

JUSTYNA ŁASKOWSKA-OTWINOWSKA  <https://orcid.org/0000-0001-5566-7193>

Badaczka niezależna

Ewolucja dróg na Kołbielszczyźnie jako element zmiany krajobrazu kulturowego

Specyfika badań

W latach 2022–2023 prowadziłam dla Państwowego Muzeum Etnograficznego w Warszawie indywidualny projekt dotyczący przekształceń pejzażu kulturowego wynikających ze zmian w sieci lokalnych dróg. Projekt realizowany był jakościową metodą etnograficzną, poprzez wywiady bezpośrednie, swobodne, indywidualne i grupowe. Analizie poddane zostały rozmowy z około 50 osobami z Kołbieli i różnych miejscowości wokół niej. Rozmówcy mieścili się w przedziale wiekowym od ok. 40 do 90 lat i niemal symetrycznie reprezentowali obie płci (z niewielką przewagą kobiet). Byli to przede wszystkim nieaktywni rolnicy, ale także emerytowani nauczyciele, działacze lokalni i pracujący przedsiębiorcy. Dwa wywiady przeprowadziłam z urzędnikami samorządowymi. Badania miały wyjaśnić, czy zmiany w strukturze lokalnych dróg oraz budowa drogi ekspresowej S17, prowadzącej z Warszawy przez gminę Kołbiel do Lublina, Zamościa, następnie do granicy Polski w miejscowości Hrebenne, mają wpływ na percepcję przestrzenną mieszkańców. Efekty badań w postaci prezentacji raportu przedstawione zostały na wewnętrznym forum muzeum.

Kołbiel, od której nazwę zaczerpnął cały region etnograficzny, to wieś gminna położona w województwie mazowieckim, w powiecie otwockim. Gminę Kołbiel zamieszkuje 8206 osób (stan z 31 grudnia 2024 roku), a jej powierzchnia wynosi 106 km². Okolice Kołbieli słynęły niegdyś z odrębnej kultury ludowej, wyróżniającej

się kilkoma elementami: typem gospodarki rolniczo-leśnej, właściwym dla regionu tradycyjnym strojem kobiecym, charakterystycznymi wycinankami wykonywanymi z kolorowego papieru glansowanego, lokalną specyfiką muzyki ludowej oraz utrzymującą się do lat 70. XX wieku praktyką domowego wyrobu tkanin lnianych i lniano-wełnianych. Do innych wyróżników tego obszaru zaliczyć trzeba obecność do końca II wojny światowej dużego majątku rodziny hrabiów Zamoyskich oraz licznych dworaków rodzin ziemiańskich (Kamiński 2013; Zugaj, Budyta 2006).

Inspiracją do badań były moje osobiste, wieloletnie doświadczenia podróży na odcinku Warszawa – Lublin. Wszystkie etapy trasy, także dzisiaj zwanej Szosą Lubelską, a zatem również odcinek przebiegający przez Kołbiel, znane mi były bardzo dobrze ze swej specyfiki, uwarunkowań i utrudnień. Obserwowałam także budowę trasy S17. Dostrzegłam więc zmiany związane z powstaniem nowej drogi w stosunku do poprzedniej wersji Szosy Lubelskiej, przy której w sezonie letnim odbywał się, właśnie na odcinku kołbielskim, drobny handel produktami leśnymi: grzybami i jagodami. Odpowiedź, dlaczego właśnie w tym miejscu spotykałam osoby nimi handlujące była oczywista – Kołbielszczyzna leży w pozostałościach dawnej Puszczy Mazowieckiej, która choć nie tak obfita jak przed wiekami, jednak nadal dawała lokalnej ludności możliwość parania się tradycyjnym zajęciem, jakim jest zbiór dóbr leśnych. Zniknięcie osób handlujących nimi było widowym znakiem zmiany krajobrazu kulturowego w tym miejscu. Postawiłam zatem pytanie ogólniejsze: czy i jak zmiany sieci dróg w okolicach Kołbieli wpłynęły na sposób percepcji krajobrazu oraz praktykę dnia codziennego lokalnej ludności.

Założenia teoretyczne i metodologia analizy materiału

Dawniej w literaturze naukowej krajobraz był traktowany jako neutralne, pasywne i podporządkowane działaniom ludzkim, oczywiste i obiektywne środowisko naturalne. W podejściu do niego nie było elementu kulturolologicznego. Wynikało to z powszechnego w zachodnim świecie rozróżnienia na kulturę i naturę. Jednak w latach 20. XX wieku pojawiła się w amerykańskiej geografii idea wpływu czynnika kulturowego na fizyczny kształt krajobrazu. Carl Sauer w eseju *The morphology of landscape* zaproponował spojrzeć na krajobrazy jako na dynamiczne produkty ludzkiej działalności. Podważył tym samym wcześniejszą ideę determinizmu środowiskowego, podkreślając, że interakcje kulturowe przekształcają krajobrazy naturalne w krajobrazy kulturowe (Sauer 1925: 22). Interesował się zarówno przestrzennymi powiązaniem między elementami krajobrazu, jak i historycznymi jego przekształceniami, wyrażając pogląd, że krajobraz kulturowy kształtuje się i jest kształtowany w ciągu epok. W różnych okresach krajobraz kulturowy jest inny, a każdy kolejny jest wynikiem zmian poprzedniego krajobrazu, stanowiąc początek i warunek kolejnego. Zatem aby dobrze zrozumieć obecny krajobraz kulturowy, należy poznać historyczny proces jego zmian.

Edward Relph jako jeden z pierwszych wprowadził zagadnienie miejsca i jego istotności w kwestii budowania tożsamości (Relph 1976). Obecnie poczucie miejsca

traktowane jest jako zjawisko społeczne. To spostrzeżenie zainspirowało innych badaczy do poszukiwania mechanizmów rozwoju poczucia miejsca, wskazując na wagę doświadczeń z dzieciństwa. Specjalna więź, która rozwija się między dziećmi a ich środowiskiem, została nazwana przez geografów społecznych „pierwotnym krajobrazem” (Gayton 1996).

Obecnie w literaturze dotyczącej pojęcia krajobrazu kulturowego dominują definicje mówiące o tym, że jest on kategorią społeczną, która „powstaje w wyniku praktycznego zaangażowania ludzi w środowisko” (Ingold 1993: 153). Do tak rozumianego działania Tim Ingold stworzył pojęcie „zadanie-obrazu” (*taskscape*), które łączy środowisko ludzkiego bytowania i jego działanie (Ingold 2003: 77-78). Przy udziale ludzi krajobraz się materializuje, stając się „aktywnie tworzonym, politycznie złożonym podmiotem” (Bender 1998: 8-9). Dynamiczny i wspólnotowy charakter krajobrazu podkreśla przekonanie, że jest „konsekwencją zbiorowego, ludzkiego przeobrażania natury” (Cosgrove 1998: 9).

Krajobrazy kulturowe odczytywane są w różnych kontekstach, na przykład politycznym czy społecznym. Konteksty aktualne i przeszłe odnajdujemy w opowieściach tworzonych w pamięci zbiorowej, negocjowanej przez indywidualne doświadczenie otoczenia mieszkańców danego obszaru. Krajobraz to platforma konceptualizacji wspólnoty (Hastrup 1998: 144-145).

Zatem „krajobraz nie istnieje obiektywnie – tworzą go jednostki wchodzące w relacje z poszczególnymi obiektami otoczenia. Krajobraz rozumiany etnograficznie musi być skorelowany z lokalnymi praktykami i sposobami życia” (Smyrski 2018: 23). W tak rozumianym krajobrazie kulturowym lokują się również drogi oraz ich historyczne oraz kontekstowe przemiany.

Na potrzeby analizy zebranego materiału posłużyłam się również podejściem związanym z nurtem *road study*, skupiającym się na badaniu ludzkiej percepcji dróg oraz społecznej wiedzy, na zmianach życiowych, lokalnej przedsiębiorczości, wynikających z doświadczania infrastruktury drogowej i jej zmiany. *Road study* posługuje się takimi pojęciami, jak mobilność, globalizacja versus lokalność, transformacja – bardzo przydatnymi do analizy dynamiki procesów. Najbardziej znane polskie studia w tym nurcie dotyczą autostrady A2, tak zwanej Autostrady Wolności. Ich wyniki zostały opublikowane przez Agatę Stanisiz i Waldemara Kuligowskiego (2017) w książce pt. *Ruchome modernizacje. Między Autostradą Wolności a „starą dwójką”*.

Mając do czynienia z pewnymi konglomeratami zmian struktury dróg, zastosowałam również teorię aktora-sieci Bruno Latoura jako narzędzie analizy zebranego materiału, łączące perspektywę strukturalną, technologiczną i procesualną (Latour 2010). Jej przydatność upatruję także w koncepcji sprawczości czynników pozaludzkich, zgodnie z którym działanie bytów innych niż ludzie musi być analizowane na równi z ludzkim. Każdy z bytów jest równoprawnym „aktorem”, zaś zbiór ich w sieci zależności to „aktant”. Przykładowo: rozmowa telefoniczna jest złożoną siecią, w której są rozmówcy, telefony, łączy, koncepcja porozumiewania się na odległość, zwyczaje dotyczące tej komunikacji. Należy traktować je jako całość, czyli jako „aktanta”. Ponadto teoria Latoura traktowana

jako narzędzie analizy pozwala na wielowymiarowy wgląd w mechanizmy antropocenu, będącego pojęciem opisującym globalną czasoprzestrzeń przyspieszonych zmian ekosystemów pod wpływem ludzkiej kultury. Nie zachowuję przy tym negatywnego wydźwięku, który nadali temu określeniu jego autorzy: Paul Crutzen i Eugene Stoermer (2000: 17–18), a jedynie lokuję wewnątrz jego ogólnego zasięgu prezentowane lokalne zmiany ekologiczne i kulturowe.

Skoncentrowany na prezentacji badań terenowych charakter tej publikacji nie pozwala na szersze rozwinięcie odniesień do obu tych teorii. Dlatego prezentując „aktorów” moich badań, każdorazowo tylko nakreślam, z jakim „aktantem” mamy do czynienia. Moja propozycja teoretyczna pozostanie zatem sugestią dalszego opracowywania wyników.

Prezentacja aktorów badania dróg Kołbielszczyzny

Droga ekspresowa S17

Na interesującym nas odcinku drogę tę realizowano w latach 2015–2023 w miejsce dawnej Szosy Lubelskiej jako całkowicie nowe przedsięwzięcie. Autostrady i drogi ekspresowe to dwa kluczowe typy dróg szybkiego ruchu na świecie i w Polsce. Główna różnica między nimi polega na konstrukcji, liczbie pasów, przepisach dotyczących ruchu, a także dopuszczalnych prędkościach. Jednak chociaż S17 jest drogą ekspresową, to idea tego typu drogi jest pochodną koncepcji autostrady.

Pierwsza autostrada publiczna, tak zwana Autostrada Jezior, powstała w latach 1922–1924 we Włoszech. Jej projektantem był Piero Puricelli. Miała ułatwić dojazd z Mediolanu do dwóch znanych alpejskich akwenów: jeziora Como i jeziora Maggiore. Idea budowy szybkiej, wygodnej drogi wiązała się z rozwojem przemysłu samochodowego i promowaniem nowego rodzaju wypoczynku dla osób zmotoryzowanych, co miało docelowo zachęcić do kupowania aut. W budowie tej drogi widzimy więc działanie marketingowe (Ochojski 2024).

Innym motywem budowy autostrad kierowano się w ówczesnych Niemczech. Sieć tego typu dróg miała być narzędziem modernizacji, a dzięki temu elementem „nacjonalizmu technologicznego” promowanego przez Adolfa Hitlera w jego wizji wielkich Niemiec. Żądanie przeprowadzenia eksterytorialnej autostrady Berlin – Królewiec, obok wcielenia Gdańska do Rzeszy Niemieckiej, było treścią ultimatum Hitlera wobec Polski w 1938 roku i pretekstem do rozpoczęcia II wojny światowej (6 stycznia 1939 r. *Ribbentrop żąda Gdańska...* 2015). Pierwsza autostrada amerykańska powstała w 1925 roku i łączyła wschód i zachód kraju jako droga transportowa. Jednak o budowie całego systemu autostrad zdecydował prezydent Dwight Eisenhower w 1956 roku. Miały one stać się elementem obronności kraju, między innymi służąc, na wypadek wojny, sprawnej ewakuacji mieszkańców miast. Kontekstem ich powstania była więc obawa przed konfliktem militarnym podsycana narracją zimnowojenną prowadzoną w tym czasie. Jednak najsłynniejsza autostradą USA jest Route 66 łącząca Chicago z Los Angeles. John

Steinbeck nazwał ją Drogą-Matką. Historia tej drogi miesza się z fikcją literacką i folkowym mitem, gdyż stała się ona elementem amerykańskiej popkultury, bohaterką wielu filmów, powieści i piosenek (Kaczmarek 2020; Golla 2024).

Historia autostrad jest więc wypełniona wieloma motywacjami, o których warto pamiętać, rozpatrując choćby drogę S17. Jej wielowątkowym kulturowym zapleczem jest aktant, na który składają się: rozwój technologii samochodowej i konstrukcji dróg, motywacje transportowe, modernizacyjne, marketingowe, nacjonalistyczne i wojenne, a także nowa koncepcja czasu wolnego.

Efekty budowy drogi S17 odczuwane przez mieszkańców Kołbielszczyzny są raczej pozytywne, gdyż poruszanie się nią bardzo skraca czas podróży, zwłaszcza do Warszawy, która należała i należy do głównych odniesień aktywności zarobkowej dla tego regionu. Niegdyś długi i odbywany w trudnych warunkach przejazd z Kołbieli do pracy, lekarzy czy na zakupy w Warszawie skrócił się obecnie do 40 minut jazdy samochodem. Jednocześnie, w związku z tym, że zmieniło się miejsce wlotu drogi do aglomeracji warszawskiej z Pragi Południe na Wilanów i Ursynów, poszukiwane są obecnie łatwiejsze komunikacyjnie miejsca pracy w tych dzielnicach.

Do pracy do Warszawy trzydzieści siedem lat jeździłam autobusem. To gdzieś wyprawa dwie godziny lub półtorej godziny w jedną i w drugą. A teraz, wczoraj, ja do Warszawy w godzinach takich rannych, bo o 7 wyjechaliśmy z domu, a o 8 byłam, byłam w Warszawie na ulicy Koszykowej! (Kołbiel, 5.05.2023).

Do negatywnych skutków budowy S17 zaliczono utrudnienia w jej przekraczaniu przez osoby starsze, które nie są w stanie pokonywać przejść przez wiadukty nad trasą oraz pojedyncze przypadki rozdzielania części gmin przez biegnącą przez nie drogę. W odniesieniu do jednego z nich mówiono mi o rozdzieleniu również turystycznych tras krajobrazowych. Droga nie jest też przydatna do komunikacji miejscowej, ze względu na zbyt rzadkie rozplanowanie zjazdów prowadzących do lokalnych wsi. Funkcję tę pełnią nadal stare drogi lub drogi techniczne położone z obu stron S17. Do zanikających skutków negatywnych należy zaliczyć czasową dezorientację mieszkańców spowodowaną zmianami krajobrazu.

Interesującym zjawiskiem związanym z jej budową był powszechnie deklarowany smutek na widok wycinki drzew pod nową drogę: „jak zaczęli to wszystko wycinać, to był dla mnie taki szok! Mówię: Boże! W ogóle mi się to nie podobało. Niech i ta droga będzie dobra, ale gdzie te wszystkie drzewa!” (Kołbiel, 5.05.2023). Moi rozmówcy twierdzili nawet, że stan taki jest opisany przez psychologów jako typowy dla ludzi w ogóle i wynikający z naturalnych więzi z przyrodą.

Duet: drogi krajowe nr 17 i nr 50 oraz rondo w Kołbieli

Układ tych dróg i ich skrzyżowanie należy do legendy Kołbieli. Droga krajowa nr 17, starsza wersja Szosy Lubelskiej, również łącząca aglomerację warszawską z Lublinem i dalej z przejściem granicznym w Hrebennem, krzyżuje się z drogą



Ryc. 1. Trasa S17 (fot. Mariusz Raniszewski)



Ryc. 2. Rondo w Kołbieli (fot. Mariusz Raniszewski)

krajową nr 50 biegnącą od Ciechanowa do Ostrowi Mazowieckiej, dalej przechodzącą w inne drogi prowadzące ku granicy z Rosją. Jest ona postrzegana głównie jako trasa transportowa do Rosji. Bardzo ruchliwa, zwłaszcza w okresie PRL. Stała się „ofiara” wojny Rosji z Ukrainą i zerwania kontaktów handlowych państwa polskiego z Rosją. Jednak, jak interpretowali jej istnienie moi rozmówcy, nie służyła ona tylko celom transportu towarowego, ale też, przebiegając granicami Warszawy, celom polityczno-wojskowym, zapewniając szybki transport wojsk z dawnego ZSRR. Odniesienia militarne tej drogi podkreślano faktem istnienia w Celestynowie – miejscowości leżącej na jej trasie – fabryki medykamentów na potrzeby wojska. „Mińsk – Góra Kalwaria to była droga strategiczna. Wschód – Zachód. Proszę Pani, można było szybko przerzucić tutaj wojsko” (Kołbiel, 5.05.2023).

Drogi te łączyły się na słynnym rondzie w Kołbieli, które stało się częścią folkloru tej miejscowości. Jak wspominali mieszkańcy, rondo w Kołbieli znane było nawet poza granicami kraju, dzięki informacjom drogowym o permanentnym jego zakorkowaniu. Wielogodzinne zablokowanie dróg w tym miejscu wymuszało na kierowcach poszukiwanie alternatywnego przejazdu przez okoliczne miejscowości, co rujnowało nawierzchnię lokalnych dróg, a nawet dróg polnych. Wynikająca z tego konieczność częstej naprawy była poważnym problemem dla władz administracyjnych regionu. Ja sama byłam niegdyś w dużym zaufaniu poinformowana, jaką trasą mogę przemknąć, objeżdżając zator. Informacja ta została mi przekazana z żądaniem jej nierozpowszechniania. Rondo w Kołbieli doczekało się więc własnego rytuału wtajemniczenia.

[...] każdy chciał to rondo, ten korek ominąć i cierpiały na tym jeszcze inne wioski, przez które można było przejechać. [...] Kierowcy szaleli, przejeżdżali bardzo szybko, więc stwarzali naprawdę realne niebezpieczeństwo [...], niszczona była też infrastruktura drogowa. [...] Znajomi mówili, że gdzieś tam nawet za granicą, kto przejeżdżał, to znalazł to słynne rondo, no bo w wiadomościach dla kierowców zawsze było: „Kołbiel stoi” (Kołbiel, 16.06.2023).

Po oddaniu do ruchu trasy S17 postępuje techniczna degradacja drogi krajowej nr 17 oraz towarzyszącej jej infrastruktury. Znikła również możliwość sprzedaży dóbr leśnych (jagody, grzyby) przy drodze. W obu sytuacjach łączy się to z utratą możliwości lokalnego zatrudnienia. Procesy te opisywane są szeroko w nurcie *road study*. Żartobliwie wspomina się również o zniknięciu usług pracowników seksualnych. Dla czynienia takich usług muszą być bowiem spełnione określone warunki topograficzne: zalesienie z dostępem z drogi, bliskość stacji benzynowej albo baru przy jednoczesnym oddaleniu od zabudowań mieszkalnych.

Patrząc na obie drogi z perspektywy teorii Latoura, można powiedzieć, że występowały one w sieci zależności tworzącej aktanta z takich elementów, jak armia, Układ Warszawski, transport, lokalna przedsiębiorczość oraz idea modernizacji.

Drogi brukowane

Drogi brukowane, których sporo zachowało się na Kołbielszczyźnie, powstawały w okresie międzywojennym, gdy w okolicy pojawiły się pierwsze samochody. Na ogół budowane były przez właścicieli majątków ziemskich, licznych na tym terenie. Układano je z łatwo dostępnego kamienia polnego. W przypadku rolników był on także stosowany do budowy fundamentów pod domy mieszkalne, a nawet jako ściany mniejszych pomieszczeń gospodarskich. Bardzo malownicze drogi, między innymi z powodu obsadzania ich drzewami, popadają dziś w ruinę, gdyż nie są konserwowane. Część bruku została zalana asfaltem w okresie powojennym, szczególnie od lat 70. XX wieku.

Zanikanie dróg brukowanych na rzecz asfaltowych odbierane było przez moich rozmówców w ujęciu praktycznym. Podobnie jak w przypadku dróg piaszczystych, o których będzie mowa w dalszej części artykułu, podkreślano wygodę podróży, zwłaszcza samochodowej, po asfalcie. Niemniej czasami spotykałam się z wypowiedziami estetyzującymi: mowa była o urodzie dróg brukowanych, szczególnie tych obsadzonych starymi drzewami.

Prawie w każdej wsi był dwór, dużo było dworów. Bo te drogi przeważnie do dworów były (Kołbiel, 5.05.2023).

To zostało z czasów, gdy tu dwa dwory były i to było połączenie tych dwóch dworów. [...] To były dwie siostry i ich mężowie jako pierwsi tu samochody kupili (Dolina Bobrów, 24.07.2023).

Tu był bruk, kamienista droga. Ładne to było, bo była taka dębina, chyba dębina – jesiony. No wzdłuż drogi, takie fajne. Jak to wycięły, to takie łyso się zrobiło. [...] Wszystko zostało wylane [asfaltem – J.L.-O.]. Po tym samym pasie są te drogi (Kalonka, 23.07.2023).

W przypadku omawianych dróg brukowanych aktantem określić należy sieć zależności, na którą składa się wynalazek auta, geologiczna struktura ziemi z obfitością polodowcowych kamieni oraz liczną obecność przedstawicieli warstwy ziemiańskiej, będącej pierwszymi tu właścicielami samochodów.

Zielone drogi

Do włościańskich należy natomiast zaliczyć drogi tak zwane zielone. Były to drogi prowadzące do różnych stref pracy rolników: pól i pastwisk. Wykorzystywane w systemie pracy były też często skrótami do innych miejscowości dla osób przemierzających się rowerami, na przykład do Kołbieli na cotygodniowy targ czy do kościołów. Drogi te wymagały konserwacji poprzez koszenie wyrastających na nich traw. Kiedyś powinność ta była częścią niepisanej umowy społecznej między



Ryc. 3. Droga brukowana (fot. Mariusz Raniszewski)



Ryc. 4. Zielona droga (fot. Mariusz Raniszewski)

lokalnymi mieszkańcami. Obecnie rzadko kto czuje się w takim obowiązku, co powoduje ich zarastanie.

W przypadku dróg na pastwiska ich konserwacją „zajmowało się” też pasione bydło, które wygryzało roślinność. Bydło było wypasane nie tylko w drodze na pastwiska, ale również w rowach przy drogach asfaltowych czy w przejściach wzdłuż torów, na pasach ziemi należących do kolei, torując tym samym dodatkowo dróżki i przejścia. Jak wspominał jeden z rozmówców, każdy teren zielony mógł być wykorzystany w ten sposób, gdyż siano pozyskane z łąk przechowywano na czas zimy. Obecnie widzimy zanik zielonych dróg, co dla moich rozmówców jest szczególnie bolesne, bo równoznaczne i równoległe do likwidacji tradycyjnej chłopskiej wsi. Jest bowiem oznaką znikania gospodarstw rolnych. „(...) obraz «ziemi oddanej krzakom i lasom» wywołuje gorycz”, gdyż uderza w rolniczy etos pracy” (Wieruszewska 2017: 62). Gdy stawiałam pytanie o zanikające drogi, właśnie zielone drogi wymieniane były jako pierwsze. Zjawisko to buduje powszechną tu refleksję nad zmianami krajobrazu poprzez zaniechanie pewnych praktyk gospodarczych przez mieszkańców, a jak wspomniałam w części teoretycznej, praktyki codzienności są mocnym składnikiem budującym kształt krajobrazu kulturowego. Po zielonych drogach, tak niegdyś ważnych, że nawet umieszczanych, według moich rozmówców, na mapach wojskowych, co miało świadczyć o ich prestiżu, pozostają często jedynie nazwy.

Tam właśnie ta droga była wtedy jeszcze czynna. Bo jeszcze tak było orane z boku, tam sąsiad orał, to drugi. Tak samo tam kosiły. Jeszcze jak krowy były to, wiesz pani, krowa wygryzała trawę i droga była (Rudno, 24.07.2023).

[...] wszędzie znajdują się obszary, po których rolnicy przejeżdżali, bo nie zawsze były drogi do wszystkich [...] tylko tak zwane było prawo przejazdu. [...] Zawsze to było, więc jak najbardziej takie dróżki powstawały lokalnie. Dzisiaj są już zarośnięte, no bo po prostu tego rolnictwa tak nie ma (Kołbiel, 16.06.2023).

A tu jest po tej stronie droga do Kołbieli rowerem. Dobrze, że sąsiad ukosi (Rudzienko 19.10.2022).

Słyszając o zbiorowej odpowiedzialności za stan zielonych dróg, warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt postrzegania krajobrazu kulturowego: o jednocześnie indywidualnym i wspólnotowym charakterze tego doświadczenia. „Badani respondenci postrzegają krajobraz kulturowy ich wsi istotnie jako własny «kadr życia»” (Wieruszewska 2017: 80). Obraz wspólnotowy nawiązuje natomiast do doświadczenia grupowej pamięci (Wieruszewska 2017: 66).

Wracając do teorii Latoura, można stwierdzić, że aktantem opisanych dróg zielonych była sieć zależności, na którą składała się praktyka rolnicza, niepisane reguły życia społecznego, ale też wypasane bydło. Aktant ten potwierdza przekonanie, że elementy krajobrazu: ożywione i nieożywione mają swoje „sposoby bycia”, poprzez które oddziałują na człowieka: „Współoddziaływanie zwierząt, ludzi i ziemi jest rodzajem komunikacji” (Smyrski 2018: 215).

Współczesna nieobecność zwierząt gospodarskich przejawia się bardzo wyraźnie w strefie akustycznej. Choć nie odnosi się to do głównego zagadnienia niniejszego artykułu, to sądzę, że warto o nim wspomnieć, z jednej strony dlatego, że wizje krajobrazu kulturowego kształtowane są wielozmysłowo, także przez dźwięki, z drugiej dlatego, że wielokrotnie wspomniano mi o komunikacyjnym, porządkującym charakterze odgłosów wsi. Dźwięki wleczonych łańcuchów przez podążające i wracające z pastwisk bydło było sygnałem dla podjęcia pracy przy nich, głosy świń podnieconych zapachem parowanych kartofli sygnalizowały czas pracy z trzodą. Moi rozmówcy określają te sygnały dźwiękowe jako harmogram ich codziennej pracy. Te głosy, jak i dźwięk stukotu końskich kopyt po brukowanych drogach wspominają z rozrzewnieniem.

Drogi leśne

Kolejnym rodzajem degradujących się dróg są drogi leśne. Obecnie przestały cieszyć się taką popularnością jak niegdyś. Powoduje to, że często nawet leśnicy przestają dbać o ich dobry stan. Drogi leśne były wykorzystywane przez wozy konne i rowerzystów. Obecnie wozy konne praktycznie zaniknęły, a rowery stały się w dużej mierze pojazdami rekreacyjnymi. Poza koniecznością przemieszczenia się tymi drogami do działek leśnych, będących własnością poszczególnych gospodarstw i stanowiących źródło drewna, drogi te nabrały właśnie charakteru rekreacyjnego.

[...] jeszcze w PRL-u w lesie było dużo ścieżek, bo ludzie chodzili piechotą, nie każdy miał rower. [...] To dobra godzina marszu. Rowerami jeździli przez las [...]. Ludzie przestali chodzić i jeździć. Samochodami zaczęli jeździć, to te ścieżki zarosły, zniknęły całkowicie (Huta, 18.10.2022)

Kiedyś było więcej grzybów, to się jechało przez las do Kołbieli, żeby grzyby zbierać (Rudzienko, 19.10.2022).

[...] czasem motorami, czy ktoś, to się jedę i jadę bez las, bo to dwa i pół kilometra [...] na swoje rodzinne się pojedzie (Kalonka, 23.07.2023).

Zaprzestanie masowego niegdyś korzystania z dróg leśnych wynika z tego, że nie są przejezdne dla samochodów, głównego obecnie środka transportu na Kołbielszczyźnie. Liczba aut znacznie się zwiększyła. Jak podsumowują to zjawisko moi rozmówcy, kiedyś we wsi był jeden, dwa samochody, a obecnie na każdym podwórku gospodarstw parkuje taka, jak nie większa ich liczba. Samochody potrzebują drogi utwardzonej. Najwygodniej jest poruszać się nimi po drogach asfaltowych. Mechanizm ten powoduje dodatkowo zmiany w lokalnej topografii. Miejscowości, do których niegdyś można się było dostać na skrót przez las, były blisko. Dziś stały się dalekie, gdyż trzeba do nich dojechać na około asfaltem. I na odwrót, dojazd autem przybliżył inne miejscowości, dawniej dalekie.

Do aktorów, którzy składają się na aktanta dróg leśnych, zaliczyłabym przede wszystkim pojazdy rowerowe i wozy konne oraz lokalne inicjatywy i praktyki komunikacyjne, które stanowiły o ich ważności.

W niektórych miejscach moich badań terenowych można było znaleźć lokalny palimpsest drogowy, czyli połączenia różnych rodzajów dróg z różnych okresów, co dobrze ilustruje historię zmian lokalnego krajobrazu kulturowego.



Ryc. 5. Droga leśna (fot. Mariusz Raniszewski)

Znikające drogi nad Świdrem

Do najbardziej boleśnie wspominanych znikających szlaków, obok dróg zielonych, należą przejazdy wzdłuż rzeki Świder. Zwłaszcza dla tych miejscowości, które miały bezpośrednie dojsie do rzeki, szczególnie dla mieszkańców samej Kołbieli. Świder miał niegdyś nie tylko odniesienia gospodarcze: łowiono w nim ryby, pojono bydło, ale też rekreacyjne dla bawiących się nad nim w sezonie letnim dzieci oraz dla dorosłych. Moi rozmówcy wspominali o przyjemności obmycia się w rzece po uciążliwym dniu letnich prac rolnych. Świder był też źródłem zarobku i prestiżu, gdyż Kołbiel była dzięki niemu atrakcyjnym miejscem dla lokowania tu kolonii dziecięcych z różnych miejscowości, nawet z Warszawy.

Do Sępochowa nad Świdrem chodziłam na piechotę, a teraz już tam nie ma drogi. [...] To było bardzo blisko, a teraz trzeba jechać tędy drogą przez Borków. Pewnie, że to wygodnie, dobra droga, asfaltowa, to się jedzie samochodem. A tamta droga to zarosło wszystko (Kołbiel, 5.05.2023).

Możliwości te zakończyły się w momencie wpisania rzeki na odcinku gminy Kołbiel na listę rezerwatów wodnych, a także objęcia górnego jej biegu programem Natura 2000. Decyzje te nie cieszą się popularnością. Pozostawienie rzeki działaniom jedynie natury uznawane jest za zaniedbanie prowadzące również do zarastania dróg prowadzących wzdłuż jej brzegów. O ile pozytywnie wartościowane jest przekształcanie naturalnego środowiska w krajobraz kulturowy poprzez ludzką pracę, to rezerwat Świdra uosabia proces odwrotny, czyli pochłanianie krajobrazu kulturowego przez środowisko naturalne. Powszechnie uznano skutki tej decyzji za niegospodarność.

[...] no te tereny takie fajne nad tym Świdrem, takie wypoczynkowe, kolonie przyjeżdżały. A teraz no, to ja nie wiem! (...) jest tylko zgnilizna, chaszczce, brud, smród. No i co on mówi o jakiś zwierzętach! No a ludzie! (Kołbiel, 17.06.2023).

Myszę, że ten zakaz korzystania z tego Świdra, nie przysłużył się ani Świdrowi ani ludziom. No właściwie tak żyjemy obok siebie. Naprawdę brakuje nam tego Świdra, takiego, jak pamiętają mieszkańcy dawniej (Kołbiel, 16.06.2023).



Ryc. 6. Stan aktualny Świdra (fot. Mariusz Raniszewski)

Podejście to zbliżone jest do analogicznej opinii rolników i leśników odnośnie do rezerwatów leśnych. Opinie te opisała w znakomity sposób Agata Konczal w książce *Antropologia lasu. Leśnicy a percepcja i kształtowanie wizerunków przyrody w Polsce* (Konczal 2017).

Dodam, że drogi wzdłuż Świdra, prowadzące na ogół do łąk, wspomniane są przez moich rozmówców jako najpiękniejsze widokowo miejsca w okolicy, co stanowiło o ich dodatkowej wartości estetycznej dla lokalnej ludności. Aktantem tej przemiany są przepisy unijne, nakazy urzędowe i wymogi ekologii.

Drogi piaszczyste, nieutwardzone

To najstarszy i niegdyś najpowszechniejszy rodzaj dróg na Kołbielszczyźnie. Obecnie w obrębie wsi już ich nie znajdujemy. Stan ten oceniany jest dwojako. Z jednej strony pozytywnie – skończyło się grzęźnięcie w błocie w sezonach deszczowych. Nowe, asfaltowe drogi ułatwiają poranny exodus mieszkańców do pracy poza wsią i popołudniowe powroty. O akustycznym efekcie tego zjawiska – dźwięku jednocześnie wielu aut o określonych porach dnia – wspominali mi rozmówcy jako o współczesnej zmianie w sferze audio na wsiach.

Z drugiej strony wspomnienie piaszczystych dróg ma wartość sentymentalną. Piaszczyste drogi wiejskie były miejscem zabawy dzieci i spotkań sąsiadów na ławeczkach przydrożnych przed domami. Nawet błoto, irytujące dla dorosłych, było źródłem dziecięcej uciechy. Zanik dróg piaszczystych, w opinii moich rozmówców bezpiecznych, po których poruszano się powoli, i jednocześnie pojawienie się dróg asfaltowych, po których zaczęły pędzić auta, spowodował zmiany w życiu wspólnotowym, a zwłaszcza brak dzieci bawiących się przed domami na drogach wiejskich. Obok pojawienia się elektroniki jako źródła dziecięcej rozrywki to właśnie nieobecność tych dróg jest traktowana jako powód współczesnej nieobecności dzieci w przestrzeni wspólnej. W strefie dźwiękowej przejawia się to nieobecnością głosów dzieci bawiących się na podwórkach i drogach oraz brakiem rozmów dorosłych przesiadujących na ławeczkach.

Dawniej te drogi to nie były takie „wypasione”, ale teraz! Wozem się jeździło i krowy się gnało (Rudzienko, 19.10.2022).

Dzieciaki bawiły się na drodze. No teraz to nie mogłyby się bawić. Te samochody, te motory. No to jak tego, to co tam koniem jak jechał, no to się widziało. [...] Bo koń, dobry koń nie wejdzie na człowieka (Rudno, 24.07.2023).

Ławeczki, żartobliwie określane przez moich rozmówców wiejskimi stacjami informacyjnymi, można za Rayem Oldenburgiem nazwać miejscami trzecimi, które w jego teorii są miejscami nieformalnego życia publicznego, łączącymi funkcje rekreacyjne z zadaniem podtrzymywania więzi społecznych (Oldenburg 1998: 15). W przeciwieństwie do pozostałych dwóch głównych siedzib, w których toczy się ludzkie życie: domu i miejsca pracy, miejsca trzecie goszczą indywidualnych członków społeczności w sposób dobrowolny, nieformalny, ale też regularny. Chociaż Oldenburg odnosi swą teorię do miejskich punktów spotkań, takich jak kawiarnie, puby czy salony piękna, wydaje się, że wiejskie ławeczki pełniły taką

samą funkcję strefy pośredniej między miejscem prywatnym i publicznym, choć jednocześnie trudno nazwać je za Oldenburgiem neutralnymi, gdyż jednak zawsze przynależały do określonego gospodarstwa. Były jednak tożsame w swej podstawowej aktywności polegającej na przyjemności obcowania z innymi członkami wspólnoty – w rozmowie, przynoszącej nie tylko sam relaks, ale też praktyczne omówienie kwestii dnia codziennego czy wymiany poglądów w sprawach istotnych dla wsi. W spotkaniach na przydrożnych ławeczkach można dostrzec zarówno realny wymiar życia wspólnotowego, jak i swoisty spektakl kulturowy (Darmach 2013: 188) charakterystyczny jednak nie dla miast, a dla społeczności wiejskich. A co istotniejsze dla wywodu o drogach, trzecie miejsca, także w wersji ławeczek przed domami, wprowadzają do życia wspólnot trzecią orientację przestrzenną: obok domów i miejsc pracy również ulicę (Darmach 2013: 190).



Ryc. 7. Droga piaszczysta (fot. Marian Pokropek, zdjęcie archiwalne, własność Urzędu Gminy Kołbiel)

Dawne drogi były wreszcie ważnym szlakiem obrzędowym. Przy nich stawiano krzyże i kapliczki będące świadkami wierzeń kształtujących poczucie swojskości i obcości przez wytyczanie granic wsi. Przy krzyżach odbywały się na drogach majowe modlitwy maryjne i procesje w święto Bożego Ciała. Przy przydrożnych

krzyżach zatrzymywano się też, aby społeczność wsi mogła pożegnać zmarłego w drodze na miejsce jego ostatniego spoczynku na cmentarzu. O ile dwa pierwsze obrzędy odbywają się do dziś na drogach asfaltowych, to odprowadzanie zmarłych i stawianie krzyży jako oznaczeń granicznych zanikło zupełnie. Oczywiście nawierzchnia ma niewielki wpływ na te zjawiska, jednak maluje niegdyśszą rolę nadawaną dawnym drogom piaszczystym. Rolę łącznika wspólnotowego i granicy różnych światów obecnych w krajobrazie kulturowym.

W obrazie dawnych wiejskich piaszczystych dróg pojawia się ich aktant, na którego składały się nie tylko praktyki rolnicze i komunikacyjne, ale też kompleksy zachowań wspólnotowych oraz system wierzeń.

Nowe drogi dojazdowe między działkami

Na zakończenie wspomnieć warto, że obok zanikania lokalnych dróg mamy do czynienia również z pojawianiem się nowych. Są to obowiązkowo wytyczone liczne drogi dojazdowe do działek letniskowych, do nowych siedzib rodzinnych czy osiedli.



Ryc. 8. Drogi między działkami letniskowymi (fot. Mariusz Raniszewski)

Drogi między działkami związane są ze zjawiskiem wyprzedaży ziemi przez mieszkańców wsi, którzy przestali zajmować się uprawą roli, lecz pozostali właścicielami ziemi. Drogi powstają również przy nowych domach dla członków rodziny. Budowanie domów dla dorastającego pokolenia świadczy o podejmowaniu przez młodych decyzji o pozostaniu na wsi, blisko rodziny. Mieszkanie na wsi, pomimo pracy poza nią, traktowane jest często jako coś bardzo praktycznego, a jednocześnie komfortowego. Zwłaszcza że dojazd do pracy, także do Warszawy, drogą S17, od której zaczęłam ten przegląd, stał się niedługi i nieskomplikowany.

Natomiast nowe drogi żeby powstały, no to są osiedla, gdzie robiliśmy scalanie działek, tworzyliśmy nowe drogi, wytyczaliśmy nowe działki (Kołbiel, 16.06.2023).

No troiste, bo w pierw trzej gospodarze tam mieszkali, a teraz jest ośmioro. Podzieliły działki, porozdawały dzieciom. [...] No to jak może nie być drogi do nich? (Kalonka, 23.07.2023).

Podsumowanie

Dla mieszkańca Kołbielszczyzny ramą krajobrazu jest las: „Kołbielanin źle się czuje, gdy w zasięgu wzroku nie ma lasu”, powiedział jeden z moich rozmówców. To ciekawe stwierdzenie odnosi się do postrzegania własnego krajobrazu kulturowego w długiej perspektywie czasu.

Krajobraz to rodzaj zapisywanej przez kolejne pokolenia księgi, w której notowany jest proces zapamiętywania i przekazywania pamięci poprzednich pokoleń zawarty w środowisku. Krajobraz jest rodzajem ścieżki rozumienia i postrzegania środowiska: „Przez zamieszkiwanie i życie w krajobrazie ludzie stają się jego częścią, ale także krajobraz staje częścią poszczególnych ludzi” (Ingold 1993: 156). Dawniej las widziany był jako tło codziennych praktyk. Miał też swoje znaczenie obrzędowe w wiejskim światopoglądzie, zwanym tradycyjnym – w przeciwieństwie do „oswojonych” obszarów ludzkiego bytowania był obszarem „nieoswojonego”. Pomagał w obrzędowym ustalaniu granic, na przykład w tym regionie przez obrząbywanie granic wsi z początkiem Adwentu za pomocą prostych trąb zwanych ligawami. Wówczas trąbiło się „na las”. To jakby wycinanie miejsc „oswojonych” z tła, którym są lasy. Jak zauważa Yi-Fu Tuan, „sięgając po rzeczy uczymy się ich obecności i relatywnego układu w przestrzeni. Przestrzeni zaś doświadczamy jako obszaru określonego siatką miejsc” (Tuan 1987: 24).

Choć z Puszczy Mazowieckiej zostały resztki, to związek z lasem utrzymywał się nie tylko w rutynie zbierania płodów leśnych i handlowania nimi przy drogach. Drogi – skróty leśne, a także piaszczyste drogi wiejskie, drogi zielone, a nawet drogi brukowane łączące dwory ziemiańskie, stanowiły niegdyś sieć wewnętrznych połączeń w tkance lokalnego krajobrazu.

Obecnie wypadanie niektórych elementów z wewnętrznej mapy dróg jest widocznym znakiem zmiany krajobrazu kulturowego. Przestrzeń, w której mieszkańcy Kołbielszczyzny się dzisiaj przemieszczają, wykracza dużo dalej poza lasy. Zwiększa się dostępność do obszarów zewnętrznych, najbardziej dzięki drodze S17. Jest ona dla lokalnych mieszkańców przede wszystkim drogą do Warszawy czy Lublina, ale też, co podkreślano wielokrotnie, prowadzi wprost na lotnisko im. Fryderyka Chopina w Warszawie, co lokuje ją w przestrzeni globalnej.

Jednocześnie znika dostęp do niektórych obszarów lokalnych, takich jak rzeka, łąki i obecnie zarastające tereny uprawne, a wraz z nimi prowadzące do tych miejsc drogi. Tendencji tej towarzyszy powszechne dziś grodzenie posiadłości, które, jak mówili moi rozmówcy, nie było w przeszłości praktykowane na taką skalę. I o ile

poszerzanie się horyzontu kulturowego jest oceniane pozytywnie, to kurczenie się, ubożenie krajobrazu wewnętrznego postrzegane jest jako zerwanie ciągłości i tożsamości danej zbiorowości. Powszechnie dziś dostrzegana przez badaczy zmiana cywilizacyjna na terenach rolniczych w Polsce łączy się z percepcją i praktyką drogową, będącymi znaczącymi „konstruktorami” krajobrazu kulturowego wsi. Dla określenia tych zmian: „Kluczowa [...] jest ludzka pamięć i wiedza na temat ludzi i zdarzeń. To dzięki nim możliwe jest wyodrębnienie danego miejsca z otoczenia i nadaniu mu specjalnego znaczenia” (Smyrski 2018: 134).

Sieci dróg i drózek ukazują bowiem ślad aktywności całej wspólnoty. Stanowią skumulowany odcisk niezliczonych wędrowek wielu pokoleń chodzących za swoimi codziennymi sprawami. Ich anihilacja jest dla moich rozmówców pożegnaniem z dawną wsią.

Literatura

- 6 stycznia 1939 r. Ribbentrop żąda Gdańska i eksterytorialnej autostrady przez Pomorze. (2015), Interia. Historia. <https://historia.interia.pl/kartka-z-kalendarza/news-6-stycznia-1939-r-ribbentrop-zada-gdanska-i-eksterytorialnej,nId,1584379> [dostęp: 28.07.2025].
- Bender, B. (1998). *Stonhenge. Making space*. Oxford–New York: Berg.
- Cosgrove, D. (1998). *Social Formation and Symbolic Landscape*. Madison: University of Wisconsin Press.
- Crutzen, P.J, Stoermer, E.F. (2000). The „Anthropocene”. *Global Change Newsletter*, 41, 17–18.
- Darmach, K. (2013). Lizbońska pastelaria jako trzecie miejsce. *Konteksty. Polska Sztuka Ludowa*, 67, 183–190.
- Gayton, D. (1996). *Landscapes of the Interior: Re-explorations of Nature and the Human Spirit*. Gabriola Island, Canada: New Society Publishers.
- Golla, M. (2024). *Droga 66 – powstanie, znaczenie i upadek ikony Ameryki*, <https://www.onet.pl/turystyka/dalekowswiatpl/route-66-ikona-ameryki-powstanie-budowa-czasy-swietnosci-upadek/smxnd82,30bc1058> [dostęp: 23.05.2025].
- Hastrup, K. (1998). *A place apart. An anthropological study of the Icelandic world*. Oxford: Oxford University Press.
- Ingold, T. (1993). The temporality of landscape. *World Archeology*, 25(2), 152–174.
- Ingold, T. (2003). Kultura i postrzeganie środowiska. Przeł. G. Pożarlik. W: M. Kempny, E. Nowicka (red.), *Badania kultury. Elementy teorii antropologicznej* (s. 73–86). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Ingold, T., Vergunst, J.L. (eds.). (2008). *Ways of walking. Ethnography and practice on food. Anthropological Studies of Creativity and Perception*. Abingdon–New York: Routledge.
- Kaczmarek, B. (2020), *Amerykańska lekcja budowy infrastruktury – sukcesy i porażki*, <https://fundacjarepublikanska.org/amerykanska-lekcja-budowy-infrastruktury-sukcesy-i-porazki/> [dostęp: 23.05.2025].
- Kamiński, A. (red.). (2013). *Kołbielszczyzna wczoraj i dziś*. Urząd Gminy Kołbiel: Canvers.
- Konczał, A.A. (2017). *Antropologia lasu. Leśnicy a percepcja i kształtowanie wizerunków przyrody w Polsce*. Warszawa: IBL PAN.
- Kuligowski, W., Stanisław, A. (2017). *Ruchome modernizacje. Między Autostradą Wolności a „starą dwójką”*. Warszawa: Instytut Wydawniczy Książka i Prasa.

- Latour, B. (2010). *Splatając na nowo to, co społeczne. Wprowadzenie do teorii aktora-sieci*. Przeł. K. Abriszewski, A. Derra. Kraków: Universitas.
- Lewandowscy, K. i A. (2019). *Busem przez świat. Droga 66*, Wyd. Sine Qua Non. <https://www.busemprzezswiat.pl/2019/10/droga-66-route-66/> [dostęp: 28.07.2025].
- Ochojski, M. (2024). *Kto wymyślił autostrady*, <https://www.wywlaszczenie.pl/blog/kto-wy-myslil-autostrady> [dostęp: 28.07.2025].
- Oldenburg, R. (1997). *The great good place. Cafes, coffee shop, bookstores, bars, hair salon and other hangout at the heart of a community*. Boston: Da Capo Press.
- Relph, E. (1976). *Place and placelessness*. London: Pion.
- Sauer, C.O. (1925). *The morphology of landscape*. Berkeley: University of California, Publications in Geography, 2(2), 19–54.
- Smyrski, Ł. (2018). *Między władzą spojrzenia a praktyką. Antropologia krajobrazu*. Warszawa: Oficyna Naukowa, IEiAK UW.
- Tuan, Y-F. (1987). *Przestrzeń i miejsce*. Warszawa: PIW.
- Wieruszewska, M. (2017). *Krajobraz kulturowy wsi w percepcji wizualnej*. W: I. Bukraba-Rylska, M. Wieruszewska, K. Burdyka. (red.). *Lokalne dziedzictwo kulturowe w doświadczeniu mieszkańców wsi* (s. 45–80). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Zugaj, L., Budyta, A. (2006). *Małe ojczyzny. Historia gminy Kołbiel*. Lublin-Kołbiel: Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Kołbielskiej.

SUMMARY

Roads' evolution as an element of the change in the cultural landscape of Kołbielszczyzna region

The ethnographic material collected during fieldwork in the Kołbielszczyzna region is analyzed in terms of the change in the cultural landscape. The subject of the research is the change in the networking and status of local roads. Both historical and currently built roads are taken into account in the frame of Bruno Latour's actor-network theory. The presented conclusions show how the changes of local roads illustrate civilizational changes in the Polish countryside.

Keywords: cultural landscape, change, Polish countryside, contemporary times