

AGNIESZKA BEDNAREK-BOHDZIEWICZ  <https://orcid.org/0000-0002-8426-2483>
Uniwersytet Gdański

Antropologia lokomocji i transportu – między etno- a technografią

Wstęp

Artykuł ma na celu wprowadzenie teoretycznych i metodologicznych podstaw dla antropologii lokomocji i transportu w ramach tzw. zwrotu ku mobilności. Moją intencją jest doprecyzowanie tych dwóch kategorii oraz uzasadnienie ich przydatności dla badań etnograficznych. Najpierw w skrócie rekapitułuję główne pojęcia i metodologie charakterystyczne dla *mobility turn* – paradygmatu, który traktuje mobilność nie tylko jako fizyczne przemieszczanie się, lecz także jako złożone zjawisko kulturowe, obejmujące ruch ciał, rzeczy, idei i wyobrażeń oraz powiązane z nimi ideologie i praktyki. Zwrot mobilnościowy czyni z tych procesów centralną kategorię analizy społecznej i postrzega mobilność jako fundamentalny sposób bycia w świecie (zob. „mobilna kultura” – Urry 2007b: 247). W dalszej części proponuję rozróżnienie między mobilnością a lokomocją i transportem oraz dokonuję przeglądu reprezentatywnych badań etnograficznych użytecznych w proponowanym zakresie. Zwracam również uwagę na praktyczne konsekwencje tej perspektywy dla badań terenowych. Następnie zarysowuję kontekst analityczny: antropologię techniki i technografię oraz *imagineering* (relacje między wyobraźnią a inżynierią). Ramy te pozwalają badać nie tylko urządzenia i infrastrukturę, czyli techniczny wymiar, lecz także projekty i wyobrażenia oraz afektywne i symboliczne aspekty lokomocji i transportu – ukazując ich złożoność i wielowymiarowość oraz materialne, kulturowe i społeczne uwarunkowania.

Na zakończenie formułuję krótkie, skonkretyzowane propozycje kierunków badawczych i pól tematycznych, które – moim zdaniem – wydają się obiecujące dla dalszych studiów w ramach zaproponowanego paradygmatu.

1. Umiejscowienie antropologii lokomocji i transportu w ramach *mobility turn*

Mobilność jako pojęcie

Zwrot mobilnościowy to rozwijające się od lat 90. XX w. interdyscyplinarne podejście do badania przemieszczania się ludzi, rzeczy i idei. John Urry proponuje bardzo szerokie ujęcie *mobilities*, wyróżniając pięć wzajemnie powiązanych wymiarów: 1) cielesne przemieszczanie się ludzi (*corporeal travel*) w celu pracy, wypoczynku, życia rodzinnego, przyjemności, migracji czy ucieczki (od codziennych dojazdów po dożywotnie wygnanie); 2) fizyczny ruch przedmiotów (*the physical movement of objects*) – m.in. transport żywności i wody od producentów do konsumentów czy wysyłanie i otrzymywanie prezentów i pamiątek; 3) podróż wyobrażeniowa (*imaginative travel*) – wywoływana obrazami miejsc i ludzi w różnych mediach, które konstruują i rekonstruują wizje miejsca, podróży i konsumpcji; 4) podróż wirtualna (*virtual travel*) – często w czasie rzeczywistym, przekraczająca dystanse geograficzne i społeczne oraz tworząca i przekształcająca wielorakie wspólnoty na odległość; 5) podróż za pomocą środków komunikacji (*communicative travel*) – komunikacja osoba – osoba za pośrednictwem wiadomości prywatnych, pocztówek, SMS-ów, listów, telegrafów, faksu, telefonu stacjonarnego, komórkowego itp. (Urry 2012: 4–5). Badacz wskazuje na wszystkie obecne i możliwe we współczesnym świecie rodzaje „ruchomych asamblaży” ludzi, przedmiotów, technologii i skryptów działania.

Zdaniem twórców tego paradygmatu wcześniejsze badania ignorowały procesy społeczne związane z ruchem. Celem *mobility turn* jest zatem przywrócenie mobilności wymiaru społecznego. Kluczowe jest tu rozróżnienie między ruchem (*movement*), rozumianym jako geometryczne, pozbawione kontekstu i znaczenia przemieszczanie się między punktami A i B, a mobilnością (*mobility*) – ruchem znaczącym, niosącym treści społeczne, kulturowe i polityczne (Cresswell 2006: 2). Mobilność to – inaczej mówiąc – pokonywanie dystansu między „tu” a „tam” w wymiarze fizycznym, wirtualnym, społecznym czy psychologicznym.

Teoretycy zwrotu odchodzą ponadto od koncepcji świata jako utrwalonego, stałego i niezmiennego, w którym bada się jedynie ruch między lokalizacjami. Zamiast tego skupiają się na procesach i przekształceniach wywołanych przez mobilność, która stała się kluczowym wskaźnikiem zmian społecznych, kulturowych, ekonomicznych i medialno-komunikacyjnych (zob. Salazar 2014: 55 i n.). Urry definiuje wręcz współczesne społeczeństwo jako mobilność (*the social as mobility*), postrzegając je jako współtworzone przez nakładające się struktury i ruchy, splecione połączenia i przepływy (Urry 2000: 1–2). Mimi Sheller podkreśla natomiast, że mobilność nie jest jedynie dodatkiem do życia społecznego – funkcjonowania

większości instytucji i praktyk społecznych – lecz konstytutywnym warunkiem jego istnienia (Sheller 2021: 10, 27–39). W nawiązaniu do tych ustaleń Thomas Faist konstatuje, że świat należy rozumieć jako płynny i dynamiczny – ludzie, społeczeństwo, gospodarka i życie społeczne kształtowane są przez praktyki mobilne, nie zaś wyłącznie przez trwałe zakorzenienie w konkretnych miejscach (Faist 2013: 1637–1646). W tym sensie perspektywa *mobility turn* zmienia sposób rozumienia współczesnych społeczeństw, pozwalając dostrzec ich dynamiczny, translokalny i procesualny charakter.

Choć zwrot mobilnościowy kojarzony jest głównie z socjologią (Urry 2000; Urry 2007a; Hannam, Sheller, Urry 2006; Urry, Grieco 2012; Faist 2013; Cekiera 2019) czy geografiami społeczną (np. Cresswell 2006; Cook 2018), zagadnienie to nie umknęło również antropologom. Już w 1986 roku Marc Augé opublikował pracę poświęconą antropologii metra – *Un ethnologue dans le métro* (Augé 2002), a sześć lat później esej o przestrzeniach tranzytowych – lotniskach, dworcach, autostradach i stacjach benzynowych – wprowadzając kategorię „nie-miejsca”, charakterystyczną dla globalizacji i związanej z nią „hipermobilności”¹. Z jego analiz płyną daleko idące wnioski: etnologia powinna zająć się doświadczeniem samotności w świecie przepływów ludzi, informacji i towarów oraz nową tożsamością konstruowaną „w tranzycie” (Augé 2010). James Clifford, wychodząc z założenia, że współczesny świat nie stoi w miejscu, uznaje mobilność za fundament nowej antropologii, która powinna przesunąć uwagę z korzeni (*roots*) na trasy (*routes*) (Clifford 1997).

Alice Eliott, Roger Norum i Noel B. Salazar przypominają, że antropologowie od dawna mierzyli się z problematyką ruchu, choć często traktowali go jedynie jako atrybut wybranych grup (np. nomadów), a nie jako autonomiczny przedmiot badań (por. Barth 1961). Zresztą – jak podkreślają – sama etnografia jest praktyką mobilności: praca terenowa wiąże się z podróżą, a teren badań jest polem ruchu między lokalizacjami i sieciami. Ghassan Hage za etnografa ruchu uznaje nawet Bronisława Malinowskiego, wskazując na wielostanowiskowy (*multi-sited*) charakter jego badań rytuału „kula” na Wyspach Trobrianda (mimo że metoda Malinowskiego uchodziła za wzorzec badań w osiadłych społecznościach) (Hage 2005: 467, za: Salazar, Elliot, Norum 2017: 4–5). Zwrot ku mobilności w antropologii wyrósł jednak nie tylko z klasycznych badań nad nomadyzmem, lecz także z etnograficznych analiz przymusowych przesiedleń, migracji i uchodźstwa. Szczególne znaczenie miały tu m.in. prace Liisy H. Malkki (1992, 1995), która zakwestionowała utrwaloną w antropologii „metafizykę sedentaryzmu” (Malkki 1992: 31) – przekonanie, że ludzie z natury przynależą do określonych miejsc i terytoriów. Dzięki tego rodzaju badaniom mobilność zaczęto postrzegać jako ważną kategorię analityczną, obejmującą nie tylko fizyczne przemieszczanie się, podróż czy dobrowolną migrację, lecz także przymus, deportację i uchodźstwo, a więc zjawiska powiązane z polityką, prawem, władzą, kontrolą, pamięcią czy tożsamością.

¹ Warto też wspomnieć zbiór tekstów zatytułowany *L'impossible voyage. Le tourisme et ses images* (1997), w którym Augé analizuje współczesną formę podróży – turystykę – w świecie przesyconym obrazami, mediami i spektaklami.

W rozdziale podręcznika *The Routledge Handbook of Mobilities* poświęconym antropologii Salazar definiuje mobilność jako zjawisko wymagające interdyscyplinarnego podejścia: łączenia antropologii z geografią, socjologią i studiami kulturowymi, badaniami sensorycznymi, historią techniki i analizami infrastrukturalnymi. Zwraca też uwagę na konieczność krytycznego namysłu nad samym paradygmatem, by nie pomijał różnic wynikających z geografii, historii czy pozycji społecznych osób w ruchu (Salazar 2014: 55–63). W podobnym tonie utrzymany jest tom *Keywords of Mobility. Critical Engagements*, w którym autorzy, poprzez osiem tytułowych słów kluczy, takich jak: kapitał (*capital*), kosmopolityzm (*cosmopolitanism*), wolność (*freedom*), płeć kulturowa (*gender*), bezruch (*immobility*), infrastruktura (*infrastructure*), zdolność do poruszania się (*motility*) i reżim (*regime*), przedstawiają etnograficznie ugruntowane analizy mobilności. Nie jest to lista wyczerpująca, ale na tyle spójna, że daje rozbudowany wgląd w temat. Mobilność jawi się tu zarówno jako szerokie, wielowymiarowe zjawisko (ruch fizyczny, krążenie idei, towarów, obrazów, kapitału, technologii), jak i jako soczewka analityczna: łączy ruch, znaczenia społeczne oraz translokalne powiązania (Salazar, Jayaram 2016: 1–3).

Mobilność jako paradygmat badawczy

Zwrot mobilnościowy zainspirował potrzebę rozwinięcia nowych narzędzi analitycznych oraz metodologii. Ruch to nie tylko przedmiot badań, lecz także sposób ich prowadzenia; badanie mobilności wymaga bowiem metod „w ruchu” – tak samo dynamicznych i mobilnych jak analizowane zjawiska (zob. Sheller, Urry 2006; Büscher, Urry 2009; Büscher, Urry, Witchger 2010). Jednym z kluczowych wyzwań jest przełożenie teorii na praktykę terenową. W tym kontekście Orvar Löfgren podkreśla potrzebę opracowania etnografii tego, co codzienne i pozornie bezwydarzeniowe, a przez to często niedostrzegalne, jak np. „bezmysłne”, automatyczne korzystanie ze środków lokomocji czy „przezroczysta”, choć materialna, infrastruktura transportu (Löfgren 2008: 331–351). Ważną taką próbą jest podręcznik *Methodologies of Mobility: Ethnography and Experiment*, w którym autorzy podkreślają, że badanie mobilności wymaga nie tylko nowych technik, lecz także krytycznego namysłu nad samą istotą etnografii – należy przemyśleć jej fundamenty oraz tradycyjne kategorie „terenu” i „uczestnictwa” (Salazar, Elliot, Norum 2017: 5). Mobilność stawia przed badaczami problem wielostanowiskowości (*multi-sited*), wieloczasowości (*multi-temporality*) badań oraz skali (Salazar, Elliot, Norum 2017: 9–11, 12–13). Eksperymentalne podejścia w badaniach mobilności odchodzą od klasycznego, „stacjonarnego” modelu i dostosowują się do przedmiotu badań. Ich innowacyjność polega m.in. na reinterpretacji dobrze znanych technik, takich jak obserwacja uczestnicząca, wywiady, metoda kuli śnieżnej czy analiza archiwów, w celu uchwycenia i oddania istoty mobilności (Salazar, Elliot, Norum 2017: 16).

Metodologiczną i epistemologiczną propozycję, która traktuje mobilność i jako przedmiot, i jako metodę badawczą, można określić mianem „etnografii w ruchu” (*an ethnography on the move*) (por. Creswell 2006: 3). Na polskim gruncie rozumienie terenu jako sieci ruchomych miejsc i przepływów znaczeń proponuje Agata Stanisław (Stanisław 2012; Stanisław 2015), natomiast „mobilizację antropologii” i konsekwencje zwrotu mobilnościowego dla teorii i metodologii rozważa Łukasz Kaczmarek (Kaczmarek 2015), postulując uważniejsze badanie ruchu i jego granic. Etnografię jako naukę „w ruchu” – obejmującą zarówno ruch fizyczny, jak i metaforyczny – rozwija również Hubert Wierciński (Wierciński 2023).

Refleksja nad sposobami badania mobilności i mobilnymi praktykami terenowymi obejmuje takie techniki, jak badanie w ruchu (*walking methods*), towarzyszenie badanym (*go-along*) czy śledzenie ich tras (*shadowing*) (zob. Creswell 2006: 3), a także podążanie za rzeczą (*following the thing*), które pozwala odsłonić społeczne konteksty krążenia przedmiotów (Appadurai 1986). Rozwijana jest również etnografia wielostanowiskowa (*multi-sited ethnography*), polegająca na śledzeniu ludzi, rzeczy i idei w różnych lokalizacjach (Marcus 1995). Współcześni badacze sięgają też po narzędzia cyfrowe, takie jak mapowanie i rejestrowanie tras GPS, a także stosują etnografię multimedialną i eksperymenty wizualne (np. nagrywanie mobilności z różnych perspektyw, jak kamera zamontowana na rowerze czy filmy z telefonu komórkowego). Dzięki temu możliwe jest dokumentowanie doświadczeń „tu i teraz” oraz łączenie danych jakościowych (opowieści uczestników, tworzenie map mentalnych) i ilościowych (geolokalizacja) (zob. Salazar, Elliot, Norum 2017: 8–11). W odpowiedzi na wyzwanie metodologiczne, jakim jest problem skali (czyli pytanie, jak połączyć mikrodoświadczenia jednostek z makrostrukturami globalnymi), wypracowano różne propozycje: *glocal ethnography* (Noel B. Salazar, 2010), *nomadic ethnography* (Anthony D’Andrea, 2007), *tandem ethnography* (Sverre Molland, 2013) oraz *multi-scalar ethnography* (Biao Xiang, 2013); (Salazar, Elliot, Norum 2017: 12–13). Wszystkie te podejścia akcentują konieczność łączenia perspektyw lokalnych i globalnych oraz eksperymentalnego poszerzania klasycznego warsztatu etnograficznego.

Mobilność a lokomocja i transport

W badaniach nad mobilnością podkreśla się różnorodność jej form – fizyczną i wirtualną, realną i wyobrażoną, dobrowolną i wymuszoną, turystyczną i migracyjną czy zarobkową – oraz jej szeroki zakres znaczeniowy, obejmujący przepływy ludzi, dóbr, idei i informacji, osadzone w złożonych sieciach społecznych, kulturowych, ekonomicznych i technologicznych (zob. Sheller, Urry 2006: 207; Urry 2009; Cekiera 2019: 587). Pojawiają się też argumenty, że dominującymi symbolami współczesnej mobilności są raczej technologie komunikacyjne (telefony, tablety, laptopy) niż klasyczne technologie transportowe, co prowadzi do traktowania mobilności jako zjawiska obejmującego przede wszystkim mobilność cyfrową czy komunikacyjną (zob. Weber 2011; Kien 2008: 1104). Nie bez racji paradygmat ten bywa jednak

krytykowany za tendencję do rozmywania pojęcia ruchu oraz równoważenie wszystkich jej form (zob. Kaufmann 2014: 6–7)². Mając na uwadze te zastrzeżenia, proponuję zawężenie i ukonkretnienie narzędzi analitycznych przez wyodrębnienie z obszernego pola mobilności dwóch uzasadnionych w polszczyźnie i bardziej precyzyjnych kategorii: „lokomocja” oraz „transport”. Nie chodzi o odrzucenie pojęcia „mobilność” czy zignorowanie złożoności tematu badawczego, lecz o precyzję, a dokładniej – o wydobywanie fizycznego, ucieleśnionego i technicznego wymiaru przemieszczania się. Dzięki temu możliwe staje się oddzielenie ruchu materialnego, rzeczywistego, od przepływów idei czy mobilności wirtualnych, by badać praktyki poruszania się w przestrzeni bez wchodzenia we wszystkie możliwe wymiary mobilności.

„Lokomocję” rozumiem jako cielesne, fizyczne przemieszczanie się wspomagane technologiami mechanicznymi i silnikowymi (samochody, pociągi, rowery, skutery, transport publiczny itp.). Termin ten koncentruje się na indywidualnym wysiłku, rytmach oraz strategiach ruchu, na zmysłowych doświadczeniach i relacjach między ciałem (w tym umysłem) a techniką/inżynierią. Uwzględnia również to, jak praktyki ruchu i technologie lokomocji kształtują społeczne imaginaria, skojarzenia, metafory czy wyobrażenia. Z kolei przez pojęcie „transport” akcentuję techniczne i organizacyjne aspekty przemieszczania: infrastrukturę, pojazdy, systemy logistyczne oraz regulacje prawne. Jest to perspektywa obejmująca sieci, instytucje, polityki i ekonomię zbiorowych przewozów towarowych i pasażerskich, czyli struktury umożliwiające i organizujące przepływy ludzi i dóbr. Pozwala analizować, w jaki sposób ruch jednostek wpisuje się w szerszy porządek społeczno-gospodarczy i przestrzenny. Natomiast zestawienie obu podejść umożliwia uchwycenie złożoności ruchu poprzez badanie mobilności zarówno „od dołu”, „od środka”, z perspektywy „mikro” – indywidualnych doświadczeń, praktyk i percepcji, jak i „od góry”, „od zewnątrz”, z poziomu „makro” – systemów infrastruktury i ideologii transportu. W praktyce badawczej oznacza to łączenie etnograficznej wrażliwości z analizą technograficzną, tak by empiryczne, oddolne studia współgrały z oceną nadrzędnych systemów. Dzięki temu można badać materialny, techniczny i ucieleśniony wymiar ruchu, nie tracąc z pola widzenia ani perspektywy jednostki, ani kontekstu strukturalnego, który kształtuje dostęp i możliwości przemieszczania się.

Wybrane etnografie lokomocji i transportu

Ostatnie dwudziestolecie przyniosło bogaty zestaw opartych na badaniach terenowych etnografii mobilności. Pionierami w tym temacie byli autorzy zbioru

² Inne zarzuty to ujmowanie mobilności tylko w kategoriach ilościowych (szybkość, zasięg, częstotliwość) oraz nadmierne skupienie na zachodnich, metropolitalnych kontekstach. Aby uniknąć tych uproszczeń, konieczne jest mocne etnograficzne osadzenie badań – uwzględnianie różnych doświadczeń przemieszczania się, różnych wymiarów społecznych i geograficznych oraz różnych skal analizy (od lokalnych mikropraktyk lokomocji po makrostruktury infrastrukturalne i polityczne).

zatytułowanego *Car Cultures* (Miller 2001), którzy pokazują, że samochód to nie tylko środek transportu, lecz złożony fenomen kulturowy. Poprzez analizę różnych kontekstów – od społeczności rdzennych Australii, przez doświadczenia afroamerykańskich kierowców i taksówkarzy w Ghanie, po dźwiękowe pejzaże i codzienne negocjacje związane z używaniem auta – ukazują samochód jako obiekt kultury materialnej, nasycony emocjami, lękami i aspiracjami, jednocześnie odzwierciedlający globalne kryzysy, lokalne praktyki oraz osobiste doświadczenia.

Kolejne publikacje poszerzają ten zakres. Część badań przyjmuje perspektywę międzykulturową, prezentując lokalne adaptacje środków i sposobów transportu (np. Bear 2007; Vivanco 2013). Inne koncentrują się na marginalnych formach lokomocji, traktowanych jako praktyki politycznego oporu (Shell 2015). Znacząca część skupia się na sensorycznym i afektywnym wymiarze ruchu: jego tempie, intensywności, czasie trwania oraz cielesnym doświadczeniu (np. Bissell 2010a; Bissell 2010b; Stanisław 2017; Pink, Fors, Glöss 2019; Amit, Salazar 2020). Rozwijane są także ujęcia genderowe, rozpatrujące zależności między płcią a praktykami lokomocji (np. Hanson 2010; Balkmar, Mellström 2022; Preston i in. 2024). Interesującym przykładem są analizy symboliczne i metaforyczne konkretnych pojazdów – pociągu, samochodu, łodzi, roweru czy motocykla – rozumianych jako wyraz tożsamości, statusu społecznego czy symbolu wolności, indywidualizmu lub dominacji (np. Lumsden 2013; Lipset, Handler 2014; Cross 2018). Podobnie, pod kątem ich znaczenia społeczno-kulturowego, interpretowane są związane z transportem przestrzenie: metro, lotnisko, dworzec, port czy autostrada (np. Richards, MacKenzie 1988; Augé 2002; Augé 2010; Wucherpfennig 2006; Löfgren 2010; Hengartner 2012; Dalakoglou, Harvey 2015; Kuligowski, Stanisław 2017; Swanson 2020).

Bliskie celom proponowanej tu antropologii lokomocji i transportu są analizy zawarte w tomie *The Cultures of Alternative Mobilities: Routes Less Travelled* pod redakcją Phillipa Vanniniego (Vannini 2010). Autorzy kierują uwagę ku codziennym, lokalnym praktykom i ich zróżnicowanym znaczeniom. Odchodząc od narracji o „hipermobilności”, skupiają się na etnograficznie uchwyconych doświadczeniach podróżowania i zatrzymywania się – transport w kanadyjskiej dziczy, kolejowe i autobusowe codzienności, lotnicze opóźnienia, rejsy żeglarskie czy życie kurierów rowerowych. Są to praktyki performowane w czasie i przestrzeni, konstytuujące biografie i tożsamości, osadzone w materialnych infrastrukturach i społecznych relacjach. Zebrane studia pokazują niejednoznaczny i negocjacyjny charakter mobilności, która wymyka się uproszczonym ujęciom. Podobny kierunek wyznacza zredagowany przez Davida Lipseta i Richarda Handlera zbiór etnograficznych esejów pt. *Vehicles: Cars, Canoes, and Other Metaphors of Moral Imagination* (Lipset, Handler 2014). Pojazdy – od kajaków w Papui-Nowej Gwinei, przez samoloty w Ameryce Północnej, lowridery (lo-lo) w Meksyku, po samochody w Chinach, Japonii i Europie Wschodniej – ukazane są tu nie tylko jako fizyczne środki transportu, lecz także jako metafory kulturowej, politycznej i moralnej wyobraźni. Autorzy traktują je jako nośniki tożsamości, nostalgii i wartości, które „transportują” nie tylko ludzi, ale i sposoby rozumienia świata, kultury i historii.

2. Ramy koncepcyjne dla badań lokomocji i transportu – antropologia techniki, technografia i *imagineering*

Antropologiczny namysł nad lokomocją i transportem warto osadzić w szerszym kontekście analitycznym, dlatego jako ramy koncepcyjne proponuję trzy komplementarne perspektywy: antropologię techniki, technografię oraz *imagineering*. Każda z nich wnosi nieco odmienne, ale powiązane ze sobą narzędzia pojęciowe i metodologiczne, które pozwalają uchwycić złożoność lokomocji i transportu jako zjawisk jednocześnie materialnych, społecznych i symbolicznych. Pierwsza rama pozwala widzieć technikę jako system społeczno-kulturowy; druga – daje metodę badania praktyk, afektów i asamblaży, które łączą ludzi i maszyny; trzecia – ujmuje relacje między techniką a inżynierią a wyobraźnią i imaginariami społecznymi oraz zwraca uwagę na mechanizmy projektowania znaczeń, podkreślając, że technologia i wyobrażenia nie są uniwersalne (działają wewnątrz określonych historii, polityk i ekonomii).

Antropologia techniki – technika jako system społeczno-kulturowo-techniczny

Podstawowe przesunięcie w myśleniu o technice, które proponuję wykorzystać w analizach lokomocji i transportu, polega na odejściu od prostego, instrumentalnego pojmowania techniki – ograniczonego do traktowania jej wyłącznie jako neutralnego narzędzia. Inspiracją dla tego podejścia są oczywiście filozoficzne intuicje Martina Heideggera, który podkreśla, że istota techniki wykracza poza jej funkcję pragmatyczną – według niemieckiego myśliciela technologia przekształcają ludzkie sposoby widzenia świata (Heidegger 1977: 332–333). Myśl tę, przeniesioną na grunt antropologii, udanie rozwija Janusz Barański, odwołując się do pracy Bryana Pfaffenbergera (Barański 2008: 25–27). Pfaffenberger traktuje technikę (oraz jej wytwory) jako trójdzielny układ: 1) zasoby materialne, narzędzia i umiejętności; 2) system społeczno-techniczny obejmujący czynności produkcyjne i podział pracy; 3) kulturę materialną. Dopiero zrozumienie tej trójdzielnej całości daje pełny obraz tego, co potocznie określa się jako technikę (Pfaffenberger 1992: 498, za: Barański 2008: 34). Koncepcja ta ujmuje działalność technologiczną człowieka w sposób całościowy, łącząc w jednym złożonym systemie społeczno-technicznym struktury społeczne, działania niewerbalne, komunikację językową, koordynację pracy, zaawansowaną produkcję artefaktów, współdziałanie różnorodnych aktorów oraz społeczne wykorzystanie wytworów techniki. Barański do przywoływanego schematu dopowiada czwórną Heideggera – Ziemię i Niebo, Śmiertelnych i Bogów – wprowadzając wymiar kosmologiczny (mitologię, aksjologię, teodyceę i eschatologię). Antropolog proponuje, by mówić raczej o systemie kulturowo-technicznym, ponieważ pojęcie kultury pełniej ujmuje szereg determinantów, takich jak podział pracy, stosunki społeczne czy właśnie kosmologia (Barański 2008: 35). Jak przekonuje, wytwory techniki w antropologii nie są i nie były postrzegane wyłącznie w perspektywie funkcjonalnej i praktycznej, zawsze

więzały się z kulturą oraz wartościami, wyobrażeniami, przekonaniami, ideałami i preferencjami użytkowników, pełniąc funkcje estetyczne, symboliczne i społeczne oraz będąc narzędziem wyrażania tożsamości, statusu, ideologii czy stylu życia (Barański 2008: 27, 29, 32–33). Konsekwencją tego podejścia jest traktowanie każdej zmiany technologicznej jednocześnie jako zmiany społeczno-kulturowej.

Technika nie jest zatem jedynie zbiorem narzędzi, lecz złożonym układem relacji społecznych, materialnych i symbolicznych, w którym każdy element oddziałuje na inne. Mimi Sheller nazywa ten sposób myślenia ontologią relacyjną – współkonstituowania podmiotów, przestrzeni i znaczeń. Zakłada ona, że świat nie składa się z gotowych, samodzielnych bytów, które wchodzą ze sobą w relacje, ale że same byty powstają poprzez relacje i ruch. W tej perspektywie nie ma stałych rzeczy istniejących w izolacji, są procesy, powiązania i sieci. Dlatego należy badać: przestrzeń, która powstaje poprzez ruchy ludzi, przedmiotów i informacji; czas – doświadczany w rytmach podróży i oczekiwania; oraz ciało, które istnieje jako „bycie-w-ruchu”, zmysłowe, sprzężone z technologiami transportu i komunikacji (zob. Sheller 2021: 8, 13, 30–33). Takie podejście zbliża nas do teorii aktora-sieci (ANT) Bruno Latoura (Latour 2010). W logice ANT byty ludzkie i nie-ludzkie współtworzą sieci; żadne z nich nie stanowi neutralnego tła działań społecznych, lecz są aktantami współkonstruującymi działania i znaczenia. W świetle tych koncepcji maszyny i infrastruktura – takie jak samochód, system sterowania, stacja kolejowa, droga morska czy mapa – nie są „rzeczami” o stabilnym, odrębnym bycie, lecz są współtwórcami relacji społecznych, rytmów i afektów (por. Sheller 2021: 104).

Technografia – etnografia techniki „myśląca z” maszyną

Zarówno u Heideggera, jak i u Latoura zapożyczają się etnografowie próbujący zdefiniować pojęcie „technografii”. Technografia, czyli inaczej etnografia techniki, jest rozwinięciem antropologii techniki w kierunku praktyk badawczych (zob. Kien 2008; Kien 2009; Fisch 2018; por. Jansen, Vellema 2011). Zastąpienie przedrostka „etno-” przedrostkiem „techno-” ma podkreślić potrzebę badania rosnącego znaczenia technicznego pośrednictwa oraz związanych z techniką kultur i praktyk. Chodzi o analizowanie wpływu wytworów techniki na życie społeczne w sposób, którego nie da się sprowadzić do pojedynczych, tradycyjnych kategorii etnograficznych, takich jak tożsamość, wspólnota, naród, sprawczość czy podmiotowość (Fisch 2018: 6). Technografia przejmując z etnografii metodę szczegółowego opisu praktyk, wykorzystując ją do badania relacji i współdziałania człowieka z maszyną/narzędziem. Różni się jednak od tradycyjnej etnografii tym, że przesuwając jej perspektywę z opisowo-reprezentacyjnego trybu wytwarzania wiedzy, opartego na *thinking about technology* – myśleniu o technice, ku praktyce performatywnej *thinking with technology* – myślenia z techniką (i poprzez technikę) (Fisch 2018: 6). Prowadzi to do zmiany pytania badawczego: nie wystarczy pytać, jak ludzie używają techniki lub jakie są praktyki ludzi wobec techniki – trzeba próbować myśleć z techniką,

analizować to, w jaki sposób relacje człowiek – maszyna/narzędzie konstruuja zbiorowe życie społeczne. W tym sensie technografia zbliża się do fenomenologii codziennych interakcji człowieka z maszyną/narzędziem (zob. Kien 2009: 13, 14, 16), co wyjaśnia inspirację myślą Heideggera. Jednocześnie stanowi uzupełnienie teorii aktora-sieci – istotne znaczenie ma tu zarówno pojęcie asamblażu, jak i rozumienie techniki jako aktanta, czyli aktywnego uczestnika sieci społecznych. Technografia koncentruje się przy tym na konkretnych splotach działań ludzi i rzeczy oraz ich opisie w skali mikro, uwrażliwiając na niuanse współdziałania, automatyzmów, awarii czy adaptacji (zob. Kien 2009: 18–19).

W interesującym mnie kontekście lokomocji i transportu tę propozycję teoretyczno-metodologiczną twórczo wykorzystuje Michael Fisch w książce *An Anthropology of the Machine: Tokyo's Commuter Train Network*. Badając tokijską sieć kolejową, antropolog nie ogranicza się do opisu infrastruktury, lecz analizuje współzależność wielu elementów: rytmów podróży, praktyk adaptacyjnych, diagramów ruchu i opóźnień czy operacji inżynierskich i zarządczych. W duchu technografii stawia pytanie, jak relacja ludzie – pociąg konstruuje zbiorowość i jakie to rodzi konsekwencje, zarówno jakościowe (rozumiane jako jakość współistnienia techniczno-ludzkiego kolektywu, mierzona nie tylko wydajnością), jak i etyczne (analizując m.in. przypadki samobójstw na torach, pokazuje, że reakcje badanej zbiorowości ujawniają dylemat: zredukować tragedię do kategorii „przeszkody w ruchu” czy uznać indywidualność i dramat osoby) (Fisch 2018: 166–205). Metodologicznie Fisch łączy postulowaną praktykę „myślenia z maszyną” (pociągiem, infrastrukturą, systemem sterowania) z klasycznymi narzędziami etnografii (badaniami terenowymi, obserwacją uczestniczącą, wywiadami), a także analizą dokumentacji technicznej oraz analizą kulturową (filmów, mediów) (Fisch 2018: X, 6–7, 14–17).

Podobnie technografię – traktowaną jako istotne uzupełnienie etnografii – wykorzystuje Dmitrii A. Bochkov w badaniach nad postsocjalistycznymi pociągami elektrycznymi. Według niego technografia daje narzędzia pozwalające uchwycić to, co tradycyjna etnografia reprezentacyjna – koncentrująca się przede wszystkim na narracjach ludzkich – mogłaby zafałszować lub pominąć. Technografia tymczasem poszukuje również „narracji maszyny” oraz relacji powstających „w ruchu”. Bochkov dowodzi, że popularna „elektriczka” nie jest jedynie tłem społecznych praktyk, lecz aktywnie współkonstruuje afekty, automatyzmy, działania i postawy. Aby oddać to zjawisko, badacz posługuje się obrazowymi figurami, takimi jak „biondustrialny afekt” czy „maszynowa oralność” (pojęcie Félix’a Guattariego) (Bochkov 2021: 188, 190). Stara się w ten sposób pokazać, jak dźwięki maszyny (komunikaty, szum silnika i wibracje) splatają się z głosami ludzkimi, tworząc nową, zdecentralizowaną „oralność” asamblażu, w której rejestry maszynowe i ludzkie wzajemnie się przenikają, wyciszają i fragmentaryzują.

Imagineering – relacje między wyobraźnią a inżynierią

Jeśli technografia kieruje uwagę ku praktykom współdziałania ludzi i maszyn, to *imagineering* przesuwając analizę w stronę powiązań między wyobraźnią a inżynierią; bada, jak wyobrażenia kształtują projekty techniczne oraz jak technika wytwarza wyobrażenia społeczne. Neologizm *imagineering* – będący kontaminacją słów *imaginary/imagination* (wyobraźnia) i *engineering* (inżynieria) – akcentuje tę obustronność i bywa stosowany w antropologii do analizy, w jaki sposób techniczne przedsięwzięcia mogą stać się nośnikami kulturowych i politycznych znaczeń³. Wyobraźnię można w tym kontekście rozumieć tak, jak definiują ją David Sneath, Martin Holbraad i Morten Pedersen – jako niedookreślony efekt techniki, która ją wytwarza (Sneath, Holbraad, Pedersen 2009: 26, za: Dalakoglou, Kallianos 2018).

Ważne jest rozróżnienie indywidualnego procesu wyobraźni (*imagination*) i społecznych wyobrażeń (*imaginaries*), które proponuje Noel B. Salazar. Pierwsze oznacza dynamiczny, psychologiczny akt twórczy, drugie zaś – społecznie trwałe, podzielane i przekazywane, kulturowo zakorzenione konstrukty, będące wytworami wyobraźni (Salazar 2020: 768). To właśnie społeczne imaginaria – jak zakłada Charles Taylor – warunkują instytucje, praktyki i codzienne interakcje (Taylor 2010). Salazar zauważa, że trudno mówić o mobilności człowieka bez uwzględnienia tego, w jaki sposób kształtuje ją wyobraźnia oraz jak mobilność wpływa na wyobraźnię (Salazar 2020: 768). Argumentuje, że praktyk ruchu nie da się oddzielić od imaginariów; wyobrażenia motywują, konstruują i legitymizują mobilność, a równocześnie same są formowane przez doświadczenia przemieszczania się (Salazar 2011b; Salazar 2020).

W praktyce *imagineering* oznacza zwrócenie uwagi na to, jak projekty techniczne i medialne (plany transportowe, kampanie promocyjne, wizualizacje inwestycji, narracje o „łączności”, „rozwoju”, „nowoczesności”, „bezpieczeństwie”) produkują wyobrażenia przestrzeni i ruchu, które potem wpływają na praktyki użytkowników i decyzje polityczne. Przykłady badań etnograficznych pokazują, jak projekty infrastruktury, systemy transportu i środki lokomocji nadają kulturowe i polityczne sensy oraz jak wpływają na organizację ruchu i oficjalne dyskursy państwowe (Löfgren 2004; Dalakoglou 2010). Taka rama analityczna pozwala badać nie tylko materialne wymiary lokomocji i transportu (urządzenia, systemy, infrastrukturę), lecz także ich aspekty afektywne i symboliczne, a ponadto praktyki projektowania oraz wyobrażenia projektantów i użytkowników.

³ W niniejszej propozycji odchodzę od znaczenia nadanego temu pojęciu przez Walt Disney Company (tworzenie, projektowanie i budowa parków tematycznych), wykorzystywanego również w pracach antropologicznych, w których jest ono rozumiane jako inżynieria wyobraźni, celowe i świadome konstruowanie wyobrażeń i zarządzanie wyobraźnią (zob. np. Salazar 2011a; Salazar 2013).

3. Propozycje kierunków badawczych i pól tematycznych dla antropologii lokomocji i transportu

Antropologia lokomocji i transportu może obejmować analizę oraz interpretację wyobrażeń (zarówno świadomych, jak i nieświadomych) i figur myślenia, a także symbolikę, wartości, sensy i znaczenia (np. odniesienia do statusu społecznego) przypisywane poszczególnym środkom lokomocji (pociąg, samochód, samolot, łódź, rower, motocykl itp.) oraz ich infrastrukturze. Transport nie tylko wytwarza duże trajektorie zawłaszczające przestrzeń i przekształcające krajobraz (szlaki morskie i podniebne, autostrady i linie kolejowe, doki i porty, lotniska, parkingi), kreuje również własne przestrzenie społeczne (stacje, hotele, kurorty, kompleksy wypoczynkowe czy trasy turystyczne). W ramach tego nurtu antropologiczny namysł może dotyczyć więc zarówno kultury podróżowania i praktyk lokomocyjnych, jak i relacji społecznych zachodzących w różnych środkach transportu (m.in. komunikacja między pasażerami, wzorce zachowań, formowanie się wspólnot podróżujących, interakcje z pracownikami transportu publicznego) czy miejscach pośrednich i punktach przesiadkowych. W polu zainteresowań mogą się znaleźć strategie adaptacji i rekontekstualizacji: lokalne i ponadlokalne procesy przekształcania techniki transportowej, tworzenie nowych znaczeń, historyczne warianty praktyk lokomocyjnych (np. porównania międzygeneracyjne) oraz mechanizmy społeczno-kulturowych „zawłaszczeń” przestrzeni i urządzeń (de Certeau 2008) – czyli sposoby, w jakie użytkownicy nadają nowe znaczenia i użycia temu, co odgórnie zaprojektowane. Niniejsza część artykułu porządkuje możliwe pola tematyczne – nie jako wyczerpującą listę, lecz jako szkicową mapę problemową, w której wskazuję, co – moim zdaniem – warto rozwijać w ramach antropologii lokomocji i transportu.

Analiza sensoryczno-afektywna

Lokomocja, rozumiana jako praktyka ucieleśniona, koncentruje uwagę na tym, co podróż robi z ciałem i percepcją: rytmy i tempo, drgania i wibracje, dźwięki i zapachy, tłok i dotyk, rytuały oczekiwania. Te sensoryczne warstwy doświadczenia współtworzą afekty i emocje towarzyszące różnym etapom i formom przemieszczania się (np. lęk, ekscytacja, ulga, nostalgia, radość, napięcie, niepokój itp.), które z kolei kształtują sensy przypisywane poszczególnym środkom transportu i miejscom, np. dworcom, lotniskom, portom czy poczekalniom. Analiza powinna więc obejmować nie tylko opisy procedur i infrastrukturę, lecz także jakość doznania: przywiązania emocjonalne do konkretnych środków (np. pociągu, roweru, motocykla), siłę afektywną urządzeń i przestrzeni, jak też pamięć miejsc tranzytowych. Jakie afekty produkują konkretne środki transportu, infrastruktura transportowa i ich medialne reprezentacje?

Zróżnicowanie kulturowe i porównania lokalne

Lokalne praktyki lokomocyjne oraz kulturowe znaczenia przypisywane środkom transportu wymagają studiów porównawczych osadzonych w konkretnych kontekstach historycznych i społeczno-gospodarczych. Analizy międzymiastowe, międzyregionalne, międzypaństwowe i – szerzej – międzykulturowe mogą odsłonić, jak tradycje, polityki, warunki materialne i dominujące obrazy mobilności kształtują zwyczaje i zachowania komunikacyjne, wzory korzystania z infrastruktury oraz sensy przypisywane poszczególnym środkom lokomocji. W ten sposób ujawniają się lokalne „kultury podróży”, czyli odmienne reguły użytkowania, hierarchie wartości i strategie adaptacyjne związane z lokomocją i transportem. Istotne jest rozpoznanie kulturowych wzorców, które wpływają na to, jak społeczeństwa używają i interpretują środki lokomocji oraz powiązaną z nimi infrastrukturę – jakie nadają im znaczenia. A więc, jak lokalne tradycje i zwyczaje modyfikują doświadczenie codziennego przemieszczania się. Można też pytać, w jaki sposób różne społeczności przyjmują, negocjują i przekształcają technologie transportowe, a także jak regionalne imaginaria konkurują lub współgrają z krajowymi i międzynarodowymi narracjami o modernizacji, nowoczesności czy rozwoju.

Tożsamość, pamięć miejsc i krajobraz kulturowy

Infrastruktura i środki lokomocji są nie tylko narzędziami przemieszczania się, stają się niekiedy nośnikami tożsamości i pamięci zbiorowej. Dworce, mosty, przystanie, przystanki czy trasy komunikacyjne (szosy, tory, drogi) wchodzą w skład krajobrazów kulturowych i przyczyniają się do ich utrwalania lub przekształcania; stają się punktami odniesienia, w których zapisane są narracje historyczne i symboliczne. Transport odgrywa rolę kulturo- i tożsamościotwórczą – może wzmacniać identyfikacje lokalne, narodowe czy subkulturowe. Kolej w Katalonii („kanarek”), w Kanadzie (linia transkontynentalna) czy w Patagonii (patagoński express) pokazuje, że środki lokomocji mogą stać się materialnymi i wyobrażeniowymi symbolami wspólnoty. W tym kontekście warto pytać: Jak środki transportu i powiązana z nimi infrastruktura kształtują poczucie miejsca i przynależności? Jak określone elementy infrastruktury wpisują się w pamięć zbiorową? Jak ich rozwój i transformacja sieci transportowych wpływają na życie społeczności oraz na sposoby, w jakie mieszkańcy interpretują i adaptują te zmiany? Jak lokalne społeczności reinterpreterują pozostawione w krajobrazie materialne ich ślady, np. ruiny dworców, nieużywane tory czy opuszczone przystanki?

Subkultury motoryzacyjne, wspólnoty i tradycje zawodowe oraz dziedzictwo transportowe

Pojazdy, sposoby ich użytkowania i związane z nimi praktyki mogą być podstawą poczucia przynależności. Wokół nich kształtują się bowiem subkultury (np. ridersi, modsi, mikole) oraz wspólnoty i tradycje zawodowe (np. kolejarze, marynarze, piloci). Środki lokomocji wraz z infrastrukturą i architekturą stają się również elementami dziedzictwa kulturowego – świadectwem historii, a zarazem punktem odniesienia dla różnych wspólnot. Stare dworce, nieczynne linie kolejowe, zabytkowe tramwaje i samochody, dawne pasy startowe i hangary, a także historyczne statki i łodzie podlegają procesom ochrony, rewitalizacji i reinterpretacji, które tworzą przestrzeń negocjowania wartości i znaczeń oraz wpisują transport w szersze debaty o dziedzictwie. W tym obszarze badawczym istotne są pytania: Jak praktyki lokomocyjne konstytuują przynależność i styl życia? Jakie znaczenia społeczne i polityczne niesie ochrona zabytkowej infrastruktury? Jak wygląda rewitalizacja dziedzictwa transportowego (od muzeów i tras turystycznych po festyny i inicjatywy oddolne)?

Zamieszkiwanie w podróży – życie *on the move*

Mobilne przestrzenie mieszkalne, takie jak vany, kampery, kajuty na statkach, wagony sypialne czy kabiny kierowców, tworzą złożoną współzależność między podróżowaniem a zamieszkiwaniem. Ich użytkowanie rekonceptualizuje pojęcie domu, stałości i stabilności, a także pozwala analizować kulturowe i społeczne konsekwencje mobilnych form życia. Badanie takich przestrzeni obejmuje pytania o codzienne praktyki i strategie umożliwiające życie w ruchu; o sposoby, w jakie rekonfigurują one relacje rodzinne, pracę i prywatność, a także o wpływ regulacji prawnych i ekonomicznych na warunki „zamieszkania” w podróży. Przestrzenie te mogą stanowić punkt wyjścia do analizy, jak mobilny tryb życia kształtuje codzienność, relacje społeczne oraz poczucie domu.

Technografia i analiza materialno-techniczna

Technografia zakłada traktowanie techniki jako aktanta współtworzącego praktyki społeczne, afekty i wyobrażenia. W tym ujęciu środki, narzędzia i infrastruktura transportu, takie jak zespoły pojazdów, systemy sterowania, urządzenia informacyjne czy architektura, stają się aktywnymi komponentami sieci społeczno-kulturowych, jak i elementami kultury technicznej. Analiza materialno-techniczna pozwala uchwycić, w jaki sposób konkretne projekty i rozwiązania techniczne kształtują rytmy podróży, jak niewidoczne decyzje inżynierskie wpływają na codzienność użytkowników transportu oraz jak technika uczestniczy w wywoływaniu emocji i organizowaniu praktyk mobilności. Ważnym polem badań są

tu także transformacje i modernizacje, takie jak elektryfikacja, dekarbonizacja czy polityki „zielonego transportu”. Pojawiają się pytania o to, jak zmiany te wpływają na zachowania i strategie użytkowników i pracowników oraz jakie niosą polityczne, społeczne i kulturowe skutki.

Krytyczna analiza nierówności i dostępności

Perspektywa krytyczna w badaniach nad lokomocją i transportem uwzględnia takie parametry, jak płeć, wiek, pochodzenie, klasa społeczna, status obywatelski, sprawność czy niepełnosprawność. Kluczowe staje się pytanie, które grupy mają rzeczywisty dostęp do transportu, a które doświadczają wykluczenia. Analiza może pokazać, jak infrastruktura, regulacje, projekty techniczne i praktyki użytkowania mogą reproduковать lub niwelować istniejące nierówności. Doświadczenia transportowe różnią się w zależności od pozycji społecznej – kobiety, osoby starsze (w tym poruszające się za pomocą łasek czy balkoników), osoby z niepełnosprawnościami czy migranci mogą w odmienny sposób odczuwać bezpieczeństwo, autonomię i komfort lokomocji niż mężczyźni, ludzie młodzi, osoby pełnosprawne czy rdzenni obywatele danych państw. Indywidualne doświadczenia są przy tym wywoływane, wzmacniane czy ograniczane przez struktury społeczne i polityczne. Warto badać, które rozwiązania techniczne, modele projektowania infrastruktury i polityki planistyczne sprzyjają inkluzywności, a które prowadzą do marginalizacji. Istotnym czynnikiem różnicującym dostęp do transportu jest miejsce zamieszkania. W Polsce transformacja systemowa po 1989 roku doprowadziła do likwidacji wielu połączeń komunikacji publicznej, zwłaszcza na obszarach wiejskich, co poskutkowało trwałym wykluczeniem komunikacyjnym: ograniczonym dostępem do pracy, edukacji, kultury i opieki zdrowotnej, a szerzej – do uczestnictwa w przestrzeni publicznej. Przemieszczanie staje się wówczas przywilejem a nie normą. Krytycznej refleksji wymagają również wyobrażenia o „nowoczesnym” transporcie, takie jak systemy premium, strefy biznesowe czy pierwsza klasa, które ekonomicznie i symbolicznie redystrybuują dostęp do infrastruktury i ruchu, utrwalając hierarchie.

Podsumowanie

Proponowane kierunki i pola tematyczne – od codziennych praktyk korzystania ze środków lokomocji, przez rytuały związane z podróżowaniem, po polityki przestrzenne, pamięć miejsc i materialne ślady infrastruktury – wskazują zarówno na potrzebę pogłębionych badań etnograficznych, jak i na konieczność analiz materialno-technicznych, porównawczych oraz krytycznej refleksji. Ich połączenie pozwoli uchwycić złożoność techniczno-społeczno-kulturowych aspektów lokomocji i transportu.

Niniejszy tekst nie miał ambicji monograficznego, wyczerpującego przeglądu czy podsumowania przeszło trzydziestoletniego dorobku badań nad mobilnością – taka synteza wykraczałaby daleko poza ramy pojedynczego artykułu. Chodziło raczej o wyodrębnienie z szerokiego pola *mobility turn* tych wątków i narzędzi, które wydają się najbardziej użyteczne w badaniu dwóch uwzględnionych w temacie kategorii: lokomocji i transportu, oraz uzasadnienie ich włączenia do antropologicznych rozważań nad mobilnością. Moim zamiarem było także selektywne „podprowadzenie” głównych osiągnięć zwrotu mobilnościowego w stronę etnografii, zwłaszcza że wcześniejsze podejścia częściej wywodziły się z socjologii i geografii. Mam nadzieję, że ten szkic posłuży jako użyteczne wprowadzenie do antropologicznego namysłu nad lokomocją i transportem, nie wyczerpując tematu, ale wyznaczając pole, z którego dalsze, szczegółowe etnografie mogą wychodzić, operując jasno określonymi ramami pojęciowymi i metodologicznymi.

Literatura

- Adey, P., Bissell, D., Hannam, K., Merriman, P., Sheller, M. (eds.). (2014). *The Routledge Handbook of Mobilities*. London–New York: Routledge.
- Amit, V., Salazar, N.B. (eds.). (2020). *Pacing Mobilities: Timing, Intensity, Tempo and Duration of Human Movements*. New York: Berghahn Books.
- Appadurai, A. (1986). *The Social Life of Things*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Augé, M. (1997). *L'impossible voyage. Le tourisme et ses images*. Paris: Payot & Rivages.
- Augé, M. (2002). In *The Metro*. Przeł. T. Conley. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Augé, M. (2010). *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*. Przeł. R. Chymkowski. Wprowadzenie W.J. Burszta. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Balkmar, D., Mellström, U. (2022). Gender and Transport. Affective Structures and Practices. W: T.W. Reeser (ed.), *The Routledge Companion to Gender and Affect* (s. 111–120). London–New York: Routledge.
- Barański, J. (2008). Antropologia techniki. *Kultura Współczesna*, 3, 22–42.
- Barth, F. (1961). *Nomads of South Persia. The Basseri Tribe of the Khamseh Confederacy*. Boston: Little, Brown and Company.
- Bear, L. (2007). *Lines of the Nation: Indian Railway Workers, Bureaucracy, and the Intimate Historical Self*. New York: Columbia University Press.
- Bissell, D. (2010a). Vibrating materialities: Mobility-body-technology relations. *Area*, 42, 479–486.
- Bissell, D. (2010b). Passenger mobilities: Affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 270–289.
- Bochkov, D.A. (2021). Technography instead of ethnography? Bio-industrial ontology of the elektrichka, or Intertwining of human and nonhuman narratives. *Shagi / Steps*, 7(2), 175–192.
- Büscher, M., Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical, *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99–116.
- Büscher, M., Urry, J., Witchger, K. (eds.). (2010). *Mobile Methods*. London–New York: Routledge.

- Cekiera, R. (2019). Mobilność. W: M.S. Szczepański, A. Śliz (red.). *Współczesne teorie społeczne. W kręgu ujęć paradygmatycznych* (s. 587–618). Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Certeau de, M. (2008). *Wynaleźć codzienność. Sztuki działania*. Przeł. K. Thiel-Jańczuk. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Clifford, J. (1997). *Routes. Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge: Harvard University Press.
- Cook, S. (2018). Geographies of mobility: a brief introduction. *Geography*, 103(3), 137–145.
- Cresswell, T. (2006). *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. London–New York: Routledge.
- Cross, G.S. (2018). *Machines of Youth: America's Car Obsession*. Chicago: University of Chicago Press.
- Dalakoglou, D., Harvey, P. (eds.). (2015). *Roads and Anthropology: Ethnography, Infrastructures, (Im)mobility*. London–New York: Routledge.
- Dalakoglou, D. (2010). The Road: An Ethnography of the Albanian-Greek Cross border road motorway. *American Ethnologist*, 37(1), 132–149.
- Dalakoglou, D., Kallianos, Y. (2018). 'Eating mountains' and 'eating each other'. Disjunctive modernization, infrastructural imaginaries and crisis in Greece. *Political Geography*, 67, 76–87.
- Elliot, A., Norum, R., Salazar, N.B. (eds.). (2017). *Methodologies of Mobility: Ethnography and Experiment*. New York: Berghahn.
- Faist, T. (2013). The mobility turn: a new paradigm for the social sciences? *Ethnic and Racial Studies*, 36(11), 1637–1646.
- Fisch, M. (2018). *An Anthropology of the Machine: Tokyo's Commuter Train Network*. Chicago: University of Chicago Press.
- Grieco, M., Urry, J. (eds.). (2012). *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*. London–New York: Routledge.
- Hage, G. (2005). A Not so Multi-Sited Ethnography of a Not so Imagined Community. *Anthropological Theory*, 5, 463–475.
- Hannam, K., Sheller, M., Urry, J. (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1(1), 1–22.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5–23.
- Heidegger, M. (1977). Budować, mieszkać, myśleć. Przeł. K. Michalski. W: M. Heidegger, *Budować, mieszkać, myśleć. Eseje wybrane* (s. 316–334). Warszawa: Czytelnik.
- Hengartner, T. (2012). Bahnhöfische Welten – Alltagskultur und städtische Kultur am Bahnhof. Collage. *Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau*, 4, 22–24.
- Jansen, K., Vellema, S. (2011). What is technography? *NJAS – Wageningen Journal of Life Sciences*, 57(3–4), 169–177.
- Kaczmarek, Ł. (2015). Mobilność społeczna i przestrzenna z perspektywy wielostanowiskowej: umobilnienie i mobilizacja antropologii. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego „Prace Etnograficzne”*, 43(3), 171–200.
- Kaufmann, V. (2014). Mobility as a Tool for Sociology. *Sociologica*, 1, 1–18.
- Kien, G. (2008). Technography = technology + ethnography. An introduction. *Qualitative Inquiry*, 14(7), 1101–1109.
- Kien, G. (2009). *Global Technography. Ethnography in the Age of Mobility*. New York: Peter Lang.
- Kuligowski, W., Stanisław, A. (2017). *Ruchome modernizacje. Między Autostradą Wolności a „starą dwójką”*. Warszawa: Książka i Prasa.

- Latour, B. (2010). *Splatając na nowo to, co społeczne. Wprowadzenie do teorii aktora-sieci*. Przeł. K. Abriszewski, A. Derra. Kraków: Universitas.
- Lipset, D., Handler, R. (eds.). (2014). *Vehicles: Cars, Canoes, and Other Metaphors of Moral Imagination*. Oxford–New York: Berghahn Books.
- Löfgren, O. (2004). Concrete Transnationalism? Bridge Building in the New Economy. *Focaal – European Journal of Anthropology*, 43, 59–75.
- Löfgren, O. (2008). Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller. *Mobilities*, 3(3), 331–351.
- Löfgren, O. (2010). Urban Atmospheres: An Ethnography of Railway Stations. W: J. Wiet-schorke, B. Binder, M. Ege, A. Schwanhäußer (eds.). *Orte, Situationen, Atmosphären. Kulturanalytische Skizzen* (s. 67–76). Frankfurt–New York: Campus Verlag.
- Lumsden, K. (2013). *Boy Racer Culture: Youth, Masculinity and Deviance*. London–New York: Routledge.
- Malkki, L.H. (1992). National Geographic: The Rooting of Peoples and the Territorialization of National Identity among Scholars and Refugees. *Cultural Anthropology* 7(1): 24–44.
- Malkki, L.H. (1995). *Purity and Exile: Violence, Memory, and National Cosmology among Hutu Refugees in Tanzania*. Chicago: University of Chicago Press.
- Marcus, G.E. (1995). Ethnography in/of the World System. The Emergence of Multi-Sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology*, 24, 95–97.
- Miller, D. (2001). *Car cultures*. Oxford: Berg Publishers.
- Pfaffenberger, B. (1992). Social anthropology of technology. *Annual Review of Anthropology*, 21, 491–516.
- Pink, S., Fors, V., Glöss, M. (2019). Automated futures and the mobile present: In-car video ethnographies. *Ethnography*, 20(1), 88–107.
- Preston, V., McLafferty, S., Maciejewska, M., Yeoh, B. (eds.). (2024). *Handbook of Gender and Mobilities*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Richards, J., MacKenzie, J. (1988). *The railway station. A social history*. Oxford–New York: Oxford University Press.
- Salazar, N.B. (2011a). Imagineering cultural heritage for local-to-global audiences. W: A. van Stipriaan, P. van Ulzen, M. Halbertsma (eds.). *The heritage theatre* (s. 49–71). Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing.
- Salazar, N.B. (2011b). The power of imagination in transnational mobilities. *Identities: Global Studies in Culture and Power*, 18(6), 576–598.
- Salazar, N.B. (2013). Imagineering Otherness: Anthropological Legacies in Contemporary. *Tourism Anthropological Quarterly*, 86(3), 669–696.
- Salazar, N.B. (2014). Anthropology. W: P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, M. Sheller (eds.). *The Routledge Handbook of Mobilities* (s. 55–63). London–New York: Routledge.
- Salazar, N.B. (2020). On imagination and imaginaries, mobility and immobility: Seeing the forest for the trees. *Culture & Psychology*, 26(4), 768–777.
- Salazar, N.B., Elliot, A., Norum, R. (2017). Studying Mobilities Theoretical Notes and Methodological Queries. W: A. Elliot, R. Norum, N.B. Salazar (eds.), *Methodologies of Mobility: Ethnography and Experiment* (s. 1–24). New York: Berghahn.
- Salazar, N.B., Jayaram, K. (eds.). (2016). *Keywords of Mobility. Critical Engagements*. New York–Oxford: Berghahn.
- Shell, J. (2015). *Transportation and Revolt: Pigeons, Mules, Canals, and the Vanishing Geographies of Subversive Mobility*. Cambridge: The MIT Press.
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environmental Planning A*, 38(2), 207–226.

- Sheller, M. (2021). *Advanced Introduction to Mobilities*. Cheltenham–Northampton: Edward Elgar.
- Sneath, D., Holbraad, M., Pedersen, M.A. (2009). Technologies of the Imagination: An Introduction. *Ethnos*, 74(1), 5–30.
- Stanisz, A. (2012). Ruchome miejsca i etnografia translokacyjności. *Tematy z Szewskiej*, 2(8), 7–18.
- Stanisz, A. (2015). Mobilność mimochodem, czyli przydrożne społeczności i strefy przepływu. Praktyczne zastosowanie „paradygmatu nowych mobilności”. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego „Prace Etnograficzne”*, 43(3), 213–226.
- Stanisz, A. (2017). Tractor unit acoustemology. Sounds of a dwelling on the road. *Mobile Culture Studies. The Journal*, 3, 53–76.
- Swanson, H.A. (2020). Why railroads now? Anthropology of infrastructure and debates around “green” transit. *Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 10(2–3), 270–282.
- Taylor, Ch. (2010). *Nowoczesne imaginaria społeczne*. Przeł. A. Puczejda, K. Szymaniak. Kraków: Wydawnictwo Znak.
- Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. London–New York: Routledge.
- Urry, J. (2007a). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Urry, J. (2007b). *Spojrzenie turysty*. Przeł. A. Szulżycka. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Urry, J. (2012). Does mobility have a future? W: M. Grieco & J. Urry (red.), *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society* (s. 3–19). London–New York: Routledge.
- Weber, H. (2011). Mobile Electronic Media: Mobility History at the Intersection of Transport and Media History. *Transfers*, 1(1), 27–51.
- Wucherpennig, C. (2006). *Bahnhof – (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel. Eine „neue kulturgeographische” Analyse*. Oldenburg: BIS-Vlg.
- Vannini, P. (ed.). (2010). *The Cultures of Alternative Mobilities: Routes Less Travelled*. London–New York: Routledge.
- Vivanco, L.A. (2013). *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. New York–London: Routledge.

SUMMARY

Anthropology of Locomotion and Transport – Between Ethnography and Technography

The article provides a theoretical grounding for the anthropology of locomotion (understood here as the linguistically justified use of the Polish term ‘lokomocja’, denoting human movement facilitated by mechanical or motorized means of transport) and transport within the framework of the mobility turn. The author briefly recapitulates key concepts and methodologies characteristic of this paradigm, clarifying its significance and scope. She also emphasizes the purpose of introducing the categories of ‘locomotion’ and ‘transport’ as important concepts in mobility analysis, justifying their use from an anthropological perspective. The article also concisely surveys research fields concerned with mobility and outlines a set of useful analytical contexts, including the anthropology of technology, technography, and imagineering. These perspectives enable a deeper exploration of the anthropological dimensions of the technological aspects of movement, revealing

the complexity and multidimensionality of transport processes along with their cultural, social, and material conditions.

Keywords: transport, locomotion, mobility studies, technography, ethnography, imagineering