsobení projektu místním podmínkám. Tato volnost je ovšem zaváděna na úkor Boya, který se jakožto koordinátor posouvá z pozice, kdy by měl fungování projektu v Gambii řídit, směrem k jeho monitorování a zprostředkování. Sám Boyo mi v červenci v rozhovoru přiznává, že to vnímá jako zásadní chybu a problém. On – ne čeští koordinátoři nebo učitelé-mechanici – má s rozvojovou prací v Gambii dlouhodobé zkušenosti, a pokud má projekt fungovat, je zcela nezbytné, aby jej někdo na místě řídil. Pokud to má být on, *Kola pro Afriku* by mu k tomu měla vytvořit odpovídající podmínky. Tvrdí, že tak nyní činí především z lásky k organizaci – za plat, který dostává, mu to ale téměř nestojí.

Boyova centralizující koncepce zděděná od *Jole Riders* se tak výrazně odlišuje od té decentralizované, kterou aktuálně prosazují koordinátoři *Kol pro Afriku*. Rozpor přitom vyšel najevo na začátku květnové mise (krátce před mým příjezdem), když čeští koordinátoři poprvé narazili na některé neshody ohledně Boyova vedení projektu.

Boyovi chyběly účetní doklady a veškeré vybavení (nářadí, díly) v Gunjurském skladu; několik kol (také ze skladu) daroval vlastním přátelům a známým, od škol i jednotlivců požadoval platby za poskytování náhradních dílů. Zatímco Roman s Ondřejem celou situaci interpretovali jako odhalení jasného zneužití projektu, Boyo ji chápal jako nepřijatelné vměšování do vlastní práce. Vůči *Kolům pro Afriku* se nadále chápe (a snaží vystupovat) jako místní, nezávislý vedoucí organizace, který sice pracuje s českými koly a penězi, zároveň ale očekává volnost v otázkách řízení projektu v Gambii. Sám chce posuzovat, jaký režim spolupráce s jednotlivými školami zvolit – tj. kterým školám poskytnout náhradní díly a zda tak učinit zdarma či za úplatu – jak zajistit dlouhodobé vztahy s Ministerstvem školství či dokonce jaká konkrétní opatření a postupy (organizační i opravářské) jednotlivým školám doporučit.

Takový přístup nevyhovuje českým zakladatelům projektu. O Boyových alteracích projektu Roman s Ondřejem hovoří jako jeho zneužití a přestože se nakonec rozhodli s ním dále spolupracovat, snaží se mu v dalších změnách bránit celou řadou organizačních (sociálně-materiálních) opatření. Ještě v květnu stihli do projektu zapojit (gambijského) externího účetního, který se s Boyem každý měsíc schází a eviduje (kontroluje) náklady, které v souvislosti s koordinačními aktivitami vykazuje. Kromě toho se rozhodli přesunout malý sklad *Kol pro Afriku* do nepoužívané části domu jednoho svého přítele, jehož zároveň jmenovali skladníkem a pověřili vedením skladové evidence. Především ale Boyovi omezili přístup k účtu, z něhož nyní může čerpat peníze jen po předchozí autorizaci jednoho z českých koordinátorů, a zároveň rozdělili mzdu na fixní a variabilní část, kterou mu v případě porušení nebo nevykázání uložených povinností mohou zadržet. Skrze nové prvky materiální (účetní a skladová evidence, nová smlouva) i sociální (účetní, skladník) se tak čeští koordinátoři snaží nad Boyem vymezit vlastní kontrolu.

Tato snaha se ovšem setkává jen s částečným úspěchem: Boyo je v pozici, kdy si může vybrat, které nové prvky akceptuje. Jak jsem měl možnost zaznamenat během červencové návštěvy Gunjuru (v nepřítomnosti českých organizátorů), stále trvá na vlastním pojetí projektu. Z pozice jeho místního vedoucího přitom přijímá externího účetního, ale odmítá nový sklad a skladníka i vykazování vlastních aktivit. Kontrolu navrženou *Koly pro Afriku* tedy nepřijímá a neváhá se s organizací pustit do sociálního a materiálního přetahování (jako konflikt bych jej přece jen neoznačoval). Ukazuje se tak, že v Gambii neexistuje jen jeden projekt. Přestože spolu nadále Boyo a Roman

(a další čeští koordinátoři) spolupracují, performují projekty odlišné: ten Boyův tvoří dvě partnerské organizace, česká a gambijská, a místní síť škol, jejímž je správcem. Ten *Kol pro Afriku* naopak tvoří organizace jediná, která má v Gambii několik (!) zaměstnanců a řadu partnerských škol, jímž zdarma poskytuje podporu (náhradní díly, nové nástroje), ale v místním působení nechává volnost.

Hans

Podstatně menší rozsah měl (oproti vleklému přetahování s Boyem) pokus o revizi prosazovaný další postavou, Hansem, který o vstup do projektu usiloval v době květnové předávky. Hans je Evropan (Němec) dlouhodobě žijící v Gambii a aktivní v oblasti místních dobrovolnických iniciativ a mládežnické organizace *KIILA*, kterou zřídil v Brikamě (větší město poblíž Gunjuru). Roman a Ondřej se s Hansem setkali víceméně náhodou ještě před mým příjezdem a okamžitě začali diskutovat o možnostech spolupráce. V období, kdy se *Kola pro Afriku* kvůli Boyovi potýkala s nejistotou ohledně dalšího fungování projektu, přišel Hans s návrhem zapojení dobrovolníků z *KIILA*, kteří by mohli pomoc jak s vykládkou kol, tak se zřízením a vedením skladu náhradních dílů. Organizace pro to nabízela zdarma poskytnout vyhovující prostory i dobrovolníky.

Hansův první návrh se koordinátorům *Kol pro Afriku* velmi zamlouval, neboť projekt sliboval posunout směrem k vytvoření širší gambijské základny a propojení s místními dobrovolnickými strukturami. Hned na první formálnější schůzce mezi Hansem a Romanem (jíž jsem měl možnost asistovat) se přímo v centru *KIILA* diskutovalo o konkrétních prostorách pro sklad a různých možnostech zapojení dobrovolníků do projektu a spolupráce působila jako téměř dohodnutá. To se však záhy změnilo, když na dalších dvou schůzkách během opravářského workshopu Hans přišel s návrhem výrazně pozměněným, v němž místo dobrovolníků navrhl do projektu skrze vlastní konexe zapojit gambijskou armádu. Její zástupci se s ním na workshop dokonce přijeli podívat. Právě armáda by podle něj mohla zajistit nejen lepší sklady, ale i transport a ozbrojenou ostrahu (!) kol, rychlejší vyřízení celních procedur i lepší výběr a dohled nad partnerskými školami. Tuto nabídku *Kola pro Afriku* odmítly a více schůzek neproběhlo. Hans poté Romanovi ještě několikrát volal a pokoušel se ho přesvědčit o životaschopnosti (a výhodnosti) jím navržené koncepce, nesetkal se však s úspěchem.

I přes krátké trvání a značnou anekdotičnost pokládám z hlediska této práce Hansův návrh za relevantní. Jeho samotné předložení poukazuje na značný potenciál projektu z hlediska možných revizí, neboť velmi přesvědčivě ukazuje, jak by s velkou pravděpodobností projekt mohl fungovat *jinak*. V jeho odmítnutí došlo explicitaci pozice českých zakladatelů/koordinátorů *Kol pro Afriku*, kteří sice v mnoha místech ponechávají projektu volnost, zároveň jsou ale připraveni jeho fungování regulovat a bránit změnám, které sami vnímají jako negativní.

Problematiku alterací v kontextu *Kol pro Afriku* je, myslím, možné shrnout následovně. Projekt se jako přístupný (resp. lákavý) menším či větším změnám jeví ve více sociálních i materiálních ohledech. Někteří účastníci/uživatelé se jej pokouší alterovat tak, aby z něj (mimo deklarovanou rozvojovou misi) získali samotná kola nebo náhradní díly. Další se skrze vstup do projektu (zpravidla navázání nějaké formy krátko- či dlouhodobého partnerství s organizací) snaží o rozšíření jeho fungování o další cíle (osobní, politické, ekonomické).

Především se ale někteří z účastníků (stávajících či aspirujících) pokouší projekt pojmout úplně jinak a od základu revidovat. V případě přetahování s gambijským koordinátorem Boyem je patrná paralelní performance *jiných* projektů (tvořených jinými vazbami) ze strany jeho a *Kol pro Afriku*; Hansův návrh je naopak snahou o úplnou změnu místního ukotvení projektu. V obou případech přitom čeští koordinátoři vystupují na ochranu stávajícího uspořádání a explicitují svoji autorskou pozici v gambijské části projektu. Na rozdíl od české strany projektu, kde se drží v ústraní a umožňují (či dokonce aktivně prosazují) zahrnutí dalších účastníků a cílů, v Africe většinou alterací projektu sociálně a materiálně brání, či je spíše povolují ve vymezených mantinelech a v maximálně decentralizovaných instancích (jednotlivých partnerských škol). Zdánlivá symetričnost projektu, již jsem několikrát zmiňoval výše, se tak nevztahuje na přístup v autorství: na české straně jeho zakladatelé pracují jako dr. Morgan (autor stahující se do ústraní, o němž hovoří M. de Laet e A. Mol; detailněji viz s. 21), na té gambijské se snaží vystupovat spíše jako stálou heterogenní síť budující Pasteur ve známé studii B. Latoura (1988). Silné autorství samozřejmě neopírají pouze o bránění alteracím, nýbrž i o důsledné (heterogenní) plánování a stabilizace projektu

i samotných kol na místě. Právě jemu se, mimo jiné, budu věnovat následující, poslední podkapitole.

III.3. Kola a tropy

Chronologickým završením projektu *Kola pro Afriku* je umístění starých českých kol do konkrétních partnerských škol v Gambii. K provozu kol v Africe postupně směřuje jejich sběr, selekce, přeprava i snaha o vymezení vztahů pro fungování v místním kontextu; právě v něm organizace spatřuje svůj hlavní cíl a definuje kritéria úspěšnosti. S ohledem na zaměření této práce pokládám za zajímavé, že na úrovni výsledného umístění kol působí konec projektu symetrickým dojmem k jeho počátku. Podobně jako v případě dárců totiž nejsou ani u příjemců jednotlivá kola v dohledu organizace, která si o nich uchovává jen obecné povědomí. Jako zásadní rozdíl oproti počáteční situaci ovšem spatřuji to, že v Gambii kola plnohodnotně fungují (jezdí), a to navíc v souladu (větším či menším) s rozvojovým záměrem *Kol pro Afriku*. V této kapitole se proto zaměřím nejdříve na vazby, které organizaci (autorské) uskutečňování projektu na dálku umožňují, a následně na fungování projektu při dvou konkrétních školách – v Badari a Sanyangu.

III.3.1. Materiální stabilizace kol

Co se zajištění fungování projektu v nepřítomnosti českých koordinátorů týká, jeho hlavní východiska už jsem zmiňoval v předchozím textu (podkapitola III.1.): skrze předběžné vyjednávání vztahů s partnerskými školami se čeští koordinátoři *Kol pro Afriku* snaží stabilizovat organizační fungování projektu (resp. sociálně-materiální vazby, z nichž sestává), přičemž tak v některých případech činí i za cenu potlačování možných alterací, které se do něho snaží vnést další místní účastníci. Nejvýraznější součástí tohoto procesu je přitom stabilizace jednotlivých kol (jakožto technologie fungující v Africe), k níž dochází prostřednictvím jejich navázání na konkrétní, organizací poskytované nástroje a know-how. Dosažení stabilního uspořádání však předpokládá důslednou práci s novou sociální topologií kola, v níž nachází uplatnění i další materiální prvky.

Pokud by se totiž celý projekt na místě opíral jen o poskytnutí nástrojů a know-how, patrně by v čase příliš stabilní nebyl. Organizace má jen velmi omezené (a často selhávající) možnosti, jak jedno i druhé v terénu monitorovat a korigovat: prostor pro přímou komunikaci na dálku (internet) je zejm. ve východní části země značně omezený (nebo žádný) a osobní sledování místním koordinátorem se jeví jako spíše sporadické, pokud vůbec probíhá. K tomu se přidává i jedno ze specifíků gambijského vzdělávacího

systemu, v němž jsou v rozestupu několika let běžné přesuny učitelů mezi školami. Ty se samozřejmě mohou týkat i učitelů-mechaniků, kteří spolupracují s *Koly pro Afriku*. Ve snaze o vytvoření v čase stabilnějšího projektu (což samozřejmě chtějí), jsou tedy čeští koordinátoři – opět ve smyslu heterogenního inženýrství – nuceni na místě mobilizovat více materiálních prvků. Při zkoumaném převozu jsem konkrétně zaznamenal tři skupiny stabilizujících, do projektu zapojených předmětů: opravářskou příručku, učitelům-mechanikům vystavené opravářské certifikáty a soupis náradí a pokyny k užívání kol předávané školám spolu s koly.

Opravářskou příručku, která byla v rámci květnového převozu předána každé ze škol, je *The Total Bike Maintenance Book* Mela Alwooda – rozsáhlý obrazový manuál popisující opravářské postupy pro odstranění téměř všech možných technických závad, s nimiž se současná kola mohou setkat. Publikaci se *Kolům pro Afriku* podařilo získat ve dvaceti výtiscích jako dar a více méně náhodou. Přesto se okamžitě prosadila jako součást procesu místního ukotvení kol. Již v průběhu workshopu jsem zaznamenal, že její obrazově-písemná vysvětlení umožňují daleko lépe pochopit složité pasáže některých postupů a zároveň je učitelům-mechanikům umožňují (v následujících dnech) bezchybně zopakovat. Totéž se potvrdilo i při mém šetření v obou školách – v Badari, kde je obecně intenzita oprav vysoká, se navíc ukázalo, že knihu z vlastní iniciativy využívají i žáci, kteří se na opravách podílí. Domnívám se tedy, že má (alespoň v některých kontextech) potenciál fungovat jako téměř přesná materializace dvou záměrů *Kol pro Afriku*: zachování předaného know-how a jeho šíření mezi dalšími (zejm. mladšími) studenty. *The Total Bike Maintenance Book* se tak v kontextu projektu stává tím, čím je Lawem popsané *Regimento do Astrolabio et do Quadrante* pro portugalské karaky – tištěným nástrojem uchování a propagaci konkrétního know-how mezi poučenými poloprofesionály (1986: 19-20).

Za podobnou, i když o něco méně významnou, bych v tomto smyslu označil roli opravářských certifikátů, seznamů a pokynů, které *Kola pro Afriku* jednotlivým učitelům-opravářům a školám vydávají při předávce kol. Opravářské certifikáty (obr. 8) dokládají



Obrázek 8: Předávání certifikátů na konci kurzu (zdroj: vlastní fotografie)

absolvování workshopu a – jak mi vysvětlil Roman – mají sloužit na straně jedné jako zdroj opravářské autority v rámci školy (až jej učitelé po příjezdu ukážou), na té druhé jako určitá připomínka nabytých znalostí pro samotného učitele-mechanika. Jako poměrně zajímavý aspekt se jeví jejich laminace. Na ní byl při přípravě předávky ze strany Romana kladen poměrně vysoký důraz (v Gunjuru se její zajištění ukázalo jako velmi problematické) – jako by od posílení materiální stránky samotného certifikátu očekával i posílení jeho stabilizační funkce.

Kromě manuálu a opravářského certifikátu pro učitele konečně každá škola obdržela také úplný soupis obsahu opravářského kufru a základní pokyny pro používání kol žáky. Účelem soupisu náčiní je zajištění stálosti nástrojového zabezpečení každé skupiny kol: seznam má v první řadě bránit ztrátám nástrojů a zároveň sloužit pro jejich průběžné obnovování. Organizace přitom doufá, že by dostupnost nástrojů měla v důsledku přispět k možnosti kola kdykoli opravit šetrně a v souladu s předaným know-how. Druhý dokument, pokyny pro používání kol žáky, naopak slouží k prevenci: má zajistit bezpečnost nově vytvořených vazeb, a to jak pro děti, tak pro kola. Po ředitelích či učitelích v něm koordinátoři vyžadují, aby studentům pravidelně opakovali nutnost dlouhodobě sledovat stav (či doslova potřeby) vlastního kola – ať už z hlediska funkčnosti (brzd) nebo bezpečnosti (bezproblémové funkčnosti řídicích, středu kola atd.). Žákům mají být vysvětlovány i zásady bezpečné jízdy na frekventovaných silnicích, jichž v Gambii přibývá. I zde přitom *Kola pro Afriku* (a zejm. Roman osobně) doufají, že postupné budování vazby mezi žáky a jejich koly může v delším horizontu vést k zájmu o lepší péči a samostatné opravy vlastního kola.

III.3.2. Kola v partnerských školách: Badari a Sanyang

Když se kola konečně ocitnou v jednotlivých partnerských školách a jsou propůjčena jejich žákům, jejich fungování se – navzdory všem výše uvedeným snahám o stabilizaci – ukazuje jako značně různorodé a proměnlivé. Každé jedno kolo se totiž s novými podmínkami vyrovnává vlastním, specifickým způsobem. O něco překvapivěji ovšem působí fakt, že i lokální podoby projektu zůstávají navzdory řadě ukotvení různé. V této pasáži proto budu diskutovat momenty podobnosti a jinakosti, které v rámci *Kol pro Afriku* vznikají na místní úrovni. Rád bych připomněl, že se o to pokusím na základě týdenních šetření, která jsem provedl ve dvou partnerských školách *Kol pro Afriku* – v Badari a v Sanyangu (obr. 9) – asi měsíc a půl po předávce kol.

Časový rozsah šetření, náhodný výběr škol (z celkových deseti) i relativní časová blízkost mých návštěv předávce tak logicky pro následující diskuzi představují určitá omezení.

I tak mohu konstatovat, že ve školách z hlediska místního fungování vystupují do popředí téže motivy (parametry) místního fungování kol. Těmi jsou materiální aspekty spojené s jejich provozem (resp. jízdou samotnou), způsob, jímž na místě působí učitel-mechanik, a cíle, které se prostřednictvím projektu snaží daná škola naplňovat. Fungování projektu v obou školách se přitom v těchto třech kategoriích značně liší.



Obrázek 9: Mapa Gambie – Badari a Sanyang jsou označeny hvězdičkou (zdroj: Wikimedia Commons; vlastní úpravy)

Badari

Badari je malá, zemědělská vesnice ve východní části Gambie. Nejbližším městem je Basse, které je od západního pobřeží vzdáleno asi 6 hodin cesty autobusem, a do Badari je to další asi půl hodina (*vanem* / na motorce) po místních, prašných cestách z písku a udusané hlíny. Asfaltové cesty zde nejsou, veřejná doprava (*van*) jezdí jen 2x denně – ráno za úsvitu a odpoledne. Velká základní škola je jedinou veřejnou institucí, která se v Badari nachází. Jedná se o sloučenou školu prvního a druhého stupně, do níž dochází (doslova) více než 600 žáků přímo z místa i z okolních vesnic. Právě pro ty přesporní (též doslova) jsou přitom určena do školy umístěná kola – s rostoucí vzdáleností vesnic ze spádové oblasti se totiž výrazně snižuje i počet dětí,

kteřé do školy docházejí. To má hned několik příčin. V první řadě jsou téměř všichni obyvatelé oblasti zemědělci a jejich obživa závisí na úrodě z polí v buši, při jejichž (pracovně náročném, ručním) obdělávání pomoc dětí potřebují. Délka školního půldne se při přičtení cesty tam a zpět (u nejvzdálenějších vesnic asi 3 hodiny) neúnosně protahuje. Dlouhá cesta kromě toho celkový přínos školní docházky výrazně snižuje: učitelé potvrzují, že děti, které chodí zdaleka, mají často zpoždění, jsou ve škole unavené a doma se neovládají připravovat. Ony samy i jejich rodiče tak na vzdělání často rezignují.

Darovaná kola cestu do školy zkracují a tím uvedené problémy částečně řeší. Cesta po písku a z velké části beze stínu je pro studenty i nadále fyzicky náročná, více než o polovinu (na maximálně 30-40 minut) se ale zkracuje doba jejího trvání a navíc ji lze podstatně lépe plánovat. Ředitel školy i Mamadi, místní učitel-mechanik, potvrzují, že se za pouhý měsíc zapojení školy do projektu docházka i prospěch uživatelů kol výrazně zlepšily (obr. 10). Z hlediska dlouhodobých efektů na konkrétní žáky lze samozřejmě dosavadní pozorování označit za anekdotická. Přesto lze již nyní pozorovat

základní modus jeho místního fungování, jehož hlavní charakteristikou je vysoký převis poptávky po zapůjčení kol nad jejich počtem ve škole. Hned po přivezení a kontrole kol po cestě začalo vedení školy ve spolupráci s výborem rodičů žáků řešit, podle jakého klíče při



Obrázek 10: Stará kola, prašné cesty, dochvilní studenti - ranní příjezd do školy v Badari (zdroj: vlastní fotografie)

zapůjčování kol postupovat. Striktní logika vzdálenosti bydliště žáka od školy se ukázala jako neprůchozí, neboť by téměř všechna kola skončila v nejvzdálenějším Kulari. Dosažená dohoda místo toho počítá s přesným počtem kol pro každou ze vzdálenějších vesnic a následným losováním mezi zájemci (což jsou téměř všichni studenti), kteří odtud dochází.

Škola trvá na tom, že malý počet kol zavazuje – žáky i ji samotnou. Mamadi v tomto ohledu z vlastní iniciativy zavedl systém kontrol docházky, kdy je po třech neomluvených absencích kolo studentovi odebráno. Nemožnost (telefonických či jiných) kontrol na dálku přitom znamená, že je to v těchto případech on osobně – rovněž na kole zapůjčeném ze stovky darované *Koly pro Afriku* – kdo za nepřítomnými studenty dojíždí, aby prověřil důvody jejich nepřítomnosti. Kromě toho také Mamadi velmi pečlivě monitoruje způsob používání (periodicky navštěvuje vesnice, aby zkontroloval, jestli kola nejsou využívány rodiči či k jiným než školním aktivitám), a pečlivě registruje veškeré provedené opravy kol (obr. 11). Na ty navíc studenti menší měrou (asi 25 % ceny materiálu) finančně přispívají. Jak vysvětluje Mamadi, nejde ani tak o peníze, které tím škola ušetří, jako spíše o nástroj jak děti (a jejich rodiče) dlouhodobě vést k větší opatrnosti vůči kolům.

Opravy jsou v Badari velmi časté. Prašné cesty plné výmolů a kamení pro kola znamenají časté komplikace: defekty (píchlé duše) Mamadi s pomocí Musy, který se

DATE	BIKE NO.	PART OR COMPONENT	CAUSES OF THE PROBLEM	REMARKS
4 th /06/14	46	Back wheel	Inner tyre completely damaged	New tyre was replaced
12/06/14	41	Front wheel	Tyre puncture	Puncture repaired
16/06/14	67	"	"	"
"	91	Back wheel	"	"
20 th /06/14	92	"	"	"
23 rd /06/14	36	Front wheel	"	"
"	57	Back wheel	"	"
25 th /06/14	58	saddle	removed	Repaired

Obrázek 11: Mamadiho evidence oprav (zdroj: vlastní fotografie)

účastnil workshopu v Gunjuru, i dalších studentů řeší několikrát týdně; objevují se i problémy s brzdami a ložisky nebo dokonce zkřivená kola. Vychází tak najevo inherentní (materiální) omezení kola jakožto technologie pro dopravu v rurální Africe. Navzdory pečlivému výběru v Koblově se dovezená kola nejsou s to plně vyrovnat s místním prostředím. Zároveň se ukazuje i omezenost evropského know-how: Mamadi jej sice aplikuje velmi důsledně (pokud si některý z postupů nepamatuje, dohledává jej v manuálu nebo si pouští krátká videa, která na workshopu pořídil na telefon), jako problém se ale ukazuje nízká dostupnost náhradních dílů. Těch by bylo vzhledem k počtu oprav potřeba více, než jsou *Kola pro Afriku* aktuálně schopná dodat. Škole tak v některých případech nezbyvá než se obrátit na místní (externí) opraváře, kteří se bez nich obejdou: protržený

plášť sešijí nití nebo vyloží kartonem; přední brzdu nebo přehazovačku s utrženým lankem jednoduše odmontují.

Dlouhodobě škola plánuje i nákupy základních náhradních dílů (a obnovu opotřebeného nářadí) z půjčovného, kteří žáci za kola odvádí. V době mého výzkumu tento systém ještě nefungoval, neboť všechny finance vybrané za první dva měsíce používání kol (červen, červenec) byly bezzbytku (naopak s doplatkem školy) využity pro převoz kol z Gunjuru do Badari. I do budoucna lze navíc předpokládat, že bude spíše omezeného rázu, jak kvůli (malé) výši půjčovného, tak s ohledem na nízkou dostupnost náhradních dílů v místě. Z důvodu odlehlosti je škola odkázána na týdenní trh v nedaleké vesnici, kde sice několik stánků náhradní díly na kola nabízí, ovšem jen v omezeném počtu modelů i jednotlivých kusů. Dlouhodobou stabilitu projektu postihují i další komplikace. V souvislosti s výše zmiňovaným systémem přesouvání učitelů ze školy na konci školního roku 2014/2015 (po skončení mého výzkumu) odešel Mamadi, který si v současné době doplňuje vzdělání na univerzitě v Banjulu. A přestože přítomnost kol zvyšuje počet zapsaných žáků (neboť se zapisují i ti ze vzdálenějších vesnic), může jejich omezená dostupnost vést i ke zcela opačnému efektu. Ředitel školy se domnívá, že pro žáky ze vzdálenějších vesnic bez kol bude těžké (z hlediska prospěchu) konkurovat těm, kteří kola dostali a mají díky nim více času a energie na domácí přípravu. Hrozí tak, že na vlastní studium rezignují.

Jako mimořádně relevantní z hlediska fungování *Kol pro Afriku* se konečně jeví i otázky ohledně jejich celkového smyslu, které si kladou a které mi svěřili sami učitelé a zejm. Modou – okresní školní inspektor, který má při škole v Badari kancelář. Přestože jsou všichni přesvědčeni o obecné prospěšnosti vzdělání pro místní děti (jakožto prostředku rozšíření obzorů a povědomí o světě), druhým dechem podotýkají, že ve skutečnosti pro většinu z nich žádné nové možnosti neotevřívá. V regionu, kde je pracovních příležitostí mimo zemědělství i dalších ekonomických příležitosti jen velmi málo, slogan *Kol pro Afriku* „na kole ke vzdělání, vzděláním ke svobodě“ působí spíše jako zbožné přání pro budoucnost než (v současnosti) reálná možnost.¹²

¹² V tomto ohledu bych nicméně podotknul, že tato představa není místním vnucována a velká část z nich by s ní asi ani nesouhlasila. Do výzkumu jsem vstupoval s vědomím (téměř očekáváním) možnosti popsané v literatuře (např. Easterly, 2010; popř. Ryška, 2012), že projekt místním vnucuje západní vzdělání – něco co sami nechťejí a neupotřebí. Na místě jsem se však setkal se situací odlišnou. *Kola pro Afriku* reagují na skutečnou potřebu – dětí, které i bez kol do školy dochází nebo

Sanyang

Sanyang je městečko poblíž Gunjuru na západním pobřeží Gambie, jehož ekonomická úroveň je oproti východním regionům země citelně vyšší. Přestože se i zde většina obyvatel alespoň částečně přizivuje práci na poli, postupně se zde rozvíjejí služby (obchody, zdravotnictví a, zatím zvolna, turismus). Ruku v ruce s nimi samozřejmě roste i aktivita veřejné správy a rozsah a kvalita infrastruktury. To vše pro kola vytváří zcela odlišné podmínky oproti těm, s nimiž se setkávají v Badari. Základním rozdílem je samotná specializace škol, kterých je v okrese díky vysoké míře školní docházky (cca 95 %) podstatně více. Partnerská škola *Kol pro Afriku* v Sanyangu tak sdružuje pouze ročníky prvního stupně a oproti té v Badari funguje jako spádová jen pro několik relativně blízkých okolních vesnic. Do té nejbližší trvá cesta na kole asi 15 minut. Ba co více – díky přítomnosti asfaltových či alespoň šterkových cest se zde (oproti těm prašným na východě země) jízda na kole velmi podobá té v Evropě.

V Sanyangu za kola v rámci projektu odpovídá učitel-mechanik Alhagie; způsob, jímž jej vede, se oproti fungování v Badari výrazně odlišuje. I zde sice poptávka po zapůjčení kol převyšuje jejich dostupný počet, zároveň se ale pro žáky jedná spíše o pohodlí než nezbytnost. To je, myslím, dobře patrné například ze skutečnosti, že když se ve škole o přidělení kol losovalo (v tomto případě mezi všemi žadateli společně), odmítla kterákoli (!) z rodin přijmout kola poškozená při převozu. Jejich opravu před předáním nemohla zajistit škola, neboť i zde veškeré peníze z prvních půjčovných padly na úhradu převozu kol z předávky. V obou případech se ale jednalo o pouhé naprasknutí rámu, jehož oprava by pro rodiny (s výjimkou těch nejchudších) nepředstavovala velkou finanční zátěž. Přesto zůstala až do konce školního roku nevyužita. Také Alhagieho systém správy kol je podstatně jednodušší než ten Mamadiho v Badari. Nesleduje docházku žáků, nejedí na kontroly do rodin či vesnic. Jeho dohled se omezuje na pohružku, že nechá rodinu zaplatit jakoukoli závadu, u níž zjistí, že k ní došlo nevhodným používáním kola (k čemuž zatím nedošlo), a dále na zadržení vysvědčení dítěte, dokud na konci roku kolo nevrátí (ve škole jsem byl v poslední týden

docházet chtějí. Školní inspektor Modou, učitelé i rodiče žáků, s nimiž jsem měl možnost hovořit, přitom zdůrazňovali ne konkrétní ekonomický užitek, ale spíše osobní rozvoj a rozhled, které děti navštěvováním školy získávají. (Nutno podotknout, že s ohledem na etnické složení země je přinejmenším rychlé osvojení angličtiny – jazyk výuky a zároveň lingua franca mezi etniky – užitečné i v praxi.) V terénech jsem nebyl dost dlouho na to, abych zhodnotil, z čeho a jak pohled místních vzniká – nedomnívám se však, že by se na tom *Kola pro Afriku* nějak podílela.

výuky a jeden takový případ se skutečně objevil). Také o opravách nelze v Sanyangu zatím hovořit. Vzhledem ke stavu cest totiž mezi přivezením kol a mým šetřením k žádným závadám nedošlo. Na letní prázdniny tak byla naplánována pouze běžná údržba, o níž se místo Alhagieho postará student-mechanik (účastník opravářského workshopu), Malik.

Ředitel a jeho zástupce přesto trvají na tom, že je pro jejich školu spolupráce s *Koly pro Afriku* klíčová. Zakládají si na tom, že jsou jednou z nejlepších škol v zemi (jak dokládají nejrůznější grafy pokrývající všechny stěny ředitelny) a kola jim v tom mohou dále pomoci. V dlouhodobém horizontu prý poskytují šanci do školy dostat i zbývajících 5 % nedocházejících dětí a zejm. u malých dětí představují také výrazně pohodlnější a méně namáhavý (byť ne bezpečnější – vzhledem k poměrně frekventovaným silnicím) způsob cestování do školy.

Sociálně-materiální topologie kol je tedy na samotném konci projektu v pravém slova smyslu fluidní. *Kola pro Afriku* sice podnikají celou řadu pokusů o její stabilizaci (ať už skrze předání know-how a nástrojů, nebo jejich navázání na další materiální objekty), přesto úspěšnost jejich výsledné performance záleží také na nových vazbách v konkrétním novém prostředí. Někde jsou kola vystavena tvrdým podmínkám, s nimiž se (vzhledem k opakovaným selháním) vyrovnávají jen díky dalším prvkům/vazbám – ať už vytvořeným *Koly pro Afriku*, nebo nově vzniklým přímo v místě. Jinde nachází podmínky v mnoha materiálních ohledech podobné těm evropským a fungují téměř soběstačně.

Podobně proměnlivé je i místní fungování celého projektu, jak je vidět na dvou zachycených případech – školách v Badari a Sanyangu. V té první *umožňuje* části studentů školní docházku i lepší prospěch a kola jsou tam předmětem rozsáhlého dohledu a péče. Ve druhé naopak projekt školní docházku *zjednodušuje* a hlavním efektem projektu jsou tam zlepšující se statistiky školních výsledků. Zdánlivě stejná místní uspořádání tak se souhlasem *Kol pro Afriku* performují odlišné místní projekty a poukazují na to, že osudy (resp. topologie a performance) jednotlivých kol pro Afriku nejsou jednotné ani předem dané.

Závěr

Předložená diplomová práce je symetrickou etnografií rozvojového projektu *Kola pro Afriku*. Mým výzkumným záměrem bylo zmapovat a zachytit jeho heterogenní fungování – ať už s ohledem na rozličné místní podoby, sociální a materiální vyjednávání mezi zúčastněnými aktéry nebo konkrétně na působení kola (resp. kol v plurálu) jakožto ústřední rozvojové technologie. Ve výzkumu jsem vycházel z optiky založené na klasických etnografiích rozvojové spolupráce (a jejich konceptualizace darování technologií), ale zejména na studiích (nejen) technologických transferů inspirovaných teorií sítí-aktérů. Při sledování *Kol pro Afriku* jsem se proto v jednotlivých terénech zaměřil na sociální topologii kol a jejich proměnlivé vazby na další lidi či ne-lidské (materiální, technologické) aktéry/prvky. Metodologicky jsem práci koncipoval jako *multi-sided* etnografií „následující věci“, založenou především na (zúčastněném i nezúčastněném) pozorování a neformálních rozhovorech přímo v terénu. Můj výzkum se přitom z velké části zaměřil na přípravu, realizaci a výsledky jarní předávky kol v roce 2014.

Výsledky provedených šetření bych shrnul následovně. Ve třech fázích projektu v České republice jsem zaznamenal zásadní změny v aktérství kol, která se v každé z nich na projektu podílí zcela odlišně. Před zapojením do projektu se stará, odložená kola jeví jako disfunkční relikty původních sítí: jsou sice provozuschopná, ale postrádají k provozu potřebné vazby na lidi (cyklisty, mechaniky, alterátory atp.). Přetrvávající vazba na majitele je naopak tím, co je v dané situaci dlouhodobě udržuje. Jak jsem se pokoušel ukázat, taková topologie je poměrně anomální¹³: kola stojí na pomezí původní věci (používaného kola) a odpadu (který má ale volnost v navazování nových vazeb – zejm. s ne-lidskými aktéry). Stará kola jsou *vetší* – disfunkční, ale stabilizovanou. Až výzva *Kol pro Afriku* jim umožňuje z tohoto postavení uniknout: díky specifickému narativu projektu (cesta ke školákům do Gambie) se kolům daří vymanit z vazeb na majitele a začít fungovat jinak, nově.

Vstup do projektu pro sociální topologii starých kol znamená jasný zlom. V ruce mechaniků *Kol pro Afriku* se otevírají alteracím a ukazují jako schopná se do projektu

¹³ Právě specifická topologií kol v projektu byla tím prvním, co mě v průběhu šetření a vyhodnocování dat zaujalo. V podstatě shodně s touto prací jsem ji rozebíral už ve výzkumné zprávě publikované v časopisu *Cargo* (Werner 2015).

zapojit celou řadou způsobů. Nemusí (ani nemohou) být všechna převezena do Gambie. Řada z nich projektu slouží jinak: jsou použita na náhradní díly, zpeněžena po repasi, prodána na šrot nebo využita při fundraisingu. Vydělané peníze projekt částečně financují: fluidita kol (která umožňuje jejich různá využití) představuje základní zdroj, o který se projekt může ve svém fungování opřít. Klíčová (a opět velmi specifická) je přitom z topologického hlediska skutečnost, že se jejich alternativní využití doplňují a je mezi nimi vzájemná závislost. Není důležité, která kola přesně čeká odvoz do Gambie a která naopak rozebrání, prodej či sešrotování. Jen musí paralelně docházet ke všem alternativám: bez zpeněžitelných kol by bylo obtížné ta vybraná přesouvat do Afriky; bez těch na náhradní díly by téměř nebyly možné opravy. Bez kol pro Afriku by naopak nebylo možná ta ostatní pro projekt získat. Kola proto chápu jako *skupinově fluidní*.

Česká část projektu vrcholí odvozem vhodných kol do Afriky. Ta je zajišťována kontejnerově, což ve vztahu ke kolům působí určité napětí. Ukazuje se, že stará kola nejsou s to se plně vyrovnat s globální přepravní technologií jako je kontejner: během cesty materiálně trpí a po vyložení v Africe je třeba některá z nich opravit.

Opravy vynucené převozem jsou ale jen malou částí aktivit, které *Kola pro Afriku* v Gambii vykonávají a které z velké části směřují k částečné stabilizaci dovezených kol, ve smyslu jejich sociálního a materiálního ukotvení v místě implementace. Tento proces sestává v první řadě ze snah kolům poskytnout vhodné sociální a materiální vazby, které jim umožní (z pohledu organizace) vhodné nové fungování. *Kola pro Afriku* organizují workshop pro učitele-mechaniky; poskytují jednotlivým školám potřebné opravářské náčiní; kola (potažmo projekt) skrze fotografie a sociální síť zpětně propojují s českým prostředím a zároveň se jej snaží politicky a organizačně napojit na aktéry místní. Cílem tohoto pečlivého heterogenního inženýrství je dlouhodobá stabilizace kol i dalších složek projektu, tak aby performovaly organizací deklarovanou rozvojovou misi.

K dlouhodobému plnění záměru *Kol pro Afriku* ovšem nestačí jen důsledné plánování. Jejich koordinátoři v Africe také aktivně brání alteracím ve fungování projektu, které se jej od (z jejich pohledu) kýženého zaměření snaží odvádět. Zatímco v České republice odlišná pojetí z části přijímají, do projektu zařazují a dokonce využívají pro jeho lepší fungování (připomněl bych např. sociální rozměr koblovské dílny, komunitní aspekt nakládek apod.), v Gambii se je snaží omezit a fungování kol a projektu naplánovat co nejpřesněji. Z autorů ustupujících do pozadí (podobně jako

Dr. Morgan u bušní pumpy M. de Laet a A. Mol; 2000) se stávají autoři silní a plánující (jakým byl L. Pasteur v pojetí B. Latoura; 1988). Přesto projekt neovládají dokonale. Objevuje se spíše standardní scénář popisovaný rozvojovými etnografiemi, kdy se z projektu stává prostor vyjednávání mezi silným záměrem dárců a místní výhodou příjemců, kteří mohou projekt využívat dle záměrů vlastních (Olivier de Sardan, 2005: 144-145; Escobar, 1995: 51). Koordinátorům *Kol pro Afriku* se v tomto ohledu daří na straně jedné projekt do značné míry stabilizovat, na té druhé se ale v některých místech objevuje jeho štěpení. Vleklé přetahování o podobu organizace v Gambii například vede k tomu, že čeští koordinátoři a koordinátor gambijský performují *dva* projekty poměrně odlišné.

O něco smířlivěji působí fungování kol a projektu v jednotlivých partnerských školách. Přinejmenším v těch v Badari a Sanyangu, které jsem měl možnost navštívit. Kola zde fungují v souladu s rozvojovým záměrem *Kol pro Afriku* a zachovávají si jimi vytvořené vazby (na učitele-mechaniky, na konkrétní know-how a nástroje). Zároveň však z topologického hlediska zůstávají fluidními a otevřenými alteracím, což jim umožňuje fungovat různě v různých prostředích. Tam kde cestují na krátké vzdálenosti po asfaltových silnicích (Sanyang) fungují bez větších obtíží a potřeby oprav. Tam kde slouží dlouhým cestám po prašných a písčných cestách plných výmolů (Badari) se naopak stávají závislými na učiteli-mechanikovi, náradí a náhradních dílech, ale také na úplně nových, místních vazbách (např. na know-how místních svářečů a opravářů, jejichž zásahy kompenzují nedostatky českých kol a know-how v africkém prostředí). Podobnou fluiditu lze pozorovat i na úrovni celého projektu, jenž sice v obou mnou zkoumaných případech zdánlivě umožňuje totéž (cestování do koly na škole), ale zároveň na místě plní zcela odlišné cíle. V Sanyangu zvyšuje pohodlí (a potažmo výsledky) studentů, v Badari jim umožňuje do školy vůbec docházet.

Prvotním impulzem pro výzkum *Kol pro Afriku* pro mě byl zájem o performance technologií v prostředí rozvojové spolupráce. Ve zkoumání i v této práci jsem přitom navazoval na již existující, tematicky příbuzné texty vycházející z teorie sítí-aktérů, které se však pro úplné uchopení projektu ukázaly jako nedostatečné. Jak jsem se snažil ukázat v průběhu celé práce a shrnout v několika předchozích odstavcích, fungování kol se v průběhu jejich zapojení do *Kol pro Afriku* podstatně proměňuje. Tyto proměny

ovšem nelze redukovat na pouhé změny v množině vztahů, z nichž daný kvazi-objekt sestává – ať už ve smyslu ztráty některých vazeb (de Laet, 2000), nebo jejich doplnění o vazby nové (Akrich, 1992). Nelze je vysvětlit ani schopností (fluidního) objektu plynule nahrazovat jedny vazby druhými a performovat tak v každém prostředí jinak, více (de Laet a Mol, 2000) či méně spolehlivě (Beisel a Schneider, 2012).

V případě starých kol převážených do Gambie se v závislosti na místě a čase liší jejich *samotné topologie*: při vstupu do projektu jsou stabilizovanými sítěmi, stabilizovanou, disfunkční veteší; během oprav a úprav se stávají skupinově fluidními a mohou sledovat různé, vzájemně komplementární trajektorie; po umístění do Gambie se ukazují jako jednotlivě fluidní a otevřené, když se pro ně v jednotlivých školách stávají nepostradatelnými různé (vzájemně odlišné) skupiny vazeb. Topologická proměnlivost přitom není jen teoreticky zajímavým problémem, ale klíčovou charakteristikou starých kol jakožto rozvojové technologie, o niž se *Kola pro Afriku* v celé šíři svých aktivit opírají. Právě proto, že jsou kola veteší, se organizaci daří je získat. Právě díky skupinové fluiditě mohou být využívána i jako zdroj náhradních dílů, financí nebo pro fundraising. Právě individuální fluidita je konečně tím, co je v místě nového působení činí úspěšnými a schopnými se přizpůsobit široké škále specifických podmínek.

Zkoumaný projekt samozřejmě netvoří *jen sama kola* a ve výzkumu jsem se zajímal také o příběhy a výpovědi zúčastněných lidí, jímž rozhodně neupírám důležitost ani zásluhy. Přesto si na samém konci práce trůfám tvrdit, že projektem – metaforicky a někdy i doslova – *otáčejí kola*. Příběh *Kol pro Afriku* je především příběhem kol pro Afriku. Každé jedno z nich se v průběhu své cesty do Afriky či jinam postupně stává sérií technologických objektů, které jsou sice materiálně provázány, ale fungují odlišně. A právě skrze proplétání jejich osudů v jednotlivých terénech se stará česká kola stávají koly pro Afriku a někdy i koly africkými.

Bibliografie

- Akrich, Madeleine. 1992. „The De-scription of Technical Objects“. In Wiebe Bijker, John Law (eds.). *Shaping Technology Building Society: Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge: MIT Press, s. 205-224.
- Allwood, Mel. 2012. *The Total Bike Maintenance Book: DIY Repairs made easy*. Londýn: Carlton Books.
- Barry, Andrew. 2001. *Political Machines: Governing a Technological Society*. Londýn: The Athlone Press.
- Beisel, Uli a Tillmann Schneider. 2012. „Provincialising waste: the transformation of ambulance car 7/83-2 to tro-tro Dr. JESUS“. *Environment and Planning D: Society and Space* 30: 639-654.
- Bitrich, Tomáš. 2002. „Strašidlo archivace“. *Biograf* 29: 41 odst. Dostupné na adrese: <http://www.biograf.org/clanek.php?clanek=2904> [naposledy navštíveno 30. 12. 2015].
- Calás, Marta B. a Linda Smirnich. 1999. „Past Postmodernism? Reflections and Tentative Directions“. *The Academy of Management Review* 24 (4): 649-671
- Crewe, Emma a Elizabeth Harrison. 1998. *Whose Development: An Ethnography of Aid*. Londýn a New York: Zed Books.
- de Laet, Marianne. 2000. „Patents, travel, space: ethnographic encounters with objects in transit“. *Environment and Planning D: Society and Space* 18: 639-654.
- de Laet, Marianne a Annamarie Mol. 2000. „The Zimbabwe Bush Pump: Mechanics of a Fluid Technology“. *Social Studies of Science* 30 (2): 226-263.
- Easterly, William. 2010. *Břímě bílého muže: Proč pomoc Západu třetímu světu selhává?* Praha: Academia
- Edensor, Tim. 2005. „Waste Matter – The Debris of Industrial Ruins and the Disordering of the Material World“. *Journal of Material Culture* 10: 311-332.
- Escobar, Arturo. 1996. *Encountering development: the making and unmaking of the third world*. Princeton: Princeton University Press.

- Fassin, Didier. 2012. *Humanitarian Reason: A Moral History of the Present*. Berkeley: University of California Press.
- Freidberg, Susanne. 2001. „On the trail of the global green bean: methodological considerations in multi-site ethnography“. *Global Networks* 1 (4): 353-368.
- Irwin, Alan; Torben Elgaard Jensen a Kevin E. Jones. 2012. „The Good, the Bad and the Perfect: Criticizing engagement practice. *Social Studies of Science* 41 (1): 118-135.
- Latour, Bruno. 1987. *Science in Action: How to follow scientists and engineers through society*. Cambridge: Harvard University Press.
- Latour, Bruno. 1988. *The Pasteurization of France*. Cambridge, Massachussets: Harvard University Press.
- Latour, Bruno. 1991. „Technology is Society Made Durable“. In John Law (ed.). *A Sociology of Monsters: Essays on Power, Technology and Domination*. London: Routledge, s. 103–131.
- Latour, Bruno. 2002. „Když věci vracejí úder: Co mohou sociálním vědám přinést ‚vědní studia‘“. *Biograf* 29: 41 odst. Dostupné na adrese: <http://www.biograf.org/clanky/clanek.php?clanek=2901> [naposledy navštíveno 30. 12. 2015].
- Latour, Bruno. 2003 (anglické znění 1997). *Nikdy sme neboli moderní: esej o symetrickej antropologii*. Bratislava: Kalligram.
- Latour, Bruno. 2005. *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Law, John. 1986. „On the Methods of Long Distance Control: Vessels, Navigation and the Portuguese Route to India“. In Law, John (ed.). *Power, Action and Belief: A New Sociology of Knowledge? Sociological Review Monograph* 32. Henley: Routledge, s. 234-263.
- Law, John. 1992. „Notes on the Theory of the Actor Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity“. *Systems Practice* 5: 379-393. Dostupné na adrese: <http://www.heterogeneities.net/publications/Law1992NotesOnTheTheoryOfTheActorNetwork.pdf> [naposledy navštíveno 30. 12. 2015].

- Law, John a Michel Callon. 1992. „The Life and Death of an Aircraft: A Network Analysis of Technical Change“. In Wiebe Bijker, John Law (eds.). *Shaping Technology Building Society: Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge: MIT Press, s. 21-52.
- Law, John a Ingunn Moser. 1998. „Přechody snadné, přechody nesnadné aneb o heterogenní ekonomii subjektivity“. *Biograf* 15-16: 70 odst. Dostupné na adrese: <http://www.biograf.org/clanek.php?clanek=1502> [naposledy navštíveno 30. 12. 2015].
- Law, John a Annamarie Mol. 2008. „Globalization in practice: On the politics of boiling pigswill“. *Geoforum* 39: 133-143.
- Law, John. 2008. „Actor Network Theory and Material Semiotics“. In Turner, Bryan S. (ed.). *The New Blackwell Companion to Social Theory, 3rd Edition*. Oxford: Blackwell, s. 141–158.
- Law, John. 2011. „What’s Wrong with a One-World World“. *Heterogeneities.net* [online]. 19. 09. 2011. Middleton, Connecticut [cit. 30. 12. 2015]. Dostupné z: <http://www.heterogeneities.net/publications/Law2011WhatsWrongWithAOneWorldWorld.pdf>.
- Marcus, George E. 1995. „Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography“. *Annual Review of Anthropology* 24: 95-117.
- Mol, Annemarie a John Law. 1994. „Regions, Networks and Fluids: Anaemia and Social Topology“. *Social Studies of Science* 24 (4): 641-671.
- Mosse, David. 2005. *Cultivating Development: An Ethnography of Aid Policy and Practice*. Chippenham and Eastbourne: Pluto Press.
- Newell, Sasha. 2014. „The matter of the unfetish: Hoarding and the spirit of possessions“. *HAU: Journal of Ethnographic Theory* 4 (3): 185:213.
- Levinson, Marc. 2006. *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*. Princeton: Princeton University Press.
- Olivier de Sardan, Jean-Pierre. 2005. *Anthropology and Development: Understanding Contemporary Social Change*. Londýn a New York: Zed Books.

- Rose, Gillian. 1997. „Situating knowledges: positionality, reflexivities and other tactics“. *Progress in Human Geography* 21 (3): 305-320.
- Ryška, Tomáš. 2012. *Enterprising Faith: Ethnography of Faith-Based Development in Contemporary Thailand*. Nepublikovaná disertační práce. Praha: FHS UK.
- Wacquant, Loïc. 2004. *Body & Soul: notebooks of an apprentice boxer*. New York: Oxford University Press.
- Wearing, Stephen. 2001. *Volunteer tourism: experiences that make a difference*. Trowbridge: Cromwell Press.
- Werner, Jan 2015. „O fluditě kol(a): veteš jako rozvojová technologie“. *Cargo* 13 (1-2): 133-141.
- www.kolaproafriku.cz – Oficiální webové stránky *Kol pro Afriku* [naposledy navštíveno 30. 12. 2015].