

BOGNA KIETLIŃSKA-RADWAŃSKA  <https://orcid.org/0000-0003-1957-9676>

Uniwersytet Warszawski

## Zmysły w ruchu. Socjologia codziennej mobilności miejskiej

Wprowadzenie: badania nad zmysłowym doświadczeniem miasta

W latach 2012–2014, w ramach badań nad wielozmysłowym odbiorem przestrzeni miejskiej, przeprowadziłam pogłębione analizy dotyczące doświadczania przestrzeni Warszawy przez jej mieszkańców. Jednym z aspektów moich badań była analiza sposobów przemieszczania się po mieście oraz zmysłowo-emocjonalnych wrażeń związanych z różnymi środkami transportu – zarówno publicznego, jak i prywatnego. Projekt ten wyrastał z przekonania, że zmysły – wzrok, słuch, dotyk, węch i smak – nie tylko pośredniczą w poznawaniu miasta, ale współtworzą codzienne doświadczenie przestrzeni, kształtując sposoby przemieszczania się, orientacji w przestrzeni i zakorzenienia. W badaniu przyjąłam założenie właściwe dla antropologii zmysłów, zgodnie z którym nie są one pasywnymi kanałami odbioru bodźców, lecz aktywnymi formami relacji z otoczeniem; są uwikłane w historię, klasowe nawyki cielesne, płeć, wiek i sprawność (Classen, 1993; Herzfeld 2001; Howes 2005).

W niniejszym artykule w centrum moich zainteresowań lokuję codzienną mobilność miejską rozumianą jako praktykę głęboko ucieleśnioną, zmysłową i afektywną. Interesuje mnie, jak mieszkańcy Warszawy doświadczają miasta w ruchu poprzez ciało, zmysły i emocje oraz w jaki sposób te doświadczenia organizują ich relacje z przestrzenią, sobą samymi i innymi użytkownikami miasta. Podejście to wychodzi poza funkcjonalne rozumienie mobilności jako

przemieszczenia się z punktu A do punktu B, kierując uwagę ku rytmom i napięciom wpisanym w poruszanie się po mieście. Celem artykułu jest zatem analiza zmysłowych i afektywnych wymiarów mobilności miejskiej, czyli codziennych praktyk przemieszczania się po mieście, a także próba uchwycenia tego, jak codzienne trajektorie (piesze, rowerowe, transportem publicznym czy samochodowe) kształtują relacje z miastem i z własnym ciałem w ruchu.

W artykule stawiam następujące pytania badawcze:

1. Jakie zmysłowe i afektywne doświadczenia towarzyszą codziennej mobilności mieszkańców Warszawy?
2. W jaki sposób różne formy poruszania się wpływają na percepcję i interpretację przestrzeni miejskiej?
3. Jakie znaczenia i emocje przypisywane są środkom transportu oraz miejscom doświadczanym w ruchu?
4. W jaki sposób mobilność kształtuje relacje z ciałem i zmysłami oraz odsłania nierówności dostępu do przestrzeni miejskiej?

## Ucieleśnione poznanie miasta: podejścia teoretyczne

W artykule przyjmuję za punkt wyjścia koncepcję geografii sensualnej rozwijaną przez Paula Rodaway (1994), który – czerpiąc z tradycji geografii humanistycznej (Tuan 1987; Pocock 1983) oraz fenomenologii (Husserl 1970; Heidegger 1994; Merleau-Ponty 2001) – podkreśla, że przestrzeń nie jest neutralnym tłem działań, lecz dynamiczną relacją między ciałem, zmysłami, emocjami i otoczeniem. *Sense*, czyli zmysł, to tu zarazem percepcja, interpretacja i sposób nadawania światu znaczenia (*making sense*). Ciało staje się organem wiedzy, który mapuje świat poprzez ruch, napięcie, pamięć i afekty. W tym ujęciu, bliskim koncepcji Tima Ingolda (2011), mobilność – chodzenie, jeżdżenie, słuchanie, wąchanie – to nie tylko przemieszczanie się, lecz ucieleśniona forma poznania, zakorzeniona w relacyjności i multisensoryczności. Doświadczanie miasta nie przebiega liniowo, lecz poprzez współdziałanie zmysłów: wzroku, słuchu, dotyku, węchu i ruchu.

Drugi ważny punkt odniesienia stanowi etnografia sensoryczna Sary Pink (2009, 2015), która zakłada, że percepcja zmysłowa jest kulturowo i społecznie usytuowana, czyli związana z klasą, płcią, stylem życia i trajektorią cielesną. Pink definiuje etnografię wielozmysłową jako sposób uprawiania badań, który wychodzi od zmysłowego doświadczania przestrzeni i traktuje ciało jako współtwórcę wiedzy. W tym podejściu zmysły nie są jedynie kanałami odbioru bodźców, lecz aktywnymi uczestnikami procesu poznawczego – osadzonymi w kontekście i relacji. Podobnie ciało badacza nie jest neutralnym nośnikiem, ale obecnym, czującym i zaangażowanym podmiotem badania. Inspiracje tym nurtem widoczne są m.in. w pracach Anny Kacperczyk (2012, 2014), opisującej ciało badacza jako źródło danych i medium obecności w terenie, oraz Honoraty Jakubowskiej (2017), która analizuje cielesne formy transmisji wiedzy w praktykach sportowych, wskazując na znaczenie treningu, powtórzenia i afektywnego współbycia. Honorata

Jakubowska i Dominika Byczkowska-Owczarek (2018) podkreślają, że dostęp do wiedzy cielesnej możliwy jest m.in. poprzez autoetnografię. Podobnie Ariel Modrzyk (2020) ukazuje, jak „czucie ciała” w pracy terapeuty manualnego staje się wiedzą praktyczną – trudną do wyrażenia słowami, ale kluczową w działaniu.

Z ucieleśnionym poznaniem miasta ściśle wiąże się paradygmat nowej mobilności (Sheller, Urry 2006), który zakłada, że mobilność jest centralną kategorią współczesności. Paradygmat ten przynosi nowe metody badania przestrzeni, które uwzględniają infrastrukturę, rytm, tempo, praktyki i nierówności – nie jako tło, lecz jako współczynniki mobilności. W tym ujęciu codzienne mikropodróże, rozumiane jako krótkie, codzienne przemieszczenia o pozornie prozaicznym charakterze (np. do pracy, sklepu, szkoły), są podstawową formą osvajania miasta, ale też ujawniają klasowe i zmysłowe podziały dostępu do przestrzeni.

Dopełnieniem tych refleksji jest koncepcja wiedzy ukrytej (Polanyi 1966), rozumianej jako intuicyjna, niedyskursywna forma wiedzy nabywana poprzez praktykę. W kontekście mobilności przejawia się ona w tym, jak „wiemy”, którędy iść, jak odczytywać sygnały dźwiękowe, zapachowe, cielesne. To wiedza sytuacyjna, wyuczona przez ciało, często niemożliwa do pełnego zwerbalizowania. Jak pokazuje Jakubowska (2017), wiedza ta ma charakter relacyjny i społeczny. Przekazywana jest nie tylko przez słowa, ale też przez obecność, przykład i powtórzenie. W badaniach nad mobilnością pozwala uchwycić zniuansowane sposoby bycia w ruchu.

Zarysowane podejścia, tj. geografia sensualna, etnografia sensoryczna, paradygmat mobilności i teoria wiedzy ukrytej, tworzą wspólną ramę, która umożliwia analizę zmysłowych aspektów codziennej mobilności miejskiej. W kolejnej części artykułu przechodzę do opisu metodologii badawczej oraz analizy empirycznych przykładów takiego doświadczenia.

## Nota metodologiczna

Badania miały charakter eksploracyjny i jakościowy. Część badań odbywała się w ruchu i angażowała zarówno ciała badanych, jak i moje (np. podczas jazdy na rowerach lub spaceru brzegiem Wisły), a ich przebieg zależał od aktualnych warunków atmosferycznych, stanu ciała badanych i badaczki, rytmu miasta, poziomu hałasu czy zmęczenia.

W trakcie badań zastosowałam metodologiczną triangulację, łącząc:

1. „Dwadzieścia zdań o mieście” (N = 200), oparte na metodzie zdań niedokończonych (Reber 2008: 922). By stworzyć to konkretne narzędzie, wykorzystałam elementy TST (Twenty Statement Test) (Kuhn, McPartland 1954), bowiem prosiłam badanych, by bez namysłu dokończyli 20 razy frazę „Warszawa to dla mnie”.
2. Pogłębione wywiady indywidualne (N = 37), prowadzone z osobami mieszkającymi we wszystkich warszawskich dzielnicach. Respondentka lub respondent był(a) proszony/a o pracę z dwiema mapami: jedną – rzeczywistą mapą dzielnic, na której należało zaznaczyć ulubione i nieulubione

obszary oraz ważne trasy i miejsca, drugą – własnoręcznie stworzoną mapą mentalną Warszawy, uwzględniającą osobiste skojarzenia, wspomnienia, ludzi i emocje.

3. Wywiady eksperckie (N = 20), przeprowadzone z osobami zawodowo zajmującymi się miastem lub doświadczającymi miasta w specyficzny sposób (np. osoby z niepełnosprawnością ruchową czy sensoryczną). Wywiad ekspercki skupiał się na tym, jak osoby badane postrzegają miasto, jak je odczuwają zmysłami (wzrok, słuch, zapach, smak, dotyk) oraz jakie miejsca, trasy i dzielnice wiążą się z emocjami, wspomnieniami i preferencjami zamieszkania. Celem było zbadanie świadomości zmysłowej w odbiorze miasta oraz osobistych narracji o życiu w Warszawie.
4. Spacery etnograficzne (N = 5), czyli wspólne przejścia z badanymi po ich codziennych trasach z akcentem położonym na doświadczenia sensoryczne (Pink 2009).
5. Dzienniki doświadczeń zmysłowych (N = 5), tzw. zmysłowniki, inspirowane podejściem autoetnograficznym i sensorycznym (zob. Jackson 1989; Pink 2009), w którym ciało badaczki/osoby badanej staje się narzędziem rejestrującym i interpretującym doświadczenie przestrzeni.

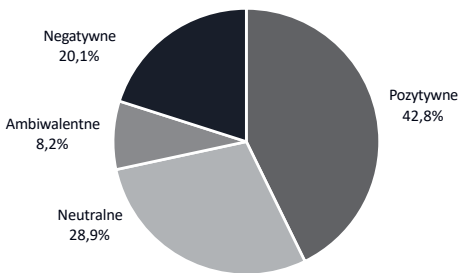
Próba badawcza została dobrana celowo, z wykorzystaniem metody „kuli śniegowej”. Kluczowym kryterium było zamieszkiwanie Warszawy przez co najmniej trzy miesiące oraz wiązanie z nią codziennego życia i planów na przyszłość. Uwzględniłam zarówno osoby urodzone w mieście, jak i przyjezdne, a w przypadku testu „20 zdań o mieście” także mieszkańców pobliskich miejscowości codziennie funkcjonujących w Warszawie. Dolna granica wieku respondentów wynosiła 18 lat. Zależało mi na zróżnicowaniu wieku, sprawności i doświadczenia przestrzennego. Dlatego do próby włączyłam także osoby z niepełnosprawnościami (m.in. niewidome, niedosłyszące, poruszające się na wózku). Dodatkowo przeprowadziłam wywiady z osobami, których życie zawodowe lub twórczość związana jest z miastem, np. kierowcą autobusu, architektem, kulturoznawczynią, przewodniczką po Warszawie czy miejskim aktywistą. W trakcie badań modyfikowałam dobór, by zachować różnorodność i uniknąć nadreprezentacji poszczególnych grup. Założeniem było uchwycenie możliwie szerokiego spektrum sposobów zmysłowego i afektywnego doświadczenia miasta.

W niniejszym artykule bazuję tylko na części materiału badawczego zebranego w trakcie wywiadów z mieszkankami i mieszkańcami warszawskich dzielnic oraz osobami eksperckimi. W sumie analizie poddałam 57 rozmów. Celem było wyodrębnienie z narracji badanych o Warszawie wszystkich fragmentów odnoszących się do zmysłów, a następnie ich usystematyzowanie. Analizę wykonałam w programie QDA Miner 4, opierając się na procedurze kodowania *in vivo*. Po wstępnym uporządkowaniu i zakodowaniu materiału resztę operacji analitycznych przeprowadziłam na wyeksportowanych z programu tabelach Excel. Na początku pracy z tekstem wyodrębniłam z niego kategorie szczegółowe, które następnie ujednolicełam i łączyłam w kategorie ogólne (np. poruszanie się). Jednocześnie określałam temperaturę emocjonalną każdego zakodowanego

wyrażenia. Posługiwałam się w tym celu czterostopniowym zakresem temperatur i w zależności od zabarwienia emocjonalnego analizowanego fragmentu tekstu, przypisywałam mu temperaturę pozytywną, neutralną, ambiwalentną lub negatywną.

## Wielozmysłowy wymiar miejskiej mobilności

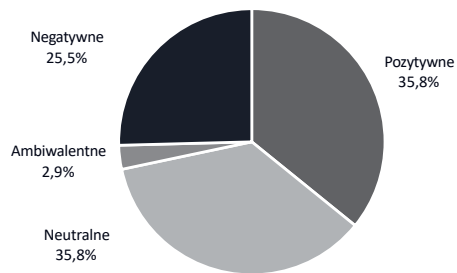
W zebranych dzięki wywiadam materiale znalazło się 1465 wyrażeń poświęconych wszystkim zmysłom. Jednocześnie spośród tych wyrażeń 240 było poświęconych poruszaniu się. Na wykresach 1 i 2 zestawiam temperatury emocjonalne dla wszystkich wyrażeń oraz tych związanych z mobilnością.



Wszystkie wyrażenia, N = 1465

Wykres 1. Temperatura emocjonalna wszystkich wyrażeń

Źródło: opracowanie własne.



Poruszanie się, N = 240

Wykres 2. Temperatura emocjonalna wyrażeń związanych z poruszaniem się

Źródło: opracowanie własne.

Wśród wypowiedzi na temat mobilności miejskiej w Warszawie dominowały skojarzenia pozytywne i neutralne (po 35,8%). Jednym z najczęstszych pozytywnych odniesień w wypowiedziach uczestników badań była komunikacja miejska. Respondenci podkreślali, że transport publiczny w Warszawie – wbrew powszechnym stereotypom – może działać sprawnie, być dobrze rozwinięty i estetycznie przyjazny. Wypowiedzi te nierzadko pojawiały się w opozycji do wcześniejszych doświadczeń z innych miast lub do wspomnień z przeszłości, co wzmacniało ich wymiar afektywny. W relacjach badanych pojawiały się sformułowania, takie jak: „w porównaniu z innymi miastami tu się da dojechać wszędzie” (Mokotów2)<sup>1</sup> czy „komunikacja miejska jest dobra, jest nowoczesna i wygodna” (Ursynów1). Pojawiały się też wypowiedzi odwołujące się do estetyki miejskiego transportu: „tramwaje są coraz ładniejsze – to naprawdę robi różnicę” (Wilanów1). Takie opinie sugerują, że miejska mobilność nie tylko ułatwia poruszanie się, ale

<sup>1</sup> Wywiady z mieszkańcami i mieszkankami Warszawy kodowałam według schematu „nazwa dzielnicy, numer rozmowy w dzielnicy”, np. Bielany1 (przeprowadziłam po dwie rozmowy na każdą dzielnicę Warszawy), a wywiady eksperckie według schematu „WE nr wywiadu”, np. WE1.

może również wpływać na pozytywny obraz miasta jako miejsca zamieszkania i poczucia bycia u siebie.

Podobne wątki wyłoniły się w odniesieniu do warszawskiego metra. Choć w innych fragmentach materiału pojawia się jego krytyka (zbyt wolna rozbudowa, ograniczony zasięg), to równocześnie wiele osób wyrażało zadowolenie z jego funkcjonowania. Metro było opisywane jako „bardzo czyste, bardzo bezpieczne i bardzo fajne” (WE11), a podróż nim jako szybka i komfortowa alternatywa dla zatłoczonych ulic: „czysto, szybko, nie trzeba patrzeć na korki” (PragaPółnoc2). W wielu wypowiedziach widać, że możliwość korzystania z metra budzi poczucie ulgi i sprawczości, a jego obecność – mimo niedoskonałości – stanowi źródło symbolicznej dumy, podkreślając wyjątkowość Warszawy na tle innych polskich miast.

Zadowolenie z mobilności miejskiej wyrażane było również w kontekście poruszania się rowerem. Choć w materiale badawczym licznie pojawiały się głosy krytyczne wobec jakości i ciągłości ścieżek rowerowych, to jednocześnie część respondentów wskazywała rower jako środek transportu zapewniający przyjemność, wolność i kontakt z miastem. Jazda rowerem była opisywana jako forma aktywnego uczestnictwa w przestrzeni: „Bardzo lubię jechać rowerem, ale wtedy zmieniam trasę i jadę przez różne zielone dzielnice. Bardzo przyjemne” (Mokotów1); „Rower i widzi się po prostu tak różne obrazy w ciągu godziny. Jest to niesłychane doświadczenie” (Bielany2); „Lubię Warszawę poznawaną na rowerze, dlatego że mam wrażenie, że się zupełnie inaczej wtedy patrzy na to miasto” (WE10). W tych wypowiedziach widoczna jest afektywna relacja z ruchem i ciałem. W duchu geografii sensualnej (Rodaway 1994) i fenomenologii mobilności (Ingold 2011) rower staje się narzędziem zmysłowego poznania miasta – sposobem przeżywania rytmu przestrzeni i własnego ciała w ruchu.

W odróżnieniu od wypowiedzi nacechowanych silnym afektem – zarówno negatywnym, jak i pozytywnym – w materiale badawczym wyraźnie zaznaczyła się grupa odpowiedzi, w których mobilność miejska opisywana była w sposób rzeczowy, rutynowy, niemal przezroczysty. Uczestnicy badań odnosili się do swoich praktyk przemieszczania się z dystansem emocjonalnym, przedstawiając je jako powtarzalne elementy dnia, niewymagające szczególnego namysłu. Wypowiedzi te wskazują, że środki transportu, takie jak autobus, tramwaj, metro, pociąg czy samochód, funkcjonują jako oczywiste, naturalizowane narzędzia codziennej mobilności. Są obecne w życiu, „bo muszą być”, i choć bywają niewygodne czy czasochłonne, rzadko stają się przedmiotem wyrazistej krytyki lub zachwyty. Jak zauważa Michel de Certeau (2008), tego rodzaju powtarzalne praktyki wpisują się w repertuar taktyk codzienności – sposobów radzenia sobie z miastem, które są ciche, nieafektywne i często niewidoczne. Typowe są lakoniczne sformułowania: „Jeżdżę autobusem” (Wilanów2), „Tramwaj, metro – jak zwykle” (Mokotów2), „Do pracy dojeżdżam SKM albo autobusem, zależy od dnia” (Wawer1).

Nieco bardziej rozbudowane, ale nadal pozbawione afektywnego zaangażowania, były wypowiedzi dotyczące transportu kolejowego i lotniczego. Dworzec Centralny, pociąg Intercity czy lotnisko pojawiały się jako elementy infrastruktury,

z których się „korzysta, kiedy trzeba” – bez odniesień do bezpieczeństwa, komfortu czy emocji związanych z podróżowaniem. Podobnie rzecz ma się z samochodem, który w wielu przypadkach opisywany był jako jedyny sensowny wybór, nie tyle z wyboru, co z konieczności: „Tutaj to tylko samochodem się da” (Ochota2), „Samochód – bo mam dzieci” (Bemowo2). Takie ujęcie mobilności wskazuje na wysoki poziom oswojenia z warunkami miejskiego przemieszczania się. Infrastruktura transportowa funkcjonuje jako tło życia miejskiego – techniczna warstwa miasta, której obecność jest zauważana głównie w momentach awarii lub zaburzenia rytmu. Z perspektywy fenomenologicznej (Merleau-Ponty 2001) można powiedzieć, że neutralne doświadczenia mobilności są zintegrowane z cielesną pamięcią i codziennym rytmem życia; „działają”, dopóki nie przestają. Mobilność w tej perspektywie nie jest spektakularna – to cicha, stabilna obecność, wpisana w rytuały pracy, opieki czy odpoczynku. Miasto jest tu „maszyną do życia”, przestrzenią, która nie musi zachwycać ani frustrować, by być funkcjonalna. Neutralne skojarzenia ujawniają zatem ważny, choć często pomijany wymiar mobilności, czyli jej cichą, bezrefleksyjną codzienność.

Uczestnicy badań doświadczali przestrzeni jednak nie tyle jako terytorium swobody i dostępności, ale także jako pola codziennego zmagania się z barierami materialnymi i symbolicznymi. W perspektywie negatywnej (25,5% odpowiedzi) Warszawa ukazana jest jako miasto zdominowane przez logikę samochodową, nieskoordynowane komunikacyjnie, nieprzyjazne dla pieszych, rowerzystów, osób starszych oraz osób poruszających się z dziećmi czy o ograniczonej mobilności. Najczęściej powracającym i najbardziej emocjonalnie naładowanym motywem w wypowiedziach badanych były korki. Występują one z dużą regularnością, stając się niemal metonimią miejskiej codzienności – znakiem strukturalnego przeciążenia systemu, ale także psychofizycznego wyczerpania jego użytkowników: „Korki, korki, wszędzie korki. To nie jest kwestia jednej ulicy – to stan umysłu” (Śródmieście2), „To są samochody, no korek” (Wola2).

Jak wskazuje John Urry (2009), mobilność miejska to nie tylko praktyka fizyczna, ale i społecznie uwarunkowany sposób bycia w świecie, przepuszczający przez siebie emocje, konflikty i hierarchie. Korki są przeszkodą w ruchu, ale też afektywnym symptomem niewydolności systemu. Wielu respondentów podkreślało, że chaos komunikacyjny nie ogranicza się jedynie do korków, ale przejawia się również w niespójności organizacyjnej transportu publicznego. Krytyce poddawano brak przewidywalności, niekończące się remonty, częste objazdy, źle skoordynowane przesiadki i dezorganizację sygnalizacji świetlnej: „Świętokrzyska też jest rozkopana i tam też jest ciężko przejechać. Te przejścia wyglądają codziennie inaczej i chyba trzeba z satelity patrzeć, jak tam przejechać” (Bemowo2); „Ursus jest dla mnie obojętny. Wygląda teraz, jak jedno rozkopane coś. Tam jest jedna wielka piaskownica” (Bemowo2). W kontekście miejskiej mobilności czas i rytm mają znaczenie fundamentalne; zakłócenie jednego z nich skutkuje emocjonalnym rozregulowaniem, wytrąceniem z rytmu dnia, a niekiedy całkowitym zniechęceniem do korzystania z komunikacji zbiorowej. Mobilność to poruszanie się, ale także społeczne doświadczenie czekania, planowania, opóźnienia, wrażliwe na

rytmiczną synchronizację jednostki z miastem. W warunkach chaosu te rytmy przestają współgrać.

Choć idea rowerowej mobilności miejskiej zdobyła popularność, praktyka nadal daleka jest od oczekiwań (niestety po 11 latach sytuacja niewiele się zmieniła). Wśród rozmówców pojawiały się skargi na złą jakość nawierzchni, brak ciągłości tras czy źle zaparkowane samochody: „Naokoło, przez Pragę pojechać, tylko nie tym placem Krasińskich, bo tam jest taka małutka kosteczka, która, jak ją wyłożyli, to była gładka, jak lustro, a teraz jest, jak jakieś krzywe zęby” (Bemowo2). Jedna z badanych opisała to w następujący sposób:

Na Gałczyńskiego jest podjazd – dla wózków dziecięcych albo rowerów – i dokładnie przy nim zaparkował samochód. Zablokował wszystko. A ja miałam naprawdę ciężki rower, ledwo mogłam go podnieść na te trzy schodki. W takich momentach czuję, jak wiele miejsc wciąż jest totalnie niedostępnych. Niby tylko trzy schodki, ale jak masz dziecko w wózku, a w wózku tysiąc rzeczy, albo taki rower jak mój – to jest po prostu nie do przejścia. Takie bariery... Rowerowo to w ogóle koszmar. Najgorzej jest na Trasie Łazienkowskiej – trzeba tam, serio, siedem razy znosić i wnosić rower. Wnieść-znieść, wnieść-znieść, bez końca (WE10).

Infrastruktura rowerowa jest często odbierana jako symbolicznie marginalizowana, traktowana nie jako pełnoprawny element systemu mobilności, lecz jako estetyczny dodatek. Tego rodzaju niespójność przekłada się na realne ryzyko, a tym samym zniechęca do korzystania z roweru jako środka transportu codziennego, zwłaszcza przez osoby mniej sprawne fizycznie czy opiekujące się dziećmi. Dopelnieniem obrazu trudnej mobilności miejskiej są wypowiedzi dotyczące braku miejsc parkingowych oraz złego stanu dróg i chodników. Te elementy często przywoływane są w kontekście nie tylko fizycznych przeszkód, ale też jako metaforyczne znaki zaniedbania przestrzeni publicznej: „Nie da się chodzić z wózkiem. Chodnik to tor przeszkód” (WE2). W tym sensie codzienna mobilność jest także praktyką klasową, a rytuały poruszania się różnicują się w zależności od miejsca zamieszkania. Jak pokazuje Harvey (2012), prawo do miasta to także prawo do mobilności, do bezpiecznego, godnego i wygodnego przemieszczania się po wspólnej przestrzeni.

Wreszcie, choć stanowiły zaledwie 2,9% wszystkich wypowiedzi, ambiwalentne skojarzenia z mobilnością miejską mają szczególną wartość interpretacyjną. Ujawniają złożone, niejednoznaczne relacje z miejskim systemem transportu, w których uznanie i krytyka współlistnieją w obrębie tej samej narracji. Tego rodzaju wypowiedzi nie przyjmują formy jednoznacznych ocen, lecz raczej stanowią próbę „negocjacji afektywnej” – pogodzenia dumy z irytacją, przywiązania z rozczarowaniem. Przykładem takiej sprzeczności są opinie dotyczące metra. Z jednej strony stanowi ono źródło dumy jako jedyne metro w Polsce, z drugiej zaś jego zasięg, tempo rozwoju i ograniczona dostępność budzą frustrację i poczucie marginalizacji.



Również trasy przelotowe i główne arterie miejskie wywoływały sprzeczne skojarzenia. Dla niektórych uczestników były one symbolem nowoczesności i sprawnej logistyki, ale równocześnie pojawiały się głosy krytykujące ich niedrożność i przeładowanie ruchem: „Są trasy, którymi dobrze się jeździ, bo szerokie i proste – ale i tak zawsze zakorkowane” (Targówek1), „Najważniejsze arterie powinny dawać ulgę, a nie stres – bo to przecież trasy przelotowe” (Ursus2). W tych wypowiedziach „bo” funkcjonuje jako łącznik między doświadczeniem jednostkowym a oceną systemową. Pozwala wypowiedzianemu się wyrazić zniuansowaną, często ambiwalentną postawę wobec miasta. Ambivalencja ta jest znacząca, bowiem wskazuje na napięcie między tym, co miejskie jako projekt (planowane, reprezentowane), a tym, co miejskie jako doświadczenie codzienne (przeżywane, zmysłowe, emocjonalne).

## Sensualność ruchu

Oprócz analizy temperaturowego zróżnicowania wypowiedzi opracowałam również typologię cielesno-zmysłowych doświadczeń związanych z ruchem w przestrzeni Warszawy. Poniżej przedstawiam charakterystykę każdego z wyróżnionych typów.

### Dotyk: przestrzeń jako doświadczenie ciała

Jednym z najsilniejszych wątków wyłaniających się z analizy zmysłowych map Warszawy oraz narracji uczestników i uczestniczek badania jest materialność przestrzeni odczuwana przez ciało. Dotyk – rozumiany zarówno w sposób dosłowny (kontakt fizyczny skóry z otoczeniem), jak i pośredni (za pośrednictwem przedmiotów, technologii, przedłużeń ciała) – odgrywa kluczową rolę w nawigacji, interpretacji i emocjonalnej reakcji na przestrzeń: „Koła rowerowe są taką drugą skórą” (PragaPołudnie1), „Dotyk w autobusie to raczej przez torebkę. Osoba [do której należy torebka] nie wie, że ja tam [na dole] jestem” (WE1, osoba poruszająca się na wózku), „Laska przedłużyła rękę. Bo głupio trochę chodzić na czworaka, żeby wymacać sobie z przodu” (WE15, osoba niewidoma). Dotyk to zmysł bardzo specyficzny, który charakteryzuje się największą wzajemnością, co nie zmienia faktu, że trudno o nim myśleć w kontekście geograficznym. Dopiero kiedy dotyk zostanie rozszerzony na czucie powierzchniowe i głębokie, zakres wrażeń taktylnych znacznie wzrasta. Nie jest to wówczas dotykanie jako takie, ale również odczuwanie temperatury, bólu, zmian pozycji i położenia ciała. Dotyk jako jedyny zmysł obejmuje całe ludzkie ciało. Podczas gdy zapach odbierany jest nosem, obrazy – oczami, a dźwięki – uszami, tak dotykać można całym ciałem, a dokładniej każdą jego powierzchnią wyposażoną w komórki czuciowe. Zdaniem Pallasmy:

Dotyk jest zmysłem, który integruje nasze doświadczanie świata i nas samych [...]. Wszystkie zmysły, łącznie ze wzrokiem, są przedłużeniem zmysłu dotyku; zmysły są specjalizacjami tkanki skórnej, a wszystkie doświadczenia sensoryczne są sposobami dotykania i jako takie związane z taktownością (Pallasmaa 2012: 15).

Zdaniem Yi-Fu Tuana utracenie możliwości odczuwania przez dotyk oznacza całkowite zerwanie więzi ze światem, poczucia bycia w tym świecie i wręcz poczucia istnienia w ogóle (Tuan 1993). W relacjach badanych dotyk był często opisywany przez kontakt z nawierzchnią (kostka brukowa, asfalt, płyty chodnikowe, brudna vs. czysta nawierzchnia), różnicowaną fakturę (gładkość, chropowatość, pofalowanie), a także przez wibracje, opór, drgania i mikrourazy (np. otarcia czy mniej dosłownie zabrudzenia), których doświadcza ciało podczas przemieszczania się: „Jak mam dobre buty, to czuję się fantastycznie. Jak mam złe buty, to nic nie czuję, bo mnie uwierają” (WE5)<sup>2</sup>. Szczególnie wyraziste były opisy doznań kinestetycznych – poczucia płynności lub jej braku, wytrącenia z rytmu, konieczności lawirowania, zatrzymywania się, omijania przeszkód, balansowania ciała w ciasnych przestrzeniach.

Zmysł dotyku odgrywa kluczową rolę w orientacji przestrzennej, poczuciu bezpieczeństwa oraz budowaniu relacji z otoczeniem. Jak zauważa Merleau-Ponty (2001), dotyk pełni funkcję egzystencjalną, zakorzeniając ciało w świecie i umożliwiając odczuwanie przestrzeni jako zamieszkiwanej. Poprzez kontakt z materią, taką jak nierówna nawierzchnia czy drgający tramwaj, ciało zapisuje swoje doświadczenia miejskie. W relacjach badanych pojawiają się opisy „chodzenia z czuciem”, „nawigowania przez dotyk” czy „rozpoznawania świata przez koła”, co wskazuje, że ruch jest formą ucieleśnionej wiedzy i sensotwórczej praktyki. Uczestnicy badań opisują swoje ciała jako ruchome rejestratory faktury nawierzchni, punktów oporu, przyjemności i bólu. W kontekście chwilowych lub stałych ograniczeń czy trudności w mobilności, związanych na przykład z prowadzeniem wózka dziecięcego lub poruszania się z laską, dotyk i kinestetyka nabierają dodatkowego znaczenia jako wskaźniki dostępności, integracji lub wykluczenia. Przestrzeń miejska przestaje być neutralna – jej faktura, nachylenie, jakość i rytm determinują możliwość uczestnictwa w ruchu. Dla osób poruszających się na wózkach istotna jest również czystość przestrzeni, gdyż brud może prowadzić do fizycznego dyskomfortu i obniżenia poczucia własnej wartości. Jak

<sup>2</sup> Przy okazji tego cytatu nie mogę oprzeć się przed przywołaniem fragmentu *Zbrojnych Terrego* Pratchetta o butach kapitana Vimesa i problemach z podeszwą: „Weźmy na przykład buty. Vimes zarabiał trzydzieści osiem dolarów miesięcznie, nie licząc dodatków. Porządna para skórzanych butów kosztowała pięćdziesiąt dolarów. Ale para butów, na jaką mógł sobie pozwolić – całkiem przyzwoita na jeden czy dwa sezony, bo potem zupełnie przetarła się tektura, przeciekająca jak demony, to koszt około dziesięciu dolarów. Takie właśnie buty zawsze kupował Vimes i nosił je, aż podeszwy były tak cienkie, że w mgliste noce po kamieniach bruku poznawał, gdzie w Ankh-Morpork się znajduje. Jednak dobre buty wytrzymały lata, długie lata. Bogatego stać na wydanie pięćdziesięciu dolarów na parę butów, w których po dziesięciu latach wciąż będzie miał suche nogi. Tymczasem biedak, którego stać tylko na tanie buty, wyda w tym czasie sto dolarów a nogi i tak stale będzie miał przemoczone. To właśnie kapitan Vimes nazywał obuwniczą teorią niesprawiedliwości społecznej” (Pratchett 2002: 30).

zauważa jedna z badanych: „Kiedy ja nie dość, że wpadam spóźniona, to jeszcze zasapana i jeszcze mam te brudne ręce, które świadczą o człowieku ponoć...” (WE1). Osoby sprawne rzadko zastanawiają się nad koniecznością częstej zmiany obuwia, podczas gdy dla osób na wózkach kwestia czystości rąk jest analogiczna do chodzenia bosy po chodniku. Badana zwraca uwagę: „Osób sprawnych nikt nie pyta, ile razy w ciągu miesiąca zmieniają buty... A pani na bosy nie chodzi po chodniku” (WE1).

Dotyk w przestrzeni miejskiej pełni również funkcję komunikacyjną, zwłaszcza w zatłoczonych środkach transportu publicznego. Nietypowym przykładem takiej interakcji jest sytuacja opisana przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim: „Zdarza się ten dotyk, tylko że nie ten dotykania bezpośrednio osoby a torebki. Bo często jest tak, że osoby stoją do mnie tyłem i nie mają świadomości, że ja tam gdzieś jestem...” (WE1). Niejednoznaczność tej sytuacji wynika z asymetrii interakcji – badana odczuwa dotyk, podczas gdy osoba z torebką pozostaje nieświadoma kontaktu. Torebka działa tu jako przedłużenie ciała, nad którym właścicielka nie sprawuje pełnej kontroli. Aktywna komunikacja następuje dopiero w momencie, gdy osoba na wózku sygnalizuje dyskomfort, co zmienia charakter interakcji z nieświadomego dotyku w świadomą komunikację.

Podobnie wielowarstwowa relacja z dotykiem pojawia się w doświadczeniu osób niewidomych, dla których kontakt z otoczeniem opiera się na rozszerzonych strategiach dotykowych, zarówno poprzez laskę, jak i przez całe ciało. W tym przypadku dotyk jest nie tylko narzędziem orientacji przestrzennej, ale także kanałem nawigacji społecznej i emocjonalnej. Jak zauważyła jedna z badanych osób niewidomych, „laska to moja ręka, ale taka, która widzi” (WE6). To wyrażenie dobrze oddaje rolę dotyku jako substytutu wzroku – zmysłu, który pozwala nie tylko lokalizować przeszkody, ale również „czytać” rytmy przestrzeni, odróżniać materiały nawierzchni czy wyczuwać obecność innych ludzi. Jednocześnie ten zintensyfikowany kontakt cielesny z przestrzenią może wiązać się z napięciem i koniecznością ciągłej czujności, szczególnie w zatłoczonych, nieprzewidywalnych warunkach. Dotyk staje się wówczas nie tylko narzędziem poznania, lecz także polem negocjacji, w którym ciało osoby niewidomej pozostaje w permanentnej gotowości do reagowania na bodźce, często wcześniej niewidzialne dla otoczenia.

### Słuch jako narzędzie orientacji, zanurzenia i afektywnego uczestnictwa

Słuch w badaniach nad zmysłowym doświadczeniem Warszawy ujawnia się jako niezwykle ważny kanał percepcji, zarówno w wymiarze orientacyjnym, społecznym, jak i emocjonalnym. W ujęciu fenomenologicznym zmysł słuchu nie tylko pozwala jednostce „słyszeć, co mówią inni” – co czyni go podstawowym medium komunikacji – lecz także, jak zauważa Juhani Pallasmaa (2012: 61), „strukturyzuje i artykułuje doświadczenie i rozumienie przestrzeni”. Dźwięk jest więc nie tyle dodatkiem do miejskiego doświadczenia, co jednym z jego konstytutywnych wymiarów. Z jednej strony słuch umożliwia podstawową orientację przestrzenną:

pozwała zlokalizować źródła dźwięku, ocenić odległość nadjeżdżającego pojazdu, rozpoznać tempo ruchu ulicznego czy zidentyfikować charakter miejsca na podstawie jego akustycznego krajobrazu. Dla osób z niepełnosprawnością wzroku ma on wręcz fundamentalne znaczenie, jest niezbędnym narzędziem samodzielnej mobilności. Jak podkreślali respondenci: „Dźwięki to są dla mnie punkty orientacyjne” (WE14), „Słucham rytmu ruchu ulicy – wiem, kiedy iść” (Białoleka2). W tym kontekście miejskie dźwięki: brzęk tramwajów, gwizd metra, komunikaty głosowe przystanków, a niegdyś dźwięk kasowników, tworzą mapę akustyczną, która umożliwia poruszanie się i osvajanie przestrzeni. Tego rodzaju mapa nie jest statyczna. Ulega aktualizacjom, przekształceniom i rekontekstualizacji w zależności od sytuacji i indywidualnych trajektorii.

Z drugiej strony słuch pełni funkcję społecznego zanurzenia w pejzażu relacji i interakcji. Dźwięki społeczne – rozmowy, śmiech, odgłosy ciał w ruchu – są nie tylko tłem, lecz także nośnikami informacji o obecności innych i ich nastrojach. W tym sensie słuch staje się zmysłem afektywnym i relacyjnym, pozwala wyczuwać napięcia, atmosfery, przyciągać się lub dystansować od innych. Dla wielu badanych słuchanie innych było formą uczestnictwa w miejskim życiu: „To też nie tylko muzyka, ale inne dźwięki, jestem wyczulona na rozmowy w autobusach, jeżeli jadę gdzieś daleko, to zawsze słucham tego co mówią ludzie” (Ochota1); „Jak słucham studentów w autobusie, to zakładam słuchawki” (WE3). Te wypowiedzi ujawniają ambiwalencję miejskiego słuchania: z jednej strony dźwięki mogą przyciągać, budować poczucie wspólnoty lub bliskości, z drugiej zaś – stać się przytłaczające, wymagające „zabezpieczenia się” poprzez słuchawki, odwrócenie uwagi, wybór innych tras czy środków transportu. Słuchanie staje się zatem formą taktyki miejskiej (de Certeau 2008), negocjacją pomiędzy otwartością na bodźce a ochroną własnego dobrostanu psychicznego. W mieście, które nieustannie produkuje nadmiar dźwięków, każda osoba rozwija własne strategie filtrowania, selekcjonowania i zarządzania słuchem. Jak pisze Steven Feld (1996), dźwięk w kulturze to nie tylko sygnał, ale sposób bycia – tonalność życia społecznego.

Słuch działa również jako regulator emocjonalny. Dźwięki mogą odprężyć, jak śpiew ptaków w parku, szum wiatru czy odgłos kroków w pustym pasażu, ale równie często stają się źródłem napięcia, niepokoju i przeciążenia. Wiele wypowiedzi odnosiło się do hałasu: porannego zgiełku ulicy, głośniejszych motocykli, alarmów samochodowych czy irytujących komunikatów w metrze. Jeden z badanych określił to jako „tapetę dźwiękową miasta” (Wola2) – ciągle tło, z którego trudno się wycofać. W kontekście neuroróżnorodności (Baron-Cohen 2024; Chown 2016) dźwięki te mogą mieć podwójne znaczenie – są nie tylko nieprzyjemne, ale także wykluczające. Dla osób z wysoką wrażliwością sensoryczną czy zaburzeniami przetwarzania bodźców (np. w spektrum autyzmu) hałas może skutkować rezygnacją z udziału w życiu miejskim, skracaniem tras, a nawet zamykaniem się w przestrzeniach uważanych za bezpieczne. W tym ujęciu słuch okazuje się nie tylko kanałem percepcji przestrzennej, lecz także narzędziem budowania lub rozszczelniania więzi społecznych oraz praktykowania miejskiego obywatelstwa. Wrażliwość na dźwięki staje się istotnym elementem cielesnej epistemologii, czyli

wiedzy, która nie jest werbalna, lecz zapisana w ciele. Mapa miasta – dla każdego inna – to także mapa dźwiękowych preferencji, punktów napięcia i miejsc ciszy. A cisza, często trudna do znalezienia, staje się jednym z najbardziej pożądanых, a zarazem niedoborowych zasobów miejskich, równie cennym jak światło, zieleń czy dostępność architektoniczna.

Jak zauważa Schafer (1977), nowoczesne miasta zdominowane są przez „pejzaże hałasu”, w których zatarciu ulega możliwość rozpoznania indywidualnych dźwięków, w efekcie czego powstaje audiosfera przeładowania. W tym kontekście cisza nie oznacza absolutnego braku dźwięku, lecz stan równowagi i zrozumiałości akustycznej, umożliwiając orientację, koncentrację, a także afektywny odpoczynek. W miejskim doświadczeniu mobilności cisza bywa zatem nie tylko przerwą w hałasie, lecz aktywnym komponentem zdrowia, dobrostanu i afektywnego komfortu. Jak pokazały niektóre wypowiedzi respondentów, ciszę lokalizuje się i docenia: „Więc wtedy wolę wrócić Królewską, która jest po prostu bardziej wyciszona i nie jestem narażona na konfrontację z ludźmi, którzy bardzo ekspansywnie wchodzą w moją przestrzeń prywatną – oni nie są neutralni” (WE5); „Też dochodzi zmysł słuchu, albo jest to muzyka, albo cisza i spokój, których szukam, idąc opłotkami” (Śródmieście2). Przestrzenie ciszy pełnią więc funkcję regeneracyjną, ale też orientacyjną i emocjonalną; są przystaniami sensorycznymi w intensywnym rytmie miasta. Ich brak, szczególnie w komunikacji zbiorowej, przy arteriach drogowych czy w nowoczesnych osiedlach o nieprzemysłanej akustyce – prowadzi do poczucia zmęczenia, alienacji i wykluczenia z miejskiego doświadczenia. W perspektywie badań nad neuroróżnorodnością oraz zdrowiem publicznym cisza powinna być traktowana jako element infrastruktury dostępności – nie luksus, lecz prawo do godnego bycia w przestrzeni miejskiej.

Wzrok jako dominujący zmysł mapowania, estetyki i społecznego porządkowania

W analizach doświadczeń przestrzeni miejskiej wzrok często zajmuje uprzywilejowaną pozycję, zarówno w teorii, jak i w potocznych narracjach (Lynch 1960; Lefebvre 1991; Pallasmaa 2012; Tuan 1987). To on w największym stopniu odpowiada za percepcję kierunku, głębi, granic oraz układu urbanistycznego. Wzrok pozwala nie tylko lokalizować obiekty i rozpoznawać miejsca, ale też „czytać” przestrzeń społeczną – identyfikować sytuacje, normy i role na podstawie obserwowanych interakcji, estetyki otoczenia czy oznaczeń. Jak zauważa Pallasmaa (2012), choć kultura zachodnia nadmiernie faworyzowała wzrok, nie można pominąć jego roli jako organizatora percepcji i narzędzia orientacji, szczególnie w środowisku miejskim, które silnie operuje wizualnymi kodami: znakami, kolorami, ruchem i perspektywą.

Wypowiedzi uczestników badania potwierdzają tę ambiwalentną rolę wzroku; z jednej strony odwoływali się oni do tego, co widzieli w przestrzeni, z drugiej podkreślali, że pewne obrazy woleliby pominąć lub ich unikać. Wzrok okazywał się nie tylko narzędziem orientacji przestrzennej, ale też środkiem estetycznej

oceny i społecznego dystansowania. Patrzenie nie jest bowiem bierną rejestracją obrazów, ale działaniem przestrzennym – wybiórczym, afektywnym i relacyjnym. Choć badani opowiadali o „swoich trasach” jako o liniach na mapie, to jednak opisywali je także jako sekwencje widoków, scen i wizualnych kontrastów. Często pojawiały się wypowiedzi typu: „Zawsze mam książkę, ale w jakimś momencie ją zamykam i patrzę” (PragaPołudnie1); „Ja mam tak, że ja widzę kompozycję. Czasami muszę się zatrzymać, bo mam wycięte okienko i widzę po prostu pewne przedmioty, które zmieniają kontekst, bo są obok siebie i tworzą nową kompozycję” (Bielany2). Odnosi się do tego także jeden z moich ulubionych cytatów z wywiadu: „Bardzo lubię Wisłę, lubię patrzeć na wodę, w ogóle chciałabym mieszkać nad morzem. I zawsze jak przejeżdżam przez mosty, to sobie myślę jak dzisiaj wygląda Wisła? Ładnie, brzydko, jak się nie iskrzy, to sobie myślę brzydko” (Ochota2). To, co widziane w ruchu, stawało się zarazem elementem estetycznej przyjemności, jak i bodźcem do krytycznej refleksji.

Badani opisywali miejskie krajobrazy jako ładne, niezadbane, chaotyczne, eleganckie lub niespójne, ujawniając tym samym silne nacechowanie wartościujące. W tym sensie wzrok działał jak zmysł klasyfikujący, przypisywał miejscom znaczenia estetyczne, emocjonalne i społeczne. Przestrzeń mogła więc być „nieładna”, „nieprzemyślana” lub „godna podziwu”, co nierzadko odzwierciedlało wewnętrzne napięcia dotyczące tożsamości miasta – między „nowoczesnością” a „zaniedbaniem”, między „prowincją” a „światowością”. Ważnym aspektem doświadczenia wzrokowego była też jego kinetyczna dynamika, zmieniające się obrazy, widoki z mostów, panoramy, które ujawniają się tylko w ruchu: „Jadę przez most, bo jest ekspozycja na miasto – skyline” (WE8).

W świetle geografii sensualnej (Rodaway 1994) wzrok, choć dominujący, nie jest samowystarczalny: jest zintegrowany z innymi zmysłami i doświadczeniami ciała. To, co widzialne, zyskuje znaczenie dopiero w relacji z tym, co odczuwalne, słyszane i przeżywane. Przestrzeń oglądana z okna samochodu nie jest tą samą, co przestrzeń widziana z poziomu roweru czy podczas spaceru – różna jest tu skala, perspektywa, czas ekspozycji i możliwość zaangażowania afektywnego. Pewne doświadczenia mogą być udziałem jedynie tych, którzy przemierzali daną przestrzeń na własnych nogach, którzy nie tylko w niej żyją, ale także nią żyją. Przemieszczanie się w samochodzie czy pozostałych, zamkniętych środkach transportu skutkuje zapominaniem, które przejawia się tym, że często się nie wie, co jest pomiędzy punktami. Jeden z badanych ciekawie opisał proces tworzenia mentalnej mapy miasta i tego, jaki wpływ ma na to środek lub forma transportu:

Miernikiem jest dla mnie to, że jak bym tam był samochodem to bym się dosyć pokracznie poruszał, bo ja mam bardzo świadomość, postrzeganie miasta pieszego i rowerzysty, a to jest bardzo nieprzystające do jeżdżenia samochodem. (...) Ewidentnie miasto na etapie, na którym mi się układała mapa moja własna miasta, było robione na piechotę i rowerem (PragaPółnoc1).

Zacytowana wypowiedź dobrze ilustruje kluczową tezę artykułu: zmysłowa i afektywna znajomość miasta nie jest możliwa bez cielesnego zanurzenia w przestrzeni. To właśnie piesze lub rowerowe poruszanie się – powolne, angażujące, wymagające obecności – pozwala na tworzenie indywidualnej mapy miejskich znaczeń, osadzonej w rytmach ciała, pamięci i emocji. Tymczasem ruch zapośredniczony przez zamknięte środki transportu często oddziela ciało od przestrzeni, redukując doświadczenie do punktów A i B, z pominięciem tego, co „pomiędzy”. Forma mobilności warunkuje nie tylko sposób poruszania się, ale także jakość relacji z miastem. To, czy czujemy się z nim związani, czy jest dla nas zrozumiałe, dostępne i przyjazne, zależy od tego, jak i czym się w nim poruszamy. W ten sposób mobilność staje się praktyką nie tylko fizyczną, ale epistemologiczną i afektywną – sposobem poznawania, zapamiętywania i zamieszkiwania miasta.

### Węch – zapach jako ślad, afekt i znak społeczny

Badanie zapachów w kontekście miejskim stanowi istotny, choć wciąż niedostatecznie rozwinięty obszar refleksji nad zmysłowym wymiarem przestrzeni. Zmysł węchu, marginalizowany w dominujących paradygmatach poznania wizualnego, odgrywa kluczową rolę w emocjonalnej recepcji środowiska miejskiego. Zapachy nie tylko aktywizują pamięć autobiograficzną, lecz także uczestniczą w tworzeniu afektywnych map przestrzeni, warunkując subiektywne poczucie komfortu, bezpieczeństwa czy niepokoju. Jako nośniki przyjemności bądź odrazy, swojskości lub obcości zapachy wpływają na sposoby zamieszkiwania, poruszania się i dystansowania społecznego, współtworząc zarazem strukturę symbolicznego zakodowania miasta.

Analiza wypowiedzi uczestników badania pokazuje, że zapachy faktycznie odgrywają istotną rolę w emocjonalnym i afektywnym przeżywaniu przestrzeni miejskiej, nawet jeśli nie są tak łatwo werbalizowane jak obrazy czy dźwięki. Zapach należy rozumieć jako „zmysł śladów” – subtelny, nieuchwytny, ale głęboko zakorzeniony w pamięci i afekcie. Respondenci opisywali zapachy Warszawy jako coś, co potrafi zaskoczyć, zachwycić lub zniechęcić, jako sygnał naturalności albo zaniedbania, jako nośnik wspomnień, ale też klasowych i społecznych kodów: „To też jest takie moje – że pędzę i zaglądam kwiatom w twarze. To hasło z wczoraj. Bo jak kwitnie, pachnie, jest kolorowe, to jadąc szybko widzisz tylko kolorową plamę. Ale jak się zatrzymasz, zsiądziesz z roweru i naprawdę zajrzysz – to jest po prostu bardzo piękne” (Bielany2), „Autobusy są ekstremalnie zapachowe, nawet jak są nowe” (PragaPołudnie2), „W autobusie wszystkie zapachy kumulują się na dole. A ja jestem na dole” (WE1). Zapachy pojawiają się tu jako materialne ślady obecności innych ciał, zwierząt, roślinności, pogody, pory roku, a także miejskiej infrastruktury (śmieci, kanalizacji, klimatyzacji, starych pojazdów). Ich obecność rzadko pozostaje neutralna; są oceniane, komentowane, klasyfikowane.

W wywiadach pojawiają się także sytuacje silnie osobistego afektu zapachowego, chwile, w których zapach wywołuje wspomnienie, przyjemność, napięcie,

obrzydzenie albo ulgę. Niekiedy są to doznania, które trudno zlokalizować lub opisać. Jednocześnie język opisu zapachów jest ograniczony, ponieważ często zapachy są nazywane przez analogię do innych zmysłów („ostry jak dźwięk”, „ciężki jak beton”) lub pozostają nienazwane, wyrażone grymasem, przerwą w mówieniu, westchnieniem. Zapachy są również nośnikiem podziałów klasowych i estetycznych, w zależności od dzielnicy, rodzaju użytkowników transportu czy sezonu roku. Wspólne dla wielu wypowiedzi było doświadczenie latem pogorszonego komfortu zapachowego w środkach komunikacji miejskiej, co przekłada się także na sposób planowania tras czy unikanie pewnych godzin przejazdu.

### Afekty, nastroje i pamięć – miasto zapisane w ciele

Jednym z najgłębszych i najbardziej wieloznacznych wątków wyłaniających się z analizy wypowiedzi badanych była obecność emocji i nastrojów, które towarzyszą codziennemu poruszaniu się po mieście. Uczestnicy i uczestniczki opisywali Warszawę nie tylko jako przestrzeń fizyczną, ale jako emocjonalny pejzaż, którego fragmenty są nasycone pamięcią, napięciem, ulubionymi rytuałami i miejscami, które „działają na nerwy” lub „dodają energii”: „Miasto przypomina mi coś z życia. To uśmiech albo wręcz przeciwnie” (Wesoła1), „Czasami dostrzegam inne rzeczy – zależnie od dnia i nastroju” (Ursynów2). Takie wypowiedzi sugerują, że mobilność miejska nie tylko organizuje przestrzeń, ale także reguluje emocje, służy jako mechanizm afektywnego wyrównania. Chodzenie, jazda rowerem czy przejazdy komunikacją stają się sposobem radzenia sobie ze stresem, nudą, frustracją, jak też źródłem przyjemności i ukojenia. W wywiadach często pojawiały się również doświadczenia intensywnego napięcia cielesnego wywołanego przez zatłoczenie, hałas, brak przestrzeni prywatnej w środkach transportu, konfrontację z ciałami innych pasażerów: „Taki tłok. Po prostu niefajnie. Smród tego podziemia” (Ursus1), „Nie lubię ścisku. Mi się to kojarzy z nerwowością” (Ochota2).

Miasto staje się w tych relacjach afektywnym partnerem, czymś, co budzi odczucia, rezonuje z nastrojem, zostaje zapamiętane nie tylko przez zmysły, ale też przez pamięć cielesną. W duchu fenomenologii (Merleau-Ponty 2001) można podsumować, że przestrzeń nie istnieje poza ciałem – jest przez nie poznawana, przeżywana i trwale w nim zapisywana jako ślad doświadczenia, nawet jeśli nieprzetworzony werbalnie. Afektywne relacje z przestrzenią były również naznaczone uwarunkowaniami klasowymi i biograficznymi, dla niektórych bowiem Warszawa była przestrzenią możliwości i ekspresji, dla innych – wykluczenia, frustracji, poczucia marginalizacji: „Miasto mnie nie widzi. Nie projektuje dla mnie” (WE1).

Wśród analizowanych wypowiedzi wyraźnie wyodrębnia się sposób, w jaki uczestnicy badania opisywali poruszanie się samo w sobie – jako akt cielesny, rytualny, emocjonalny i poznawczy zarazem. Ruch nie był postrzegany wyłącznie jako funkcjonalne przemieszczanie się z punktu A do punktu B, ale jako



wielowymiarowa praktyka cielesna, która angażuje tempo, rytm, wysiłek, napięcie mięśniowe, oddech, balans, ciężar ciała i jego relację z podłożem:

Około 700 metrów. Złą ulicą z połamanymi płytami betonowymi. Próbowałam kiedyś pojechać tamtędy na rowerze i tak mnie dupa bolała, że ja piernicę (Włochy1).

Ja też zmieniam prędkość, w różnych dzielnicach jeżdżę na rowerze z różną prędkością. W niektórych jeżdżę wolniej, w drugich jeżdżę szybciej. To też oczywiście zależy od ulic, prawda, ale też te ulice są tak zaprojektowane a nie inaczej, że albo przelatujesz albo właśnie tak możesz się zatrzymać (WE8).

Rodaway (1994) zauważa, że mobilność ciała umożliwia eksplorację nowych przestrzeni i rozszerzanie świadomości geograficznej. Poruszanie się można porównać do rysowania mapy, kiedy to stopniowo wypełniane są puste plamy pomiędzy kolejnymi punktami. Zwrócił na to uwagę jeden z moich rozmówców:

Jak jest cała mapa miasta, to takie punkty, pomiędzy którymi ja się przemieszczam. Jest na przykład sześciu moich ziomków powiedzmy, ja wsiadam w samochód i jadę tu albo tu, albo nawet czasem robię tak, tak, tak i wracam do siebie. Że jakby pomiędzy nimi nie ma nic (PragaPołudnie2).

Samochód uniemożliwia cielesną percepcję, przestrzennie izoluje, ponieważ ciało jest w niego niejako opakowane. Dlatego też znaczenie nadawane jest tylko punktom, z których i do których badani się przemieszczają, a więc dostępnych bezpośrednio doświadczeniu zmysłowemu. Pozostałe obszary jako cieleśnie niedoświadczone i dla ciała niedostępne pozostają nieznaczące. Ruch zapośredniczony przez samochody bądź inne zamknięte środki transportu jest pozbawiony świadomości ciała. Takie przemieszczanie się nie wymaga wysiłku, a poza tym odbywa się znacznie szybciej niż poruszanie się pieszo bądź na rowerze. Jak zauważają Phil Macnaghten i John Urry: „Każdy może przejechać przez krajobraz łatwo, nie czując ani nie znając form zamieszkiwania, które go zrodziły” (Macnaghten, Urry 2005: 225).

W wielu wypowiedziach ruch był także utożsamiany z wolnością, możliwością decydowania o trasie, tempie, sposobie bycia w przestrzeni. Inni wskazywali na cielesne ograniczenia i momenty, kiedy ruch staje się trudny, np. z powodu przeszkód, zatłoczenia, niefunkcjonalnych rozwiązań infrastrukturalnych, konieczności dźwignia rzeczy lub prowadzenia wózka. Wtedy pojawia się napięcie, zmęczenie, irytacja. Poza tym nie wszystkie ciała mogą poruszać się równie swobodnie, niektóre są zawstydzane, niektóre są narażone na przemoc symboliczną lub fizyczną, niektóre potrzebują wsparcia (np. windy, pochylni), które często nie działa lub nie istnieje. Mobilność – nawet najprostszy spacer – może więc mieć wymiar polityczny i wykluczający.

W rozmowach eksperckich podkreślano, że afektywność mobilności to niezastąpiony komponent badań nad przestrzenią, często ignorowany w analizach

funkcjonalnych czy urbanistycznych. Afekty nie są tylko „subiektywnym dodatkiem” do doświadczenia miasta, są raczej jego rdzeniem, podstawą społecznego znaczenia przestrzeni. W tym ujęciu miasto nie jest „czymś na zewnątrz”, jest w nas: w napięciu barków, w rytmie oddechu, w skojarzeniu zapachu z latem, w mechanizmie unikania pewnych tras czy przechodzenia na drugą stronę ulicy, „bo tam zawsze głośno”. Takie mikrogesty, powtarzane codziennie, tworzą afektywną topografię miasta, której nie widać na oficjalnych mapach, ale która kształtuje realne doświadczenie bycia w przestrzeni.

## Podsumowanie

Zaproponowana analiza mobilności miejskiej w Warszawie, oparta na materiale empirycznym zgromadzonym w ramach badań jakościowych, ukazuje zmysłowość jako kluczowy wymiar codziennego doświadczenia miasta. Odwołując się do koncepcji geografii sensualnej (Rodaway 1994), fenomenologii cielesności (Merleau-Ponty 2001) oraz etnografii wielozmysłowej (Pink 2009), przedstawiam mobilność nie tylko jako fizyczne przemieszczanie się w przestrzeni, lecz jako złożony, afektywno-sensoryczny proces, głęboko osadzony w indywidualnych biografiach, relacjach społecznych i materialnym krajobrazie miasta.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że codzienna mobilność mieszkańców i mieszkanki Warszawy jest doświadczeniem wielowymiarowym, silnie osadzonym w zmysłowości, afektywności i cielesności. Praktyki poruszania się po mieście, zarówno piesze, rowerowe, jak i związane z korzystaniem z transportu publicznego czy samochodu, generują konkretne doznania zmysłowe (dotykowe, słuchowe, zapachowe, wzrokowe), które nie są jedynie tłem, lecz aktywnie współkształtują sposób odczuwania i interpretowania przestrzeni. Wspomnienia badanych pełne są detali sensorycznych: faktur nawierzchni, zapachów roślinności, hałasu ulicznego, drgań ciała w czasie jazdy, a także chwilowej ciszy czy nagłego oślepienia światłem. Te doświadczenia niosą za sobą ładunek emocjonalny – od przyjemności i zachwyty po frustrację, niepokój i poczucie wykluczenia. Formy poruszania się w bezpośredni sposób wpływają na sposób postrzegania miasta. Ruch pieszy i rowerowy umożliwia głębsze zanurzenie w przestrzeni, kontakt z detalem, rytmem i nieciągłością miasta; mobilność samochodowa i szybka komunikacja publiczna – choć często wygodniejsze – sprzyjają zatarciu percepcji miejsc pośrednich i fragmentaryzacji miejskiego doświadczenia. Tym samym sposób przemieszczania się nie tylko determinuje fizyczny dostęp do przestrzeni, ale również kształtuje to, co jest widzialne, słyszalne i odczuwalne, a więc dostępne poznawczo i emocjonalnie.

W analizowanych wypowiedziach respondenci i respondentki przypisują różnym środkom transportu oraz miejscom doświadczanym w ruchu konkretne znaczenia i emocje. Rower staje się symbolem wolności, sprawczości i kontaktu z naturą; metro i tramwaj – narzędziem sprawnej codzienności; samochód – często koniecznością, ale też źródłem izolacji lub przeciążenia. Poszczególne miejsca,

takie jak mosty, trasy, przejścia, ulice, przystanki, są oznaczone doświadczeniem, zapamiętane jako nieprzyjemne, piękne, klaustrofobiczne lub inspirujące. Te mikrolokalne doświadczenia świadczą o tym, że mobilność wytwarza przestrzenie znaczeń zapisane nie tylko w mapach mentalnych, ale i w ciele – przez napięcia, przyspieszenia, zatrzymania, omijanie przeszkód czy rytualne powtarzanie tras.

Mobilność ujawnia także relację jednostki z własnym ciałem i zmysłami oraz odsłania nierówności dostępu do miasta. Pozornie nieistotne przeszkody, jak kilka schodków, brak podjazdu, źle zaparkowany samochód, stają się realnymi barierami dla osób poruszających się z wózkiem, na wózkach, z ciężkim rowerem, dla dzieci czy osób starszych. To, co dla jednych jest niewidzialne, dla innych bywa przeszkodą nie do pokonania. Ciało w ruchu pełni funkcję czujnika dostępności, rejestruje opór, dyskomfort, przemoc przestrzenną. Zmysły nie tylko umożliwiają orientację, ale też informują o wykluczeniu – przez nadmiar bodźców (hałas, tłok, agresywna faktura) lub ich brak (cisza, odosobnienie, martwa przestrzeń). Tym samym cielesna i zmysłowa mobilność okazuje się nie tylko doświadczeniem jednostkowym, ale także wskaźnikiem społecznych nierówności i uprzywilejowań wpisanych w miejską infrastrukturę. Artykuł pokazuje, że analiza mobilności przez pryzmat zmysłów i ciała pozwala uchwycić miasto jako przestrzeń nie tyle neutralną, co negocjowaną codziennie – przez ruch, afekt i materię.

Na koniec warto także poruszyć temat neuroatypowości. Choć nie był w moim badaniu eksplorowany wprost, dziś stanowi istotny kierunek refleksji nad zmysłową dostępnością miejskiej przestrzeni. Dla osób w spektrum autyzmu, z ADHD, wysoką wrażliwością sensoryczną czy zaburzeniami integracji sensorycznej codzienne poruszanie się po mieście może wiązać się z przeciążeniem zmysłowym, a więc brakiem możliwości „wyłączenia” odbioru hałasu, światła, zapachów czy drgań. Przestrzenie projektowane z myślą o neuroatypowym ciele bywają w tym kontekście nieprzyjemne, wykluczające, a niekiedy wręcz opresyjne. Sensoryczna dostępność rozumiana jako możliwość przebywania w przestrzeni bez konieczności ciągłej samoregulacji okazuje się równie istotna jak dostępność architektoniczna. Miasto, które nie uwzględnia różnorodnych sposobów przetwarzania bodźców, staje się przestrzenią afektywnego wykluczenia. Dlatego też zmysłowe mapowanie, takie jak to, które przeprowadziłam, może odegrać ważną rolę w diagnozowaniu nie tylko emocjonalnych, lecz także sensorycznych napięć miejskich. Pomaga ono wskazać obszary, które wymagają przemyślenia z perspektywy neurorozróżnicowania i inkluzyjności.

W świetle tych analiz Warszawa jawi się jako dynamiczne pole zmysłowych i emocjonalnych interakcji. Proponowane podejście może stanowić punkt wyjścia do dalszych badań nad zmysłowym wymiarem wykluczenia w przestrzeni miejskiej, szczególnie w kontekście rosnącego zainteresowania neuroatypowością i wielozmysłowym dostępem do miasta. Tym samym badania nad afektywno-sensoryczną mobilnością mogą wnieść istotny wkład w rozwój miejskiej wiedzy inkluzywnej, uwzględniającej różnorodność ciał, doświadczeń i wrażliwości, oraz w projektowanie przestrzeni bardziej sprawiedliwej – zmysłowo, emocjonalnie i społecznie.

## Literatura

- Ahmed, S. (2004). *The cultural politics of emotion*. London: Routledge.
- Baron-Cohen, S. (2024). *Ślepotą umysłu. Autyzm a teoria umysłu*. Gdańsk: Harmornia.
- Certeau, M. de (2008). *Wynaleźć codzienność: Sztuki działania*. Przeł. K. Thiel-Jańczuk. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Chown, N. (2016). *Understanding and evaluating autism theory*. London: Jessica Kingsley Publishers.
- Classen, C. (1993). *Worlds of sense: Exploring the senses in history and across cultures*. London: Routledge.
- Feld, S. (1996). Waterfalls of song: An acoustemology of place resounding in Bosavi, Papua New Guinea. W.S. Feld, K.H. Basso (eds.), *Senses of place* (s. 91–135). School of American Research Press.
- Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. London: Verso Books.
- Heidegger, M. (1994). *Bycie i czas*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Herzfeld, M. (2001). *Anthropology: Theoretical practice in culture and society*. Oxford: Blackwell.
- Howes, D. (ed.). (2005). *Empire of the senses: The sensual culture reader*. Oxford: Berg.
- Husserl, E. (1970). *The crisis of European sciences and transcendental phenomenology*. Northwestern University Press.
- Ingold, T. (2011). *Being alive: Essays on movement, knowledge and description*. London: Routledge.
- Jackson, M. (1989). *Paths toward a clearing: Radical empiricism and ethnographic inquiry*. Bloomington: Indiana University Press.
- Jakubowska, H. (2017). *Skill Transmission, Sport and Tacit Knowledge: A Sociological Perspective*. Routledge.
- Jakubowska, H., Byczkowska-Owczarek, D. (2018). Sociology of the Body—Teaching Embodied Approach through Autoethnography. *Qualitative Sociology Review*, 14(2), 152–164.
- Kacperczyk, A. (2012). Badacz i jego ciało w procesie zbierania i analizowania danych – na przykładzie badań nad społecznym światem wspinaczki. *Przegląd Socjologii Jakościowej*, 8(2), 32–63.
- Kacperczyk, A. (2014). Autoetnografia – technika, metoda, nowy paradygmat? O metodologicznym statusie autoetnografii. *Przegląd Socjologii Jakościowej*, 10(3), 32–74.
- Kuhn, M.H., McPartland, T.S. (1954). An empirical investigation of self-attitudes. *American Sociological Review*, 19(1), 68–76.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Przeł. D. Nicholson-Smith. Blackwell Publishing.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.
- Macnaghten, P., Urry, J. (2005). *Alternatywne przyrody: Nowe myślenie o przyrodzie i społeczeństwie*. Warszawa: Wydawnictwo Scholar.
- Merleau-Ponty, M. (2001). *Fenomenologia percepcji*. Warszawa: Aletheia.
- Modrzyk, A. (2020). Wiedza w rękę. Wiedza niedyskursywna i czucie ciała pacjenta w zawodzie terapeuty manualnego. *Przegląd Socjologii Jakościowej*, 16(2), 128–150.
- Kietlińska-Radwańska, B. (2016). *Warszawa jako przedmiot badań etnografii wielozmysłowej*, niepublikowana rozprawa doktorska, ISNS UW.
- Pallasmaa, J. (2012). *Oczy skóry: Architektura i zmysły*. Kraków: Instytut Architektury.
- Pink, S. (2009). *Etnografia wizualna*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Pink, S. (2015). *Doing visual ethnography* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Pocock, D. (2013). *Humanistic geography and literature: Essays on the experience of place*. Routledge.
- Polanyi, M. (1966). *The Tacit Dimension*. Chicago: University of Chicago Press.

- Pratchett, T. (2002). *Zbrojni*. Przeł. P.W. Cholewa. Warszawa: Prószyński i S-ka.
- Reber, A.S. (2008). *Słownik psychologii*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Rodaway, P. (1994). *Sensuous geographies: Body, sense and place*. London: Routledge.
- Schafer, R.M. (1977). *The tuning of the world*. New York: Alfred A. Knopf.
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226.
- Tuan, Y.-F. (1987). *Przestrzeń i miejsce*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Tuan, Y.-F. (1993). *Passing strange and wonderful: Aesthetics, nature and culture*. Washington, DC: Island Press/Shearwater Books.
- Urry, J. (2009). *Socjologia mobilności*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

## SUMMARY

### Senses in Motion: The Sociology of Everyday Urban Mobility

The article explores the sensory and affective dimensions of everyday urban mobility in Warsaw, based on qualitative and multisensory ethnographic research conducted between 2012 and 2014. Drawing on theoretical frameworks from *sensuous geography* (Rodaway, 1994), *phenomenology of perception* (Merleau-Ponty, 2001), and *multisensory ethnography* (Pink, 2009), the study conceptualizes mobility not merely as physical movement between locations, but as an embodied, relational, and affective practice through which city dwellers experience, interpret, and co-create urban space. Using a combination of qualitative methods, including in-depth interviews, sensory walks, expert interviews, unfinished sentence tests, and sensory diaries, the author investigates how residents of Warsaw perceive the city through sight, hearing, touch, smell, and movement. The analysis highlights that each sensory modality contributes differently to urban knowledge: touch grounds bodily orientation and accessibility; hearing organizes spatial awareness and emotional regulation; sight constructs aesthetic and social hierarchies; smell evokes memory, belonging, and class distinctions; and movement ties all sensory and affective experiences together into a rhythm of everyday life.

**Keywords:** Affectivity, Embodied cognition, Urban mobility, Multisensory ethnography, Sensory experience of the city