
Imaginace a reprezentace prostoru v každodenní zkušenosti*

ONDŘEJ MULÍČEK**

Geografický ústav, Masarykova univerzita, Brno

ROBERT OSMAN**

Ústav geoniky AV ČR, v.v.i., Brno

DANIEL SEIDENGLANZ**

Geografický ústav, Masarykova univerzita, Brno

The Imagination and Representation of Space in Everyday Experience

Abstract: This article examines the imagination and representation of space in everyday life from the perspective of social geography. Drawing on cultural theory, the article presents space as a multifaceted entity that is perceived, constructed, and reproduced through everyday praxis. It stresses on the situatedness and contextuality of the perception, construction, and representation of spatial categories and relations. To this end, three dimensions of space are discussed: (i) the representation of space in map form, one possible version of which is the concept of the route, founded on a topological representation of space; (ii) the scalar dimension of space, which involves the scaled representation of everyday space and the various socially, economically, and culturally determined scalar levels on which everyday experience occurs; (iii) the dimension of spatial continuity, which the authors discuss in conjunction with reflections on the ways in which space is represented, and next to the notion of space as an omnidirectional continuous medium they introduce a concept in which space is understood as a series of separate, meaningful entities integrated through mobile technologies to form a time-space network. This theoretical discussion is accompanied by an empirical section that draws on the spatial experiences of five users of power wheelchairs to describe examples of technologically and culturally conditioned imaginations of space.

Keywords: space, everydayness, space representation, map, route, scale, space continuity / discontinuity, wheelchair users

Sociologický časopis / Czech Sociological Review, 2013, Vol. 49, No. 5: 781–810

* Příspěvek vznikl v rámci projektu „Globální environmentální změny v krajině sféry Země a jejich dopady“, financovaného Masarykovou univerzitou (MUNI/A/0902/2012), a s podporou na dlouhodobý koncepční rozvoj výzkumné organizace RVO: 68145535.

** Veškerou korespondenci posílejte na adresu: Mgr. Ondřej Mulíček, Ph.D., Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity, Kotlářská 2, 611 37 Brno, e-mail: mulicek@geogr.muni.cz; RNDr. Robert Osman, Ústav geoniky AV ČR, v.v.i., Oddělení environmentální geografie, Drobného 28, 602 00 Brno, e-mail: osman@geonika.cz; Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D., Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity, Kotlářská 2, 611 37 Brno, e-mail: seidenglanz@geogr.muni.cz.

Úvod

Článek se zabývá formami imaginace a reprezentace prostoru v každodenním životě. Ten zde ovšem na rozdíl od pozitivistických geografických přístupů není představen v univerzální podobě jako rámec pro objektivní lokalizaci a reprezentaci jevů, nýbrž jako mnohvrstevnatá entita vnímaná, produkována a reprodukována skrze každodenní praktiky. Ty se v sociální geografii stávají stále významnějším objektem výzkumného zájmu v důsledku aplikace kulturních přístupů, které zdůrazňují situovanost a kulturní podmíněnost lidského vnímání, významňování a reprezentace prostorových kategorií a vztahů.

Cílem příspěvku je doplnit pozitivistický koncept prostoru¹ o kulturními přístupy zdůrazňované nesamozřejmé aspekty každodenních prostorových rutin. K tomuto cíli je vedena kritická diskuse neproblematicky pojímaných geografických konceptů a kategorií, jako je místo, prostor, mapa či měřítko, zahrnující opětovné promyšlení jejich významů z konstruktivistických pozic a rozrušení jejich přirozenosti. „Suspendování přirozeného postoje“ [Petrusek 1993: 15] či „denaturalizace“ konceptů [Harvey 1989: 102] však není dosahováno pomocí Foucaultovy genealogické metody „rozkrývající historii jejich přítomnosti“ [Gregory 1994: 369], ale prostřednictvím poukázání na paralelně konstruované alternativy. Prostorová imaginace nemusí být reprezentována pouze mapou, ale i jinými reprezentacemi (trasa, panorama, schéma, scéna atp.), měřítko nemusí být uvažováno v kontextu pouze geografických celků (městská část, město, region), ale i jakýchkoliv jiných a prostor nemusí být nutně chápán jako kontinuální, nýbrž i jako fragmentovaný, perforovaný, síťovaný, převrstvovaný atp.

Naznačenému zaměření článku odpovídá i jeho struktura. Po *Úvodu* následuje sekce *Koncepty prostoru v každodenním životě*, která shrnuje teoretická východiska textu a zároveň zdůvodňuje výběr dimenzí reprezentace, měřítka a kontinuity prostoru k podrobnějšímu rozboru. Sekce *Mapová reprezentace prostoru* diskutuje historicky danou dominanci mapy jako univerzální formy reprezentace prostoru a nabízí diverzifikaci forem prostorových reprezentací, z nichž si pro hlubší diskusi vybírá formu trasového pojetí prostoru. Sekce *Měřítka* se věnuje roli měřítka v reprezentaci každodenní prostorovosti a také faktorům ovlivňujícím vytváření měřítka. Diskuse v sekci *Dis/kontinuita prostoru* dekonstruuje pozitivistickou reprezentaci prostoru jako všesměrně kontinuálního média a přichází s metaforou prostoru fragmentovaného do souboru oddělených entit integrovaných mobilitními technologiemi do časoprostorové sítě. Článek pokračuje empirickou částí, ve které je dokumentována prostorová zkušenost pěti uživatelů elektrických invalidních vozíků. Empirický materiál ukazuje způsoby, jakými jsou

¹ Pozitivistické chápání prostoru je spojeno zejména s konceptem statického autonomního prostoru existujícího nezávisle na objektech a vztazích [Jones 2009]. Tento koncept vychází z teoretických náhledů René Descarta, Isaaca Newtona a Imannuela Kanta [Warf 2009]. Pozitivistický, objektivní, absolutní či karteziánský koncept prostoru jsou v příspěvku chápány jako synonyma.

prostorové imaginace a reprezentace ukotveny v kontextu materiálních, sociálních či technologických možností.

Cílem textu je nabídnout kritickou diskusi vybraných prostorových konceptů a kategorií, neproblematických a univerzálně platných v rámci pozitivistických vědních přístupů, nicméně mnohohrstevnatých a kontextuálních v realitě každodenních prostorových rutin individuálních aktérů. Přenesením empirického těžiště článku do prostředí zdravotně znevýhodněných osob s omezenou mobilitou je zvýrazněna pluralita konstruovaných imaginací a reprezentací prostoru a také posílena relevance tématu prostorového znevýhodnění. Zachycení alternativních forem osvojení městského prostoru postavené na zkušenosti uživatelů elektrického vozíku napomáhá zodpovědět otázku, nakolik se univerzálně přijímaná schémata prostorové imaginace, reprezentace či orientace spolupodílejí na (prostorovém) znevýhodnění osob s omezenou mobilitou.

Koncepty prostoru v každodenním životě

Každodennost (*everydayness*) byla Henri Lefebvrem definována jako: „... soubor funkcí propojujících do jednoho celku systémy, které se mohou zdát odlišné a oddělené...“ [Lefebvre, Levich 1987: 9]. Jedním z aspektů Lefebvrem zmíněné oddělenosti systémů, které po propojení vytvářejí celek každodenní rutiny, je aspekt prostorový [Lefebvre 1991; Gregory 1994]. Prostorové oddělování „systémů“ domova, zaměstnání, rodinných vztahů či spotřeby je příznakem současného každodenního života, který směřuje pozornost sociálních věd k otázkám role prostoru a přemísťování v prostoru při utváření společenských vztahů.²

Současný sociálněvědní výzkum opouští tradiční pozitivistické chápání prostoru jako pasivního rámce pro lokalizaci a (matematickou) reprezentaci jevů a procesů. Prostor je namísto toho chápán jako aktivní, konstitutivní kontext sociálních vztahů, jako prostředí ustavující a současně ustavované každodenními, kulturně či technologicky podmíněnými, tělesnými praktikami [Flusty 2005]. Naznačené postpozitivistické přístupy nenahrazují pozitivistické pojetí univerzálního prostoru zachytitelného a kvantifikovatelného v souřadnicových sítích, ale spíše zdůrazňují pluralitu náhledů na prostor, v rámci kterých je tradiční karteziánský statický prostor pouze jedním z možných.

Samotné pozitivistické nazírání geografického prostoru je historicky podmíněné. Jak poukazuje např. Warf [2009], oddělování subjektu od „objektivního“ prostoru je spjato s renesančním a osvícenským racionalismem a lokalizační a mapovací tradice je důsledkem westernizace světa a koloniální expanze. Kulturně a technologicky podmíněné rozšíření západní kartografie pak představuje nástroj reprezentace a legitimizace pozitivisticky definovaných kategorií a struktur prostoru.

² Pronikání geografické imaginace do negeografických, tj. a priori neprostorových sociálních věd od 80. let 20. století je označováno jako *Spatial Turn* [Warf, Arias 2009].

Významným definičním znakem postpozitivistických přístupů k prostoru je přenesení pozornosti na jedince.³ Prostorová znalost je podle přístupů kulturní geografie vždy situovaná, produkována a osvojovaná aktéry s odlišnou pozicí v čase, prostoru, sociálním žebříčku či životním cyklu. Situovaná geografická imaginace je východiskem pro to, co de Certeau nazývá prostorovými taktikami [De Certeau 1984]. Časoprostorový rozměr městské každodennosti představuje uplatňování řady individuálních prostorových taktik s cílem propojit části každodennosti v prostoru a čase do provázaného celku. Prostorové taktiky jednotlivce zahrnují rutinní konceptualizaci prostoru, která umožňuje každodenní orientaci, plánování, synchronizaci a synchorizaci⁴ aktivit.

Formy situované percepce a reprezentace prostoru jsou v řadě aspektů odlišné od pozitivistických konceptualizací prostoru. Warf [2009] z kulturněgeografických pozic či Egenhofer a Mark [1995] z pozic kartografických poukazují na skutečnost, že v každodenní rutině je individuální obraz prostoru vytvářen na základě neúplných a optikou pozitivistické geografie také nepřesných informací. Prostor je vyhodnocován z pohledu *insidera*, jedince, který v daný okamžik přehlédne jen část scény, jejíž je součástí. Pohled „zevnitř“ je v rozporu s tzv. okularcentrickou pozitivistickou tradicí, která je ztělesňována pozorovatelem stojícím vně scény a schopným ji „objektivně“ přehlédnout v její úplnosti (*table-top view* či *God's eye view*); podobně tradice západní kartografie vycházejí z topografického „pohledu odnikud“ [Cosgrove 2005]. Kartografická vizualizace prostoru tak zůstává nesituovanou, a proto často nekorespondující s kontextualizovanými imaginacemi.

Jak v polovině 50. let 20. století naznačil Irving Hallowell [1955], schopnost jedince vytvářet schematický prostorový obraz okolního prostředí je zásadním faktorem zapojení se do společenských vztahů – současně jsou formy konceptualizace prostoru sociálně podmíněny [Gregory 1994]. Individuální koncept prostoru jako schematizovaná reprezentace prostředí je zaplňován objekty s příkládaným významem a prostor je utvářen vztahy mezi těmito objekty [Lefebvre 1991]. Právě významy objektů a vztahů jsou kategorií, ve které dochází k interakci prostoru a sociálního kontextu a která je převrstvována zkušeností jednotlivce [Söderström 2005; Harvey 2009; Jones 2009]. Zvláštní pozornosti se přitom dostává tělesnosti

³ Přístupy humanistické a behaviorální geografie patří k prvním pokusům o diskusi role prostoru v každodenní lidské zkušenosti. Byť nebyl jejich rozchod s pozitivistickou tradicí (zejména v případě behaviorální geografie) úplný, nastolily výzkumný zájem o člověka „v jeho světě“ – jinými slovy zájem o vztah mezi pozicí jednotlivce a jeho individuálním prostorovým konceptem [Ekinsmyth, Shurmer-Smith 2002]. Kritika „přirozených“ a „samozřejmých“ prostorových kategorií spolu se zvyšováním citlivosti vůči specifickým prostorovým zkušenostem marginalizovaných skupin je předmětem zájmu feministické geografie, která spolu s rozrušováním binárních kategorií muž/žena, heterosexuální/homosexuální usiluje o denaturalizaci substantiálně pojímaných kategorií, tedy i místa, prostoru či mapy [Blažek, Rochovská 2006].

⁴ Synchronizací rozumíme koordinaci aktivit v čase, synchorizací koordinaci aktivit v prostoru.

– tělo je v prostorovém kontextu nazíráno jako nositel / zprostředkovatel společenských a kulturních významů, konotací a vztahů [Low 2003]. Levinson [2004] na základě lingvistických analýz vykresluje současnou západní každodenní prostorovou imaginaci jako egocentrickou (určovanou pozicí jedince) a relační (prostor je definován vztahem objektu k jiným objektům) [srov. Lefebvre 1991; Gregory 1994; Cobbarubias, Pickles 2009].

Uvedená diskuze konceptů prostoru je pouze stručnou reflexí vybraných teoretických náhledů na formy imaginace a reprezentace prostoru. V dalším kroku budou diskutovány základní dimenze prostorovosti každodenního života (*spatiality of everydayness*). Jde o vymezení rámců, v jejichž analytických hranicích lze studovat různorodost a škálu podmíněností každodenního poznávání, osvojování a reprezentace prostoru.

Pozitivistická geografie na vrcholu svého kvantitativního období⁵ identifikovala 3 dílčí rámce vytvářející vědecký zájem o prostor – (1) směr/orientace, (2) vzdálenost a (3) spojení/relativní poloha [Jones 2009]. Každá z dílčích disciplín kvantifikující, nomoteticky zaměřené sociální geografie pak tyto kategorie významově fixovala a reprodukovala [Strohmayer 2005]. Zatímco například v sídelní geografii byl prostor produkován a strukturován systémy sídel propojených proudy dojížděky a migrace, ekonomická geografie pracovala s prostorem definovaným hospodářskou spoluprací, ekonomickou centralitou či periferností. Ontologie jednotlivých disciplín se ovšem rozcházejí s ontologií prostorovosti každodenního života, stejně jako se mýjejí jejich způsoby reprezentace.

Kulturní obrat zasáhl v 80. letech řadu pozitivisticky orientovaných prostorových disciplín a zprostředkovaně i tradičně technickou kartografií [Kitchin, Perkins, Dodge 2009; Cosgrove 2005]. V současnosti jsou to právě diskuze nad povahou kartografické reprezentace světa, jež konkretizují kulturněgeografický diskurz. Úvahy nad krizí reprezentace [Pickles 2004] jsou východiskem pro hledání nových ontologií, které dekonstruuji prostorové kategorie pozitivistické prostorové vědy a přibližují se konceptům každodenní prostorové zkušenosti.

Smith a Mark [2001], resp. Egenhofer a Mark [1995] upozorňují, že entity každodenní reality jsou propojeny prostorem – řadu z nich prostor propojuje do komplexnějších celků, které jsou rutinně chápány jako svébytné ontologické kategorie. Panelový dům je *domem*, koncentrace panelových domů je *sídlíštěm*, kategorií významově i kulturně odlišnou. Jako svébytná časoprostorová kategorie však může být vnímána i *cesta do práce*, kategorie propojující místo bydliště a pracoviště, zastávky MHD a trasy spojů. Definování kategorií prostorových entit je podmíněno jistým arbitrárním uvažováním měřítka, reprezentace a kontinuity prostorových vztahů vyplývajícím z každodenní zkušenosti, kulturního a jazy-

⁵ Jako kvantitativní období je v geografii označován paradigmatický přechod od idiografické popisné geografie k nomotetické prostorové vědě v 60. letech 20. století. Cílem geografie v tomto období bylo odkrývání univerzálně platných zákonitostí prostorového uspořádání jevů; z hlediska metodologie byl důraz položen na matematické a statistické techniky výzkumu [Daněk 2008].

kového kontextu. Koncept každodenního prostoru lze tedy metaforicky popsat jako obraz reality, jehož segmenty vykazují specifickou míru podrobnosti (měřítko) a specifický způsob reprezentace prostorových vztahů.

Příspěvek si podrobněji všímá tří dimenzí prostoru, respektive jeho každodenního osvojování. Dimenze reprezentace prostoru odkazuje ke způsobům, jakými jedinec sestavuje jednotlivé entity do (prostorově) smysluplného celku. Západní mapovací tradice a důraz na vizuální osvojení prostoru kladou do popředí dvourozměrný, topografický a euklidovský obraz každodenní reality. V tomto pojetí je každodenní život reprezentován v souřadnicích horizontálních os; hodnoty vertikální osy jsou vnímány selektivně jako zpřesňující atributy konkrétních míst (hrad je vysoko). Tento náhled je v souladu i s konceptem mentální mapy jako dvojrozměrným mentálním obrazem prostředí abstrahujícím vertikální rozměr [Lynch 1960; Downs, Stea 1977; Golledge, Stimson 1997; Kitchin, Blades 2002]. V kontextu česko/slovenské geografie se lze setkat s řadou autorů, kteří mentálních map ve svých výzkumech využili [Hynek, Hynková 1979, 1980; Hynek 1984; Drbohlav 1991, 1993, 1995; Zubrický 1997; Vozenílek 1997; Siwek, Kaňok 2001; Siwek, Bogdová 2007; Kynčlová, Hudeček, Bláha 2009; Siwek 2011; Semian 2012; Šerý, Šimáček 2012]. Zmíněné příspěvky ovšem používají mentální mapu převážně jako analytický nástroj, který není podroben hlubší kritické reflexi. Je-li však cílem textu poukázání na skutečnost, že mentální mapy nelze vnímat jako „přirozené“ a univerzální prostorové reprezentace, mají tyto příspěvky pouze omezený vztah ke zde vedené diskusi. Prostorová zkušenost osob se specifickou, přesněji řečeno omezenou mobilitou, jako jsou zdravotně znevýhodnění, uživatelé invalidních vozíků, senioři či rodiče s dětskými kočárky, oproti tomu akcentuje i vertikální rozměr prostředí. Výpovědi uživatelů invalidních vozíků například obsahují teze o trojrozměrnosti prostředí, vertikálním bludišti či připodobnění bariér ke slepým cestám.

Dimenze měřítka míří k definiční podstatě rutinně používaných kvalitativních kategorií daleko/blízko, velký/malý, známý/neznámý; jde zdánlivě o banální termíny, ze kterých je však skládán narativní obraz města či časoprostorové schéma umožňující jedinci koordinovat aktivity. Neexistuje jedno měřítko individuálního prostorového obrazu. Jak je uvedeno v textu dále, měřítko je proměnlivou dimenzí, utvářenou a opakovaně potvrzovanou prostorovými a časovými vzorci každodenní rutiny. Měřítka je současně dimenzí s výraznou situovaností a odtud i dimenzí sociálně a technologicky podmiňovanou – rozšířením knihtisku, telegrafním spojením či rozvojem televize a internetu byly vytvořeny nové měřítkové rámce, do kterých jedinec zasazuje vlastní každodennost.

Dimenze kontinuity prostoru souvisí s topografickou konceptualizací prostředí na úkor konceptualizace topologické.⁶ Zatímco topografický obraz reality

⁶ Rozdíl mezi topografickou a topologickou koncepcí prostoru je zde chápán ve smyslu rozdílu mezi prostorem reprezentovaným jako povrch a prostorem reprezentovaným jako síť [Warf 2009]. Topografická reprezentace je spojována s euklidovským pojetím prostoru

prostor fixuje v daných souřadnicích, topologický obraz umožňuje jeho transformaci bez ztráty klíčové informace. V případě topologie jde například o znalost počtu zastávek, které oddělují místo bydliště a pracoviště (fyzická vzdálenost mezi zastávkami, tj. jejich topografie, je v tomto ohledu méně důležitá); je to informace typu *třetí ulicí zahněte doleva a pak na druhé křižovatce doprava*, která umožňuje pohyb v neznámém městě, či se jedná o znalost sekvencí výrazných bodů, která jedinci umožňuje kontrolovat pozici na trase. Topografie přidává do topologického konceptu zpřesnění, zavádí různé typy metrik, které umožňují studovat entity prostoru odděleně, v definovaných souřadnicích [Smith, Mark 2001]. Vztahy mezi objekty každodenní reality však často nelze topograficky fixovat.

V příspěvku jsou dimenze reprezentace, měřítka i kontinuity prostoru pojímány jako sociálně a technologicky konstruované. Neproblematické pojetí mentální mapy jako kognitivního obrazu prostředí je výrazně posilováno průnikem kartografie do každodenního života, a to prostřednictvím GIS, navigačních systémů a geolokačních aplikací, zprostředkovávajících topografický obraz prostředí. Zvýšená mobilita populace a související propojování vzdálenějších entit do uceleného konceptu (ontologické kategorie) oproti tomu akcentují topologický rozměr reprezentace – prostorově diskontinuální obraz žitého světa umožňující pracovat s asymetrií vzdáleností a časovým rozměrem každodenního života. Alternace mezi topografickou a topologickou conceptualizací prostoru souvisí i s individuálně uplatňovaným geografickým měřítkem. Topologická znalost tak může být chápána i jako jedna z forem abstrakce komplikované reality při zmenšujícím se detailu pohledu.

Naznačené dimenze jsou v kontextu prostorovosti každodenních praktik podrobněji diskutovány ve třech samostatných sekcích. V první z nich je problematizována univerzalita reprezentace prostoru jako mapy. Vedle ní je nabídnuta alternativní konstrukce reprezentující prostor jako trasu.⁷ Druhá diskuse je věnována měřítku, jeho roli v reprezentaci prostorovosti každodenního života a také faktorům ovlivňujícím produkci měřítka. Třetí diskuse denaturalizuje pozitivistickou reprezentaci prostoru jako všesměrně kontinuálního, „bezešvého“ média. Souběžně nabízí metaforu prostoru jako sociálně a mobilitně produkováné časoprostorové sítě, integrující pouze entity významné z hlediska každodenní rutiny a současně potlačující reprezentaci entit v tomto smyslu nevýznamných.

lokalizujícím objekty v něm. Topologická reprezentace v kontextu poststrukturalistických přístupů klade důraz na znázornění vztahů, které leží pod povrchem prostorového uspořádání [Murdoch 2006].

⁷ Alternativa zde není chápána ve smyslu vzájemně se vylučujících možností, ale ve smyslu jedné z mnoha možností. Zajisté by mohly být nabídnuty alternativy jiné, jako např. scéna, panorama, schéma atp. Představení pouze jedné alternativy bylo vedeno snahou o hlubší vhled do vybrané reprezentace, volba trasového pojetí pak byla vedena výpověďmi uživatelů invalidních vozíků, jejichž zkušenost je prezentována v empirické části příspěvku.

Mapová reprezentace prostoru

Opakování kritického promýšlení neproblematicky používané kategorie „mapy“ a „mapové reprezentace“ prostoru otevírají otázky: z čeho vychází jistota, s níž si představujeme prostor jako dvojrozměrný planární obraz, kde se bere „přirozenost“ vizuální reprezentace, komu tato reprezentace vyhovuje a komu naopak ne? V prostorových disciplínách se tato představa ustavila s rozšířením konceptu mentální mapy [Gibson 1950, 1979; Piaget, Inhelder 1956; Lynch 1960, 1980; Golledge, Stimson 1997; Kitchin, Blades 2002], která geografické imaginaci dominovala po druhou polovinu 20. století. První příklady, kdy se tato představa začala ukazovat jako nevyhovující, poskytly výzkumy prostorového chování dětí, zrakově či tělesně znevýhodněných. Vedle představy mapy se tak v odborné literatuře začíná postupně etablovat nová prostorová reprezentace především u marginalizovaných skupin obyvatelstva, a to reprezentace trasy.

V období hegemonie mentální mapy byla orientace pomocí tras prvně popsána u dětí, ovšem pouze jako vývojový předstupeň k vytvoření „plnohodnotné“ mapy [Hazen, Lockman, Pick 1978; Conning, Byrne, 1984; Gale, Golledge, Pellegrino, Doherty 1990; Torrell 1990]. Následně se trasové pojetí objevuje v souvislosti s orientací osob zrakově znevýhodněných [Golledge 1991; Golledge 1993; Butler 1994] a uživatelů invalidních vozíků [Vujakovic, Matthews 1994; Matthews, Vujakovic 1995]. V případě těchto dvou skupin se však podle soudobých názorů jedná o méně kvalitní, méně flexibilní a neúplnou reprezentaci prostoru.

Docenění se trasové pojetí prostoru dočkalo až ve spojení s kritikou mentální mapy, která v geografii znevýhodnění (*geography of disability*) proběhla v rámci postpozitivistického obratu. Emancipace trasy jako plnohodnotné alternativy, nabízející vůči mentální mapě odlišné možnosti, byla v rámci geografie znevýhodnění umožněna díky prosazení sociálního modelu znevýhodnění na úkor tzv. modelu medicínského [Gleeson 1999; Imrie 1996; Butler, Bowlby 1997; Dear, Gaber, Takahashi, Wilton 1997; Kitchin 1998; Park, Radford, Vickers 1998].

Znevýhodnění odvozené z medicínského modelu bylo pojímáno jako nemoc, funkční abnormalita, neschopnost vykonávat činnost považovanou za normální [Imrie 1996]. Znevýhodnění je v tomto pojetí individualizované a jeho řešení je na straně jedince. Společnost za něj nenese odpovědnost a jejím cílem je pomoci jedinci s návratem do „normálního stavu“ [Golledge 1993; Imrie 1996]. Vůči této představě vystupuje řada autorů s tzv. sociálním modelem znevýhodnění [Oliver 1990; Dear, Gaber, Takahashi, Wilton 1997; Kitchin 1998; Park, Radford, Vickers 1998; Gleeson 1999], který se opírá o argumenty feministické kritiky. Stejně jako nelze zaměňovat biologické pohlaví se společenským genderem, nelze ani hendikep (*impairment*) zaměnit se znevýhodněním (*disability*), tedy se sociální situací těch, kteří s tímto hendikepem žijí [Oliver 1990]. Zatímco hendikep je omezení pohyblivosti či funkčnosti těla, znevýhodnění představuje omezení jedince v takových sociálních aktivitách, ve kterých není zohledněno jeho fyzické, smyslové nebo mentální postižení, a prostřednictvím této nedostatečnosti je jedinec vyloučen z hlavního proudu společenských aktivit [Kitchin 1998]. Prosazení

sociálního modelu znevýhodnění umožnilo poukázat na řadu nereflekтовaných forem útlaku, mezi něž patří i zmiňovaný imperativ mentální mapy jako obecného principu organizace prostorové informace.

Kritiku mentální mapy odstartoval příspěvek Reginalda Golledge z roku 1993 „*Geography and the Disabled: A Survey with Special Reference to Vision Impaired and Blind Populations*“, v němž shrnuje výsledky studia prostorové zkušenosti osob se zrakovým znevýhodněním. Golledge tvrdí, že takové osoby vědí relativně málo o komplexitě prostředí, v němž žijí. Z úvah o nesnadnosti představy geografického měřítka, sítě, porozumění významu konfigurace či hierarchie pro zrakově znevýhodněné odvozuje, že jejich představa o prostředí je založena spíše na bodech, liniích a jednoduchých tvarech než na sítích, oblastech, hierarchiích a vrstvách. Osoby se zrakovým znevýhodněním tak oproti vidoucím žijí v odlišném prostředí, jež je nekompletní, ochuzené, a tudíž i méně kvalitní [Golledge 1993]. Příspěvek byl kritizován především za medicínské pojetí znevýhodnění, podporu stereotypů, zdůrazňování odlišnosti [Imrie 1996], pojetí normality, přílišný behavioralismus a podporu sociálního útlaku [Gleeson 1999]. Butler [1994] problematizuje samozřejmost, s níž Golledge ze zdánlivé neschopnosti zrakově znevýhodněných vytvořit taktilní reprezentaci mentální mapy vyvozuje absenci prostorové kompetence. Naznačené potíže totiž nemusí být důsledkem oslabených prostorověorientačních kompetencí, nýbrž důsledkem způsobu hodnocení těchto úkolů. Zanedbání určitých prvků v mentální mapě vytvořené osobami se zrakovým znevýhodněním je spíše důsledkem zjednodušení a generalizace. Přestože mentální mapám vidoucích respondentů dominují vizuálně výrazné prvky prostředí, skutečnost, že mentální mapy osob se zrakovým znevýhodněním je neobsahují, nedokládá jejich prostorové nekompetence. Lze doložit, že v mentálních mapách zrakově znevýhodněných nejsou vizuálně výrazné prvky obsaženy, protože pro ně nejsou podstatné [Park, Radford, Vickers 1998]. Ignorace vizuálních dominant, na kterých do značné míry závisí orientace vidoucích, se může jevit obdobně nepochopitelná jako ignorace schodů lidmi bez pohybových omezení pro uživatele invalidních vozíků. Butler [1994] tak napadá samozřejmost univerzálního používání mentální mapy při výzkumu prostorověorientačních kompetencí jako neopodstatněnou.

Vůči konceptu mentální mapy vystupují od 70. let také humanističtí geografové, kteří jej však kritizují z existencionálního a fenomenologického hlediska. Rada humanistických geografů se zaměřuje na nevědomost či mimovědomost prostorového chování. Jacqueline Desbarats upozorňuje na nevědomé rozdíly mezi tím, co člověk chce, co si skutečně vybírá, a tím, čeho je ve výsledku schopen dosáhnout. Tvrdí, že je rozdíl, jak člověk o věcech přemýšlí a jak s nimi pracuje. Mluví o nich mimo ně a bez nich, ale pracuje mezi nimi a s nimi, což je rozdíl, který mu nedovoluje myslet a mluvit o nich stejně, jako s nimi zacházet. Je rozdíl, pokud je respondent požádán, aby popsal zacházení s věcí či pohyb prostorem, nebo aby předvedl, jak s věcí zachází, či aby se prostorem skutečně pohyboval [Desbarats 1983]. Jean Piaget hovoří o mimovědomé tělesně motorické zkušenosti, podle které si děti až do pěti let věku fixují cestu ze školky domů [Piaget 1973].

Yi-Fu Tuan na něj navazuje, když se snaží rozpracovat koncept tělesné inteligence či tělesné paměti. Nabízí příklady nevědomé orientace prstů na klávesnici počítače nebo zautomatizované řízení automobilu označované jako silniční hypnóza, při které není mysl využívána nebo se zabývá jinými skutečnostmi, než je ovládnutí vozidla [Tuan 1975]. Tuan tak ve shodě s Butler upozorňuje na neopodstatněnost představy organizace prostorových informací do mentální mapě podobnému obrazu prostředí. Mentální mapu pokládá spíše za sociálně konstruovanou představu vycházející ze zkušenosti s kartografickými díly, získanou kompetenci jisté organizace prostorových informací než za lidskou přirozenost. Butler [1994] dále nabízí koncepci lineárního, tělesnému i verbálnímu projevu blízkého způsobu organizace, který koresponduje s trasovým pojetím prostoru.

Kritická diskuse konceptu mentální mapy jako univerzální představy prostoru umožňuje poukázat na situace, v nichž je tato představa neplatná. V běžné prostorové zkušenosti člověk flexibilně kombinuje jak představu mapy, tak i trasy. Trasové pojetí prostoru se uplatňuje například při verbálním projevu, když někomu popisujeme cestu [Buttimer 1976; Butler 1994], při aktivitách v měřítku jedné místnosti či budovy [Freundschuh 2000] nebo například při důrazu na kontinuitu prostředí při řízení auta či jízdě na invalidním vozíku [Vujakovic, Matthews 1994; Matthews, Vujakovic 1995; Osman 2012].

Trasa není jedinou možnou alternativou k mapové reprezentaci prostoru, uvažovat lze například o schématech [Tuan 1975], průjezdech [Cullen 1971], panoramatech nebo scénách [Lipus 2006; Valenta 2008; Norberg-Schulz 2010]. Účelem diskuse trasové představy prostoru je „denaturalizovat“ prostorovou reprezentaci [Harvey 1989] jako substanci, jako svého druhu danou a neměnnou entitu, a naopak ji ukázat jako něco vyjednávaného, ustanovovaného, sociálně produkovaného.

Měřítko

Měřítko je konceptem stojícím po delší dobu mimo hlavní proud teoretických diskusí v sociálních vědách. Oživení zájmu o měřítko sociálních procesů přinesly globalizační studie v 90. letech 20. století. Situace, kdy konkrétní společenské, ekonomické a kulturní vztahy začaly překračovat své tradiční prostorové rámce, byly popsány řadou konceptů mapujících převážně vztah lokální a globální měřítkové úrovně [Brenner 2001; Herod 2011]. Se zájmem o měřítko „velkých“ politicko-ekonomických procesů kontrastuje slabší teoretické zakotvení měřítek každodenního života. Marston a Smith [2001] upozorňují, že každodenní praktiky sice fungují v nastaveném politicko-ekonomickém rámci, jejich měřítko je však produktem či reprezentací procesů společenské reprodukce⁸ a spotřeby. Měřítko

⁸ Společenská reprodukce je chápána jako „... soubor každodenních znalostí a praktik, které, ač vázány na systém kapitalistické produkce, odrážejí celou svou vahou specifika zúčastněných časů, míst a osob“ [Marston 2004: 176].

každodenního městského života jsou vytvářena prostorovostí a rytmy jednotlivců či domácností, kteří poměřují městský prostor specifickými a individualizovanými metrikami [Marston 2004].

O čem hovoříme, když diskutujeme měřítko každodennosti, respektive situovaný koncept měřítka? Tradiční definice nahlíží měřítko jako „taken-for-granted“ koncept, ontologický nástroj umožňující reprezentovat jev v dané kategorii detailu a prostorového rámce [Howitt 1998]. V kontextu článku je takto chápáné měřítko mírou podrobnosti individuální imaginace či znalosti města. Současně je měřítko obvyklým vyjádřením rozsahu, prostorového a časového rozpětí jednotlivých každodenních aktivit. Jsou ovšem jednotlivé měřítkové kategorie detailu a rámce kategoriemi univerzálně platnými? Mají pojmy *lokální měřítko*, *měřítko čtvrti* nebo *celoměstské měřítko* stejný význam v různých kontextech? V rámci konstruktivistického diskursu je význam ontologických kategorií měřítka zpochybňován. Jednotlivé kategorie měřítka jsou spíše individuálním konstruktem, konstituovaným a převrstvovaným každodenní společenskou rutinou [Brenner 2001]. Lokální měřítka dítěte, pracujícího muže či seniora jsou konstruována na základě různě detailní míry znalosti různě rozsáhlých prostorů. Sociální produkce měřítka je konceptem nabízejícím pluralitu měřítek vyplývající z plurality aktivit v prostoru. Různorodost aktivit jedince produkuje různorodost měřítek, která jsou v průběhu denní rutiny konstruována a uvažována. Pohyb po vlastním bytě produkuje a vyžaduje jiný koncept měřítka než nákup ve velkém obchodním centru, uvažování měřítka při cestě automobilem do zaměstnání je odlišné od uvažování měřítka při vycházce se psem. Každá z aktivit reprezentuje jiný rozsah v prostoru a čase a vyžaduje jinou znalost prostorového detailu.

Freundschuh a Egenhofer [1997] charakterizují čtyři typy prostorů reprezentujících měřítkově odlišné způsoby konstrukce prostoru jednotlivcem (tab. 1). Nejedná se však o hierarchicky odstupňovaný soubor měřítkových úrovní; autoři nabízejí spíše typy každodenních prostorových situací, ve kterých rozsah scény a nutná míra detailu určují způsob jejich konceptualizace a formu jejich kognitivního zpracování. Zejména u prostorových situací velkého měřítka hraje při vytvoření konceptu klíčovou roli pohyb jedince, umožňující prozkoumání a osvojení prostoru. Jiným způsobem osvojení prostoru je pak „panoráma“ či „table-top view“ [De Certeau 1984; Freundschuh, Egenhofer 1997], při kterém je jedinec schopen přehlédnout scénu bez nutnosti vlastního pohybu – tímto způsobem lze kognitivně zpracovat desku pracovního stolu či otevřenou krajinu z pozorovatelné. Specifickou formou osvojení prostoru je osvojení prostřednictvím mapy či jiné symbolické abstrakce reálného prostoru. Jak Freundschuh a Egenhofer [1997] upozorňují, je význam zprostředkované (mapové) reality stále významnější pro konceptualizaci prostoru města ve větším měřítku. Takřka ubikvitní mapová informace zprostředkovávaná mj. prostřednictvím mobilní výpočetní techniky, zdá se, může výrazně formovat koncept města v měřítku geografického prostoru [Galloway 2004].

Cox a Mair [1988] se snaží problematiku měřítek každodennosti strukturovat jiným způsobem. Premisou pro ně je situovanost každodenního života – každo-

Tabulka 1. Typy prostorů

typ prostoru / prostorová situace	charakteristika a způsob osvojení	příklad měřítka objektů
prostor manipulovatelných objektů	obsahuje objekty zpravidla menší než lidské tělo; pro jejich poznání není nutný vlastní pohyb jednotlivce prostorem	tělo, osobní prostor, deska pracovního stolu
prostor nemanipulovatelných objektů	malý prostor, pro jehož úplné poznání (osvojení) je již nutná částečná lokomoce (pohyb) jednotlivce	obytná místnost, pracovna, byt
environmentální prostor	obsahuje velké nemanipulovatelné objekty, osvojení si prostoru je možné výhradně prostřednictvím prostorové mobility jednotlivce	nákupní centrum, městská čtvrť
geografický prostor	obsahuje velké nemanipulovatelné objekty, možnost osvojení si prostoru pouze fyzickým pohybem je omezená	město, region, stát

Zdroj: *Freundschuh, Egenhofer [1997], upraveno.*

denní rutina vzniká fixací činností do opakovaných typických časů a míst. Rutin-
ní časové a místní zakotvení aktivit je předpokladem pro předvídatelnost žitého
světa. Změna rutinních činností je obtížná, neboť tuto předvídatelnost porušuje.
Cox [1998] téma situovanosti rozvíjí zavedením pojmů prostor závislosti (*space of
dependence*) a prostor zapojení (*space of engagement*). Dva typy prostorů reprezen-
tují dvě skupiny společenských vztahů s odlišnou prostorovostí a odlišnou rolí
v sociální konstrukci měřítka. Prostor závislosti je definován relativně pevně situ-
ovanými společenskými vztahy, které jsou klíčové pro přežití, materiální zabezpe-
čení a identitu jedince. Místa, kde spíme, pracujeme, vzděláváme se, nakupujeme
či odpočíváme, jsou typickými prvky prostoru závislosti. Společenské vazby spo-
jující jedince a tato místa definují časoprostorový horizont každodenních událostí,
definují žitý každodenní svět a definují také jeho měřítko. Prostor závislosti je
vložen do širší sítě vztahů vytvářejících prostor zapojení. Pokud pracujeme v míst-
ní pobočce nadnárodní firmy, je její lokalizace, zaměření činnosti a počet pracov-
níků předmětem strategického rozhodování situovaného mimo náš individuální
prostor závislosti; prostřednictvím nákupu v hypermarketu se dočasně stáváme
součástí globálních dodavatelsko-odběratelských sítí. Nadmístní politiky a stra-
tegie tak nepřímou formou formují individuální každodennost, nicméně není jasné, zda
a jakou formou se stávají součástí každodenní rutiny. Níže uvedené teze naznaču-
jí, že k reflexi „prostoru zapojení“ v individuálním konceptu každodenního světa
nedojde, pokud neexistuje intenzivní a opakovaná tělesná zkušenost.

Diskuse měřítka přivádí do popředí otázky tělesnosti a mobility. Každodenní osvojování si městského prostoru je ve značné míře tělesnou záležitostí

[Simonsen 2007; Cresswell 2010] a imaginace prostoru tělesnou zkušenost nutně odráží. Měřítka těla a parametry tělesné schránky regulují prostorový a časový rozsah velké řady rutinních aktivit. Použijeme-li ještě jednou termín prostor závislosti jako koncepční zkratku, je zjevné, že situování společenských vazeb v tomto prostoru se děje převážně prostřednictvím fyzické přítomnosti na jednotlivých místech. Je to pohyb mezi obvyklými místy v obvyklých časech, co vytváří rutinní časoprostor a stává se současně zdrojem i indikátorem měřítka. Praktikovaná mobilita dle Cresswella [2010] propojuje vnitřní svět vůle a zvyků s vnějším světem očekávání a potřeb; je to nakonec vždy měřítka těla, ve kterém je mobilita reprodukována a transformována. Často citovaná De Certeauova kapitola *Walking in the City* [De Certeau 1984] přímo odkazuje k významu pěší chůze pro narativní podchycení městského prostoru; v podobném smyslu se Weber ptá, zda je možné, aby souvislý (topologický) vzorec žitého prostoru jedince vznikl bez mobility [Weber citován in Buttner 1976: 284].

Spojitosť/diskontinuita městského prostoru

V třetí diskusi jde o rozrušení samozřejmosti kontinuity prostoru, a to prostřednictvím poukazu na diskontinuální prostorovou zkušenost městské každodennosti. V pozitivistické geografii přetrvává silná tradice vnímat prostor jako všesměrně kontinuální médium, které se vyznačuje postupnými změnami specifických znaků. Zkušenost každodenního života nabízí odlišnou optiku, skrze niž se žitý prostor skládá spíše z oddělených zvýznamňovaných míst, jež jsou integrována do časoprostorové sítě.

Fragmentace žitého prostoru města do sítě z hlediska každodenního života odlišně vnímaných a důležitých míst je jev, který se vytváří v souvislosti s růstem jeho velikosti, se změnami rozsahu a měřítek každodenních rutin v jeho využívání a s expanzí podpůrných mobilitních technologií. Roli mobilitních technologií je ovšem nutné opravdu spatřovat v oné podpůrné rovině – v tomto smyslu je nutné odmítnout technologický determinismus [Coe, Kelly, Yeung 2007] a zdůraznit, že rozvinutí mobilitního potenciálu vedoucí až ke zmíněné fragmentaci se děje prostřednictvím aktivity sociálních aktérů a díky jejich měnícím se zvyklostem a vzorcům každodenních prostorových rutin.

Dnešní města se liší od středověkých kompaktních měst definovaných docházkovou vzdáleností, v nichž naprostá většina nenáhodných interakcí mezi lidmi byla uzavřena uvnitř hradeb [Hoyle, Smith 1998]. Takové uspořádání bylo tehdy výhodné a de facto jediné možné, protože umožňovalo překonání časové překážky minimalizací vzdálenosti [Bertolini 1999]. Dnešní města jsou však podstatně populačně větší a každodenní život se v nich mnohem častěji odehrává prostřednictvím propojování většího počtu vzájemně od sebe vzdálenějších lokalit. Aby takové propojování bylo možné, je nutné překonat bariéru prostoru mezi nimi prostřednictvím minimalizace času [Bertolini 1999]. K tomu lze v sou-

časných městech využít řadu dostupných technologií: hromadnou či individuální dopravu, případně nespočet zařízení sloužících k téměř instantnímu přenosu informací (telefon, internet, e-mail apod.).

Společným důsledkem existence a využívání zmíněných technologií v každodenním životě je vznik diskontinuit v městském prostoru. Ty lze chápat jako schopnost jedince v časoprostoru města rutinně propojovat řadu vzdálených míst – místo bydliště, pracoviště, školy dětí, nákupů, zábavy apod. – do jednoho systému, který vytváří vzájemně prostorově a časově provázanou individuální síť míst. Mulíček, Osman a Seidenglanz [2011] v této souvislosti hovoří o formování chronopolis jakožto souboru míst se vzájemně se podmiňujícími časovostmi v každodenním životě jednotlivců. Při interpretaci pojmu diskontinuita je důležité i to, že faktory, které vyvolávají potřebu rutinní cesty mezi zahrnutými místy v určitém čase, jsou primárně vázány k propojovaným místům a plánovaným činnostem v nich, a nikoliv k místům, která se nacházejí v prostoru mezi nimi. Tato subjektivně „významupustá výplň“ mezi důležitými místy pak plní roli jakéhosi tranzitního prostoru.

Existence tranzitních prostorů v městském prostředí je v souladu s názorem Grahama a Marvina [2001] na výskyt tunelových efektů. Podle nich jsou ty části města, které jsou cílem každodenních cest největšího počtu osob, propojeny nejkročilejšími dopravními sítěmi. Ty umožňují jejich intenzivní interakce a ve svém důsledku zakřivují časoprostor mezi nimi. Tunelový charakter spojení takových míst je často posilován i skutečnou separací dopravních komunikací od okolního prostředí, neboť v zájmu o co nejvyšší efektivitu byly silnice, železnice či metro ve městech zahloubeny do tunelů, případně vyzdviženy nad úroveň povrchu.

Fyzická separace silniční anebo kolejové trasy od prostoru, jímž prochází, je symbolickým vyjádřením tranzitní funkce dopravy, protože z ní plyne její izolace od reality tranzitních prostorů. Pro trasu spojující důležitá místa ve městě není důležité, kudy vede, ale odkud kam vede a jak efektivně se po ní lze mezi těmito body přepravit. Důležitá místa ve městě tak lze vnímat jako samostatné „ostrovy“, pro které je důležité jejich dobré napojení na páteřní dopravní a komunikační infrastrukturu [Graham, Marvin 2001]. Symbolickými ikonami takového pojetí dopravy jsou silniční směrovky, které ukazují pouze, kam daný směr vede, ale už neukazují kudy [srov. Amin, Thrift 2002; Cresswell 2006].

Systém směrového a orientačního silničního značení proto může být interpretován jako doklad existence diskontinuit městského prostoru, neboť primárně odkazuje k cílovým lokalitám největšího počtu obyvatel, k nimž vyznačuje nejefektivnější cestu. Zároveň jde o systém zpochybňující hegemonii mapy jakožto ideální a reprezentativní abstrakce prostoru vhodné k orientaci v městském prostředí, neboť využití směrovek spíše odkazuje k reprezentaci prostoru v trasovém pojetí. Ta je zde navíc rutinní součástí každodenního života obyvatelů měst.

Tranzitní potenciál dopravy zároveň odkazuje na koncepty *timeless time* a *placeless place*, které jsou diskutovány v pracích vznikajících v paradigmatu tzv. mobilního obratu [Adey, Budd, Hubbard 2007; Keeling 2007, 2008]. Jejich podstatou

je teoretický popis způsobů, jejichž prostřednictvím doprava umožňuje přechod člověka z jednoho časoprostoru do jiného, přičemž v průběhu samotného přesunu je člověk vytržen z časoprostoru, v němž se přesun fyzicky materializuje. Tento proces lze v městském prostředí názorně demonstrovat na příkladu cesty metrem, při níž se pohyb vlaku z pohledu cestujících odehrává vlastně mimo město, pod povrchem země a při cestě tedy nelze vizuálně pozorovat změny charakteru města nastávající při přejezdu mezi jednotlivými čtvrtěmi. Před vstupem do systému metra cestující prochází turnikety, pohybuje se na eskalátorech a díky těmto procedurám dochází k jeho transformaci z místního časoprostoru a s ním spojených rutin do časoprostoru transportního. Po příjezdu do cílové stanice stejné procedury pasažéra opět navrátí do časoprostoru místního.

K vytržení člověka z tranzitního časoprostoru dochází ovšem i v případě cesty autem. Příčinou může být jednak již diskutovaná fyzická separace silniční trasy, ale zároveň také charakter samotné individuální automobilové dopravy. Automobil totiž podle Urryho [2004] prohlubuje izolaci lidí od tranzitního prostředí tím, že mění sociální roli ulic. Ty se z míst života mění v místo, kudy protékají anonymizované proudy strojů bez tváří [podobně i Graham, Marvin 2001]. Automobil tak v moderní městské krajině znamená vítězství nad okolním prostředím i nad tím, že jeho posádka je od něho do jisté míry izolována, a to jak fyzicky kapotou auta, tak i vizuálně, neboť výhled přes čelní sklo auta je omezen bočními sloupky a šíře výhledu se zužuje i s rostoucí rychlostí jízdy vozidla. Okolní prostředí je tak z auta méně vidět, slyšet, cítit a nelze se ho dotýkat. Urry v této spojitosti doslova říká, že „auto je místnost, v níž jsou ochuzeny smysly“ [Urry 2004: 31].

Diskusi tranzitního charakteru dopravy doplňuje i koncept kognitivního nevědomí. Amin a Thrift [2002] ho vysvětlují jako stav, v němž se odehrává většina činností lidského těla. Princip spočívá v tom, že 95 % pohybů těla je automatických a jejich jednotlivé sekvence nemusí být vědomě racionalizovány. Ve vztahu k tématu sekce je důležité, že podobně se lidé chovají i v každodenním životě – při pravidelné cestě do práce není nutné si racionalizovat každou její součást, neboť cesta jako celek je rutinní záležitostí. Není potřeba přemýšlet nad tím, kde se přestupuje z autobusu na tramvaj, na které křižovatce se zahýbá doprava, kde je při cestě autem lepší se dopředu řadit do pravého jízdního pruhu, protože levý se na další křižovatce mění v pruh odbočovací apod. Koncept kognitivního nevědomí představuje pro prezentované úvahy o diskontinuitním charakteru městského prostředí podpůrný argument – uvolněnou kapacitu mysli je při cestě mezi lokalitami zapojenými do individuální sítě relevantních míst možné využít k jiným účelům, a tudíž ji zřetelněji odpoutat od reality tranzitního prostoru. K takovým činnostem může patřit jak odpočinek, tak i příprava na činnosti plánované v cíli cesty [Jain, Lyons 2008].

Diskontinuitní povaha prostoru každodenní rutinní aktivity situuje do prostředí sítě, v níž se oddělená, subjektivně důležitá místa vzájemně propojují prostřednictvím tranzitních „tunelů“. Takové pojetí zároveň nutně předpokládá spíše kombinaci topologického a topografického vyjádření prostředí – zatímco

výchozí a cílový bod cesty jsou jedincem posuzovány v topografickém detailu, tranzitní prostor je pojmán spíše jako topologická generalizace fyzické reality odhlížející od drobností, jako jsou např. přesné uspořádání přestupního terminálu hromadné dopravy či konfigurace jízdních pruhů v křižovatce. Detaily tohoto druhu jsou sice jedinci dobře známy, ale jejich zvládání se odehrává v módu kognitivního nevědomí. Rutinní pohyb mezi výchozími a cílovými místy odehrávající se v tranzitních „tunelech“ také podporuje možnost využít k reprezentaci městského prostoru kromě mapové formy také formu trasy.

Minoritní prostorová imaginace: „já nemám orientační smysl“

V následující části příspěvku bude představeno, jakým způsobem se trasové pojetí prostoru, kontextuální volba měřítka prostoru a diskontinuita prostoru ukazují ve zkušenosti pěti uživatelů elektrických invalidních vozíků. Vycházíme z dlouhodobého výzkumu prostorového chování uživatelů elektrických invalidních vozíků, který začal v létě roku 2010 a stále probíhá. Výzkum se týká osob s diagnostikovanou myopatií využívajících pro realizaci svých každodenních aktivit elektrický invalidní vozík. Komunikační partneři navíc sdílí i společnou zkušenost alespoň částečné závislosti na ústavní péči a přechodu na elektrický vozík ve věku mezi 16. a 18. rokem života. Komunikační partneři byli vybíráni pomocí metody sněhové koule a vzájemně se mezi sebou znají.

Přestože příspěvek vychází výhradně ze semistrukturovaných rozhovorů, může se opřít i o širší paletu metod, využívaných v celém výzkumu. Vedle rozhovorů se jedná o kresbu mentálních map či tras, zákres do podkladových plánů, sledování pohybu pomocí segmentovaného určování polohy technologií GPS, zúčastněné pozorování a průchod tras s komunikačními partnery. Jejich výsledky jsou vzájemně triangulovány, čímž je zvyšována jejich validita.

Semistrukturované rozhovory jsou uskutečňovány opakovaně s pěti komunikačními partnery (4 muži, 1 žena) ve věku 34–36 let dlouhodobě žijícími v Brně. Rozhovory probíhaly buď v bytě komunikačního partnera, nebo v restauračním zařízení. Počet komunikačních partnerů se v průběhu času ustálil na pěti. V tomto rozsahu bylo opakovaně dosahováno teoretické saturace a další rozhovory přinášely minimum nových informací. Cílem výzkumu je analýza způsobu, jak se ve výpovědích ukazuje prostorové znevýhodnění a jak lze toto znevýhodnění analyticky uchopit pomocí třech výše uvedených diskusí o neopodstatněnosti univerzálního uplatňování mapové reprezentace prostoru, určité úrovně měřítka a kontinuity prostoru. Jedno kolo semistrukturovaných rozhovorů se zaměřilo přímo na prostorovou zkušenost komunikačních partnerů. Pro rozhovor byla připravena témata prostorové orientace, vnímání prostoru, hledání cest, používaného měřítka a diskontinuity prostoru. Otázky připravené pro případné použití měly například takovouto podobu: Jak postupuješ, když máš sraz nebo musíš něco zařídit někde, kde to neznáš? Podle jakých kritérií volíš způsoby dopravy? Čemu při pohybu věnuješ nejvíce pozornosti? Co je podle tebe orientační smysl?

Samotný rozhovor byl tazatelem strukturován pouze částečně. Komunikační partner sám určoval směr plynutí rozhovoru a vybíral konkrétní příklady, situace a subtemata, úlohou tazatele bylo pouze doptávat se na detaily, nejasnosti, držet komunikačního partnera u tématu výzkumu a interpretovat jeho výpovědi. Každý rozhovor trval od dvou do čtyř hodin a dohromady tak bylo doposud získáno více než 25 hodin záznamu.

Empirický materiál představuje způsoby, jak se ve výpovědích pěti uživatelů elektrických invalidních vozíků ukazuje zkušenost obtížně interpretovatelná pomocí univerzálně uplatňovaných kategorií prostorové představitivosti, jako je mapa, měřítko a kontinuita prostoru. Komunikační partneři vypovídají o zkušenosti s nespojitým, lineárně organizovaným a detailně představovaným prostorem. Tato reprezentace je však samotnými komunikačními partnery interpretována jako nedostatečná či nekvalitní a jejich prostorová orientace pak jako špatná, či dokonce neexistující, což plně koresponduje s jazykem medicínského pojetí znevýhodnění využívaným v odborné geografické produkci.

Příběhy našich komunikačních partnerů odrážejí životní zkušenost spojenou s přechodem na elektrický vozík až s dovršením plnoletosti. Jedná se o skupinu lidí narozených s tělesným hendikepem (svalová dystrofie) v první půli sedmdesátých let. Jejich hendikep neumožňoval zařazení do společnosti minulého režimu, a dokonce ani samostatný pohyb na mechanickém vozíku v rámci zdravotního zařízení, kam byli téměř bez výjimky umisťováni. Komunikační partneři vzpomínají nejen na tamní nedostatek mechanických vozíků („měli jsme třeba jeden na patro“), ale i na jeho nevyužitelnost („na mechanickém jsem se nemohl samostatně pohybovat, takže jsem s sebou vždycky někoho měl“). Rok 1989 je zastihl ve věku dovršené plnoletosti a znenadání jim byl k dispozici elektrický vozík, který jim umožnil samostatný pohyb prostorem. Přestup z postele na elektrický vozík v podstatě v jediném dni tak pro ně podle jejich vlastních slov představoval jednu z největších životních změn. Zkušenostmi, kterými si dítě/dospívající člověk prochází postupně – posadit se, stát, chodit, orientovat se, hledat cestu, umět se vrátit, poznávat okolí bydliště, jezdit na kole a řídit auto – se v jejich případě odehrály najednou.

Jejich prostorová zkušenost je zároveň výrazně svázána s využívanou technologií – elektrickým invalidním vozíkem. Elektrický vozík využívaný komunikačními partnery váží v průměru okolo sta kilogramů. Bez ohledu na pohyblivost jeho uživatele není sám o sobě schopen překonat sebemenší výškový rozdíl povrchů. Vyžaduje naopak striktní průjezdnost, bezbariérovost. Maximální rychlost se liší dle konkrétního typu. Většina se však pohybuje okolo 10 km/h a na hladkém povrchu, široké cestě a z kopce je možné dosáhnout i 12 km/h. Jde tedy o dvakrát až třikrát rychlejší pohyb oproti chodcům. Pohyb na elektrickém vozíku navíc nevyžaduje fyzickou námahu, a tak je do určité míry obtížně identifikovatelný například i sklon terénu. Pravděpodobně největším limitem elektrického vozíku je výdrž jeho baterie. V několika případech uživatelů staršího modelu vozíku byla artikulována snížená kapacita baterie a z ní vyplývající omezení pohybu

prostorem. Komunikační partneři začali více využívat MHD, přestali podnikat průzkumné cesty, více mysleli na dobu nutnou k návratu domů atp. Technické možnosti elektrického vozíku se tak přímo promítají do prostorové zkušenosti jejich uživatelů. Z důvodu tohoto úzkého vztahu vozíku a jeho uživatele se v odborné literatuře pro jejich označení začal užívat pojem kyborg [Haraway 1990; Swyngedouw 1996; Gandy 2005; Shields 2006].⁹

Prostorová zkušenost komunikačních partnerů je tak vedle hendikepu a jeho sociálně ustaveného významu výrazně ovlivněna i technologicky. Jak se ukazuje ve výpovědích komunikačních partnerů, hybridizace prostorové zkušenosti [Whatmore 2002] se vymyká dominantní prostorové imaginaci a lze ji pouze obtížně popsat pomocí univerzálních prostorových kategorií (místa, prostoru, mapy, měřítka atp.) Společnou stránkou všech rozhovorů bylo velmi kritické sebehodnocení ve vztahu k prostorové orientaci. V nějaké podobě se v každém z rozhovorů objevilo vyjádření nekompetentnosti: „já nemám vůbec žádný orientační smysl“, „já jsem se s mapou nikdy nenaučil pracovat“, popřípadě „já jsem to nakreslil úplně blbě“. (Údaje v závorce za citací odpovídají genderu, věku a datu rozhovoru.)

(Já) jsem hroznej degen v tom, že prostě nemám orientační smysl. Absolutně nevím, když mi řekneš, že jdeš někam po Masaryčce, tak vůbec nevím, kde to je ani pomalu. Já sice vím, kde to už teďka je, ale když řekneš, že zahneš tam někam, tak já vůbec nevím kam. Protože mám hrozně špatnej orientační smysl, ale fakt strašně. (M, 34, 16. 1. 2011)

Ve výše zmíněné výpovědi lze rozeznat internalizaci odpovědnosti za neschopnost samostatné orientace v prostoru. Je přece samozřejmostí orientovat se v prostoru a individuální odpovědností každého této samozřejmosti dostát. Ve výpovědi je tak uplatněno „medicínské pojetí“ znevýhodnění [Oliver 1990; Gleeson 1999], v jehož rámci se společnost na znevýhodnění žádným způsobem nepodílí a nenese za něj odpovědnost. V souladu s Judith Butler, která o utlačujícím diskurzu začíná hovořit tehdy, když tento diskurz od hovořícího subjektu požaduje, aby sám participoval na podmínkách tohoto utlačování – tedy aby subjekt sám svoji vlastní nepoznatelnost, nesrozumitelnost považoval za samozřejmou [Butler 2003: 161] –, lze na tuto výpověď nahlížet i jako na projev společenského útlaku. V následujícím textu bude podrobněji rozebráno, jak se tento pocit „nedostatečnosti“ objevuje v kontextech spojených s mapou, měřítkem a kontinuitou prostoru.

⁹ Pojem kyborg je spojován s potřebou pojmenovávat hybridní podstaty fenoménů. V tomto případě se jedná o potřebu spojit v jednom termínu „kybernetiku“ a „organismus“, aby bylo umožněno vyjádřit vzájemné propojení člověka a technologie. Do odborné literatury se termín dostal v rámci kritiky karteziánského oddělení těla a mysli [Haraway 1991]. Tento myšlenkový posun mimo jiné umožňuje zdůraznit, že lidské vědomí technologie nejen utváří, ale zároveň je těmito technologiemi zpětně ovlivňováno [Cragg 2009].

Pojetí mapy jako dominantní prostorové reprezentace je jedním z rozměrů prostorového znevýhodnění, které se ve výpovědích objevilo, a prvním, kterému se zde budeme věnovat. Komunikační partneři odmítali kresbu mentální mapy, nerozuměli zadání, rozhovory provázely otázky po účelu takového úkolu, konstatování, že neumí kreslit, že by raději svůj prostor popisovali slovně atp. Obdobná situace se opakovala, když byli v dalším kole rozhovorů požádáni o zakreslení svého prostoru aktivit¹⁰ do plánu města Brna. Níže uvedená citace ukazuje způsob popisu cesty při rozhovoru nad plánem města.

Takže tudy sjedeme dolů. Ale jak se tam dostaneme? Zastávka Malá Klajdovka. Malá Klajdovka by měla být někde tady. Nevím, tady se, tady se... Objedeme Líšeň, já to úplně vidím, jo. Ale měli bychom se dostat opravdu na tu... A potom to tady nějak projedeme prostě a dostaneme se na Starou Osadu. (Ž, 35, 24. 5. 2012)

Komunikační partnerka zde uvádí, že to „úplně vidí“, ale její imaginace naprosto neodpovídá mapě, která jí při této představě dokonce překážela. Stále inklinovala k verbálnímu popisu velmi detailně vykreslených konkrétních míst, která ale nebyla mezi sebou graficky propojena v jeden prostorový celek. Jednotlivá místa však byla propojena funkčně, bylo jasné, kde nastoupit, aby se komunikační partnerka dostala, kam potřebuje, bylo snadné artikulovat pořadí či posloupnost jednotlivých míst, názvy zastávek atp. Přesuny mezi těmito místy byly pro komunikační partnerku nepodstatné; společně s ostatními komunikačními partnery je připodobňovala k cestě výtahem či metrem, kde pro ně projížděný prostor nemá žádný jiný význam než nutnou časovou investici spojenou s pocity ohrožení.¹¹ Ve výpovědích se tak ukazovala zkušenost blízka „tunelovému efektu“ [Graham, Marvin 2001] či orientaci odpovídající silničním ukazatelům [Amin, Thrift 2002], jenž nebyla organizována do planární mapě podobné struktury, ale daleko víc odpovídala lineární organizaci verbálního popisu [Butler 1994] či schématické organizaci [Tuan 1975]. Ještě explicitněji je to vyjádřeno v následující citaci.

To já ti nemůžu povědět, protože já nevím, kudy jdu. Jako já mám naučený trasy. Třeba od Petra mám naučenou trasu sem. Vím, kudy mám jít. Ale když jsme si jednou řekli, že půjdeme odtud, šel jsem třeba s Ondrou a on řekl, že to vezme přes nějakou industriální zónu. Tak já jsem vůbec nevěděl, kudy jdu. Nevím, myslím si, že ta trasa, kterou jezdím, je nejlepší, ale nemůžu to hodnotit, protože neznám ty alternativy. (M, 34, 16. 1. 2011)

¹⁰ Prostor aktivit (*activity space*) lze charakterizovat jako soubor konkrétních míst, se kterými je člověk v přímém kontaktu skrze každodenní aktivity. Nejde o spojitý prostor, ale o lokality fixované pravidelným provozováním určitých činností [Golledge, Stimson 1997; Schönfelder 2006].

¹¹ Zkušenost s převráceným vozíkem v dopravním prostředku není mezi komunikačními partnery ojedinělá.

Zde se objevuje důraz na trasu, trasování a průjezdnost každodenního prostoru komunikačního partnera. Prostor je ve výpovědi organizován do „naučených tras“, které jsou označovány jako „páteřní, vyježděné, sjeté, najeté“ atp. Prostor mimo tyto trasy není podstatný, respektive není dostupný pro samostatný pohyb. Pokud se komunikační partner vydá mimo své „naučené“ trasy, tak pouze v doprovodu průvodce, na němž se ale stává plně závislým. Taková zkušenost neodpovídá mapové představě prostoru a zpochybňuje její univerzalitu [Tuan 1975]. Technologicky a sociálně konstruovaná prostorovost vyjadřovaná ve výpovědích komunikačních partnerů si vytváří svoji vlastní prostorovou imaginaci, která odpovídá trasovému pojetí prostoru [Vujakovic, Matthews 1994; Matthews, Vujakovic 1995].

Dalším rozměrem prostorového znevýhodnění se ukázala kategorie měřítko jako striktně definovaná úroveň prostorového detailu. Diskuse poukazuje na jeho nesamozřejmou a sociálně produkovanou povahu vycházející z proměnlivých metrik lidské tělesnosti a rozsahu každodenních prostorových rutin. Ve výpovědích komunikačních partnerů lze objevit řadu odkazů odmítajících měřítkovou úroveň větší, než je vizuálně přehlednatelný prostor (scéna) [Cosgrove 2005]. Globální, národní, regionální, ale dokonce i městská měřítko se ve výpovědích neobjevují. Trasová organizace prostoru či trasová prostorová imaginace se ve výpovědích komunikačních partnerů velmi úzce váží k měřítku lokální úrovně.

Vím, že tam po té cestě mě vždycky něco zaujme, máš nějaký záchytný bod. Na ten se ale musíš trefit. Takže jsem se na něj už prostě netrefil. (...) Nebo se mně pletly, myslel jsem, jako že je nemám po sobě uspořádaný. Já vím, že prostě jedu kolem toho a tady to už jsem viděl, tady ten panelák je prostě divnej. (M, 33, 28. 5. 2010)

Komunikační partner zde otevřeně ukazuje, co pro něj představuje trasa – respektive jak je prostorová informace pomocí trasové představy organizována. Nejedná se o kontinuální znalost určitého používaného koridoru, ale o posloupnost, naučené pořadí, schematický sled vybraných míst, seřazený soubor zpracovaných obrazů jednotlivých lokalit abstrahujících od širších prostorových souvislostí. Jejich znalost je organizována procesně, jeden orientační bod za druhým. Sjetí z trasy automaticky znamená nutnost vrátit se zpět k poslednímu známému místu. Znalost těchto lokalit je však detailní. Komunikační partneři dokázali bez sebemenších problémů říci, kde se v rámci trasy nachází jaký povrch, kde jsou odpadkové koše, které obchody vystavují reklamní cedule, jaká je šířka mezi sloupy, kde parkují auta atp. Orientaci tak obdobně jako u zrakově znevýhodněných nezprostředkovávají vizuální dominanty [Park, Radford, Vickers 1998], ale fyzicky využívané nájezdy, přechody, nástupní ostrůvky anebo naopak změny povrchů, díry, obrubníky atp. Každodenní osvojování městského prostoru se děje skrze tuto tělesně zakoušenou materialitu prostoru, která se odráží v prostorové představivosti komunikačních partnerů [Simonsen 2007; Cresswell 2010]. Každá z aktivit reprezentuje jiný rozsah v prostoru a čase a vyžaduje jinou znalost detai-

lu [Brenner 2001], což v případě komunikačních partnerů vede ke zvýšené pozornosti k místům, kde je tato bezbariérovost komplikována. V rámci těchto nároků na pohyb prostorem jsou nadlokální měřítkové úrovně v rámci každodenních praktik komunikačních partnerů jen obtížně využitelné a dle Freundschuhovy a Egenhoferovy měřítkové typologie prostorů [1997] se ve výpovědích neobjeví úroveň vyšší než úroveň manipulovatelných a nemanipulovatelných objektů.

Třetí rozměr prostorového znevýhodnění, který se ve výpovědích objevoval hned v několika kontextech, představuje univerzální předpoklad kontinuity prostoru. Již v druhé citaci se ukazovalo diskontinuální pojetí prostoru, kdy komunikační partnerka ve výpovědi propojovala jednotlivá místa funkčně, nikoliv prostorově. Přestože se ona konkrétní citace vztahuje k cestě trolejbusem, vykazuje znaky popsané při využívání metra zahloubeného do tunelů, případně tras vyzdvižených nad úroveň povrchu [Graham, Marvin 2001]. Diskontinuitní vnímání prostoru zde však není způsobeno fyzickým či vizuálním oddělením od projížděného prostoru, popsaný pocit „placeless place“ vychází z agendy, která je s využíváním hromadné dopravy komunikačními partnery spojena: komunikace s řidičem, pečlivé umístění vozíku na vyhrazené místo, připisování, vyjednávání se spolucestujícími, signalizace výstupu atp. – což výrazně znesnadňuje vnímání projížděného prostoru. Vedle ztíženého výhledu z dopravního prostředku z důvodu snížené výšky uživatele invalidního vozíku je „tunelový efekt“ způsoben nemožností uvolnit pozornost od činností zajišťující bezpečné využití prostředku MHD.

Poslední uvedená citace pak ukazuje, jak lze projevy „tunelového efektu“ nalézt i při samostatném pohybu na invalidním vozíku. V tomto kontextu je však pro jeho interpretaci vhodnější využít koncept kyborga [Haraway 1990; Gandy 2005; Shields 2006]. Hybriditu prostorové zkušenosti komunikačních partnerů lze nalézt v polymorfní identitě chodce i řidiče, jež se mezi sebou vzájemně prolínají v závislosti na konkrétní situaci.

Jde o situaci, někdy to vnímám, jako že cestující autem a někdy jako chodec. Záleží na situaci. Podle toho jaký typ komunikace využívám. (Ž, 34, 17. 12. 2010)

Elektrický vozík má až třikrát vyšší rychlost než chůze. Zároveň jsou elektrické vozíky vybaveny předními, zadními i směrovými svítlidly. Komunikační partneři vypovídali, že často kombinují využití chodníku se silnicí. V některých případech se jedná dokonce o nutnost, když je například přechod pro chodce na jedné straně spojen s chodníkem bezbariérově a na druhé bariérově. V takových situacích se komunikační partnerka stává řidičkou vozidla a jede po silnici tak dlouho, dokud ji bezbariérový nájezd neumožní silnici opět opustit. Ve výpovědích se však vyskytovaly i pozitivně konotované příklady, kdy změna identity komunikačního partnera byla zcela dobrovolnou volbou nabízející nové možnosti. Jednalo se o situace zácpy na silnici, pomalého tempa pěších na chodníku atp., kdy bylo pro rychlost a plynulost pohybu efektivnější obě polohy vzájemně kom-

binovat. Tato plynulost však není spojována pouze s efektivitou pohybu, ale současně i s určitým komfortem pohybu. Zatímco povrchy chodníků jsou podle slov komunikačních partnerů v daleko horším stavu než povrchy silnic, které jsou užší a uživatel vozíku je nucen v pravidelném rytmu daným velikostí domovních bloků zpomalovat a opakovaně sjíždět a zase najíždět na chodník, jsou zážitky spojované s prázdnými (např. nočními) silnicemi popisovány jako jakýsi vzor ideální kompatibility technologie elektrického vozíku a městského prostředí.

... je to velmi příjemná cesta, v tom, že to jakoby nedrnká, nemusíš zachovávat směr, udržovat rovnováhu, nic, prostě vlastně jenom sedíš a jedeš. Vlastně tu hlavu můžeš jako pustit. Můžeš ji úplně vyprázdnit, je to velmi příjemné. (M, 33, 25. 8. 2010)

V tomto vyjádření komunikační partner hovoří z pozice řidiče dopravního prostředku. Citace ukazuje hybridizaci prostorové zkušenosti, která je prostřednictvím využívané technologie (podobně jako u osobního automobilu) naprosto oddělena od fyzické námahy či přímé tělesné zkušenosti s projížděným prostorem (nedrnká, nemusíš zachovávat směr, udržovat rovnováhu). Komunikační partner „může vypnout“, „může vyprázdnit hlavu“, vystoupit z konkrétního prostorového kontextu a vstoupit do onoho „placeless place“. Dokonce se ve výpovědích objevily i zkušenosti popisované jako „mikrospánek“. Pohyb prostorem po tzv. „vyježděných trasách“ tak není vědomě kontrolován v celé své délce. Vědomá kontrola správnosti cesty se odehrává pouze ve vybraném počtu kotevních míst,¹² mezi kterými je vědomí podobně jako u konceptů mimovědomé senzomotorické zkušenosti [Piaget 1973], tělesné inteligence [Tuan 1975] či kognitivního nevědomí [Amin, Thrift 2002] uvolněno k jiným než orientačním aktivitám. Prostor komunikačních partnerů popisovaný v rozhovorech tak neodpovídá univerzální představě kontinuálního prostoru, ale souboru seřazených, prostorově oddělených míst.

Závěr

Příspěvek skrze analýzu výpovědí i diskuzi odborné literatury poukazuje na významovou mnohvrstevnatost konceptu prostoru v každodenním životě. Zatímco pozitivistické vědní přístupy dlouhodobě rozvíjely koncepci jednotného univerzálního prostoru jako rámce pro objektivní lokalizaci a reprezentaci jevů, postpozitivistické náhledy na utváření a vnímání prostoru akcentují pluralitu prostorovostí každodenního života. Tato pluralita vyplývá především ze situovanosti lidského vnímání a konstruování prostorových kategorií a vztahů. Ontologické

¹² Kotevními místy (*anchor point*) jsou v geografické literatuře označována nejvýznamnější místa, jako jsou například domov, místo zaměstnání, obvyklé místo nákupů atp., kolem kterých jedinec organizuje své každodenní aktivity a podle kterých i orientuje své prostorové představy [Colledge 1997].

kategorie každodenních prostorových taktik používané pro vyjádření vzdálenosti, směru, polohy či pohybu v prostoru jsou ukotveny v kontextu individuálně vytvářeného schématu prostoru. Jak naznačují dílčí diskuse, vytvoření schematizované představy žitého prostoru předpokládá kombinované uvažování řady dimenzí, mj. dimenze reprezentace, dimenze měřítka a dimenze dis/kontinuity. Žádná z těchto dimenzí není a priori významově fixována – v textu byly použity jako konceptuální rámce umožňující popsat kvalitativní rozdíly a sociální či technologické podmíněnosti uvažování měřítka a formy reprezentace prostoru.

Kriticky byla zhodnocena reprezentace prostoru v podobě mapy, jejíž přijímaná samozřejmost vyplývá z pozitivistického geografického diskursu a rovněž z tradice kartografického zobrazování světa. Diskuse odlišných forem organizace a reprezentace prostorových informací (trasa, panoráma, scéna) přenesla pozornost k odlišným, významově rovnocenným reprezentacím prostoru. Vedle dominantně přijímaného konceptu mentální mapy tak bylo popsáno etablování konceptu trasy, který umožňuje odlišnou, topologickou reprezentaci prostoru a který daleko více než vizuální rozměr zkušenosti zdůrazňuje jeho rozměr narativní či tělesný.

Forma reprezentace prostoru je úzce spojena s mírou její podrobnosti. Produkce schematizovaného obrazu každodenního prostoru je založena na abstrakci a škálování prostorové reality. Diskuse měřítka poukázala na skutečnost, že každodenní rutina se odehrává v různých sociálně, ekonomicky a kulturně konstruovaných měřítkových úrovních, které se často vzájemně prostupují. Tradiční kartografický pojem měřítka jako striktně definované úrovně prostorového detailu byl doplněn konceptem sociálně produkováného měřítka vycházejícího z proměnlivých metrik lidské tělesnosti a rozsahu každodenních prostorových rutin.

Diskuse vnímané dis/kontinuity prostoru poukázala na nesamozřejmou představu „bezešvosti“ městského prostoru. V této části textu byl pozitivistický koncept prostoru jako prostého lokalizačního rámce konfrontován s konceptem prostoru zaplňovaného vzájemně propojenými místy s významy. Takové pojetí převádí každodenní rutinní aktivity do prostředí sítě, jejíž tvar a struktura zahrnutých míst odrážejí kulturní a technologickou situovanost jedince.

Empirická pasáž, založená na zkušenostech pěti brněnských uživatelů invalidních vozíků, obsahuje výpovědi o formování technologicky, mobilitně či jinak podmíněných imaginací a reprezentací prostoru a prostorových taktik. Všichni komunikační partneři získali možnost samostatného pohybu prostorem až na prahu plnoletosti, tedy v době, kdy měli k dispozici elektrický invalidní vozík. Z provedeného výzkumu vyplývá, že jejich pohyb v prostoru se omezuje do poměrně malého počtu známých tras, které představují jakési tranzitní „tunely“ propojující oddělená místa. Převládající reprezentace prostoru svými znaky dokládá jak jeho diskontinuitu, tak i jeho trasové pojetí. Znalost vyježděných tras je organizována procesně, v podobě naučené posloupnosti klíčových orientačních bodů, přičemž sjetí z trasy znamená nutnost navrátit se k poslednímu známému bodu. Reprezentaci prostoru v podobě mapy komunikační partneři v podstatě

nevyužívají. Charakteristická je pro ně také preference většího měřítka, neboť v individuálním pojetí prostoru hrají klíčovou roli i nepatrné vertikální nerovnosti – sjezdy, změny povrchů, díry, zábradlí, obrubníky apod. totiž umožňují a nebo naopak znemožňují průjezd určitou trasou.

Každodenní prostorová zkušenost komunikačních partnerů de facto integruje poznatky vyplývající z teoretické diskuse všech tří vybraných dimenzí prostoru. Pro jejich každodenní pohyb je totiž charakteristická jeho trasová reprezentace kombinovaná s preferencí velkého měřítka a typickým znakem je i diskontinuitní pojetí prostoru. Empirická část tak mimo jiné poukazuje na prostorový rozměr znevýhodnění, který vyplývá z rozdílnosti univerzální představy prostoru jako substance a každodenní prostorové zkušenosti konkrétních jedinců se specifickým typem mobility.

ONDŘEJ MULÍČEK je odborným asistentem na Geografickém ústavu Masarykovy univerzity. Dlouhodobě se zabývá dílčími tématy prostorového vývoje měst a sídelních systémů. Předmětem jeho hlubšího odborného zájmu je především problematika prostorových funkčních vztahů, mobility a každodenních časoprostorových rytmiů v měřítkových úrovních města a regionu.

ROBERT OSMAN je odborným pracovníkem a doktorským studentem na Geografickém ústavu Masarykovy univerzity, současně pracuje na Ústavu geoniky AV ČR, v.v.i. Využívá behaviorální, humanistická a konstruktivistická východiska geografie. Zaměřuje se na kvalitativní geografické metody: nestrukturované rozhovory, mentální mapy a zúčastněné pozorování. Mezi jeho odborné zájmy patří témata geografie času, rytmicity místa, lidské teritoriality a geografie znevýhodnění.

DANIEL SEIDENGLANZ od roku 2003 působí jako odborný asistent na Geografickém ústavu Masarykovy univerzity. Zároveň je interním pracovníkem Centra pro regionální rozvoj Masarykovy univerzity. Mezi hlavní oblasti jeho výzkumu patří především geografie dopravy, přičemž se zajímá o roli mobility v každodenním životě, o integrační působení dopravy v sídelních systémech a také o geografii letecké a železniční dopravy ve střední Evropě.

Literatura

- Adey, Peter, Lucy Budd, Phil Hubbard. 2007. „Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel.“ *Progress in Human Geography* 31 (6): 773–791.
- Amin, Ash, Nigel Thrift. 2002. *Cities: Remaining the Urban*. Malden: Blackwell.
- Bertolini, Luca. 1999. „Future of transport? – Future of cities.“ *Promet – Traffic – Traffico* 11 (2–3): 89–95.
- Blažek, Matej, Alena Rochovská. 2006. *Feministické geografie*. Geografika, Bratislava.
- Brenner, Neil. 2001. „The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration.“ *Progress in Human Geography* 25 (4): 591–614.

- Butler, Judith. 2003. *Trampoty s rodem: feminizmus a podrývanie identity*. Aspekt: Bratislava.
- Butler, Ruth. 1994. „Geography and vision-impaired nad blind populations.“ *Transactions of the Institute of British Geographers* 19 (3): 366–368.
- Butler, Ruth, Sophia Bowlby. 1997. „Bodies and spaces: an exploration of disabled people's experience of public space.“ *Environment and Planning D: Society and Space* 15 (4): 411–433.
- Buttimer, Anne. 1976. „Grasping the dynamism of lifeworld.“ *Annals of the Association of American Geographers* 66 (2): 277–292.
- Cobbarubias, Sebastián, John Pickles. 2009. „Spacing movements: the turn to cartographies and mapping practices in contemporary social movements.“ Pp. 36–58 in Barney Warf, Santa Arias (eds.). *The spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives*. Routledge: New York.
- Coe, Neil M., Philip F. Kelly, Henry Wai-Chung Yeung. 2007. *Economic Geography: a Contemporary Introduction*. Oxford: Blackwell.
- Conning, Alison, Richard Byrne. 1984. „Pointing to preschool children's spatial competence: a study in natural settings.“ *Journal of Environmental Psychology* 4 (2): 165–175.
- Cosgrove, Denis. 2005. „Mapping/Cartography.“ Pp. 27–33 in David Atkinson, Peter Jackson, David Sibley, Neil Washbourne (eds.). *Cultural Geography: A Critical Dictionary of Key Concepts*. London: I. B. Tauris.
- Cox, Kevin R. 1998. „Spaces of dependence, spaces of engagement and the politics of scale, or: looking for local politics.“ *Political Geography* 17 (1): 1–23.
- Cox, Kevin R., Andrew Mair. 1988. „Locality and community in the politics of local economic development.“ *Annals of the Association of American Geographers* 78 (2): 307–325.
- Crang, Mike. 2009. „Cyborg.“ Pp. 140–141 in Derek Gregory, Ron Johnston, Geraldine Pratt, Michael Watts, Sarah Whatmore (eds.). *The Dictionary of Human Geography*. Malden: Wiley Blackwell.
- Cresswell, Tim. 2006. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Abingdon: Routledge.
- Cresswell, Tim. 2010. „Towards a politics of mobility.“ *Environment and Planning D: Society and Space* 28 (1): 17–31.
- Cullen, Gordon. 1971. *The Concise Townscape*. New York: Architectural Press.
- Daněk, Petr. 2008. „Vývoj moderního geografického myšlení.“ Pp. 9–40 in Václav Toušek, Josef Kunc, Jiří Vystoupil (eds.). *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk
- De Certeau, Michel. 1984. *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Dear, Michael, Sharon Lord Gaber, Lois Takahashi, Robert Wilton. 1997. „Seeing people differently: the sociospatial construction of disability.“ *Environment and Planning D: Society and Space* 15 (4): 455–480.
- Desbarats, Jacqueline. 1983. „Spatial choice and constraints on behavior.“ *Annals of the Association of American Geographers* 73 (3): 340–357.
- Downs, Roger M., David Stea. 1977. *Maps in Minds: Reflections on Cognitive Mapping*. New York: Harper and Row.
- Drbohlav, Dušan. 1991. „Mentální mapa ČSFR: definice, aplikace, podmíněnost.“ *Sborník ČGS* 96 (3): 163–176.
- Drbohlav, Dušan. 1993. „Intra-urban migration and declared migration preference movements in Prague.“ *Geographia Polonica* 61 (4): 305–316.
- Drbohlav, Dušan. 1995. „Behaviorální geografie aneb snaha více poznat a porozumět

- chování člověka v prostoru a čase." Pp. 5–23 in Gardavský, Václav (ed.). *Otázky geografie*. Praha: ČGS.
- Eden, Sally. 2005. „Environment.“ Pp. 57–64 in David Atkinson, Peter Jackson, David Sibley, Neil Washbourne (eds.). *Cultural Geography: A Critical Dictionary of Key Concepts*. London: I. B. Tauris.
- Egenhofer, Max J., David M. Mark. 1995. „Naive geography.“ Pp. 1–15 in Andrew Frank, Werner Kuhn (eds.). *Lecture Notes in Computer Science*. Springer-Verlag.
- Ekinsmyth, Carol, Pamela Shurmer-Smith. 2002. „Humanistic and behavioural geography.“ Pp. 19–28 in Pamela Shurmer-Smyth (ed.). *Doing Cultural Geography*. London: Sage.
- Flusty, Steven. 2005. „Postmodernism.“ Pp. 169–174 in David Atkinson, Peter Jackson, David Sibley, Neil Washbourne (eds.). *Cultural Geography: A Critical Dictionary of Key Concepts*. London: I. B. Tauris.
- Freundschuh, Scott. 2000. „Micro- and macro-scale environments.“ Pp. 125–146 in Rob Kitchin, Scott Freundschuh (eds.). *Cognitive Mapping: Past, Present and Future*. London: Routledge.
- Freundschuh, Scott M., Max J. Egenhofer. 1997. „Human conceptions of spaces: implications for geographic information systems.“ *Transactions in GIS* 2 (4): 361–375.
- Gale, Nathan, Reginald Golledge, James Pellegrino, Sally Doherty. 1990. „The acquisition and integration of neighborhood route knowledge.“ *Journal of Environmental Psychology* 10 (1): 3–25.
- Galloway, Anne. 2004. „Intimations of everyday life. Ubiquitous computing and the city.“ *Cultural Studies* 18 (2/3): 384–408.
- Gandy, Maathew. 2005. „Cyborg urbanization: complexity and monstrosity in the contemporary city.“ *International Journal of Urban and Regional Research* 29 (1): 26–49.
- Gibson, James Jerome. 1950. *The Perception of the Visual World*. Boston: Houghton Mifflin.
- Gibson, James Jerome. 1979. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin.
- Gleeson, Brendan. 1999. *Geographies of Disability*. London: Routledge.
- Golledge, Reginald. 1991. „Tactual strip maps as navigational aids.“ *Journal of Visual Impairment & Blindness* 85 (7): 296–301.
- Golledge, Reginald. 1993. „Geography and the disabled: a survey with special reference to vision impaired and blind populations.“ *Transactions of the Institute of British Geographers* 18 (1): 63–85.
- Golledge, Reginald, Robert Stimson. 1997. *Spatial Behavior: A Geographic Perspective*. New York: Guilford Press.
- Graham, Stephen, Simon Marvin. 2001. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Abingdon: Routledge.
- Gregory, Derek. 1994. *Geographical Imaginations*. Cambridge: Wiley-Blackwell.
- Hallowell, A. Irving. 1955. *Culture and Experience*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Haraway, Donna. 1990. „A manifesto for cyborgs: science, technology, and socialist feminism in the 1980s.“ Pp. 190–233 in Linda Nicholson (ed.). *Feminism/Postmodernism*. London: Routledge.
- Haraway, Donna. 1991. „‘Gender’ for a Marxist dictionary: the sexual politics of a word.“ Pp. 127–148 in Donna Haraway (ed.). *Simians, Cyborgs, and Women: The Reinvention of Nature*. London: Free Association Books.
- Harvey, David. 1989. *The Condition of Postmodernity*. Vol. 14. Oxford: Blackwell.
- Harvey, David. 2009. *Social Justice and the City*. Athens: The University of Georgia Press.
- Hazen, Nancy, Jeffrey Lockman, Herbert Pick. 1978. „The development of children’s representations of large-scale environments.“ *Child Development* 49 (3): 623–636.

- Herod, Andrew. 2011. *Scale*. Oxon: Routledge.
- Howitt, Richard. 1998. „Scale as relation: musical metaphors of geographical scale.“ *Area* 30 (1): 49–58.
- Hoyle, Brian, José Smith. 1998. „Transport and development: conceptual frameworks.“ Pp. 13–40 in Brian Hoyle, Richard Knowles (eds.). *Modern Transport Geography*. Chichester: Wiley.
- Hynek, Alois. 1984. *Geografický výzkum krajiny a percepce životního prostředí*. Brno: Univerzita J. E. Purkyně.
- Hynek, Alois, Jana Hynková. 1979. „Prostorová percepce životního prostředí města Boskovice a okolí ve výchově k péči o životní prostředí“. *Sborník ČSGS* 84 (4): 287–299.
- Hynek, Alois, Jana Hynková. 1980. „Percepce prostředí a mentální mapy ve výchově k péči o životní prostředí“. *Scripta Fac. Sci. Nat. Univ. Purk. Brun: Geographia* 10 (5): 233–248.
- Imrie, Rob. 1996. „Ableist geographies, disablist spaces: towards a reconstruction of golledge's 'geography and the disabled'“. *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series* 21 (2): 397–403.
- Jain, Juliet, Glenn Lyons. 2008. „The gift of travel time.“ *Journal of Transport Geography* 16 (2): 81–89.
- Jones, Martin. 2009. „Phase space: geography, relational thinking, and beyond.“ *Progress in Human Geography* 33 (4): 487–506.
- Keeling, David J. 2007. „Transportation geography: new directions on well-worn trails.“ *Progress in Human Geography* 31 (2): 217–225.
- Keeling, David J. 2008. „Transportation geography – new regional mobilities.“ *Progress in Human Geography* 32 (2): 275–283.
- Kitchin, Rob. 1998. „‘Out of Place’, ‘Knowing One’s Place’: space, power and the exclusion of disabled people.“ *Disability & Society* 13 (3): 343–356.
- Kitchin, Rob, Chris Perkins, Martin Dodge. 2009. „Thinking about maps.“ Pp. 1–25 in Martin Dodge, Rob Kitchin, Chris Perkins (eds.). *Rethinking Maps*. New York: Routledge.
- Kitchin, Rob, Mark Blades. 2002. *The Cognition of Geographic Space*. London: I. B. Taurius.
- Kynčlová, Martina, Tomáš Hudeček, Jan Bláha. 2009. „Hodnocení kartografických děl: analýza mentálních map orientačních běžců.“ *Sborník ČGS* 114 (2): 105–116.
- Lefebvre, Henri. 1991. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- Lefebvre, Henri, Christine Levich. 1987. „The everyday and everydayness.“ *Yale French Studies* 73: 7–11.
- Levinson, Stephen C. 2004. *Space in Language and Cognition: Explorations in Cognitive Diversity*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lipus, Radovan. 2006. *Scénologie Ostravy*. Praha: KANT.
- Low, Setha M. 2003. „Embodied space(s): anthropological theories of body, space, and culture.“ *Space and Culture* 6 (9): 9–18.
- Lynch, Kevin. 1960. *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press.
- Lynch, Kevin. 1980. *Managing the Sense of a Region*. London: MIT Press.
- Marston, Sallie. 2004. „A long way from home: domesticating the social production of scale.“ Pp. 170–191 in Eric Sheppard, Robert B. McMaster (eds.). *Scale and Geographic Inquiry – Nature, Society, and Method*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Marston, Sallie A., Neil Smith. 2001. „States, scales and households: limits to scale thinking? A response to Brenner.“ *Progress in Human Geography* 25 (4): 615–619.
- Matthews, Hugh, Peter Vujakovic. 1995. „Private worlds and public places: mapping the environmental values of wheelchair users.“ *Environment and Planning A* 27 (7): 1069–1083.

- Mulíček, Ondřej, Robert Osman, Daniel Seidenglanz. 2011. „Městská chronopolis.“ Pp. 13–42 in Barbora Vacková, Lucie Galčanová, Slavomíra Ferenčuhová (eds.). *Třetí město*. Červený Kostelec: Pavel Mervart, Brno: Masarykova univerzita.
- Murdoch, Jonathan. 2006. *Post-structuralist Geography: A Guide to Relational Space*. London: Sage.
- Norberg-Schulz, Christian. 2010. *Genius loci: krajina, místo, architektura*. Praha: Dokořán.
- Oliver, Michael. 1990. *The Politics of Disablement (Critical Texts in Social Work and the Welfare State)*. London: Palgrave Macmillan.
- Osman, Robert. 2012. „Prostorová orientace a specifika prostorových rozhodnutí osob s pohybovým omezením.“ Pp. 77–98 in Jana Temelová, Lucie Pospíšilová, Martin Ourědníček (eds.). *Nové sociálně prostorové nerovnosti, lokální rozvoj a kvalita života*. Plzeň: Aleš Čeněk.
- Park, Deborah, John Radford, Michael Vickers. 1998. „Disability studies in human geography.“ *Progress in Human Geography* 22 (2): 208–233.
- Petrusek, Miloslav. 1993. *Teorie a metoda v moderní sociologii*. Praha: Karolinum.
- Piaget, Jean. 1973. *The Child and Reality: Problems of Genetic Psychology*. New York: Grossman.
- Piaget, Jean, Barbel Inhelder. 1956. *The Child's Concept of Space*. New York: Humanities Pr.
- Pickles, John. 2004. *A History of Spaces: Cartographic Reason, Mapping and the Geo-coded World*. London: Routledge.
- Rodaway, Paul. 2002. *Sensuous Geographies: Body, Sense and Place*. London: Routledge.
- Semian, Michal. 2012. „Searching for the territorial shape of a region in regional consciousness: the Český ráj (Bohemian Paradise), Czech Republic.“ *Moravian Geographical Reports* 20 (2): 25–35.
- Shields, Rob. 2006. „Flânerie for Cyborgs.“ *Theory, Culture & Society* 23 (7/8): 209–220.
- Schönfelder, Stefan. 2006. *Urban Rhythms : Modelling the Rhythms of Individual Travel Behaviour*. Dizertační práce. Zurich: Swiss Federal Institute of Technology Zurich.
- Simonsen, Kirsten. 2007. „Practice, spatiality and embodied emotions: an outline of a geography of practice.“ *Human Affairs* 17 (2): 168–181.
- Siwek, Tadeusz. 2011. *Percepce geografického prostoru*. Praha: Česká geografická společnost.
- Siwek, Tadeusz, Kamila Bogdová. 2007. „České kulturně-historické regiony ve vědomí svých obyvatel.“ *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 43 (4): 1039–1053.
- Siwek, Tadeusz, Jaromír Kaňok. 2001. „Mapa regionální identity českého Slezska.“ Pp. 105–112 in Oľga Šrajárová (ed.). *Otázky národní identity – determinanty a subjektivní vnímání v podmínkách současné multietnické společnosti*. Opava: Slezský ústav SZM.
- Smith, Barry, David M. Mark. 2001. „Geographical categories: an ontological investigation.“ *International Journal of Geographical Information Science* 15 (7): 591–612.
- Söderström, Ola. 2005. „Representation.“ Pp. 11–15 in David Atkinson, Peter Jackson, David Sibley, Neil Washbourne (eds.). *Cultural Geography: A Critical Dictionary of Key Concepts*. London: I. B. Tauris.
- Strohmayer, Ulf. 2005. „Post-structuralism.“ Pp. 6–10 in David Atkinson, Peter Jackson, David Sibley, Neil Washbourne (eds.). *Cultural Geography: A Critical Dictionary of Key Concepts*. London: I. B. Tauris.
- Swyndegouw, Erik. 1996. „The city as a hybrid: On nature, society and cyborg urbanization.“ *Capitalism Nature Socialism* 7 (2): 65–80.
- Šerý, Miloslav, Petr Šimáček. 2012. „Perception of the historical border between Moravia and Silesia by residents of the Jeseník area as a partial aspect of their regional identity.“ *Moravian Geographical Reports* 20 (2): 36–46.
- Torrell, Gunilla. 1990. *The Acquisition and Development of Environmental Cognition in Children*. Göteborg: Göteborgs universitet, Psykologiska institutionen.

- Tuan, Yi-Fu. 1975. „Images and mental maps.“ *Annals of the Association of American Geographers* 65 (2): 205–213.
- Urry, John. 2004. „The ‘system’ of automobility.“ *Theory, Culture & Society* 21 (4/5): 25–39.
- Valenta, Josef. 2008. *Scénologie krajiny*. Praha: Kant.
- Voženílek, Vít. 1997. „Mentální mapa a mentální prostorové představy“. *Geodetický a kartografický obzor* 43 (1): 9–14.
- Vujakovic, Peter, Hugh Matthews. 1994. „Contorted, folded, torn: Environmental values, cartographic representation and the politics of disability.“ *Disability & Society* 9 (3): 359–374.
- Warf, Barney. 2009. „From surfaces to networks.“ Pp. 59–76 in Barney Warf, Santa Arias (eds.). *The Spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives*. London: Routledge.
- Warf, Barney, Santa Arias. 2009. „Introduction: the reinsertion of space in the humanities and social sciences.“ Pp. 1–10 in Barney Warf, Santa Arias (eds.). *The Spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives*. London: Routledge.
- Whatmore, Sarah. 2002. *Hybrid Geographies: Natures, Cultures, Spaces*. London: Sage.
- Zubrický, Gabriel. 1997. „Príspevok k mentálnému mapovaniu Slovenska“. *Geografický časopis* 49 (3–4): 243–253.