

ETNOGRAFIA

PRAKTYKI, TEORIE, DOŚWIADCZENIA



Antropologia
lokomocji
i transportu

Nr 11

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

ETNOGRAFIA

PRAKTYKI, TEORIE, DOŚWIADCZENIA

Nr11

ETNOGRAFIA

PRAKTYKI, TEORIE, DOŚWIADCZENIA

Nr 11

Antropologia lokomocji i transportu

redakcja naukowa
Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
Gdańsk 2025

Redaktor naczelny: Tarzycjusz Buliński
Z-ca red. naczelnego: Katarzyna Mirgos
Sekretarz redakcji: Aleksandra Paprot-Wielopolska
Zespół redakcyjny: Karolina Bielenin-Lenczowska
Kamil Pietrowiak
Marta Rakoczy
Tomasz Rakowski
Marta Szaszkiewicz-Sawa
Kacper Świerk
Filip Wróblewski
Redaktorzy językowi: j. angielski Joanna Miler-Cassino, Filip Rogalski
j. polski Jerzy Toczek

Recenzentki i Recenzenci w roku 2024: Henrique Fernandes Antunes, Badma-Oyu Badamkhatan, Mátyás Balogh, Paweł Chyc, Kathleen Fine-Dare, Michał Gilewski, Małgorzata Głowacka-Grajper, Halyna Katolyk, Rafał Kleśta-Nawrocki, Anne Kukuczka, Monika Kujawska, Jacek Kurczewski, Maralmaa Nagaanbuu, Justyna Najbar-Miller, Kyong-Geun Oh, Kathryn Oths, Paweł P. Polkowski, Piotr Sobkowiak, Agata Stanisław, Zbigniew Szmyt, Cameron Warner, Jerzy Wasilewski, Mikołaj Winiewski, Ludwika Włodek, Michael Winkelman, Ayuz Zhanaev

Skład i łamanie: Mariusz Szewczyk

Projekt okładki i stron tytułowych: Filip Sendal

Na okładce: Torowisko, Gdańsk-Zaspa/Wrzeszcz, 10.12.2014, fot. Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz

Publikacja sfinansowana ze środków Wydziału Historycznego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Instytutu Antropologii Wydziału Historycznego Uniwersytetu Gdańskiego

Adres redakcji: Instytut Antropologii
Wydział Historyczny Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Bielańska 5 80-851 Gdańsk

Adres strony internetowej: <https://czasopisma.bg.ug.edu.pl/index.php/etnografia>

© Copyright by Uniwersytet Gdański

ISSN 2392-0971
ISSN 2543-9537 (on-line)

Wersja elektroniczna jest wersją pierwotną czasopisma

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel. +48 58 523 11 37, tel. kom. +48 725 991 206
e-mail: wydawnictwo@ug.edu.pl
wydawnictwo.ug.edu.pl

Księgarnia internetowa: wydawnictwo.ug.edu.pl/sklep/

Druk i oprawa
Zakład Poligrafii Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel. +48 58 523 14 49

Spis treści / Table of contents

<i>Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz</i>	
Słowo wstępne	7
Studia i artykuły	
<i>Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz</i>	
Antropologia lokomocji i transportu – między etno- a technografią . . .	15
<i>Agata Stanisław</i>	
Biota w drodze – mobilność w perspektywie więcej-niż-ludzkiej	35
<i>Zuzanna Śmigiel</i>	
Rytmy kontenerowca. Zarys statkowej codzienności w ujęciu antropologicznym	53
<i>Justyna Łaskowska-Otwinowska</i>	
Ewolucja dróg na Kołbielszczyźnie jako element zmiany krajobrazu kulturowego	75
<i>Bogna Kietlińska-Radwańska</i>	
Zmysły w ruchu. Socjologia codziennej mobilności miejskiej	95
<i>Marcin Krassowski</i>	
Rowerem cargo pod prąd: praktyki i protesty w 15-minutowym mieście	117
<i>Kamil Pietrowiak</i>	
“You Can Compare It to a Car, Because a Car Gives You That Kind of Freedom”: Automotive Metaphors and Comparisons in the Narratives of Trainers and Guide Dog Handlers	139
<i>Agata Dudek</i>	
Od PRL-owych „okazji” po współczesne wyścigi autostopowiczów. Przeobrażenia kulturowe w obrębie polskich praktyk transportowych od końca lat 50.	163

Reidar Solsvik

- A Norwegian Viking in the World of Science:
Receptions of Thor Heyerdahl and his Theory on the Settlement
of Polynesia During the Period of 1937-1963 179

Jacek Splisgart

- Kultura kolejowa oraz kultura japońskich entuzjastów kolei.
Od głównego nurtu do subkultury 201

Materiały, praktyki, głosy

Inge Schjellerup

- Archaeological and Ethnographical Collections from the Americas
in the National Museum of Denmark: From the Royal Kunstkammer
in the 17th century to the Present Day – An Overview 225

Małgorzata Dubasiewicz

- Sprawozdanie z ogólnopolskiej konferencji naukowej
„*Imagineering*. Lokomocja w perspektywie antropologicznej”,
Gdańsk, 26–27 września 2024 roku 243

Anna Gontarska, Karolina Maciejewska

- Sprawozdanie z międzynarodowej konferencji naukowej
„*Common, Disregarded, Marginalized. Exploring New Perspectives
in Anthropology of Plants*”, Gdańsk, 7 maja 2025 roku 255

- Informacje o osobach współtworzących numer 259

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

Słowo wstępne

Celem jedenastego numeru czasopisma „Etnografia. Praktyki, Teorie, Doświadczenia” jest zwrócenie uwagi na złożone relacje i zależności między kulturą a techniką w kontekście lokomocji i transportu i ich wpływu na społeczne imaginaria oraz oddziaływania na praktyki kulturowe. Chcemy podkreślić, że ich techniczne i infrastrukturalne aspekty nie są jedynie warstwą funkcjonalną, lecz realnie kształtują wyobrażenia, praktyki i doświadczenia społeczne.

W numerze posługujemy się pojęciami „lokomocja” (rozumiana jako przemieszczanie się usprawnione mechanicznymi, silnikowymi środkami transportu) i „transport” (rozumiany jako system techniczno-infrastrukturalny), by analizować kulturowe, symboliczne, afektywne i cielesne wymiary ruchu wspomaganego technicznie – szczególnie w kontekście badań etnograficznych. Interesują nas zarówno mikropraktyki codziennego przemieszczania się, jak i wielkoskalowe systemy transportowe, a także sposób, w jaki te poziomy spletają się w różnorodnych praktykach kulturowych. Zgłębiaamy współzależności między wyobraźnią a inżynierią, badając ich wpływ na tożsamość, krajobrazy kulturowe i relacje społeczne.

Przyjmujemy perspektywę, wedle której lokomocja i transport są kategoriami o wyraźnym wymiarze społeczno-kulturowym, symbolicznym i cielesno-sensorycznym: wytwarzają znaczenia, kształtują wyobrażenia, przeobrażają przestrzeń oraz oddziałują na ludzkie ciała. Różnorodne sposoby transportu mają daleko idące konsekwencje społeczne, wpływając zarówno na życie codzienne, jak i na zbiorowe imaginarium (w tym percepcję przestrzeni i poczucie przynależności). Infrastruktura transportowa oraz środki lokomocji stają się nośnikami ideologii i metafor, takich jak utożsamianie kolei z nowoczesnością i porządkiem czy samochodu z wolnością i indywidualizmem. Interesuje nas, w jaki sposób

technologie ruchu generują obrazy i symbole, które następnie modelują praktyki społeczne. Stąd nasze skupienie zarówno na materialności maszyn, jak i na narracjach, które je otaczają.

Zgromadzone w tomie artykuły uzupełniają się tematycznie i metodologicznie. Każdy wnosi odrębne ujęcie, lecz wszystkie – odwołując się do perspektywy *mobility turn* z antropologicznego punktu widzenia – współtworzą obraz lokomocji i transportu jako splotu technologii, wyobrażeń, praktyk i afektów. Zebrane teksty pokazują, że środki lokomocji, infrastruktura transportowa i projekty inżynierskie niosą za sobą określone ideologie: opowieści o postępie i zacofaniu, nowoczesności i tradycji, możliwościach i ograniczeniach, porządku i chaosie, wolności i przymusie, ekologii i degradacji środowiska. Ich materialny wymiar współistnieje z narracjami kulturowymi oraz subtelными, często nieuświadamianymi formami wiedzy, które przekładają się na metafory i skojarzenia obecne w codziennych dyskursach, kształtując głębsze warstwy społecznych wyobrażeń. Autorki i autorzy badają te powiązania, wykorzystując różne metody i perspektywy, m.in. etnograficzne studia przypadku, autoetnografię, podejścia z *disability studies*, antropologię zmysłów, analizę dyskursów czy ujęcie diachroniczne.

Numer rozpoczyna się próbą teoretycznego umieszczenia tematu przewodniego – antropologii lokomocji i transportu – w ramach *mobility turn*. Kolejne artykuły można czytać w czterech komplementarnych blokach tematycznych. Pierwszy obejmuje ujęcia globalne i infrastrukturalne, analizę przestrzeni transportowych i ich oddziaływania. Drugi skupia się na krajobrazach kulturowych i miejskich doświadczeniach codziennej mobilności – na tym, w jaki sposób infrastruktura i przestrzenie transportowe są praktykowane, przeżywane i interpretowane. Trzeci poświęcony jest metaforyzowaniu ruchu i niezależności mobilnej oraz symbolice pojazdów (w tym skojarzeniom i ideologiom, które za sobą niosą), a także sporom o wartości. Ostatni blok uruchamia perspektywę diachroniczną i porównawczą, dzięki której zestawione tu teksty rekonstruuja przemiany praktyk transportowych, powiązanych z nimi narracji i wyobrażeń oraz analizują je jako wskaźnik szerszych przemian społecznych. Poniżej znajdują się krótkie streszczenia poszczególnych artykułów, ułożone zgodnie z przedstawioną strukturą.

Zbiór otwiera artykuł Agnieszki Bednarek-Bohdziewicz *Antropologia lokomocji i transportu – między etno- a technografią*, w którym autorka zwięźle rekapitułuje kluczowe pojęcia i metodologię zwrotu mobilnościowego oraz uzasadnia użycie kategorii „lokomocja” i „transport” w ramach tego paradygmatu. Prezentuje przegląd wybranych pól badawczych oraz rozpisuje przydatne konteksty analityczne (antropologię techniki, technografię, *imagineering*), które umożliwiają wydobycie antropologicznej istoty technologicznego wymiaru ruchu.

Agata Stanisław w tekście *Biota w drodze – mobilność w perspektywie więcej-niż-ludzkiej* wprowadza ujęcie nieantropocentryczne i relacyjne. Autorka pokazuje, że globalne przepływy (skonteneryzowana „turbomobilność”) wpływają na przemieszczanie się organizmów żywych, sama zaś mobilność jest rezultatem złożonych powiązań technologicznych, politycznych i środowiskowych. Antropolożka odsłania nieoczywistą rolę infrastruktury transportowej (kontenerów, portów, dróg czy linii

kolejowych), która działa jako wektory niezamierzonej i potencjalnie inwazyjnej dyspersji gatunków nie-ludzkich, a zarazem stanowi pole realizacji strategii bioasekuracyjnych o logice zbliżonej do polityk migracyjnych. Dzięki krytycznej analizie stosowanych w dyskursie ekologicznym kategorii „obcy” i „rodzimy” badaczka ukazuje kulturowe i historyczne uwarunkowania tych podziałów.

Statek handlowy przedstawiony jako osobliwe, heterotopijne miejsce „pomiędzy” to temat artykułu Zuzanny Śmigielskiej *Rytmy kontenerowca. Zarys statkowej codzienności w ujęciu antropologicznym*. Autorka, odwołując się do autoetnografii (własnego doświadczenia kadetki) oraz do rozmów z innymi marynarzami, wyróżnia i opisuje sześć rytmów organizujących życie na statku: od dyżurów i przekazów służbowych po chwilę prywatności w mesie. Antropolożka z inżynierskim wykształceniem odsłania i analizuje, w jaki sposób technologia oraz skrupulatna organizacja czasu kształtują cielesne praktyki żeglugi, a ujęcie zmysłowe łączy z refleksją nad hierarchią przestrzenną i podziałami klasowymi. W rezultacie ukazuje kontenerowiec jako instytucję totalną oraz formę „zamieszkiwania w ruchu”.

Kolejny artykuł *Ewolucja dróg na Kołbielszczyźnie jako element zmiany krajobrazu kulturowego* schodzi z globalnych szlaków i prowadzi do lokalnego krajobrazu oraz wiejskiej infrastruktury drogowej. Justyna Laskowska-Otwinowska przedstawia etnograficzną analizę przeobrażeń sieci komunikacyjnej i ich konsekwencji dla społeczności. Na przykładzie budowy drogi S17 pokazuje, że drogi to nie tylko materialna nawierzchnia (brukowane trakty, drogi zielone, piaszczyste czy leśne), lecz także symboliczny zapis życia wspólnoty. Dokumentuje, że kształtują one regionalną tożsamość, pamięć i relacje z terenem. Przemiany struktury dróg – zanik dawnych szlaków i pojawianie się nowych – wpływają na percepcję przestrzeni i codzienne praktyki, a także są odbierane jako utrata elementów zakorzenienia. Autorka podkreśla ściśle powiązanie infrastruktury transportowej z krajobrazem kulturowym i lokalnymi imaginariami.

Bogna Kietlińska-Radwańska w tekście *Zmysty w ruchu. Socjologia codziennej mobilności miejskiej* podkreśla, że lokomocja jest nierozzerwalnie związana z ciałem. W analizie uwzględnia różne środki transportu: autobus, tramwaj, metro, pociąg, samochód i rower, które w doświadczeniu użytkowników i użytkowniczek stają się mediatorami pamięci oraz afektów. Poszczególne formy przemieszczania się wywołują odmienne skojarzenia i emocje: od poczucia wolności i estetycznej przyjemności po frustrację i doświadczenie wykluczenia. Odwołując się do fenomenologii, antropologii zmysłów i geografii sensualnej, autorka kreśli mapę emocjonalnych doświadczeń podróży, ukazując codzienną mobilność miejską nie jako neutralne przemieszczanie się z miejsca na miejsce, lecz jako proces społeczny, cielesno-zmysłowy i znaczeniowy.

Marcin Krassowski w artykule *Rowerem cargo pod prąd: praktyki i protesty w 15-minutowym mieście* analizuje konflikt między globalną koncepcją 15MC a lokalnymi wyobrażeniami podmiotowości, wolności i nowoczesności. Przygląda się formom oporu wobec zmian – zwłaszcza wobec praktyk związanych z poruszaniem się rowerami cargo – interpretując je jako reakcję na narzucanie

wzorców „z zewnątrz”. Wyróżnia trzy wymiary sprzeciwu: materialny (rowery cargo postrzegane są jako niepraktyczne, niewygodne i niedostosowane do polskich warunków pogodowych), kompetencyjny (brak doświadczenia, wzorców i umiejętności potrzebnych do korzystania z tego środka transportu) oraz znaczeniowy (rower kojarzony bywa z biedą, komunizmem i zniewoleniem, a samochód – z wolnością, podmiotowością, nowoczesnością). Tekst stanowi krytyczną refleksję nad procesami dyfuzji globalnych idei w lokalnym kontekście, pokazując, że protesty – paradoksalnie – nie tylko blokują, lecz także konstytuują miejskie projekty.

„You Can Compare It to a Car, Because a Car Gives You That Kind of Freedom”. Automotive Metaphors and Comparisons in the Narratives of Trainers and Guide Dog Handlers to artykuł Kamila Pietrowiaka, w którym badacz demonstruje, jak metafory motoryzacyjne (odwołania do samochodu, konkretnej marki, modelu czy doświadczeń z jazdy) funkcjonują w opowieściach trenerów oraz niewidomych i słabowidzących użytkowników psów przewodników. Metafory te odzwierciedlają i współkonstruują doświadczenie mobilności, niezależności i sprawczości osób z dysfunkcją wzroku. Porównanie „jak samochód” ujawnia, że pies przewodnik bywa postrzegany nie tylko jako pomoc, lecz także jako rodzaj „technologii” rozszerzającej możliwości ciała i jego zdolności motorycznych oraz jako „narzędzie” wspierające autonomię w poruszaniu się. Tekst łączy analizę dyskursu z refleksją nad symboliką motoryzacji – wzmacnia tym samym wymiar metaforyczny związany ze środkami lokomocji obecny w innych artykułach tomu, a zarazem rezonuje z analizami zmysłowymi podejmowanymi w zbiorze.

Diachroniczny kontrapunkt wnosi tekst Agaty Dudek *Od PRL-owych „okazji” po współczesne wyścigi autostopowiczów. Przeobrażenia kulturowe w obrębie polskich praktyk transportowych od końca lat 50.* Autorka, opierając się na wywiadach z dawnymi i współczesnymi autostopowiczkami i autostopowiczami, zestawia doświadczenia z czasów PRL-u z tymi po 2004 roku i pokrótce rekonstruuje oddolną historię polskiego autostopu. Śledzi tę praktykę od nieformalnych „okazji”, kojarzonych z wolnością i ucieczką od ograniczeń trudnej codzienności, po współczesne, często skomercjalizowane i zorganizowane formy mobilności, ukazując przemiany w sposobach podróżowania i przypisywanych im znaczeniach. Autostop staje się lustrem procesów społecznych; odzwierciedla przesunięcia w oczekiwaniach, skojarzeniach, relacjach międzyludzkich i rutynach. Antropolożka podkreśla jego sentymentalny i kulturowy wymiar w Polsce oraz transformacje w kontekście społeczno-ekonomicznym, dowodząc, że nawet marginalne praktyki transportowe odsłaniają głębsze przemiany kulturowe.

Kolejną diachronicznie zorientowaną refleksją nad transportem jest historyczno-etnograficzny tekst Reidara Solsvika *A Norwegian Viking in the World of Science. Receptions of Thor Heyerdahl and his Theory on the Settlement of Polynesia During the Period of 1937–1963.* Analiza wyprawy Kon-Tiki Thora Heyerdahla to studium relacji między wyobraźnią a inżynierią ukazujące, w jaki sposób ten śmiały eksperyment transportowy i poznawczy przekształca naukowe wyobrażenia i teorie dotyczące możliwości migracji ludów. Solsvik bada recepcję tego i innych przedsięwzięć

norweskiego etnografa i podróżnika (m.in. ekspedycji Ra), pokazując, że próby technicznego udowodnienia możliwości przeprawy morskiej poprzez praktyczne testowanie rozwiązań inżynierskich tratwy czy papirusowej łodzi wpływały zarówno na akademickie, jak i publiczne imaginarium.

Tematyczną całość dopełnia artykuł *Kultura kolejowa oraz kultura japońskich entuzjastów kolei. Od głównego nurtu do subkultury*. Jacek Splisgart wykazuje, że kolejowa infrastruktura może funkcjonować także jako przestrzeń ideologicznych i praktycznych „zawłaszczeń”, które nadają jej nowe znaczenia: od symbolu cywilizacyjnego postępu, po przedmiot konsumpcji, estetyki i tożsamości subkulturowej. Autor śledzi proces przekształcania kolei w znak kulturowy – najpierw nośnik modernizacyjnych narracji XX wieku, symbol porządku i prestiżu oraz medium przenoszące ludzi do „innego, lepszego świata”; następnie jako obszar marginalizacji wobec motoryzacji i lotnictwa; wreszcie jako przestrzeń intensywnych praktyk fandomowych oraz turystycznej spektakularyzacji. Studium odsłania subkulturowe rytuały – od kolekcjonerstwa i fotografii po praktyki modelarskie czy cyfrowe archiwa – oraz uwzględnia kwestie genderowe, wskazując na zróżnicowane formy uczestnictwa wśród japońskich miłośników kolei. Łącząc ujęcie diachroniczne z analizą mediów i obserwacją etnograficzną, antropolog szkicuje obraz kolei jako medium kulturowego, które łączy pokolenia i przekształca technologię w przestrzeń znaczeń oraz negocjacji między nostalgią a innowacją.

W dziale *Materiały, praktyki, głosy* publikujemy historię i rozwój kolekcji archeologicznych i etnograficznych z obu Ameryk, które znajdują się w Muzeum Narodowym Danii. Inge Schjellerup w tekście *Archaeological and Ethnographical Collections from the Americas in the National Museum of Denmark: From the Royal Kunstkammer in the 17th Century to the Present Day – An Overview* śledzi rozwój Nationalmuseet – od XVII-wiecznej kunstkamery, roli Ole Worma i jego słynnego Museum Wormianum, po nowoczesne muzeum, ze szczególnym uwzględnieniem ważnych darowizn, takich jak kolekcja księcia Johanna Moritza von Nassau-Siegen.

Tę część numeru zamykają dwa sprawozdania z konferencji, które odbyły się w Instytucie Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego. Pierwsze z nich to szczegółowa relacja Małgorzaty Dubasiewicz z ogólnopolskiej konferencji naukowej „*Imagining. Lokomocja w perspektywie antropologicznej*” oraz towarzyszącej jej wystawy „*Status: w drodze*” autorstwa Zuzanny Śmigielskiej, zaprezentowanej w przestrzeni Muzeum Uniwersytetu Gdańskiego (wydarzenie odbyło się 26 i 27 września 2024 roku). Drugie, przygotowane przez studentki gdańskiej etnologii – Annę Gontarską i Karolinę Maciejewską, to omówienie wystąpień prelegentek i prelegentów międzynarodowej konferencji naukowej „*Common, Disregarded, Marginalized. Exploring New Perspectives in Anthropology of Plants*”, która odbyła się 7 maja 2025 roku.

Jedenasty numer oddajemy w ręce Czytelniczek i Czytelników z nadzieją, że zgromadzone w nim artykuły nie tylko wzbogacą dotychczasowe rozumienie lokomocji i transportu w perspektywie antropologicznej, ale także zachęcą do dalszej dyskusji i pogłębionych studiów nad tym tematem.

STUDIA I ARTYKUŁY

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

Antropologia lokomocji i transportu – między etno- a technografią

Wstęp

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

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

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

Mobilność jako pojęcie

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

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

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

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

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

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

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

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

Mobilność jako paradygmat badawczy

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

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

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

Mobilność a lokomocja i transport

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

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

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

Wybrane etnografie lokomocji i transportu

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

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

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

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

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

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

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

Antropologia techniki – technika jako system społeczno-kulturowo-techniczny

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

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

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

Technografia – etnografia techniki „myśląca z” maszyną

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

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

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

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

Imagineering – relacje między wyobraźnią a inżynierią

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

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

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

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

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

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

Analiza sensoryczno-afektywna

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

Zróżnicowanie kulturowe i porównania lokalne

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

Tożsamość, pamięć miejsc i krajobraz kulturowy

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

Subkultury motoryzacyjne, wspólnoty i tradycje zawodowe oraz dziedzictwo transportowe

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

Zamieszkiwanie w podróży – życie *on the move*

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

Technografia i analiza materialno-techniczna

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

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

Krytyczna analiza nierówności i dostępności

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

Podsumowanie

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

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

Literatura

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

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

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

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

SUMMARY

Anthropology of Locomotion and Transport – Between Ethnography and Technography

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

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

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

AGATA STANISZ  <https://orcid.org/0000-0001-9649-1489>
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Biota w drodze – mobilność w perspektywie więcej-niż-ludzkiej

Wstęp

Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC)¹ definiuje biotę jako ogół Organizmów żywych występujących na danym obszarze, w określonym siedlisku lub okresie geologicznym. Termin ten jest szeroko stosowany w raportach IPCC do analizy ekosystemów i bioróżnorodności w kontekście zmian klimatycznych, zwłaszcza w odniesieniu do konsekwencji globalnego ocieplenia dla rozmieszczenia gatunków, odporności ekosystemów oraz przekształceń siedlisk (*IPCC's Sixth Assessment Report (AR6) 2023*). Definicja ta stanowi fundament badań nad wpływem działalności ludzkiej, w tym transportu, na ekosystemy. Międzynarodowe instytucje zajmujące się transportem nie wypracowały jednolitej definicji bioty w swoich regulacjach, ponieważ ich zasadniczym celem pozostaje optymalizacja działalności transportowej, a nie zarządzanie aspektami ekologicznymi. Niemniej jednak w kontekście środowiskowych skutków transportu pojęcie bioty jest stosowane w odniesieniu do ochrony różnorodności biologicznej.

¹ Intergovernmental Panel on Climate Change to naukowe i międzyrządowe ciało doradcze utworzone w 1988 roku na wniosek członków ONZ przez dwie organizacje Narodów Zjednoczonych – Światową Organizację Meteorologiczną (WMO) oraz Program Środowiskowy Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNEP). Celem IPCC jest dostarczenie obiektywnej, naukowej informacji na temat zmiany klimatu. IPCC nie prowadzi własnych badań, lecz przegląda i syntetyzuje literaturę naukową, tworząc kompleksowe raporty. Dokumenty te są szeroko wykorzystywane przez rządy i organizacje do kształtowania polityki klimatycznej.

W takich przypadkach instytucje transportowe odwołują się do definicji i zaleceń wypracowanych przez organizacje ekologiczne oraz naukowe, w tym IPCC.

W niniejszym artykule wykorzystuję termin „biota” zarówno w jego klasycznym, biologiczno-ekologicznym znaczeniu, jak i w znaczeniu ukształtowanym przez współczesne dyskursy transportowe oraz ekologiczno-polityczne, w ramach których pojęcie to uległo zawłaszczeniu i transformacji. Ponadto biota stanowi kategorię analityczną umożliwiającą konceptualizację organizmów żywych, które – niezależnie od ich biologicznych mechanizmów dyspersji – są nieintencjonalnie przemieszczane w ramach ludzkiej mobilności. Szczególny nacisk kładę na ich transfer w kontekście globalnych przepływów towarowych, w których infrastruktury handlowe, logistyczne i transportowe pełnią rolę nie tylko nośników materii i dóbr, lecz także wektorów mobilności organizmów, wpływając tym samym na ekologię i biogeografię współczesnego świata.

Mobilność organizmów nie-ludzkich obejmuje różnorodne mechanizmy przemieszczania się elementów bioty. Zwierzęta migrują i dyspersyjnie kolonizują nowe obszary, podczas gdy nasiona oraz zarodniki roślin są transportowane przez wiatr, wodę i zwierzęta. Rośliny rozmnażające się wegetatywnie, poprzez kłącza i rozłogi, mogą stopniowo zajmować nowe przestrzenie. Człowiek, zarówno celowo, jak i przypadkowo, przyczynia się do relokacji gatunków, wprowadzając zwierzęta oraz rośliny uprawne bądź ozdobne do nowych regionów. Mikroorganizmy rozprzestrzeniają się w sposób analogiczny, niejednokrotnie wykorzystując organizmy żywicielskie jako wewnętrzne środowisko transmisji (np. bakterie komensalne, pasożyty, wirusy). Istotną rolę odgrywa również transport technologiczny – patogeny i inne mikroorganizmy mogą przemieszczać się m.in. w wodach balastowych statków lub w warunkach laboratoryjnych (Inspector-General of Biosecurity 2018; Costello i in. 2022; Lydon 2022).

Współczesne badania nad mobilnością bioty coraz częściej uwzględniają infrastrukturę jako istotny czynnik kształtujący procesy dyspersji. Zwierzęta korzystają z mostów ekologicznych i korytarzy migracyjnych, natomiast rośliny i mikroorganizmy rozprzestrzeniają się wzdłuż dróg, linii kolejowych i rzek, które pełnią funkcję szlaków migracyjnych. Istotnym wektorem są również ludzie, którzy nieświadomie transportują mikroorganizmy na obuwiu, w bagażu podróznym, w obrębie systemów transportu lotniczego oraz w odpadach (zob. Hulme 2009). Interakcje między organizmami a infrastrukturą techniczną oraz antropogenicznymi sieciami mobilności stają się przedmiotem rosnącego zainteresowania naukowego, dostarczając nowych perspektyw w analizie przepływów biologicznych w zmieniającym się środowisku (zob. Barua 2021).

Zagadnienie to nabiera szczególnego znaczenia w kontekście intensyfikujących się dyskursów ekologicznych, obejmujących również refleksję rozwijaną w ramach nauk społecznych. Dotyczą one zarówno niekontrolowanego rozprzestrzeniania się określonych elementów bioty, problematyki inwazyjności gatunków, jak i bioasekuracji – pojęć, które stały się kluczowe w debatach na styku ekologii, polityki oraz gospodarki (Antonisch 2021). Wszystkie te kwestie wiążą się z napięciem między dwiema przeciwstawnymi logikami zarządzania mobilnością organizmów:

z jednej strony dążeniem do ochrony ekosystemów i zachowania bioróżnorodności, z drugiej zaś zabezpieczeniem turbokapitalistycznej, zglobalizowanej gospodarki przed potencjalnymi stratami wynikającymi z niepożądanego dyspersji organizmów. W tym kontekście dostrzega się też analogie między mobilnością istot nie-ludzkich a kategoriami stosowanymi w analizach migracji klimatycznych, uchodźstwa oraz mobilności wymuszonej (Switzer, Angeli 2016; Anderson 2017; Sadowski-Smith 2021; Shani 2023). Mobilność organizmów inwazyjnych, traktowana często jako zagrożenie dla istniejących układów ekologicznych i ekonomicznych, staje się przedmiotem technologicznych (a więc i społeczno-kulturowych) interwencji, których celem jest projektowanie nowych produktów, usług i polityk mających przeciwdziałać antycypowanym stratom.

W niniejszym artykule przyglądam się tym zagadnieniom w myśl koncepcji mobilności więcej-niż-ludzkiej, która wciąż pozostaje niedostatecznie rozwinięta w ramach krytycznych studiów nad mobilnością. Proponuję spojrzenie na mobilność z perspektywy nie-ludzkiej, koncentrując się na dwóch wzajemnie sprzężonych, zgeneralizowanych aktorach mobilności: kontenerach transportowych oraz szkodnikach, w tym gatunkach inwazyjnych, które są w nich nieintencjonalnie przewożone. Takie podejście nie tylko pozwala analizować nie-ludzkie przemieszczanie się w kontekście globalnych infrastruktur logistycznych i procesów gospodarczych, uwzględniając ich wielopoziomowe konsekwencje ekologiczne, polityczne i ekonomiczne, ale także przyczynia się do głębszego, bardziej adekwatnego zrozumienia mobilności, która nigdy nie była jedynie domeną ludzką. Z tego punktu widzenia przyglądam się mobilności jako zjawisku, które w kontekście współczesnych wyzwań – zwłaszcza kryzysu klimatycznego i jego nieodwracalnych konsekwencji – staje się źródłem niepokoju i napięcia, kształtując się jako proces postrzegany w kategoriach zagrożenia. Współczesne wysiłki na rzecz kontroli, sekurytyzacji, zarządzania i planowania mobilności towarowej są w dużej mierze motywowane antycypacją przyszłych kryzysów, wynikającą z przekonania, że określone systemy ulegną załamaniu lub dezorganizacji. Tego rodzaju działania zyskały szczególną intensywność po 2020 roku, a więc w następstwie pandemii COVID-19 (Leivestad, Markkula 2021; Rodrigue i in. 2023). Doskonałym przykładem tego procesu są tzw. kryzysy kontenerowe (zob. Tavasszy i in. 2011; Millefiori i in. 2021) oraz (także w naukach społecznych) zwrot ku infrastrukturze, która stała się widoczna właśnie w momencie jej destabilizacji (np. Larkin 2013; Howe i in. 2016; Niewöhner 2015; Buier 2022; Kanoi i in. 2022).

Moim celem jest zasygnalizowanie potrzeby poszerzenia perspektywy i refleksji nad mobilnością innych niż ludzkie porządków ontologicznych.

Ryflowane medium przepływu

W ramach studiów nad mobilnością konteneryzacja jest dobrze rozpoznana jako zjawisko powiązane z koncepcjami transportu towarowego (Birchneil, Savitzky, Urry 2015), przyspieszenia (Levinson 2006; Holmes 2011; Anim-Addo, Hasty, Peters

2014), reżimów logistyki i standaryzacji (Parker 2013; Martin 2014), a w ostatnim czasie z zagrożeniem bioasekuracji (Barker 2014; McKirdy i in. 2019; Hulme i in. 2023; Montgomery i in. 2023) oraz inwazyjności gatunków obcych (Colunga-Garcia, Haack, Adelaja 2009; Fortwangler 2013; Costello i in. 2022). Licznych opracowań doczekał się również historyczny rozwój konteneryzacji (zob. Hunter 1993; Broeze 2002; Cudahy 2006; Levinson 2006; Teräs 2007; Cidell 2012; Andrews 2021).

Kontenery oraz związane z nimi procesy obsługi i mobilności nie są neutralnymi nośnikami towarów. Stanowią istotny wskaźnik złożonych relacji społecznych i przestrzennych współczesnego kapitalizmu. Ich rola wykracza poza funkcję logistyczną – są materialnym i symbolicznym przejawem globalnych przepływów kapitału, technologii, struktur władzy i społecznych nierówności (Martin 2014). Szczególnie istotnym aspektem kontenerów jest ich globalna mobilność uwarunkowana przez rozbudowaną infrastrukturę intermodalną (Cidell 2012). Ta infrastruktura, definiowana jako zintegrowany system transportowy umożliwiający komercyjnie opłacalną dostawę towarów w systemie *door-to-door* (Talley 2000) oraz *just-in-time* (Levinson 2006; Holmes 2011; Leivestad, Markkula 2021), obejmuje porty morskie, terminale kolejowe, sieci drogowe oraz złożone systemy śledzenia i zarządzania przepływem ładunków. Standaryzacja i automatyzacja procesów logistycznych umożliwiły wzrost skali produkcji oraz fragmentację procesów wytwórczych, co przyczyniło się do intensyfikacji globalnej wymiany towarowej. Jednak rozwój ten nie był jedynie technologicznym usprawnieniem – konteneryzacja stała się narzędziem reorganizacji światowej gospodarki w ramach neoliberalnych modeli zarządzania przepływami dóbr i pracy (Martin 2014).

Początki konteneryzacji sięgają lat 50. XX wieku, kiedy amerykański przedsiębiorca Malcolm McLean wprowadził pierwsze kontenery morskie, umożliwiając efektywniejszy transport ładunków. System ten szybko przyjął się w żegludze, przyspieszając przeładunki i redukując koszty. W latach 60. i 70. XX wieku standaryzacja kontenerów oraz rozwój infrastruktury portowej przyczyniły się do globalnej ekspansji tego modelu transportu. W 1966 roku kontenery obsługiwały zaledwie 1% globalnego handlu, ale do 1990 roku udział ten wzrósł do 60%, a konteneryzacja stała się kluczowym elementem globalizacji, wspierając outsourcing i rozbudowę łańcuchów dostaw (Broeze 2002; Levinson 2016). Obecnie kontenery dominują w transporcie morskim, obsługując około 90% światowego handlu towarowego (Andrews 2021). W 2022 roku globalny ruch kontenerowy osiągnął około 226 mln TEU (jednostek ekwiwalentnych dwudziestostopowego kontenera) (*Ile kontenerów transportowych* 2024). Największym portem kontenerowym na świecie pozostaje Szanghaj, który w 2021 roku obsłużył 47 mln TEU (*World Shipping Council* 2022). Wśród dziesięciu największych portów aż siedem znajduje się w Azji, co odzwierciedla przesunięcie globalnych centrów logistycznych (United Nations Conference on Trade and Development 2023). Mimo swojej efektywności konteneryzacja wiąże się również z wyzwaniami ekologicznymi i logistycznymi. Każdego roku około od 10 tys. do 15 tys. kontenerów wypada za burtę, a zwiększony ruch morski przyczynia się do emisji zanieczyszczeń oraz degradacji ekosystemów przybrzeżnych (Kacprzak 2024; *Tysiące kontenerów giną na morzach b.d.*).

Ujmuję mobilność z perspektywy dwóch bytów więcej-niż-ludzkich – stalowej skrzyni o długości od 6 do 12 m oraz przemieszczających się za ich pośrednictwem (inwazyjnych) elementów bioty. Samo „pudło” – kontener – to globalnie i powszechnie rozpoznawalny przedmiot. Wszyscy znamy ryflowane prostopadłości w takich kolorach, jak niebieski, czerwony, szary czy zielony, na których widnieją charakterystyczne oznaczenia przewoźników oraz unikalne numery identyfikacyjne. Znamy je głównie z perspektywy lądowej. Mijamy się z nimi na drogach, gdy zamiast naczep przewożone są ciągnikami siodłowymi, i zapewne irytuje nas ich linearny przepływ, gdy dziesiątkami suną za lokomotywami, a my w samochodach czekamy na przejazdach kolejowych. Dominują wizualnie w portach i hubach logistycznych – wielkie stopy kontenerów są charakterystycznym elementem nadbrzeżnych i miejskich krajobrazów, nierzadko kontrastując z otoczeniem. Używane są jako magazyny, tymczasowe konstrukcje czy nawet elementy architektoniczne, wprowadzając nowy, często improwizowany wygląd zarówno do przestrzeni zurbanizowanych, jak i wiejskich. W miastach kontenery są wykorzystywane do budowy mieszkań socjalnych, biur czy kawiarni. Nieużywane stają się często elementem prowizorycznych osiedli, składowisk lub przestrzeni nieformalnych, a na obszarach dotkniętych katastrofami służą jako tymczasowe magazyny, szpitale czy schronienia. Kontenery są aktywnie wykorzystywane do przemytu i handlu nielegalnymi towarami oraz ludźmi. Przemieszczane są w nich narkotyki, antyki, broń, towar niezgłoszony do odprawy, biżuteria, dzikie zwierzęta, podrabiane produkty, a także materiały chemiczne, radioaktywne i biologiczne (por. Broeze 2002; Parker 2013; Cresswell 2014; Achtnich 2022). Obecne są też w sztuce współczesnej i działaniach aktywistycznych jako symbole przepływów, kontroli i nierówności. Choć są zatem zaprojektowane dla mobilności i ją generują, to wiele z nich pozostaje w jednym miejscu przez długi czas, wkomponowując się w zróżnicowane krajobrazy jako ich stałe elementy. Są materialnym śladem globalnych procesów logistycznych i kapitalistycznej wymiany towarowej (por. Sheller, Urry 2006).

Kontenery oddziałują również ekologicznie. Wykonane z metalu nagrzewają się i oddają ciepło, mogą wpływać na lokalne warunki termiczne, np. w portach lub składach kontenerowych. Obecność kontenerów i ich magazynowanie na terenach przybrzeżnych wpływa na populacje rodzimych gatunków przez zmianę warunków hydrologicznych i termicznych w ich siedliskach. Stają się mikrohabitatami dla roślin, owadów i innych organizmów. Szczeliny w kontenerach mogą sprzyjać gniazdowaniu, a w środku mogą rozwijać się mikroorganizmy. Gdy wyruszają w drogę, wraz z nimi w podróż na gapę udają się owady, nasiona roślin i grzyby. Wszystkie one stają się obce w nowych warunkach ekologicznych, wszystkie mają potencjał stania się gatunkami inwazyjnymi.

Mobilność kontenerów rozpoznawana jest jako zagrożenie dla bioróżnorodności. Co więcej, ogromny wzrost transportu morskiego przyczynił się do eskalacji zanieczyszczeń środowiskowych, zarówno przez emisję spalin diesla – które generują dwukrotnie więcej dwutlenku węgla niż transport lotniczy – jak i przez uwalnianie lotnych związków chemicznych podczas wentylacji zbiorników oraz

stosowanie toksycznych środków przeciwporywowych. Rozwój nowych portów poskutkował ich ekspansją wzdłuż linii brzegowych, nierzadko na terenach chronionych, co doprowadziło do degradacji siedlisk przyrodniczych. Ponadto rosnące rozmiary statków wymagają regularnego pogłębiania portów, co zaburza lokalne ekosystemy wodne i prowadzi do konieczności składowania wydobytego osadu, generując kolejne problemy środowiskowe (Broeze 2002). Dodatkowo co roku z eksploatacji wycofuje się około miliona kontenerów, a ich utylizacja stanowi istotny problem ekologiczny. Wiele trafia na złomowiska w krajach Globalnego Południa, gdzie proces recyklingu odbywa się w warunkach zagrażających zdrowiu pracowników i środowisku (Parker 2013). Szczególnie niebezpieczne są plaże w Pakistanie, Bangladeszu i Indiach, gdzie demontaż statków prowadzi do intensywnego skażenia wód i gleby substancjami toksycznymi (Karim 2018).

Inwazja ognistych mrówek – pasażerowie na gapę²

Zagadnienie inwazyjności organizmów innych niż ludzkie, ich obcości i opozycyjności wobec kategorii rodzimości, jest obecne w badaniach antropologicznych od dawna. Rosnące zainteresowanie losami gatunków, które znalazły się „poza miejscem”, odzwierciedla rozrastający się repertuar pojęć, takich jak „gatunki nie-natywne”, „obce”, „egzotyczne”, „nieautochtoniczne”, „kolonizujące”, „szkodniki” czy „plaga” (Colautti, MacIsaac 2004; Larson 2010; Cottyn i in. 2023). Terminy te, choć często stosowane zamiennie, mają różnorodne, nierzadko sprzeczne znaczenia, ujawniając złożoność sposobów, w jakie kategoryzacja biologiczna przenika do języka społecznego, politycznego i etycznego. Różnice te wskazują na dynamiczny charakter samego procesu nazywania i wartościowania gatunków, który podlega historycznym, geograficznym i społeczno-kulturowym fluktuacjom. Tym samym nie są one w stanie uchwycić fundamentalnej zmienności, który konstytuuje życie w jego różnorodnych formach. Wobec tej złożoności antropologzy przyglądają się paralelom między dyskursami na temat gatunków inwazyjnych a projektami osadniczymi (np. Comaroff, Comaroff 2001); prowadzą badania nad kulturowo i społecznie uwarunkowanymi sposobami rozumienia kategorii inwazyjności i rodzimości (np. Trigger, Head 2010), które charakteryzują się płynnością,

² Pojęcie pasażerów na gapę (*hitchhikers*) stosowane jest na określenie organizmów rozprzestrzeniających się na skutek antropogenicznej mobilności głównie w krajach anglojęzycznych. Powszechnie używa się go w USA zarówno w publikacjach naukowych, jak i raportach organizacji zajmujących się ochroną środowiska, w Kanadzie – zwłaszcza w kontekście inwazyjnych gatunków roślin i owadów transportowanych wraz z materiałami roślinnymi lub drewnem, Australii i Nowej Zelandii – w politykach kontroli biologicznej i ochrony ekosystemów wyspiarskich, gdzie inwazyjne gatunki stanowią poważne zagrożenie, a także w Wielkiej Brytanii – w literaturze ekologicznej i urzędowych dokumentach dotyczących ochrony bioróżnorodności. Pojęcie to jest również używane w międzynarodowych organizacjach zajmujących się ochroną środowiska, np. w raportach IUCN czy CBD. W Europie termin ten jest rzadziej stosowany, a częściej mówi się o *invasive alien species* (IAS) lub *unintentional introductions* (zob. US Geological Survey, <https://www.usgs.gov/>; USDA, <https://www.usda.gov/>; IUCN, <https://iucn.org/>; Invasive Species Centre, <https://www.invasivespeciescentre.ca>).

politycznością i tymczasowością (np. Shani 2023); a także badania nad sposobami klasyfikowania gatunków inwazyjnych oraz politycznością strategii ich zwalczania (np. Helmreich 2005). Powstały także prace krytyczne podważające zasadność podziału na gatunki rodzime i obce ze względu na ich zachodniocentryczne osadzenie – zwłaszcza w kontekście stosowania tych pojęć w analizach relacji wielogatunkowych (np. Mastnak, Elyachar, Boellstorff 2014; Switzer, Angeli 2016; Warren 2021). Kwestia mobilności pojawia się jednak w literaturze przedmiotu mimochodem i ujmowana jest w kategoriach introdukcji, translokacji, bycia nie na miejscu, inwazji, migracji (Switzer, Angeli 2016).

W dyskursach ekologicznych mobilność gatunków obcych opisywana jest raczej pasywnie, jako dziejąca się na drodze wprowadzenia, rozprzestrzenienia, a sprawczość nie-ludzka ujmowana jest w kategoriach potencjału i tendencji do ekspansji. Potencjał ten warunkowany jest nie tylko przez transport, handel i urbanizację, ale także tzw. czynnikami napędzającymi mobilność gatunków inwazyjnych, takimi jak: zmiany klimatu, przekształcenia krajobrazu będące konsekwencją eksploatacji zasobów naturalnych (lądowych i morskich) czy globalny wzrost zanieczyszczeń. Ich wzajemny spłot prognozowany jest jako intensyfikujący się i nieprzewidywalny (Roy i in. 2023).

W raporcie Międzyrządowej Platformy Naukowo-Politycznej ds. Różnorodności Biologicznej i Usług Ekosystemowych (IPBS)³ z 2023 roku dotyczącym inwazyjnych gatunków obcych oraz ich wpływu na ekosystemy, gospodarkę i zdrowie publiczne podkreślono kluczową rolę czynników antropogenicznych w procesach inwazji biologicznych. Dokument koncentruje się wokół badań przeprowadzonych przez naukowców ze 143 państw członkowskich IPBS, na podstawie których stwierdzono, że na świecie wprowadzono ponad 37 tys. gatunków nieobecnych wcześniej w lokalnych ekosystemach, a ich liczba rośnie każdego roku o około 200 nowych organizmów. Spośród nich około 3500 gatunków uznano za inwazyjne, co oznacza, że ich obecność wywołuje znaczące konsekwencje ekologiczne, gospodarcze lub zdrowotne. Zgodnie z ustaleniami raportu IPBS inwazyjne gatunki obce były główną przyczyną 60% przypadków wymierania roślin i zwierząt na Ziemi, a w 16% przypadków stanowiły jedyny czynnik prowadzący do zaniku populacji gatunków rodzimych. Ponadto ich oddziaływanie nie ogranicza się jedynie do ekosystemów – mogą one również stanowić bezpośrednie zagrożenie dla człowieka, niszcząc uprawy, zakłócając funkcjonowanie ekosystemów rolnych oraz przenosząc patogeny odpowiedzialne za choroby ludzi i zwierząt (IPBS 2023).

³ IPBS (Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services) to międzyrządowa organizacja utworzona w 2012 roku, której celem jest dostarczanie rzetelnych, opartych na dowodach naukowych informacji dotyczących różnorodności biologicznej i usług ekosystemowych. IPBS działa na styku nauki i polityki, pomagając rządowi i decydentom podejmować świadome decyzje dotyczące ochrony środowiska oraz zarządzania zasobami naturalnymi. IPBS jest niezależnym organem, ale współpracuje z wieloma międzynarodowymi organizacjami, w tym z ONZ (UNEP, UNESCO, FAO, UNDP). Członkami IPBS są państwa należące do ONZ, a jego działalność finansowana jest ze składek krajowych i grantów (organizacja zrzesza badaczy ze 143 państw) (zob. IPBS, <https://www.ipbes.net>).

Do jednego z bardziej inwazyjnych, globalnie rozprzestrzeniających się od połowy lat 60. XX wieku (Walker 2006) gatunków owadów należy jasnobrzowa mrówka, której ciało mierzy około 1,5 mm długości – *Wasmannia auropunctata*, mała mrówka ognista, potocznie zwana elektryczną⁴ (Lowe i in. 2000). Jest to neotropikalny gatunek mrówek, który ewoluował w wilgotnych środowiskach leśnych w Ameryce Środkowej i Południowej. Należy do podrodziny *Myrmicinae*, obejmującej inne znane inwazyjne gatunki, takie jak *Solenopsis* (mrówki ogniste)⁵ i *Pheidole*. W obrębie rodzaju *Wasmannia* jest jednym z najbardziej dominujących ekologicznie gatunków. Jako gatunek inwazyjny rozprzestrzeniła się na Afrykę, Tajwan, Amerykę Północną, Portoryko, Izrael, Kubę, St. Croix oraz wyspy Pacyfiku, m.in. Galapagos, Hawaje, Nową Kaledonię i Wyspy Salomona, a także północno-wschodnią Australię (Chifflet i in. 2016). Gatunek ten został celowo wprowadzony na plantacje w Gabonie i Kamerunie jako biologiczny środek kontroli szkodników. Jednym z kluczowych mechanizmów, które umożliwiły jej ekspansję, jest transport towarowy i konteneryzacja. Gatunek ten został przypadkowo przeniesiony w ramach globalnego handlu, szczególnie w ładunkach zawierających rośliny doniczkowe, ziemię i inne materiały ogrodnicze, owoce, nasiona, drewno, korę i materiały budowlane.

Inwazyjność *W. auropunctata* zasadza się w jej niezwykłych zdolnościach adaptacyjnych, do których należy rozmnażanie klonalne. To jeden z nielicznych znanych gatunków mrówek, które rozmnażają się przez partenogenezę – królowe produkują klonalne córki, co zapewnia jednolitość genetyczną kolonii (samce również rozmnażają się klonalnie, przekazując swoje geny bez rekombinacji). Ten system eliminuje zjawisko rozcieńczania genetycznego i przyspiesza ekspansję kolonii. W przeciwieństwie do wielu mrówek wyspecjalizowanych w określonych środowiskach *W. auropunctata* jest gatunkiem generalistycznym posiadającym zdolność przetrwania w szerokim zakresie siedlisk – od tropikalnych lasów deszczowych po tereny zurbanizowane. Doskonale radzi sobie na terenach rolniczych, w osiedlach ludzkich, szklarniach, a nawet wewnątrz budynków. Dodatkowo mrówki te wykazują zachowania superkolonialne; w przeciwieństwie do wielu innych gatunków, które rywalizują między sobą, kolonie *W. auropunctata* współpracują, zamiast walczyć o terytorium. Dzięki temu eliminują konkurencyjne, rodzime gatunki mrówek, nie tracąc energii na walki wewnętrzne. Kolejnym istotnym przystosowaniem jest chemiczna broń i agresywna strategia konkurencyjna. Mrówki te produkują jad, który jest bardzo skuteczny przeciwko innym owadom

⁴ Nazywana jest mrówką elektryczną ze względu na bolesne ukąszenia powodujące uczucie nagłego pieczenia, podobnego do porażenia prądem.

⁵ Mrówką z rodzaju *Solenopsis* zaliczaną do gatunków inwazyjnych jest *Solenopsis invicta*, którego występowanie do lat 30. XX wieku było ograniczone jedynie do Ameryki Południowej. W efekcie działalności antropogenicznej (m.in. transportowej) gatunek ten rozprzestrzenił się najpierw w USA, a następnie w Meksyku, Australii (2001), Tajwanie (2004), Chinach i Filipinach (2005), tworząc tam populacje wyspowe. Gatunek był także notowany w Nowej Zelandii, Antigui i Barbudzie, na Bahamach, Brytyjskich Wyspach Dziewiczych, Wyspach Dziewiczych Stanów Zjednoczonych, Kajmanach, w Hongkongu, Malezji, Singapurze, Trynidadzie i Tobago oraz na Turks i Caicos (Global Invasive Species Database 2025). W 2023 roku *S. invicta* dotarła do Europy (Menchetti i in. 2023).

i drobnym kręgowcom. Potrafią również rozpylać toksyny, co daje im przewagę nad lokalnymi gatunkami, które często wypierają. Przykładowo na Galapagos przyczyniają się do spadku liczebności żółwi lądowych, atakując ich młode i oczy dorosłych osobników. Jej inwazja koreluje również z drastycznym zmniejszeniem populacji skorpionów, pajaków i rodzimych mrówek. Atakują jaszczurki, węże, pisklęta w gniazdach, zwierzęta hodowlane, a nawet psy i koty (Chifflet i in. 2016).

Na przestrzeni ostatniego stulecia *W. auropunctata* ewoluowała w kierunku lepszego wykorzystania środowisk stworzonych przez człowieka. Przystosowała się do długodystansowej dyspersji poprzez szlaki handlowe, gniazdując w skonteneryzowanych towarach. W przeciwieństwie do wielu tropikalnych gatunków, które mają trudności w chłodniejszych klimatach, potrafi przetrwać w szklarniach i wewnętrznych pomieszczeniach (IPBS 2023). Ze względu na swoją ekspansję i zdolności adaptacyjne *W. auropunctata* będzie nadal ewoluować w odpowiedzi na nowe środowiska, zmiany klimatyczne, stosowane pestycydy i konkurencję. Możliwe przyszłe adaptacje obejmują zwiększoną odporność na niskie temperatury, co umożliwiłoby im inwazję na obszary umiarkowane, a także zmiany behawioralne utrudniające ich zwalczanie, np. modyfikacje struktury kolonii czy strategii żerowania. Ewolucja *W. auropunctata* pokazuje, jak mały i pozornie niepozorny gatunek może stać się globalną siłą ekologiczną (Wetterer 2013) wygenerowaną w konsekwencji towarowej mobilności.

Nie ulega wątpliwości, że transport kontenerowy znacząco przyczynił się do przyspieszenia i intensyfikacji przepływów biologicznych. Kontenery stały się środowiskami tranzytowymi dla organizmów, które często nie byłyby w stanie samodzielnie pokonać tysięcy kilometrów. Mała mrówka ognista jest tylko jednym z przykładów mobilności nie-ludzkich pasażerów biorących udział w globalnych łańcuchach logistycznych. Przyspieszające reżimy przepływu towarowego, jak też jego elastyczność, ale i awaryjność oraz specyficzna nieprzejrzystość kontenerów, generują nieintencjonalną mobilność więcej-niż-ludzką obciążoną nieprzewidywalnym sprawstwem. Mobilność szkodników i gatunków inwazyjnych jest regulowana przez międzynarodowe standardy fitosanitarne, ale ich skuteczność jest lokalna – zależy od zdolności państw i firm do egzekwowania tych norm, a także od wydolności inspekcji celnych (Hulme 2009). Przypadki badawcze⁶ i wciąż projektowane, zmieniające się regulacje fitosanitarne pokazują, że globalny transport nie jest wyłącznie systemem ludzkim – to rozległa wielogatunkowa infrastruktura, w której współlistnieją ludzie, organizmy inwazyjne i technologia. Gatunki inwazyjne nie są tylko „pasażerami na gapę”, ale aktywnymi uczestnikami globalnych przepływów. Infrastruktura transportowa i katalizowana przez nią mobilność tworzy nowe warunki ekologiczne, które sprzyjają adaptacji i rozprzestrzenianiu się organizmów innych niż ludzkie (zob. Sardain i in. 2019).

⁶ Przykłady takich projektów badawczych można znaleźć na: Smithsonian Environmental Research Center – Laboratory of Marine Invasions Research (<https://serc.si.edu/labs/marine-invasions-research>) oraz prześledzić efekty innych na łamach czasopism, takich jak „Journal of Applied Ecology” (<https://besjournals.onlinelibrary.wiley.com/journal/13652664>) czy „Scientific Reports” (<https://www.nature.com/srep>).

Mobilność więcej-niż-ludzka

Pojęcie więcej-niż-ludzkie wywodzi się z teorii posthumanistycznych, ekokrytyki oraz antropologii środowiskowej. Jego rozwój należy wiązać z pracami takich badaczy, jak David Abram (1996), Donna Haraway (2003, 2008, 2016), Bruno Latour (2005), Anna Tsing (2015) czy Timothy Ingold (1994, 2000, 2011), którzy kwestionują antropocentryczne podejście do rzeczywistości i podkreślają współzależność między ludźmi a nie-ludzkimi aktorami. Odnosi się więc do sposobu myślenia i badania świata, który przekracza tradycyjny dualizm „ludzkie – nie-ludzkie” i między innymi obejmuje analizy interakcji międzygatunkowych oraz wpływu obiektów technologicznych, infrastruktur, ekosystemów i sił geofizycznych na rzeczywistość społeczną. W ramach antropologii podejście to znajduje zastosowanie choćby w badaniach nad relacjami ludzi i zwierząt gospodarskich, mobilnością i obecnością różnych gatunków nie-ludzkich w przestrzeniach zurbanizowanych, co wpisuje się w nurt etnografii wielogatunkowej (Kirksey, Helmreich 2010).

Jednym z kluczowych ujęć tej perspektywy jest koncepcja gatunków stowarzyszonych Donny Haraway (2003), która podważa tradycyjne podziały na kulturę i naturę, pokazując, że są one nierozzerwalnie splecione. Haraway sprzeciwia się antropocentrycznej wizji świata, w której ludzie dominują nad innymi gatunkami i zamiast tego proponuje myślenie o relacjach ludzi i zwierząt jako wzajemnie kształtujących się i dynamicznych. Podkreśla też, że zwierzęta nie są biernymi obiektami ludzkiej władzy, lecz mają sprawczość. Zarazem odrzuca kategorię „innego” jako obcego i podporządkowanego. W teorii aktora-sieci (ANT) Bruno Latour (2005) rozszerza pojęcie sprawczości na byty nie-ludzkie, w tym technologie, mikroorganizmy czy infrastruktury. Timothy Morton (2013) rozwija natomiast kategorię hiperobiektów, odnoszącą się do zjawisk przekraczających ludzką percepcję, takich jak zmiany klimatyczne. W efekcie podejście więcej-niż-ludzkie nie sprowadza się jedynie do uwzględniania nie-ludzkich aktorów, lecz stanowi nowy paradygmat w naukach społecznych i humanistycznych, umożliwiając dekonstrukcję antropocentrycznych podziałów oraz redefinicję podmiotowości w procesach społecznych.

Studia nad mobilnością obejmują wiele pól badawczych, wśród których, z perspektywy splotu ryflowanego kontenera i potencjalnie ukrywających się w nim elementów bioty, za istotne uznaje wskazywane dekadę temu przez Tima Cresswella (2014) mobilność zwierząt oraz logistykę. Każda z nich pozostaje otwarta na metodologię więcej-niż-ludzką. Te dwa obszary badań spaja kategoria krytycznych mobilności, sygnalizująca zakłócenia w ustalonych wzorcach przepływów oraz skłaniająca do rewizji dotychczasowych sposobów konceptualizacji ruchu i przypisywanych mu znaczeń. Obejmuje zarówno formy przemieszczania się, które są ambiwalentne, kontrowersyjne i niepoddające się prostemu zarządzaniu, jak i oznacza podejście analityczne, badające mobilność jako zjawisko podlegające negocjacji i redefinicjom. Pozwala więc na dostrzeżenie mobilności postrzeganych jako problematyczne w dominujących dyskursach politycznych i medialnych oraz

stanowi narzędzie krytyczne, umożliwiające refleksję nad granicami samego zwrotu mobilnościowego (por. Söderström i in. 2013).

Obszar analityczny, jakim jest mobilność zwierząt, uwzględnia zarówno naturalne migracje, jak i te wynikające z interwencji ludzkich, takie jak transport, globalne łańcuchy dostaw czy nielegalny handel. Mobilność ta bywa procesem wymykającym się spod kontroli, i niepoddającym się ludzkiemu zarządzaniu. Z tego względu badania nad mobilnością muszą wykraczać poza perspektywę antropocentryczną i doceniać kategorię sprawczości istot nie-ludzkich, w tym także roślin, mikroorganizmów czy substancji chemicznych (Cresswell 2014).

Logistyka, długo pomijana w badaniach nad mobilnością, pełni fundamentalną rolę w kształtowaniu współczesnych przepływów ludzi, zwierząt i towarów na skalę globalną. Współczesne systemy dystrybucji opierają się na złożonych procedurach logistycznych, które wykorzystują zaawansowane technologie, regulacje oraz mechanizmy nadzoru w celu zapewnienia płynności przepływów i minimalizacji stagnacji. Logistyka stanowi jeden z centralnych obszarów, w których kapitalizm nieustannie wynajduje nowe sposoby generowania zysku poprzez intensyfikację mobilności towarów. Kluczowe znaczenie mają tu mechanizmy kontroli i bezpieczeństwa, które umożliwiają utrzymanie przewidywalności i efektywności globalnych łańcuchów dostaw. Jednak reżimy logistyczne nie są odporne na zakłócenia – podlegają turbulencjom i pozostają zależne od sprawczości wielu aktorów, zarówno ludzkich, jak i nie-ludzkich. Tim Cresswell (2014) odwołuje się w tym kontekście do kontenera jako podstawowej jednostki logistycznej, w szczególności zaś do badań Julie Cidell (2012) oraz Keller Esterling (2005). Badaczki te wykazały, że logistyka – wraz z jej materialną infrastrukturą – staje się widoczna przede wszystkim w momentach zakłóceń, gdy precyzyjnie zaprojektowana maszyna przepływu ulega awarii. Każdy system mobilności zawiera w sobie potencjał nieporządku i zawodności, które demaskują i destabilizują logistyczne próby uporządkowania świata, ujawniając tym samym jego kruchość i podatność na kryzysy.

Te obszary badań w nurcie krytycznych studiów nad mobilnością w sposób bezpośredni odnoszą się do wspólnie poruszających się w skomplikowanych łańcuchach dostaw kontenerów oraz istot nie-ludzkich, które są w nich ukryte. Wplecenie w nie kategorii więcej-niż-ludzkie wydaje się szczególnie trafne, ponieważ pozwala na refleksję nad mobilnością w wymiarach, które często wymykają się tradycyjnym metodologiom badawczym skoncentrowanym na antropocentrycznych reprezentacjach.

W ramach tej perspektywy mobilność to wielowymiarowy proces, obejmujący nie tylko ludzi, ale także zwierzęta, rośliny, wirusy, substancje i materiały, które współuczestniczą w przepływach, a następnie katalizują zarówno globalne, jak i lokalne zmiany. Taki sposób rozumienia mobilności pozwala na podważenie tradycyjnych ontologii humanizmu, które ograniczają sprawczość jedynie do podmiotów ludzkich. W tym podejściu sprawczość rozpatruję jako relacyjną i rozproszoną siłę. Oznacza to, że procesy mobilności muszą być analizowane nie tylko z perspektywy ludzkich działań, ale również w odniesieniu do sposobów,

w jakie podmioty inne niż ludzie uczestniczą w tych procesach oraz jak ich mobilności są regulowane, zakłócanie lub eksploatowane przez ludzkie systemy, takie jak logistyka i infrastruktura globalnego handlu, polityki ochrony gatunkowej czy interwencje infrastrukturalno-ekologiczne w obszarze transportu. Uznanie sprawczości nieludzkich bytów podkreśla materialne powiązania ludzi z planetą oraz wielość sposobów, w jakie te relacje mogą nabierać znaczenia. Skupienie się na relacyjnych etykach i politykach mobilności otwartych na różnice (pojmowane jako proces) pozwala też uwzględnić nadmiarowość i nieprzewidywalność życia.

Podsumowanie

Skonteneryzowana mobilność oraz potencjalna inwazyjność gatunków nie-ludzkich są zjawiskami głęboko powiązanymi, zarówno na poziomie materialnym, jak i konceptualnym. Krytyczne studia nad mobilnością podkreślają, że mobilność nie jest wyłącznie cechą jednostek, lecz wynikiem złożonych procesów społeczno-materialnych, uwikłanych w technologie, infrastrukturę, politykę oraz relacje władzy. Podobnie rozprzestrzenianie się gatunków inwazyjnych nie jest jedynie efektem ich biologicznej zdolności do ekspansji, lecz stanowi konsekwencję globalnych przepływów ludzi, towarów i kapitału oraz zmian środowiskowych.

Jednym z kluczowych aspektów łączących krytyczne studia nad mobilnością z problematyką inwazji gatunków jest rola infrastruktury mobilności jako wektorów przemieszczania organizmów. Transport morski i lotniczy, sieci kolejowe i drogowe, a także powiązane z nimi systemy logistyczne – takie jak kontenery transportowe, wody balastowe statków czy handel roślinami i zwierzętami – stanowią kluczowe mechanizmy umożliwiające mobilność gatunków, często w sposób niezamierzony. W tym kontekście mobilność nie jest wyłącznie cechą gatunków, lecz również ich otoczenia, które determinuje trajektorie ich przemieszczania się i możliwości kolonizacji nowych obszarów.

Z perspektywy relacyjnego ujęcia mobilności inwazyjność nie jest inherentną cechą biologiczną organizmów, lecz efektem ich interakcji z dynamicznymi systemami ekologicznymi, infrastrukturalnymi i społecznymi. Przemieszczanie się gatunków wpisuje się w globalne sieci powiązań, w których znaczenie mają zarówno zmieniający się klimat, polityka handlowa, jak i strategie kontroli granicznej. Inwazje gatunkowe ujawniają asymetrię w dostępie do mobilności i jej regulacji; niektóre gatunki zostają uznane za zagrożenie, podczas gdy inne są celowo wprowadzane i adaptowane do systemów gospodarczych (np. gatunki hodowlane czy rośliny uprawne).

Zjawisko turbomobilności, charakterystyczne dla współczesnych procesów globalizacji, odnosi się do przyspieszenia i intensyfikacji przepływów, co sprzyja ekspansji gatunków inwazyjnych. Wzrost tempa transportu oraz zwiększona łączność przestrzenna przyczyniają się do skracania czasu i dystansu potrzebnego do skutecznej kolonizacji nowych środowisk. Jednocześnie zmiany klimatyczne

modyfikują granice ekosystemów, tworząc nowe nisze ekologiczne, w których organizmy wcześniej uznawane za nieszkodliwe mogą zyskać cechy inwazyjne.

Ważnym aspektem łączącym badania nad mobilnością i bytami nie-ludzkimi jest również polityka kontroli przepływów. Mobilność nie jest neutralna. Stanowi przedmiot regulacji i zarządzania, co odnosi się zarówno do migracji ludzkiej, jak i przemieszczania się gatunków. Strategie bioasekuracji, kwarantanny, zakazów importu czy eksterminacji gatunków inwazyjnych są analogiczne do polityk kontroli migracji ludzi i wpisują się w globalne reżimy sekurytyzacji. W narracjach dotyczących gatunków inwazyjnych pojawiają się takie kategorie, jak „obce”, „najeźdźcy” czy „zagrożenie dla rodzimej fauny i flory”, co wykazuje podobieństwa do dyskursów ksenofobicznych stosowanych wobec ludzkich migrantów. Krytyczne podejście do mobilności pozwala zatem dostrzec, w jaki sposób zarówno organizmy nie-ludzkie, jak i ludzie podlegają różnym formom regulacji, kontrolowania i wartościowania w kontekście ich przemieszczania się.

„Biota w drodze” wpisuje się zatem w szerszą dynamikę globalnej mobilności, w której infrastruktura, polityka oraz zmiany środowiskowe determinują trajektorie przemieszczania się organizmów i ich konsekwencje ekologiczne. Analiza przepływów gatunkowych przez pryzmat podejścia więcej-niż-ludzkie pozwala nie tylko na zrozumienie materialnych mechanizmów ich rozprzestrzeniania się, lecz także na uwzględnienie dyskursywnych i politycznych aspektów związanych z kategoryzacją mobilności oraz strategiami jej kontroli z innej niż antropocentryczna perspektywy.

Literatura

- Abram, D. (1996). *The Spell of the Sensuous: Perception and Language in a More-Than-Human World*. New York: Vintage Books.
- Anderson, B.J. (2017). The Politics of Pests: Immigration and the Invasive Other. *Social Research: An International Quarterly*, 84(1), 7–28. <https://muse.jhu.edu/article/659220> [dostęp: 13.03.2025].
- Andrews, M.-E. (2021). Container: the box that changed the world. *Geography Bulletin*, 53(3), 20–23. <https://www.gtansw.org.au/wp-content/uploads/2021/09/Australian-Maritime-Museum.pdf> [dostęp: 13.03.2025].
- Anim-Addo, A., Hasty, W., Peters, K. (2014). The Mobilities of Ships and Shipped. *Mobilities*, 9(3), 337–349. <http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2014.946773>.
- Antonsich, M. (2021). Natives and Aliens: Who and What Belongs in Nature and in the Nation? *Area*, 53(2), 303–310, <https://doi.org/10.1111/area.12679>.
- Achtnich, M. (2022). Mobile Livings: On the Bioeconomies of Mobility. *Cultural Anthropology*, 37(1), 1–8. <https://doi.org/10.14506/ca37.1.01>.
- Barker, K. (2014) Biosecurity: securing circulations from the microbe to the macrocosm. *Geographical Journal*, 181(4), 357–365. <https://doi.org/10.1111/geoj.12097>.
- Barua, M. (2021). Infrastructure and non-human life: A wider ontology. *Progress in Human Geography*, 45(6), 1467–1489. <https://doi.org/10.1177/030913252199122>.
- Birtchnell, T., Savitzky, S., Urry, J. (eds.). (2015). *Cargomobilities: moving materials in a global age*. Hoboken: Taylor & Francis.

- Broeze, F. (2002). *The Globalization of the Oceans: Containerisation from the 1950s to the Present*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Buier, N. (2023). The anthropology of infrastructure: The boom and the bubble? *Focaal*, 95, 1–15. <https://doi.org/10.3167/fcl.2022.012401>.
- Colautti, R.I., MacIsaac, H.J. (2004). A Neutral Terminology to Define 'Invasive' Species. *Diversity and Distributions*, 10(2), 135–141. <https://doi.org/10.1111/j.1366-9516.2004.00061.x>.
- Cidell, J. (2012). Flows and Pauses in the Urban Logistics Landscape: The Municipal Regulation of Shipping Container Mobilities. *Mobilities*, 7(2), 233–245. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.654995>.
- Chifflet, M.S., Rodriguero, L., Calcaterra, L.A., Rey, O., Dinghi, P.A., Baccaro, F.B., Souza, J.L.P., Follett, P.F., Confalonieri, V.A. (2016). Evolutionary history of the little fire ant *Wasmannia auropunctata* before global invasion: inferring dispersal patterns, niche requirements and past and present distribution within its native range. *Evolutionary Biology*, 29(4), 790–809. <https://doi.org/10.1111/jeb.12827>.
- Colunga-Garcia, M., Haack, R.A., Adelaja, A.O. (2009). Freight Transportation and the Potential for Invasions of Exotic Insects in Urban and Periurban Forests of the United States. *Journal of Economic Entomology*, 102(1), 237–246. <https://doi.org/10.1603/029.102.0133>.
- Comaroff, J., Comaroff, J.L. (2001). Naturing the Nation: Aliens, Apocalypse, and the Post-colonial State. *Journal of Southern African Studies*, 27(3), 627–651. <https://doi.org/10.1080/13632430120074626>.
- Costello, K.E., Lynch, S.A., McAllen, R., O'Riordan, R.M., Culloty, S.C. (2022). Assessing the potential for invasive species introductions and secondary spread using vessel movements in maritime ports. *Marine Pollution Bulletin*, 177, 113496. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2022.113496>.
- Cottyn, H., Devlieger, L., Cahn, L. (2023). Life Out of Place: Revisiting Species Invasions. Introduction to the Special Issue. *Anthropocenes – Human, Inhuman, Posthuman*, 4(1), 2–10. <https://doi.org/10.16997/ahip.1433>.
- Cresswell, T. (2014). Mobilities III: Moving on. *Progress in Human Geography*, 38(5), 712–721. <https://doi.org/10.1177/0309132514530316>.
- Cudahy, B. (2006). *Box Boats: How Container Ships Changed the World*. New York: Fordham University Press.
- Easterling, K. (2005). *Enduring Innocence: Global Architecture and Its Political Masquerades*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Fortwangler, C. (2013). Untangling Introduced and Invasive Animals. *Environment and Society*, 4(1), 41–59. <https://doi.org/10.3167/ares.2013.040104>.
- Global Invasive Species Database. (2025). *Species profile: Solenopsis invicta*. Invasive Species Specialist Group. <http://www.iucngisd.org/gisd/speciesname/Solenopsis+invicta> [dostęp: 13.03.2025].
- Global Invasive Species Database. (2025). *Species profile: Wasmannia auropunctata*. ISSG-Invasive Species Specialist Group. Online: <http://www.iucngisd.org/gisd/speciesname/Wasmannia+auropunctata> [dostęp: 13.03.2025].
- Haraway, D. (2003). *The Companion Species Manifesto: Dogs, People and Significant Otherness*. Chicago: Prickly Paradigm Press.
- Haraway, D. (2008). *When species meet*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Haraway, D. (2016). *Staying with the Trouble: Making Kin in the Chthulucene*. Durham: Duke University Press.
- Helmreich, S. (2005). How Scientists Think; about 'Natives,' for Example: A Problem of Taxonomy among Biologists of Alien Species in Hawaii. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 11(1), 107–128. <https://www.jstor.org/stable/3803991> [dostęp: 13.03.2025].

- Holmes, B. (2011). Do containers dream of electric people? *Continental Drift*. <http://brianholmes.wordpress.com/2011/08/19/do-containers-dream-of-electric-people/> [dostęp: 13.03.2025].
- Howe, C., Lockrem, J., Appel, H., Hackett, E., Boyer, D., Hall, R., Schneider-Mayerson, M., Pope, A., Gupta, A., Rodwell, E., Ballesterio, A., Durbin, T., el-Dahdah, F., Long, E., Mody, C. (2016). Paradoxical Infrastructures: Ruins, Retrofit, and Risk. *Science, Technology, & Human Values*, 41(3), 547–565. <https://doi.org/10.1177/0162243915620017>.
- Hulme, P.E. (2009). Trade, transport and trouble: managing invasive species pathways in an era of globalization. *Journal of Applied Ecology*, 46, 10–18, <https://doi.org/10.1111/j.1365-2664.2008.01600.x>.
- Hulme, P.E., Beggs, J.R., Binny, R.N., Bray, J.P., Cogger, N., Dhami, M.K., Finlay-Smith, S.C., French, N.P., Grant, A., Hewitt, Ch.L., Jones, E.E., Lester, P.J., Lockhart, P.J. (2023). Emerging advances in biosecurity to underpin human, animal, plant, and ecosystem health. *iScience*, 26, 107462. <https://doi.org/10.1016/j.isci.2023.107462>.
- Hunter, P. (1993). *The Magic Box: A History of Containerization*. Ottawa: ICHCA Canada. St. John's: International Maritime Economic History Association.
- Ile kontenerów transportowych jest przewożonych każdego roku na całym świecie? (2024). *HZ Containers*, 9.10.2024. <https://hz-containers.com/pl/news/ile-kontenerow-transportowych-jest-przewożonych-kazdego-roku-na-calym-swiecie/> [dostęp: 13.03.2025].
- Ingold, T. (ed.). (1994). *What Is an Animal?* London: Routledge.
- Ingold, T. (2000). *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London: Routledge.
- Ingold, T. (2011). *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. London: Routledge.
- Inspector-General of Biosecurity. (2018). *Hitchhiker pest and contaminant biosecurity risk management in Australia*. Canberra: Department of Agriculture and Water Resources. https://www.igb.gov.au/sites/default/files/documents/hitchhikers-contaminants-report_0.pdf [dostęp: 13.03.2025].
- International Union for Conservation of Nature. <https://iucn.org/> [dostęp: 13.03.2025].
- Invasive Species Centre. <https://www.invasivespeciescentre.ca/> [dostęp: 13.03.25].
- IPCC's Sixth Assessment Report (AR6), Working Group II, Annex II. (2023). <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/> [dostęp: 13.03.2025].
- Kacprzak, A. (2024). Rokrocznie tysiące kontenerów morskich wypada za burty statków. *Sea Cargo Operations*. <https://seacargoo.com/uwaga-kontener-za-burta/> [dostęp: 13.03.2025].
- Kanoi, L., Koh, V., Lim, A., Yamada, S., Dove, M.R. (2022). 'What is infrastructure? What does it do?': Anthropological perspectives on the workings of infrastructure(s). *Environmental Research: Infrastructure and Sustainability*, 2(1), 1–13. <https://doi.org/10.1088/2634-4505/ac4429>.
- Karim, S.M. (2018). *Shipbreaking in Developing Countries: A Requiem for Environmental Justice from the Perspective of Bangladesh*. London-New York: Routledge.
- Kirksey, S.E., Helmreich, S. (2010). The emergence of multispecies ethnography. *Cultural Anthropology*, 25(4), 545–576. <https://doi.org/10.1111/j.1548-1360.2010.01069.x>.
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42(1), 327–343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.
- Larson, B.M.H. (2010). Reweaving narratives about humans and invasive species. *Etudes Rurales*, 185, 25–38. <https://doi.org/10.4000/etudesrurales.9018>.
- Latour, B. (2005). *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.

- Leivestad, H.H., Markkula, J. (2021). Inside container economies. *Focaal – Journal of Global and Historical Anthropology*, 89, 1–11. <https://doi.org/10.3167/fcl.2021.890101>.
- Levinson, M. (2006). *The Box: How the Shipping Container made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton, New York: Princeton University Press.
- Lowe, S., Browne, M., Boudjelas, S., De Poorter, M. (2000). *100 of the World's Worst Invasive Alien Species. A selection from the Global Invasive Species Database*. Auckland: ISSG, SSC, IUCN. <https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/2000-126.pdf> [dostęp: 13.03.2025].
- Lydon, T. (2022). Cargo, With a Side of Hornets, Flies and Crabs. *The Revelator*, January 10. <https://therevelator.org/cargo-invasive-species/> [dostęp: 13.03.2025].
- Mastnak, T., Elyachar, J., Boellstorff, T. (2014). Botanical Decolonization: Rethinking Native Plants. *Environment and Planning D: Society and Space*, 32(2), 363–380. <https://doi.org/10.1068/d13006p>.
- McKirdy, S.J., O'Connor, S., Thomas, M.L., Horton, K.L., Williams, A., Hardie, D., Coupland, G.T., van der Merwe, J. (2019). Biosecurity risks posed by a large sea-going passenger vessel: challenges of terrestrial arthropod species detection and eradication. *Scientific Reports*, 9, 19339. <https://doi.org/10.1038/s41598-019-55554-4>.
- Menchetti, M., Schifani, E., Alicata, A., Cardador, L., Sbraga, E., Toro-Delgado, E., Vila, R. (2023). The invasive ant *Solenopsis invicta* is established in Europe. *Current Biology*, 33(17), 896–897. <https://doi.org/10.1016/j.cub.2023.07.036>.
- Millefiori, L.M., Braca, P., Zissis, D., Spiliopoulos, G., Marano, S., Willett, P.K., Carniel, S. (2021). COVID-19 impact on global maritime mobility. *Scientific Reports*, 11(1), 18039. <https://doi.org/10.1038/s41598-021-97461-7>.
- Montgomery, K., Walden-Schreiner, Ch., Saffer, A., Jones, Ch., Seliger, B.J., Worm, T., Tateosian, L., Shukunobe, M., Kumar, S., Meentemeyer, R.K. (2023). Forecasting global spread of invasive pests and pathogens through international trade. *Ecosphere*, 4, 1–17. <https://doi.org/10.1002/ecs2.4740>.
- Morton, T. (2013). *Hyperobjects Philosophy and Ecology after the End of the World*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Niewöhner, J. (2015). Infrastructures of Society, Anthropology of. W.J.D. Wright (ed.), *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* (2nd edition) (s. 119–125). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-097086-8.12201-9>.
- Parker, M. (2013). Containerisation: Moving Things and Boxing Ideas. *Mobilities*, 8(3), 368–387. <http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2012.707892>.
- Rodrigue, J-P., i in. (2023). Container shortages under the covid-19 pandemic: the role of digital technologies. *Transportation Research Procedia*, 72, 3769–3776. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.512>.
- Roy, H.E., Pauchard, A., Stoett, P., Renard Truong, T., Bacher, S., Galil, B.S., Hulme, P.E., Ikeda, T., Sankaran, K.V., McGeoch, M.A., Meyerson, L.A., Nuñez, M.A., Ordóñez, A., Rahlao, S.J., Schwindt, E., Seebens, H., Sheppard, A.W., and Vandvik, V. (eds.). (2023). *IPBES (2023). Summary for Policymakers of the Thematic Assessment Report on Invasive Alien Species and their Control of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services*. IPBES secretariat, Bonn, Germany. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7430692>.
- Sadowski-Smith, C. (2021). Climate Migration Fiction and Multispecies Mobility in the Racial Capitalocene. *American Studies*, 60 (3/4), 109–126. <https://doi.org/10.1353/ams.2021.0034>.
- Sardain, A., Sardain, E., Leung, B. (2019). Global forecasts of shipping traffic and biological invasions to 2050. *Nature Sustainability*, 2, 274–282. <https://doi.org/10.1038/s41893-019-0245>.

- Shani, L. (2023). Predatory Fleas, sterile flies, and the settlers: Agricultural Infrastructure and the Challenge of Alien-Native Dichotomies in Israel/Palestine. *Cultural Anthropology*, 38(1), 87–112. <https://doi.org/10.14506/ca38.1.05>.
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(1), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>.
- Söderström, O., Randeria, S., Ruedin, D., D'Amato, G., Panese, F. (eds.). (2013). *Critical Mobilities*. London: Routledge.
- Switzer, D., Angeli, N.F. (2016). Human and non-human migration: Understanding species introduction and translocation through migration ethics. *Environmental Values*, 25(4), 443–463. <https://doi.org/10.3197/096327116X14661540759232>.
- Talley, W.K. (2000). Ocean Container Shipping: Impacts of a Technological Improvement. *Journal of Economic Issues*, 34(4), 933–948. <https://doi.org/10.1080/00213624.2000>.
- Tavasszy, L., Minderhoud, M., Perrin, J-F., Notteboom, T. (2011). A strategic network choice model for global container flows: specification, estimation and application. *Journal of Transport Geography*, 19, 1163–1172. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.05.005>.
- Teräs, K. (2007). Discourse and the Container Revolution in Finland in the 1960s and 1970s. W: T. Bergholm, L.R. Fischer, M.E. Tonizzi (eds.), *Making Global and Local Connections: Historical Perspectives on Ports (Research in Maritime History 450 C. Martin No.35)*, (s. 137–152). Liverpool: Liverpool University Press.
- The Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services. <https://www.ipbes.net/> [dostęp: 13.03.2025].
- The United States Geological Survey. <https://www.usgs.gov/> [dostęp: 13.03.2025].
- Trigger, D.S., Head, L. (2010). Restored Nature, Familiar Culture: Contesting Visions for Preferred Environments in Australian Cities. *Nature and Culture*, 5(3), 231–250. <https://doi.org/10.3167/nc.2010.050302>.
- Tsing, A. (2015). *The Mushroom at the End of the World: On the Possibility of Life in Capitalist Ruins*. Princeton: Princeton University Press.
- Tysiące kontenerów giną na morzach i oceanach... Co się z nimi dzieje? (b.d.). Truceronroad.com. <https://truckeronroad.com/tysiace-kontenerow-gina-na-morzach-i-oceanach-co-sie-z-nimi-dzieje/> [dostęp: 13.03.2025].
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) – Review of Maritime Transport (2023). https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf [dostęp: 13.03.2025].
- United States Department of Agriculture. <https://www.usda.gov/> [dostęp: 13.03.2025].
- Walker, K.L. (2006). Impact of the Little Fire Ant, *Wasmannia auropunctata*, on Native Forest Ants in Gabon. *Biotropica*, 38(5), 666–673. <https://doi.org/10.1111/j.1744-7429.2006.00198.x>.
- Warren, Ch.R. (2021). Beyond 'Native v. Alien': Critiques of the Native/Alien Paradigm in the Anthropocene, and Their Implications. *Ethics, Policy & Environment*, 26(2), 287–317. <https://doi.org/10.1080/21550085.2021.1961200>.
- Wetterer, J.K. (2013). Worldwide spread of the little fire ant, *Wasmannia auropunctata* (Hymenoptera: Formicidae). *Terrestrial Arthropod Reviews*, 6(3), 173–184. <https://doi.org/10.1163/18749836-06001068>.
- World Shipping Council – Global Container Fleet Data (2022). <https://www.worldshipping.org/news/world-shipping-council-containers-lost-at-sea-report-2022-update-published> [dostęp: 13.03.2025].

SUMMARY

Biota on the move – mobility in a more-than-human perspective

The article proposes a relational approach to mobility, based on the concept of more-than-human, analysing the links between containerised mobility and the potential invasiveness of non-human species. It draws attention to their common embedding in global social, material and infrastructural systems. Critical mobility studies emphasise that the movement of organisms is not an autonomous biological feature, but rather the result of dynamic interactions between technology, politics, the environment, and power relations. Containers, as key elements of transport infrastructure, play a pivotal role in the unintentional dispersal of species. The accelerating rate of global flows (termed 'turbomobility') and climate change are creating new ecological niches in which organisms can acquire invasive characteristics. In this context, strategies for the control of biological flows, such as biosecurity, reveal a logic of securitization analogous to migration policies for humans, emphasising the coexistence of non-human organisms in complex infrastructural and socio-ecological systems.

Keywords: invasive species, critical mobility studies, container, containerization, logistics, mobility, non-humans, transport, *Wasmannia auropunctata*, more-than-human.

ZUZANNA ŚMIGIELSKA  <https://orcid.org/0009-0009-6340-2537>

Uniwersytet Gdański

Rytm kontenerowca. Zarys statkowej codzienności w ujęciu antropologicznym

Jednym z kluczowych elementów infrastruktury globalnej gospodarki morskiej jest kontenerowiec – wyspecjalizowana jednostka zaprojektowana do przewozu kontenerów. Konstrukcja, logika i rytm funkcjonowania tego statku zostały podporządkowane standaryzowanemu ładunkowi, jakim jest dwudziestostopowy kontener – symbol i „waluta” przemysłu morskiego (Leivestad, Markkula 2021: 4). Do jego budowy i wymiarów dostosowano nie tylko transportujące go statki, lecz także infrastrukturę portów, naczepy ciężarówek i organizację pracy specjalistów. Kontenerowiec, jako jednostka uwikłana w łańcuch dostaw i transport kapitału¹, stanowi przestrzeń napięć i przepływów, np. materialnych i ludzkich. W ramach antropologii analizuje się go z różnych perspektyw², ja przyjąłam tę najbliższą sobie – przedstawię wielowarstwową strukturę statkowej codzienności przez pryzmat rytmów jego funkcjonowania.

Przez około 8 miesięcy pływałam na kontenerowcach jako kadetka pokładowa, doświadczenie to wynikało z kierunku, który wtedy studiowałam (Nawigacja na Akademii Morskiej w Gdyni). Oba zamieszkiwane przeze mnie statki miały ponad 250 m długości i pływały na stałych trasach: pierwszy pomiędzy Morzem

¹ Autorki (Leivestad, Markkula 2021: 2–7) posługują się terminem *container economies*, który omawia cyrkulację kapitału opartą na żegludze morskiej, nazywaną przez nie „bijącym sercem globalnej gospodarki”. Ponadto kreślą ramy zgłębianego przez siebie „terenu” (*anthropology in maritime trade and labour*), wyznaczonego przez relacje pomiędzy globalnym kapitalizmem i przemysłem morskim.

² Na przykład z perspektywy struktury całej gospodarki morskiej, w szczególności infrastruktury portowej i łączonego systemu jej finansowania (prywatno-publicznego) (Leivestad, Schober 2021: 3–7).

Śródziemnym a zachodnim wybrzeżem Ameryki Północnej, drugi zaś między Morzem Północnym a wschodnim wybrzeżem Ameryki Południowej. Niniejszy tekst jest refleksją na temat grupy marynarzy, której byłam członkinią. Kluczowe znaczenie ma tu moje doświadczenie pracy na statkach, wpisujące się w nurt obserwacji uczestniczącej. W czasie pobytu na pokładzie nie przypuszczałam, że kiedykolwiek podejmę ten temat w szczególnym – antropologicznym – ujęciu. Pozycja taka sprawia, że nie jest to typowa etnografia, lecz refleksja oparta na własnym (cielesnym) doświadczeniu statkowego życia (np. pracy, zmęczenia, rutyny), którą po latach przedstawiam w antropologicznym kontekście³. Jak każda, zdaniem Edwarda M. Brunera, etnografia także ten opis jest raczej ekspresją o doświadczeniu niż obiektywną wizją, dlatego cechuje go selektywność i interpretatywność (Bruner 1986: 3–30). Wszelkie niepewności wynikające z natury pamięci (rozmycie, zapomnienie, przekształcenie) powiązane są z rozbieżnością między przeżyciem a jego ekspresją. Każdorazowo konsultowałam je z doświadczoną oficer, która podzieliła się ze mną swoimi wspomnieniami; niektóre z nich (anonimowo i za jej zgodą) zostały włączone do tekstu⁴. Od lat, a ze szczególnym natężeniem w ostatnich miesiącach, weryfikowałam swoje spostrzeżenia podczas wywiadów swobodnych z marynarzami. Przeprowadziłam kilka takich rozmów z czworgiem pływających, zatrudnionych na innych kontenerowcach. Zebrane refleksje pomogły mi w zarysowaniu ogólnych ram opisu. Ze względu na specyfikę morskiego przemysłu (stosunkowo niewielką liczbę firm zatrudniających marynarzy) nie przytaczam jednak konkretnych historii, które mogłyby umożliwić identyfikację rozmówców i narazić ich na nieprzyjemności.

Na gruncie następujących dziedzin: mechanika klasyczna, prawo morskie, antropologia pojawia się ta sama niejednoznaczność w określaniu statku – raz przypisywany jest do sfery rzeczy ruchomych, innym razem – nieruchomych; umieszcza się go zatem w obszarze znajdującym się na granicy ruch – bezruch. Poszczególne pola wiedzy oferują charakterystyczne dla swojej specyfiki narzędzia, które mogą stanowić wsparcie w interpretacji tej niejednoznaczności.

³ Niniejszy artykuł nie wyczerpuje wszystkich pól badawczych zarysowanych wokół tematu; stanowi raczej moją pierwszą próbę ujęcia go w ramach naukowej refleksji. W polskiej antropologii problematyka kontenerowców jest słabo obecna. Sama tematem tym zajmowałam się w ujęciu technicznym (inżynierskim) oraz artystycznym (wizualna interpretacja). Na etapie przygotowań do artykułu nie przypuszczałam, że zgromadzony materiał okaże się tak bogaty i inspirujący, co niewątpliwie otwiera przestrzeń do dalszych badań. Ostatecznie zdecydowałam się na zebranie tych wielu różnorodnych kontekstów nie po to, by sformułować ostateczne wnioski, lecz by zbudować bazę do dalszej eksploatacji. Dziękuję anonimowym Recenzentkom/Recenzentom, których trafne spostrzeżenia zmieniły moje patrzenie na temat oraz pozwoliły bardziej świadomie do niego podejść. Dzięki ich wnikliwości dostrzegłam obszary, których poruszenie czy pogłębione omówienie wymagałoby ukierunkowanych badań, szczególnie w przypadku refleksji nad zróżnicowaniem kulturowym oraz kwestiami genderowymi. Na obecnym etapie nie zdecydowałam się ich podejmować – zarówno ze względu na ograniczoną formę artykułu, jak i fakt, że mogłabym się oprzeć jedynie na moich (niewątpliwie subiektywnych) wspomnieniach oraz wywiadach wyłącznie z polskimi marynarzami, co nie byłoby miarodajne.

⁴ Wspomniana oficer była również pierwszą czytelniczką tego artykułu – za wszystko serdecznie jej dziękuję.

Mechanika klasyczna dostarcza pojęcie układu odniesienia. Ten sam obiekt może być zarazem w ruchu, jeśli patrzymy na niego choćby z lądu, lub nie poruszać się, kiedy jesteśmy jego częścią. Z punktu widzenia obserwatora znajdującego się na pokładzie statek jest centralnym elementem układu i to względem niego określone są parametry ruchu innych obiektów (por. Halliday, Resnik, Walker 2007: 74). Dopóki załogant nie skonfrontuje swojej obserwacji z jakimś zewnętrznym punktem (np. elementem krajobrazu), może mieć wrażenie przebywania na nieruchomym obiekcie, który stanowi punkt wyjścia (centralność) do interpretowania rzeczywistości.

Również prawa morskiego nie omija owa problematyczność w określeniu charakteru statku. Z jednej strony wskazuje się tu, że służy on przemieszczaniu (się), co klasyfikuje go jako ruchomość. Z drugiej prawo daje możliwość traktowania statku jak nieruchomości – może on być obciążony hipoteką, przepisy dotyczące egzekucji należności są analogiczne do tych stosowanych wobec nieruchomości, a statki podlegają wpisowi do rejestrów (Kodeks morski 2001: art. 76–86). Co więcej, ta sama dziedzina posiada regulacje, które pozwalają traktować statek jako podmiot występujący przed sądem (Wielka Brytania) opisany poprzez dane osobowe (nazwa indywidualna, port macierzysty, przynależność państwowa), czyli jako „osobę”.

Ta uwypuklana niejednoznaczność w określaniu, czy coś się porusza odrywa statek od konkretnej lokalizacji geograficznej na rzecz umieszczenia go w bardziej abstrakcyjnej przestrzeni, gdzie istotny jest sam fakt bycia w ruchu. Wybrzmiewa to również na poziomie określania podstawowego zadania nawigacji, którym jest bezpieczne przeprowadzenie statku z punktu A do punktu B (Uriasz 2008: 92). Definicja ta kładzie nacisk na bycie w ruchu, pomiędzy kolejnymi punktami drogi, co sugeruje umieszczenie statku w stanie przejścia (liminalność) (Gennep 2006; Turner 2010). Strefa ta wydaje mi się integralną częścią codzienności załoganta i objawia się również w prywatnym aspekcie jego życia, kiedy przebywa na morzu, a jednocześnie stara się uczestniczyć w życiu swoich najbliższych. Zbliżoną nieokreśloność i przejściowość, ale w naturze samego oceanu, dostrzega Sarah Messerschmidt, która lokalizuje go „poza i pomiędzy terytoriami” (Messerschmidt 2019: 5).

Jest to poniekąd spójne z koncepcjami omawianymi w ramach studiów nad mobilnością, na przykład traktowaniem ruchu również jako przepływu ludzi, towarów, idei (Appadurai 1990; Hannerz 1997). Analogię dostrzegam w badaniach prowadzonych wśród kierowców ciężarówek przez Agatę Staniszą. Badaczka posługuje się sformułowaniem „ruchome miejsca”, określeniem, które wydaje mi się trafne również na potrzeby kontenerowca. Z jednej strony wskazuje na możliwości, jakie daje miejsce, z drugiej uwzględnia ruchomość (Stanisza 2012) jako istotny czynnik w sytuacji zamieszkiwania w podróżowaniu (Clifford 1997).

Gdy zmienimy wspomniany wcześniej układ odniesienia i spojrzymy na statek jako na niemalże odizolowany system, przy zrozumieniu go pomocne będą dodatkowe narzędzia teoretyczne. Wsparcie odnalazłam w następującym trójkącie: koncepcja nie-miejsc (Augé 2008), heterotopie (Foucault 2005) oraz instytucje totalne (Goffman 2011). Terminale i statki zaliczają się do opisanych

przez Marca Augé przestrzeni tranzytowych. Chociaż kontenerowiec wymyka się zamknięciu w ramy miejsca i czasu na poziomie geograficznym, bo z jednej strony budowa statku zapewnia możliwość bycia wszędzie, jednak przebywanie na środku oceanu bliższe jest odczuwaniu bycia nigdzie. Również projektowanie jednostki danego typu (np. kontenerowca) kładzie nacisk na spójność wyglądu; wszystkie statki są do siebie podobne z zewnątrz, jak i wewnątrz. Jeśli marynarz przyswoi strukturę jednego, bez problemu odnajdzie się na każdym pokładzie. Jest to zgodne w odniesieniu do heterotopii, gdzie taka realność i uporządkowanie innych przestrzeni sprzyja regulowaniu i kontrolowaniu życia (Foucault 2005: 125). W zakończeniu swojego tekstu Michel Foucault pisze, że „statek to płynący fragment przestrzeni, miejsce bez miejsca, które istnieje samo, zamknięte w sobie, a jednocześnie wydane nieskończoności morza” (Foucault 2005: 125). Cytat ten świetnie uwypukla wspomniane bycie w ruchu i bycie nigdzie. Stanowi też dobre rozpoznanie statku jako układu umożliwiającego pozostanie niezależnym od okoliczności.

Ostatni z przywołanych przeze mnie badaczy, Erving Goffman, klasyfikuje statek jako instytucję totalną⁵. Analogie do opisanych przez niego mechanizmów sprzyjających wprowadzaniu hierarchii i nadzoru rozpoznałam w praktykach stosowanych na odizolowanej od zewnętrznego świata grupie marynarzy (Goffman 2011: 17). Wyobraźmy sobie statek jako układ oparty na trzech osiach. Pierwsza z nich przebiega wzdłuż konstrukcji kadłuba, jej skrajne punkty to dziób i rufa, a wszystko, co dzieje się poza nimi, możemy określić jako „przed dziobem” (*ahead*) lub „za rufą” (*astern*). Druga oś wyznaczona jest przez burty: prawą i lewą (*port side*, *starboard side*). Strony te są przypisane na stałe, niezależnie od tego, w jakim punkcie statku stoimy i w którą stronę mamy zwróconą głowę, *port side* zawsze będzie lewą stroną jednostki. Ostatnia z osi, i jedyna pionowa, rysuje się na linii mostek – maszynownia, a istotnym przystankiem na jej przebiegu jest poziom pokładu. Opisany zabieg wspiera komunikację i sprawia, że statek to układ z własnym nazewnictwem, które umożliwia pozostanie niezależnym od okoliczności zewnętrznych. Posługiwanie się tymi umownymi pojęciami nie tylko zwalnia od kierowania się stronami świata i kierunkiem przemieszczania, lecz także sugeruje postrzeganie statku jako odizolowanego i centralnego układu. Niezależnie od tego, w jakim miejscu świata się znajduje i w którą stronę zmierza, przeszkody będą „przed dziobem” czy „na lewej burcie”.

Również w odniesieniu do czasu kontenerowiec wymyka się powszechnie stosowanej klasyfikacji. Zdarza się, że trasa żeglugi wymaga przecinania granic stref czasowych. W takiej sytuacji dla wygody marynarzy wprowadza się pojęcie czasu statkowego (*ship's time*). Jest to umowny czas, który obowiązuje na danej jednostce. Jeżeli statek płynie np. z Europy do Ameryki, czyli dwóch punktów,

⁵ Goffman statek umieszcza w czwartej kategorii: „Instytucje powołane w celu lepszego wykonywania zadań przypominających pracę”. Według badacza za przyporządkowanie do jednej z kategorii odpowiada stopień zamknięcia instytucji, czyli jej odizolowanie od świata zewnętrznego. W przypadku statku oczywistą barierą jest umieszczenie jednostki na akwenie (Goffman 2011: 14–15).

których czas (*local time*) różni się o kilka godzin, ważne jest, żeby w momencie wpłynięcia godzina na statku zgadzała się z tą w porcie docelowym. Nie jest istotne (z punktu widzenia osób na jednostce), żeby godzina odpowiadała np. tej na mijanej Martynice. Żeby uniknąć dostosowywania godziny na pokładzie do danej strefy czasowej, przyjmuje się własny model zmian czasu (np. przesunięcie godziny codziennie o jedną). Pozwala on na uniezależnienie się od stref czasowych na rzecz zachowania statkowej rutyny. Colin Symes – autor artykułu na temat turystycznego podróżowania na kontenerowcu – dużo miejsca poświęca na rozważania o doskwierającej pasażerom beczynności. Zestawia wypełniony zegarami mostek i napięty grafik portów ze stanem zawieszenia, oczekiwaniem w ruchu, jakiego doświadczają turyści (Symes 2012: 59–63). Z kolei zatrudnieni na kontenerowcu załoganci podlegają odgórnjej sile – statkowej rutynie, która jest wybijana i utrwalana przez szereg rytmów, ujawniających się zarówno w budowie jednostki, jak i w ściśle zaplanowanym systemie pracy, komunikacji, posiłków itp.

Rytm I – budowa statku: rozkład/architektura i hierarchia

Na przywołanych wcześniej osiach statku opierają się zaprojektowane również na poziomie budowy jednostki hierarchia i podziały pracownicze. Myślę, że oczywistą funkcją tych zjawisk jest zapewnienie bezpieczeństwa oraz organizacji sprawnego działania załogi. Hierarchia pionowa przebiega na linii mostek – maszynownia i obowiązuje w nadbudówce (części zamieszkałej przez marynarzy). Na najwyższych pokładach (tuż poniżej mostka) kabiny mają kapitan i starszy mechanik, czyli oficerowie obarczeni największą odpowiedzialnością; takie zlokalizowanie kabiny kapitana zdeterminowane jest bliskością mostka. W razie sytuacji nawigacyjnie trudnej może on natychmiast udać się na górę i wesprzeć oficera prowadzącego wachtę. Odpowiednio niżej ulokowani są niżsi rangą członkowie załogi, a co jakiś czas trafiamy na pokład zarezerwowany na przestrzenie przeznaczone do spędzania czasu wolnego. Schemat ten powiela się aż do poziomu pokładu głównego, gdzie zaprojektowano strefę dostępną dla wszystkich (biuro, przebiegalnia), również urzędników portowych. Wraz z osią łączącą burty ujawnia się kolejny podział: pokład i maszyna (po jednej stronie kabiny należą do członków załogi pokładowej, po drugiej – maszynowej). Prawa i lewa burta rozróżnione są przez system numeracji poszczególnych części kadłuba (np. części powierzchni ładunkowej; nieparzyste – prawa, parzyste – lewa), pomaga to w odnalezieniu się na pokładzie jednostki. Na 400-metrowym kontenerowcu nie zawsze widać, gdzie jest dziób, a gdzie rufa. Jeśli marynarz wyjdzie ze zlokalizowanych poniżej pokładu głównego korytarzy, może mieć trudności z określeniem, w której części statku się znajduje. Dopiero dzięki zinterpretowaniu numeracji poszczególnych przestrzeni ładunkowych jednoznacznie wskaże kierunek dziobu i rufy.

Pomieszczenie, w którym podawane są posiłki, to mesa. Na większych kontenerowcach, tuż obok kuchni, znajdują się dwie takie przestrzenie, które jednoznacznie przypominają o randze poszczególnego członka załogi. W mesie oficerskiej posiłki

serwowane są kadrze zarządzającej (kapitanowi, starszym oficerom, oficerom, elektrykowi itp.), zaś w mesie załogowej przy okienku z widokiem na kuchnię po jedzeniu ustawiają się pozostali marynarze. Często spotyka się mesy z podziałem na załogę „europejską” i „pozaeuropejską”. Układ taki tłumaczony jest różnicami w nawykach żywieniowych przedstawicieli różnych stron świata. Oprócz sposobu serwowania posiłków (podawane/pobierane) spostrzegłam kilka różnic w wystroju tych dwóch pomieszczeń – wyższym standardem charakteryzowała się przestrzeń przygotowana dla oficerów (obrusy, miękkie krzesła, dywany, okrągłe stoły), niższym ta dla zwykłych marynarzy (cerata, skaj, linoleum, prostokątne stoliki). Camilla Mevik zwraca uwagę na angielskie nazewnictwo odróżniające obie przestrzenie: *officer mess* i *dirty/duty mess* (Mevik 2023: 4). W określeniu *dirty/duty* ukryta jest pragmatyczna przyczyna dokonania podziału, który zastosowano, żeby umożliwić marynarzom spożycie posiłku wypadającego w godzinach ich pracy (kiedy są na wachcie, w ubraniu roboczym). Jednak powyższa argumentacja nie sprawdza się w przypadku funkcjonującego na analogicznych zasadach rozróżnienia w praniu brudnej odzieży. Wprowadzenie porządku, który odseparowuje pralnię oficerską od załogowej, ma na celu podkreślenie hierarchii statkowego systemu (Douglas 2007: 76–77).

Niełatwym zadaniem jest odnalezienie się w tej pełnej umowności przestrzeni. Podziały nie są niewzruszone i jednoznaczne, raz klasyfikują marynarza w obozie maszyny⁶, żeby za chwilę usadzić go do stołu z przedstawicielami pokładu. Statkowe napięcia wybrzmiewają również w słownych przepychankach, popularnych żartach, których głównym zadaniem jest podkreślenie podziału pomiędzy przedstawicielami tych dwóch sekcji (np. „wraz ze zdjęciem żagli inteligencja zeszła do maszyny”). Dodatkowe zamieszanie wprowadzają klucze – namacalne insygnia świadczące o dostępie do przestrzeni. *Master key* otwiera wszystkie zamki, te do ładowni, nadbudówki, mostka i wszystkich kabin; klucze te dopięte są do pęku kapitana i starszego mechanika. Każdy członek załogi dysponuje kluczem, który przydziela mu dostęp do pomieszczeń odpowiadających zakresowi jego obowiązków. Na przykład drugi oficer otworzy statkowy szpital, bosman – wszystkie magazynki pokładowe, ładownie, pomieszczenie na dziobie, farbiarnię. Dostęp do przestrzeni wskazuje na relację władzy, a w razie zaniedbania obowiązków przez któregoś z marynarzy ułatwia odnalezienie osoby odpowiedzialnej za zamieszanie.

Rytm II – praca

Statek pozostaje w ruchu przez 24 godziny na dobę. Niezależnie od pory dnia i nocy ktoś dba o bezpieczeństwo nawigacji czy prawidłowe działanie urządzeń w maszynowni. Na zapewnienie nieprzerwanego działania tego morskiego

⁶ Obóz maszyny – załoganci odpowiedzialni za obsługę maszynowni, tzw. mechaników i motorków.

organizmu pracuje ponaddwudziestoosobowa załoga, której godziny pracy są skrupulatnie rozplanowane i wzajemnie zsynchronizowane (szczegółowy opis podziału obowiązków i godzin pracy marynarzy por. Sampson 2021b). Każdy marynarz funkcjonuje na podstawie indywidualnego grafiku, do którego dostosowuje pory snu i spożywania posiłków. W zależności od specyfiki zajmowanego stanowiska może pracować w 8-godzinnym rytmie pracy⁷ lub systemie wachtowym, w którym podstawowym podziałem jest 4-godzinna zmiana. Ten moduł podziału zarazem porządkuje i rozbija dzień oficera. Jego niewzruszona powtarzalność daje możliwość dostosowania innych aspektów życia do czasu pracy. Z drugiej strony pozostawia na odpoczynek 8-godzinne przedziały – czas, w którym oficer musi zjeść posiłek, wyspać się, zadbać o higienę (fizyczną i psychiczną). Refleksje niektórych załogantów sugerują, że schemat ten nasuwa wrażenie „zdublowania doby”. W ciągu jednego dnia oficer dwukrotnie wychodzi do pracy i podwaja rytm przygotowujący do tego zdarzenia, np. rozbija sen na dwie kilkugodzinne drzemki, przed każdym wyjściem bierze prysznic. Prowadzi to do zagęszczenia doby, odbicia dwóch podobnych cykli w ciągu jednego dnia.

Rytm pracy członka załogi oficerskiej jest unikalny. Przyjrzyjmy się systemowi pracy i obowiązków jednego z nich. Trzeci oficer wstaje o 7:00, żeby zjeść śniadanie i przygotować się do wachty, a o 7:45 zjawia się na mostku w gotowości do przejęcia obowiązków nawigacyjnych. Co godzinę uzupełnia dziennik pokładowy, sprawdza temperaturę, nanosi pozycję na papierową mapę, wypija kawę. Nieustannie kontroluje odczyty urządzeń nawigacyjnych (mapy elektronicznej, radaru itp.). O 10:00 wysła raport pogodowy, 11:45 oznacza przybycie zmiennika, któremu przekazuje wachtę i schodzi na obiad. 13:00 to początek dwugodzinnych obowiązków pokładowych, dopilnowanie inspekcji, sprawdzenie np. gaśnic/szalup/kombinezonów, potem czas wolny i sen. Godzina 20:00 to początek kolejnej zmiany na mostku, która potrwa do północy. Pozostali oficerowie pokładowi, czyli drugi i pierwszy (starszy), prowadzą wachtę w pozostałych godzinach doby. Zazwyczaj starszy oficer dba o bezpieczeństwo od 4 do 8 (rano i popołudniu), a drugi od południa/północy do 4. System ten zapewnia ciągłość ruchu, nie pozostawia miejsca na dni wolne, a zaprojektowany jest na podstawie doświadczenia oficerów. Najbardziej obyty *chief* nawiguje w rannych godzinach, kiedy większość załogantów pogrążona jest w głębokim śnie. Trzeciemu przypadły stosunkowo najłżejsze godziny pracy; czas, podczas którego dostępny jest kapitan. Wpada on czasem na mostek i wspiera najniższego szczeblem z oficerów w prowadzeniu nawigacji.

Oprócz indywidualnych zajęć istnieją ogólne aktywności, które dodatkowo porządkują tę ciasno zaprojektowaną (czasowo)przestrzeń statkowego życia. Należą do nich cotygodniowe spotkania całej załogi, których celem jest m.in. przypomnienie obsługi sprzętu przeciwpożarowego, przećwiczenie zachowania w przypadku alarmu, omówienie zasad gospodarki odpadami. Tematyka spotkań powtarzana

⁷ W systemie dniówkowym pracują tzw. dejmani – marynarze niepełniący wachty obserwacyjnej na mostku. Do ich obowiązków należy dbanie o kondycję jednostki, np. odrdzewianie metalowych elementów, malowanie kadłuba, sprzątanie itp. Za obowiązki dejmanów odpowiedzialni są bosman i starszy oficer.

jest w rytmie tygodniowym, miesięcznym, rocznym, a każdy członek załogi ma w nich bardziej lub mniej indywidualny udział. Ta rytmiczność zostaje zachwiana podczas odwiedzania portów. Wtedy na pokładzie potrzebni są wszyscy; muszą uczestniczyć w manewrach cumowania, rozładunku, kontroli paszportowej. Ludzie mniej śpią, a ciężko wypracowana regularność zostaje nagle zachwiana, pojawiają się kłótnie, napięcia, nerwy. Po tym intensywnym czasie znowu przychodzi etap wyciszenia i powrót do dobrze znanej rutyny.

Statek funkcjonuje jak organizm. Każdy marynarz ma w nim swoją unikatową rolę, a zaniedbanie przez niego obowiązków zostanie błyskawicznie odnotowane przez współzałogantów. Opisane przeze mnie rytmy upodabniają do siebie dni; jeśli ktoś raz się w nich odnajdzie, będzie miał gotowy przepis na dotrwanie do końca kontraktu. Kiedy jako praktykantka pokładowa pierwszy raz wchodziłam na kontenerowiec, chłopak, którego zmieniałam, doradził mi, żebym nie skreślała dni, bo to „tylko pogarsza sprawę”. Nie potrafiłam oprzeć się pokusie wykreślenia dat w kalendarzu. Podczas kolejnego rejsu postanowiłam nie powtarzać tego nawyku, zapisałam wtedy w notatkach:

Nauczona doświadczeniem – nie skreślam dni. Nie liczę, nie kalkuluję. Jednak zostawiłam sobie ten margines, jakieś niedomówienie i otaczam się namacalnymi oznakami upływu czasu. Odnajduję przyjemność w rozpoczęciu nowego listka tabletek, nagrodą jest wyrzucenie pustego opakowania po żelu pod prysznic. O największą dumę przyprawia mnie wyrzucenie przetartych skarpetek czy podartej koszulki⁸.

Zdarza się, że statki oprócz metalowych czterdziesto- i dwudziestostopowych kontenerów przewożą również ludzi. Turyści, którzy zdecydowali się na taki rodzaj podróży, nie mogą pracować na pokładzie; ich codzienność pozostaje wolna od integralnego dla marynarza rytmu. W swojej (auto)etnografii Colin Symes wskazuje na towarzyszące pasażerom odczucie uwięzienia oraz omawia podejmowane przez nich praktyki radzenia sobie ze stanem oderwania od lądowego życia (Symes 2012: 55–68). Podróżni zmagają się z nieustannym nicnierobieniem, które szczerlnie wypełnia ich dni; w odróżnieniu od bardziej rutynowej egzystencji załogi (o której Symes prawie nie wspomina). Część doświadczeń załogantów i turystów jest spójna, bo wywołana przez grupy tych samych czynników; użytkują tę samą przestrzeń, pozostają w ruchu i bezruchu zarazem, przebywają daleko od lądowego życia. Jednak pokładowe ścieżki marynarzy i pasażerów niezbyt często się przecinają. Niby „uwięzieni są” w tej samej czasoprzestrzeni, ale dotyczą ich różne prawa i obowiązki, raczej istnieją równolegle niż współistnieją. Podróż podjęli w zupełnie innym celu/charakterze, który determinuje ich sposób spędzania czasu. Turyści zakwaterowani są na wyższych pokładach, zazwyczaj przeznaczają się dla nich kabiny na równi z kapitańskimi, posiłki jedzą w mesie oficerskiej, co sugeruje, że znajdują się na wyższych szczeblach hierarchii.

⁸ Fragment moich zapisków z praktyki nawigacyjnej na kontenerowcu w 2017 roku.

Problematyczność w doprecyzowaniu ich pozycji pojawia się wraz z analizą ich dostępu do różnych części statku. Zazwyczaj mają bardzo ściśle wyznaczone rewiry, po których mogą się swobodnie poruszać. Nie mają dostępu do ładowni, maszynowni; często ich swobodne przemieszczanie zostaje ograniczone tylko do nadbudówki, co wyklucza przechadzkę na dziób czy rufę. Mogą zaglądać na mostek i dopytywać o szczegóły nawigacyjne, krążyć po korytarzach, korzystając z siłowni. Mają przydzielone pewne przywileje, ale nie udzielono im podstawowego dostępu i swobody poruszania. Są jedynym elementem systemu, bez którego statek popłynie dalej. Być może to sprawia, że ich status jest niedookreślony. Marynarze i pasażerowie dzielą tę samą przestrzeń, ale dotyczy ich inny czas. Jednak Symes zaznacza, że w pewnym momencie opisywani przez niego pasażerowie odczuli potrzebę uregulowania przebiegu swoich dni i wypracowali własną rutynę⁹. Wskazuje to, że przebywanie na pokładzie wywiera wpływ również na sposób funkcjonowania turystów.

Rytm pracy odnajduję jako najbardziej wyrazisty ze statkowych porządków. Traktuję go jako podstawowy podział codzienności, jemu podporządkowane są aspekty życia marynarza. To z powodu pracy załoga trafiła na morze, nie dziwi więc, że wykonywanie obowiązków odgrywa najważniejszą rolę w pokładowym życiu. Rytmiczna powtarzalność czynności i oparte na niej relacje pomiędzy poszczególnymi członkami załogi wspierają funkcjonowanie tego wieloelementowego systemu.

Rytm III – komunikacja: język, dźwięki, znaki graficzne, symbole świetlne

Komunikacja na statku odbywa się w języku angielskim. Zapewnia on podstawowy poziom porozumienia dla wielonarodowościowej załogi. W bardziej kameralnym gronie, które często sprowadza się do użytkowników tego samego języka, angielski ustępuje miejsca polskiemu, niemieckiemu czy tagalskiemu. Niezależnie od panującej w danym towarzystwie mowy w rozmowie łatwo wychwycić angielskie zwroty, które wskazują na podejmowane tematy – statkową codzienność (*gangway*, *chief*, *standby*, *familiarization*, *coverall*¹⁰).

Używany na morzu język dookreślony jest na stronach *Nawigacyjnego słownika frazeologicznego IMO*. Ta kilkusetstronicowa publikacja zbudowana jest na zasadzie „rozmówek” polsko-angielskich. Jedną stronę zajmują zdania w języku narodowym, żeby na sąsiedniej odnaleźć ich anglojęzyczne tłumaczenia. Ten ustandaryzowany

⁹ „They began to schedule their activities in and around meal times: walks around the deck, usually after breakfast and lunch, writing between eight and ten, tea or coffee at ten, doing jig-saws at eleven, siesta at two, yoga at three, swim at four, shower at five, dressing for dinner at six, an hour or so in the lounge after dinner, before returning to their cabins” (Symes 2012: 64).

¹⁰ *Gangway* – trap, „mostek” łączący pokład statku z nabrzeżem, *chief* – starszy oficer, *standby* – stan gotowości, *coverall* – kombinezon roboczy, *familiarization* – oprowadzanie po statku, w celu zapoznania z jego budową.

schemat komunikacji ujednolici słownictwo i strukturę wypowiedzi. Dzięki niemu każdy nawigator, niezależnie od swojego pochodzenia, dysponuje zbliżonym zasobem słów, co ma zapewnić skuteczną komunikację. Takie sprowadzenie do wspólnego mianownika pozwala na uniknięcie nieporozumień, które mogą pojawić się, kiedy rozmówcy operują obcym dla nich językiem. Eliminuje wszelkie błędy, które mogą wynikać przy różnicach poziomu danego języka, sposobie formułowania wypowiedzi, a nawet różnych akcentach.

Kolejnym utrudnieniem w komunikacji jest sposób jej prowadzenia, który często przebiega drogą radiową. Porozumienie z inną jednostką, zarówno mechaniczną (np. nadpływającym z przeciwka statkiem), jak i z marynarzem znajdującym się na drugim końcu pokładu, możliwe jest dzięki wykorzystaniu radia (np. walkie-talkie). Ten rodzaj komunikacji obarczony jest kilkoma utrudnieniami; po pierwsze, nierzadko zdarzają się zakłócenia utrudniające odczytanie wypowiedzi, po drugie, dostęp do komunikatu jest praktycznie nieograniczony (wszyscy go słyszą). Do nadawania komunikatów wykorzystywany jest również PA – *public address system*. Ta sieć głośników rozmieszczonych w różnych częściach statku gwarantuje dostarczenie ogłoszenia do każdego zakamarka, wliczając w to sferę prywatną – kabiny. Zawężenie grupy odbiorców możliwe jest poprzez używanie języka narodowego, wtedy informacja zrozumiana zostanie tylko przez użytkowników danej mowy. Precedens ten stosowany jest zazwyczaj przy komunikacji za pośrednictwem walkie-talkie. Moja pierwsza wachta na trapię (mostek łączący pokład statku z nabrzeżem portowym) przypadła na port w Brazylii. Jednym z gości chcących wejść na pokład był mężczyzna, który przedstawił się jako Biznesmen. Wydawał mi się ważną dla statku osobą, dlatego na walkie-talkie kilkakrotnie zaanonsowałam go do starszego oficera. Komunikację prowadziłam w języku angielskim, ale oficer zupełnie na nią nie reagował. Nagle przez radio usłyszałam zmęczony głos kapitana, który po polsku poinformował mnie, że „Biznesman to facet, który handluje kartami SIM”. Długo po tym incydencie załoga z dużym rozbawieniem wspominała moją wpadkę.

Następnym poziomem przekazywania (i odczytu) informacji są komunikaty dźwiękowe oparte na dwóch znakach: długim i krótkim. Odpowiednie kombinacje tych sygnałów umożliwiają skuteczne porozumiewanie się. Na potrzeby wewnętrzne metoda ta wykorzystywana jest do jednostronnej komunikacji – nadawania alarmów. Każdy marynarz powinien poprawnie zinterpretować, na przykład, następującą sekwencję sygnałów: siedem krótkich i jeden długi (alarm ogólny), a następnie wykonać odpowiednie dla tej sytuacji instrukcje. System oparty na tych znakach pozwala również na prowadzenie dwustronnej komunikacji statek-statek. Odpowiednio zaprojektowana struktura wypowiedzi zapewnia dwóm jednostkom ustalenie rodzaju podejmowanych przez jedną z nich manewrów nawigacyjnych. Konieczność taka zdarza się niezmiernie rzadko, stosowana jest jedynie w sytuacji, gdy wszystkie inne formy komunikacji zawiodą, a widoczność jest ograniczona, na przykład przez mgłę.

Dla osoby niewtajemniczonej porozumiewanie się na morzu może stanowić niezrozumiały szyfr. Język angielski nasączony jest wieloma specjalistycznymi

słowami i zwrotami, które w innym miejscu nie mają większego zastosowania. Krajobraz dźwiękowy, wypełniony przez wibracje silnika czy pikanie mostkowych urządzeń, w każdej chwili może zostać przerwany głośnym, beznamiętnym ciągiem sygnałów. Tylko wcześniej nabyta wiedza pozwoli na odpowiednią ich interpretację i adekwatne do sytuacji zachowanie. Morska komunikacja oparta jest na założeniu, że zarówno odbiorca, jak i nadawca to osoby operujące tymi samymi kodami. Użytkownicy tych samych szyfrów, których zadaniem jest sprawne i jednoznaczne uzgodnienie dalszych działań.

Świat wizualny również opisany jest za pomocą specjalnych systemów, znajomość których uprawnia do poprawnego interpretowania sytuacji. Mapy nawigacyjne skonstruowane są przy użyciu tysięcy symboli graficznych, skrótów literowych czy kolorów. Dzięki ich znajomości wprawny nawigator odszyfruje rodzaj dna w danym punkcie, charakterystykę świecenia najbliższej latarni, głębokość na torze podejściowym. Kolejnym językiem stosowanym przy oznakowaniu torów wodnych, statków, bojek są struktury budowane przez światła. Język ten opiera się na kolorach (biały, zielony, czerwony, żółty) i mrugnięciach. Ilość kombinacji tych elementów daje na tyle pojemny zbiór, że możliwe jest określenie parametrów danego statku (rodzaj, aspekt, czy jest w drodze lub na kotwicy itp.), toru wodnego czy obszaru specjalnego (np. informacja o wraku, który zagraża żegludze). Szczególne miejsce w komunikacji zarezerwowane jest dla koloru pomarańczowego. Przeznaczony jest do oznaczenia urządzeń zaprojektowane do ratowania życia (*life-boat*, koła ratunkowe, pasy ratunkowe itp.) oraz nadawania sygnałów wzywania pomocy (np. pomarańczowy dym).

Marynarz posługuje się kilkoma systemami porozumiewania: specyficznym językiem, symbolami na mapie, interpretacją świateł czy sygnałów dźwiękowych. Środowisko jego pracy jest nasączone komunikatami, których znaczenie musi odszyfrować. Pomocne przy tym są ściśle zaprojektowane systemy, ich zadaniem jest ujednolicanie i standaryzowanie, a znajomość ich ma zapewnić przetrwanie na środku oceanu.

Rytm IV – jedzenie i pory posiłków

Jako najbardziej stały rytm, który jednoznacznie wyznacza porządek statkowego dnia, można uznać pory posiłków. Śniadanie, obiad i kolacja serwowane są o ustalonych godzinach, które dobrano do czasu pracy wszystkich członków załogi. Półgodzinne przesunięcia w harmonogramie pozwalają zjeść śniadanie schodzącemu z mostka o 8:00 starszemu oficerowi i zapewniają dostęp do wcześniejszego obiadu drugiemu, który swoją wachtę zaczyna o 12:00. Dla tych, którzy nad bezpieczeństwem żeglugi czuwają w nocy, kucharz przygotowuje talerz przekąsek, tzw. dojadkę. Każdy może zająć do mesy i przygotować kanapkę z masłem orzechowym, zjeść jabłko czy podgrzać wcześniej złowioną na wędkę rybę. Rytm ten dostrzegalny jest też dla pasażerów. Jedna z turystek zaczęła odliczać godziny do obiadu, a pory posiłków traktowała jako punkty odniesienia w przebiegu

dnia (Symes 2012: 61). Mesa to przestrzeń, w której panują wewnętrzne zasady i przecinają się nawyki żywieniowe marynarzy z różnych stron świata. Po kilku tygodniach od wejścia na statek steward zapamiętuje preferencje kulinarne poszczególnych załogantów. Na stałe przypisane miejsca przy stole naznaczone są przez słoiki ulubionych przez danego marynarza sosów i dodatków. Na jednych stołach pojawiają się majonez i ketchup, gdzie indziej ostre przyprawy i sosy chili.

Podczas moich dwóch kontraktów kucharz na statku pochodził z Filipin. W pierwszym przypadku większość załogi stanowili marynarze z Kiribati, w drugim przeważali Filipińczycy. Polityka firmy zakładała, że osoba odpowiedzialna za posiłki powinna pochodzić z regionu zbliżonego geograficznie i smakowo do większości załogantów. Oprócz tego kucharz przechodził specjalne przeszkolenie, które rozszerzało jego umiejętności o przygotowanie wymaganych przez armatora potraw. Następnie wyuczone przepisy wprowadzano do schematu posiłków i stanowiły one wyznacznik tygodniowego rytmu. Serwowane na śniadanie naleśniki to jednoznaczne przypomnienie, że zaczyna się niedziela, co potwierdzał podawany na obiad stek. Z kolei na sobotnią kolację wszyscy mieli okazję próbować wariacji na temat Eintopf, treściwej, jednogarnkowej potrawy, której ostateczny wygląd zależał od fantazji kucharza i stanu zapasów.

Posiłki wyznaczają rytm dnia, tygodnia, jak również odgrywają rolę w odstępstwach od tego rytmu: świętach czy organizowanym raz na jakiś czas grillowaniu¹¹. Kilkakrotnie miałam okazję uczestniczyć w odbywającym się w trakcie przelotu między kontynentami wspólnym przyjęciu. To niecodzienne wydarzenie było rodzajem wentyla bezpieczeństwa – rozbijało generowane przez intensywny czas zawijania do portów napięcie. W przygotowania do wieczornej rozrywki zaangażowana była większość załogi; marynarze przez pół dnia dekorowali pokład, rozwieszali chorągiewki i lampki, a następnie nabijali na ruszt małego prosiaczka, który dotychczasową podróż spędzał w chłodni i zajmowali się jego równomiernym upieczeniem. Wieczorem wszyscy zbierali się we wcześniej przygotowanym miejscu, spożywali rarytasy, grali w rzutki lub śpiewali zachodnie hity do wtóru karaoke.

Preferencje żywieniowe wielokrotnie wskazywały na różnice kulturowe wśród załogantów. Pamiętam swoje zdziwienie, kiedy do mesy wszedł marynarz z Kiribati ze świeżo złowioną rybą. Ogłoszone zwierzę wstawił do mikrofalówki, ustawił czas na 40 sekund, po czym wyjął je i posmarował Nutellą. Dla człowieka z wyspiarskiego kraju była to miła odskocznia od monotonnej statkowej kuchni, dla mnie duże kulinarne zaskoczenie. Innym razem, tuż po wizycie w jednym z brazylijskich portów, zaopatrzyłam się w spore ilości mango. Podczas przerw kawowych, które spędzałam wspólnie z kolegami z Filipin, zjadałam się tymi soczystymi owocami. Chłopaki patrzyli na mnie z dużym niezrozumieniem, bo, jak mnie poinformowali, u nich ten rodzaj mango jedzą tylko kaczk. Niektóre zwyczaje obojętne były na preferencje żywieniowe i dotyczyły wszystkich; kiedy

¹¹ Podczas świąt polska załoga zbierała się w kuchni i wspólnie lepiła dla wszystkich pierogi. Osobiście nigdy nie trafiłam na statek w okresie okołobożonarodzeniowym, a wiedzę o tym opieram na zasłyszanych opowieściach.

jeden z załogantów obchodził urodziny, wszystkie stoły doposażano w zasponsorowane przez solenizanta puszki z napojami – małe odstępstwo od rutyny i drobny gest przypominający o upływie czasu.

Rytm V – przestrzeń prywatna/publiczna

Nadrzędną myślą przy projektowaniu statku jest zapewnienie utrzymania się jednostki na wodzie. Każdy szczegół ma tutaj znaczenie, od planowania rozmieszczenia ładunku, który wpływa na charakterystykę kołysania, po zorganizowanie przestrzeni w nadbudówce, czyli „bloku mieszkalnym” dla marynarzy.

Część pokładów traktowana jest jako przestrzeń wspólna, do niektórych pomieszczeń dostęp jest ograniczony (o czym wspomniałam przy rytmie I). Nie każdy użytkuje tę samą mesę, pralnię, salon wypoczynkowy (*recreation room*). Pozostałe przeznaczone są dla wszystkich: biblioteka, siłownia, sauna, basen. Często załoga organizuje tymczasowe miejsca, których charakter wynika z potrzeb marynarzy, np. boisko do koszykówki na rufie. Przestrzenie te są powoływane do wypełniania swojej funkcji w momencie korzystania z danej aktywności.

Każdy marynarz ma własną kabinę, przestrzeń prywatną, w której ma prawo dostosować atmosferę do swoich preferencji. Pojawiają się pewne ograniczenia w aranżacji wnętrza – łóżko, kanapa czy biurko są przykręcone do podłogi, co zapobiega przemieszczaniu mebli podczas kołysania statkiem. Każda kabina posiada zamykane na klucz drzwi, jednak nie zawsze zaleca się korzystanie z tego przywileju. W razie sytuacji niebezpiecznej (np. zalania lub pożaru) trudniej się dostać do zamkniętego pomieszczenia. Odporne na prywatność są również dźwięki; alarmy i testy systemu głośników rozbrzmiewają tak samo głośno w każdej części jednostki. Raz na jakiś czas komisja w składzie kapitan i starsi oficerowie odbywa inspekcję kabin; jej celem jest sprawdzenie porządku i inwentaryzacja sprzętu. Komitet z mniejszą skrupulatnością kontroluje kabiny oficerskie, w których za utrzymanie czystości odpowiada steward. Działanie takie to kolejny przejaw hierarchiczności układu. Wszystko to sprawia, że podział na przestrzeń prywatną i publiczną jest niejasny. Kabiny udomawiane są tylko czasowo, a następnie pieczę nad nimi przejmuje zmiennik danego marynarza. Wraz z nim pojawiają się znaki innej obecności.

W zależności od mieszkańca danego pomieszczenia zauważałam drobne ingerencje w użytkowaną przez niego przestrzeń. W kabinach marynarzy z Kiribati na stole stały chorągiewki – miniatutki państwowej flagi, te same kolory powtarzały się na wyhaftowanych powłóczkach na poduszkę. Osoby wierzące za pomocą magnesów mocowały święte obrazki do metalowych ścian – podstawowego budulca statku. Ujęła mnie historia o roślinie awokado, której pestkę jeden z marynarzy wstawił do wody. Kiedy pękła i zaczęła kiełkować, roślinę przesadzono do doniczki i opiekę nad nią sprawowali na zmianę wspomniany marynarz i jego zmiennik, którzy na przemian zajmowali tę samą kabinę. Niektórzy na przestrzeń kabiny wpływają poprzez umieszczenie w niej elementów

z łądu, zabierają pościel, ulubiony kubek, a nawet płyny do prania, drobne gesty, które przypominają o domu. Podobny mechanizm ukryty jest w odwrotnym działaniu – kupowaniu gadżetów z identyfikacją danego statku (firmy, armatora) i zabranii ich na ląd. Koszulki i filizanki z logo kontenerowca lub nazwą firmy dopełniają garderobę i zastawy kawowe niektórych pływających. Mówią, że zabierają na pamiątkę. Podobnie jest z kolekcjonowaniem różnych przedmiotów, które świadczą o przemieszczaniu się. W sferze tej królują magnesy, często kupowane od handlarzy, którzy przychodzą z nimi na pokład. Pochodzą nawet z tych portów, gdzie załoganci nie mieli możliwości zejścia na ląd. Poznałam oficera, który zbierał koszulki z Hard Rock Cafe, Nowy Jork, Buenos Aires, Osaka, był niezwykle dumny ze swoich okazów. Popularne są też kubki z kawiarni Starbucks ozdobione nazwą lub panoramą jakiegoś miasta oraz typowe dla danego kraju alkohole (też ze strefy bezcłowej). Ja z każdego portu wysyłam mamie pocztówkę. W tych kolekcjach moją uwagę zwróciło to, że ich ważnym aspektem jest lokalizacja geograficzna. Związane są z ruchomością statku, podkreślają jego zdolności do przemieszczania się, opowiadają o tym, gdzie dany marynarz był. Kiedy ktoś wejdzie do mieszkania majstra (*fitter*) i zobaczy lodówkę, która na całej swojej powierzchni pokryta jest magnesami, odczyta historię jego tras. Zobaczysz barwne opowieści o „egzotycznych” portach, tropikalnych plażach. To, czego nie zobaczysz, to podobne do siebie terminale kontenerowe, w których statek spędza 8 godzin do 3 dni. Właściciel koszulki z Seattle często nie ma chwili, żeby zbiec na ląd i prosi kolegę, żeby zakupił mu t-shirt w odpowiednim rozmiarze. Ale kolekcja jest kolekcją, jak pieczęć w paszporcie świadczy o odwiedzanych krajach. Wspiera romantyczną wizję morskiej przygody, w nieco bardziej kapitalistycznym wariacie. Światowi giganci (Starbucks, McDonald’s) stali się kompanami marynarzy, kawa tam smakuje podobnie i przypomina to, co znane. Wymienione przeze mnie kolekcje opowiadają o punktach drogi, ale milczą o tym, co pomiędzy, bo jak w kilku słowach opowiedzieć o tej pełnej umowności strukturze. Może łatwiej zabrać filizankę z logo armatora.

W przeciwieństwie do spisanych przez Goffmana realiów instytucji totalnych, które dążą do ujednolicenia pensjonariuszy i odarcia ich z prawa do prezentowania swojej indywidualności, marynarzom pozostaje możliwość otaczania się osobistymi przedmiotami – „przyborności tożsamości” (Goffman 2011: 28–30). Opisane przeze mnie praktyki podtrzymują relację załoganta z lądowym życiem, a w obrębie jego kabiny pozwalają na stworzenie namiastki domu. Jednak przynależność do statku podkreślana jest w innych aspektach, na przykład poprzez wyposażenie każdego pracownika w przydzielone ubranie w barwach firmy. Nowo przybyły załogant otrzymuje buty robocze, rękawice, okulary i kombinezon, jego obowiązkiem jest dbanie o ten ekwipunek oraz noszenie go podczas pracy na pokładzie. Jedyną (praktyczną) formą zindywidualizowania elementów garderoby jest podpisanie ich w widocznym miejscu. Dlatego na sznurkach suszarni zawsze wisi kilka sztuk identycznych kombinezonów, które opisane są według schematu: skrót nazwy zajmowanego stanowiska i nazwisko (jeśli więcej załogantów zajmuje

to samo stanowisko)¹². Niejednoznaczność, bycie zarazem unikalnym, jak i łatwym do zastąpienia, jest jednym z powodów występującej wśród marynarzy potrzeby manifestowania zarówno swojej przynależności, jak i indywidualności. Objawia się to choćby przez tatuaże. Z jednej strony każdy z nich jest spersonalizowanym projektem, zgodnym z gustem posiadacza. Jednak często zamysły te krążą wokół morskiej, powtarzalnej tematyki: przedstawiają kotwice, fale, koła sterowe, busole, róże wiatrów lub zestawy tych elementów. Stylistyka nasuwa na myśl metafory żeglugi, którym bliżej do romantycznej wizji wprost z wielkich żaglowców niż realiów portu kontenerowego.

W odróżnieniu od tatuowania ciała przywołane przeze mnie praktyki wpływania na przestrzeń kabiny są nieinwazyjne, nie mogą na stałe ingerować w strukturę, zniszczyć ściany, przestawić łóżka. Na koniec kontraktu marynarz musi je wymazać, usunąć, poodklejać, czym przywróci kabinę do stanu wyjściowego – odindywidualizowanego. Nieważne na jak dużą ingerencję pozwolą sobie mieszkańcy tej ruchomej przestrzeni, w pewnym momencie zaczynają traktować ją jak własną. Tymczasem w statkowym życiu pojawiają się sytuacje, gdzie na pokładzie przyjąć trzeba przybyszów spoza układu: pracowników portu, kontrolerów granicznych, pilotów¹³. W każdym z takich przypadków dochodzi do przemianowania tej oswojonej już przestrzeni. Obsługa portu, której zadaniem jest zamocowanie kontenerów, wraz ze swoją pracą wprowadza cały zewnętrzny system funkcjonowania: na włazach zejść do ładowni układa plecaki, klamki od drzwi traktuje jak wieszaki, na chwilę przejmuje kontrolę nad pokładem. Marynarze zamieniają się w pośredników pomiędzy pracownikami portu a statkiem; pilnują, żeby kontenery chłodnicze ustawiono odpowiednią stroną, a te z ładunkami niebezpiecznymi załadowano zgodnie z zaplanowaną sekwencją. Rozwiązują bieżące problemy, czuwają nad ogólnym ładem, donoszą brakujące do zamocowania ładunku elementy. Stan ten trwa bez przerwy przez cały pobyt statku w porcie.

Inną formę relacji przyjmują kontrole graniczne. Wtedy załoga zbiera się we wskazanym miejscu i kolejno podchodzi do oficera sprawdzającego paszporty. W tym czasie inni funkcjonariusze, często z psami, przeszukują statek, zaglądają do kabin. Nie obowiązują ich wypracowane przez załogę podziały. W takim układzie marynarze nie są pośrednikami, zmuszeni do opuszczenia swoich sypialni, ustawiają się w kolejce i cierpliwie czekają na potwierdzenie ich tożsamości. Zamieszkivana przez nich przestrzeń czasowo zmienia swoje przeznaczenie, staje się poczekalnią. Dużo bardziej ekstremalną odmianą tej sytuacji jest przykład zatrzymania statku. Kiedy jednostka podejrzana jest np. o przemyt, pokład zamienia się w miejsce prowadzenia śledztwa, załoga jest „uwięziona” we własnej przestrzeni – ma zakaz opuszczania określonego rewiru. Okazuje się,

¹² Na przykład: D/C (*deck cadet* było wystarczające, bo na pokładzie była tylko jedna osoba na tym stanowisku) lub OS Kowalski (*ordinary seaman* – było więcej marynarzy, czyli konieczne było podanie nazwiska, żeby jednoznacznie wskazać na właściciela odzieży).

¹³ W artykule nie podejmuję tematu pilotów, analiza ich działań wymagałaby oddzielnego namysłu.

że na miejsce do przesłuchań świetnie nadaje się mesa. Funkcjonariusze prowadzący takie śledztwo nie liczą się z panującym na pokładzie rytmem. Burzą go, a na jego miejsce wprowadzają swoje zasady, które przystosowują dobrze znaną mieszkańcom nadbudówkę na nowe potrzeby. Te zasady wybijają marynarzy z rytmu i sprawiają, że oswojony już statek przestaje być domem, a pozostaje tylko „metalową puszką”. Boisko do koszykówki czy sala przesłuchań – wszystkie zmiany mają charakter przejściowy. Za chwilę pomieszczenia wracają do swojego wyjściowego stanu i są użytkowane zgodnie z zawartym w nim przeznaczeniem. Jakby na chwilę wychylony z pozycji równowagi układ posiadał właściwość samoregulowania.

Rozbudowana „architektura” kontenerowca umożliwia, a wręcz wymusza, wykonywanie konkretnych (powtarzalnych) czynności, co prowadzi do wytworzenie „własnej codzienności” obowiązującej tylko na pokładzie statku¹⁴. Dostrzegam w tym analogię do zastosowanej przez Foucaulta metafory zwierciadła (Foucault 2005: 120–121). Bycie uczestnikiem statkowego życia jednocześnie daje poczucie namacalności tego systemu, ale nie pozbawia realności życia lądowego. Pozostawiona codzienność toczy się dalej, a marynarz wykonuje powtarzalne czynności, które niezmiennie go do niej zbliżają. Być może ze względu na ruchomość statku u marynarzy pojawia się poczucie bycia w zawieszeniu, stan, który Stanisław utożsamia z podróżowaniem (Stanisław 2012: 8). Na ową przejściowość bycia na statku wskazuje również podejście, które wielokrotnie napotkałam wśród młodych oficerów. Często traktują oni swój zawód jako środek do osiągnięcia jakiegoś celu (np. finansowego lub zawodowego). Uwidacznia się to w sformułowaniach typu „trochę popływam”, „jeszcze 17 kontraktów”. To, jak długo pozostaną na morzu, uzależniają od stopnia ukończenia budowy domu, spłaty kredytu lub czasu/doświadczenia potrzebnego do podejścia do szkolenia na pilota lub innego adekwatnie prestiżowego, odpowiednio dobrze płatnego stanowiska. Podejście takie jest niespójne z systemem awansowania na statku. Szczegółowe hierarchie zostały zaplanowane tak, żeby każdy przeszedł kolejne stopnie (inne zadania) i ostatecznie osiągnął „wiedzę całkowitą” – został kapitanem.

Rytm VI – wpływ instytucji spoza statku

W pewnym uproszczeniu naszkicowałam obraz kontenerowca jako układu odizolowanego. Omówione przeze mnie systemy zaprojektowane zostały od podstaw i zapewniają wrażenie odrębności układu. Jednak statek nieustannie pozostaje w relacji z instytucjami lądowymi, a jego codzienność jest w dużym

¹⁴ Podczas rozmów z marynarzami zauważyłam kilka sformułowań, które przeniknęły do używanego przez nich języka i zdradzają ich nastawienie do statkowej codzienności. Kilukrotnie, zarówno na pokładzie, jak i na lądzie, zetknęłam się z wyrażeniem „prawdziwe życie”. Każdorazowo z kontekstu wypowiedzi wynikało, że prawdziwe jest życie na lądzie. Wkrada się tu wrażenie, że wypowiadający nie traktuje obu codzienności na równi, być może to statkowe życie jest mniej ważne od tego lądowego.

stopniu przez nie stymulowana. Nie jest też obojętny na ogólnoświatowe kryzysy, których skutki go nie omijają. Szczególnie odczuwalna dla marynarzy była izolacja – pandemia COVID-19 – która niektórych z nich zmusiła do pozostania na pokładzie przez dodatkowe miesiące (Leivestad, Markkula 2021). Na poziomie ośrodków rekrutujących i zarządzających generowane są różnice, które wywierają wpływ na funkcjonowanie załogi. Nieporozumienia pojawiają się już na poziomie wykształcenia, w zależności od kraju, z którego pochodzi oficer; dotyczyć go mogą różne przepisy regulujące tę kwestię (pomimo że wszyscy kończą takie same kursy zgodne z normami). Nawigator pochodzący z Polski najprawdopodobniej posiada wyższe wykształcenie techniczne (co najmniej tytuł inżyniera), z kolei jego zamiennik z Niemiec lub Filipin może okazać jedynie certyfikaty odbycia odpowiednich szkoleń. Niejasności te mogą generować poczucie wyższości i wzajemne niechęci. Kolejna różnica to wynagrodzenie. Osoby pracujące na tym samym stanowisku bardzo często otrzymują pensję o innej wysokości¹⁵. Kwoty zależą od narodowości i ośrodka rekrutującego, który pośredniczy pomiędzy marynarzem a armatorem. Wreszcie – długość kontraktu: Europejczyk na pokładzie spędza do 6 miesięcy, a marynarz z Kiribati może wrócić do domu po ponad roku. Zdarzają się sytuacje, kiedy oficer wchodzi na statek na około miesiąc, bo praktyka marynarska potrzebna jest do zaktualizowania jego dokumentów. Dotyczy to zazwyczaj pracowników biurowych, którzy chcą odnowić licencję oficerską wygasającą po pięciu latach. Czynniki te (wykształcenie, wysokość wynagrodzenia, długość kontraktu) wpływają na zaangażowanie w pracę, które rzutuje na kreowanie stereotypów związanych z narodowościami. Inną energią wykaże się ktoś, kto wpadł na pokład na pięć tygodni od tego, kto spędził na nim już pół roku, a jest dopiero w połowie kontraktu (zob. Markkula 2021: 164–177). Wymienione dysproporcje wpływają na grupowanie się marynarzy w obrębie własnego kręgu narodowego, co czasami prowadzi do niechęci na tle rasowym. Normy i standardy opisujące każdy aspekt marynarskiego życia określone są przez kilka międzynarodowych organizacji. Właściwie każda czynność podejmowana w pracy na statku jest unormowana poprzez jeden z międzynarodowych traktatów oraz opatrzona odpowiednią checklistą. IMO, STCW, ISC kreują wysoce ustandaryzowany tryb pracy na morzu¹⁶.

Rutyna statkowa może oddziaływać w przeciwnym kierunku – wpływać na codzienność osób na lądzie. Marynarze pracują w różnych godzinach, a statek jest w ciągłym ruchu, często w zupełnie innej strefie czasowej niż ich rodziny. Kontakt jest utrudniony, zdarza się, że pora odpoczynku załoganta przypada na środek nocy jego bliskich. Pamiętam sytuację, kiedy partnerka oficera dostosowywała swoje godziny snu do jego godzin pracy. Nastawiała budzik codziennie na 3 w nocy, żeby móc porozmawiać z nim przed jego wejściem na mostek. Alarm

¹⁵ Więcej o nierówności w zarobkach (Sampson 2021a: 2).

¹⁶ IMO (The International Maritime Organization), STCW (Standard of Training, Certification, and Watchkeeping), ISC (The International Chamber of Shipping) (Mevik 2023: 51).

w jej telefonie dzwonił noc w noc, trwało to tak długo, aż statek nie zmienił strefy czasowej – po kilku tygodniach sytuacja się unormowała¹⁷.

Na koniec zostawiłam morze/ocean. Przecież jesteśmy na akwenie, który nieustannie wywiera wpływ na życie załogi. Ostatecznie, niezależnie od planu starszego oficera, to pogoda zdecyduje, czy marynarze będą dzisiaj zamiatać pokrywę ładowni. Gdzie odbędzie się grill: na rufie czy w obrębie nadbudówki. Czy w środku nocy obudzą cię, żebyś sterował statkiem, bo potrzebny będzie zmiennik dla wpisanego w grafik sternika. Myślę, że czynnik pogody, stanu morza jest kluczowy dla stabilności wszystkich opisanych rytmów. Rytm wacht, pracy, komunikatów pozwala na czujność, zapewnia ciągłość reagowania w nieustającej konfrontacji z morzem. Wskazuje to z jednej strony na świadomość wzajemnego wpływu przyrody i ludzi, z drugiej ukazuje bezpośrednie odgródzenie człowieka od morza, co wpisuje się w opozycję natura – kultura. Statki użytkują nieudomowione przestrzenie oceanów, rysują na nich niewidoczne gołym okiem trasy – ścieżki dostaw. Kapitalizm wymógł „nowy sposób organizowania natury” (Moore 2021: 105), a metalowy kadłub podkreśla iluzję odrębności człowieka. Jednak pomimo tych sztywnych granic przyroda wkrada się na statek, razem z niewyjaśnionym pojawieniem się dziesiątków martwych ptaków odnalezionych nad ranem, czy soczewicą, która wysypała się z kontenera i zaczęła kiełkować na dnie ładowni. Oficerowie skrupulatnie dokumentują taką ingerencję i klasyfikują jako uszkodzenie; kolejną kategorię pomocną w uregulowaniu rzeczywistości.

Podsumowanie

Przez wyznaczenie pewnych rytmów starałam się opisać system, który budują i którego częścią są marynarze. Na ich podstawie oparłam antropologiczną refleksję nad codziennym funkcjonowaniem załogi kontenerowca. Przypisanie konkretnych obowiązków do danego załoganta zapewnia ciągłość układu. Zaplanowane na 4-godzinne moduły rytmy pracy poszczególnych oficerów po scaleniu gwarantują 24-godzinne czuwanie. Pojedyncze jednostki są łatwe do zastąpienia, mają swoich zmienników, którzy wejdą na ich miejsce i w ich rytm. Kiedy już w nim będą, to szczegółowo wyznaczony zakres ich obowiązków zapewni im unikalność, bo odpowiedzialność za konkretne zadanie spada tylko na jednego oficera. Zakłócenia rytmów są nieuniknionym elementem funkcjonowania na morzu – środowisku szczególnie podatnym na destabilizację. To właśnie rytm rozpoznałam jako kluczowy mechanizm sprzyjający utrzymaniu bezpieczeństwa, stabilności i efektywnego funkcjonowania jednostki, dlatego istotne jest dążenie do jego przywracania.

¹⁷ Kontakt załoganta ze światem zewnętrznym zależy od wielu elementów: konkretnej jednostki, firmy, lokalizacji geograficznej. Często bywa utrudniony, a niekiedy całkowicie niemożliwy. Wielość i złożoność zmiennych, które określają stopień tego kontaktu oraz jego wpływ na inne aspekty funkcjonowania, to rozległy temat, wymagający osobnej, pogłębionej analizy.

Przedstawiłam marynarza jako świadomego użytkownika wielu nieoczywistych systemów – jeśli spojrzeć z punktu widzenia umieszczonego na łodzi obserwatora. Jednak ci sami ludzie również funkcjonują w przestrzeni życia lądowego. Przemierzają się pomiędzy tymi dwoma środowiskami, a swoje działania dostosowują do panujących w nich zasad. Ponad 1,5 mln osób (ICS 2021) czasowo „znika”, żeby jako „części zamienne” zasilić coraz bardziej zautomatyzowany system – przemysł morski (Sekula, Burch 2010). Kontener już raz wymusił przebudowę całej infrastruktury globalnego przepływu towarów. Być może ciążąca nad marynarzami wizja autonomicznych statków nie jest aż tak odległa, a jednym ze sprzymierzeńców w jej wprowadzeniu staną się ustandaryzowane rytmy kontenerowca.



Ryc. 1. Widok z mostka na pokład statku (fot. Zuzanna Śmigielska)

Literatura

- Augé, M. (2008). Nie-Miejsca. Wprowadzenie do antropologii nadnowoczesności (fragmenty). *Teksty Drugie*, 4(112), 127–140.
- Appadurai, A. (1990). Disjuncture and Difference in the Global Cultural Economy. *Theory, Culture & Society*, 7, 295–310.
- Bruner, E.M. (1986). Experience and Its Expressions. W: V.W. Turner, E.M. Bruner (eds.). *The Anthropology of Experience* (s. 3–30). Urbana and Chicago: University of Illinois Press.
- Clifford, J. (1997). *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge – Massachusetts – London: Harvard University Press.

- Douglas, M. (2007). *Czystość i zmaza. Analiza pojęć nieczystości i tabu*. Przeł. M. Bucholc. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Foucault, M. (2005). Inne przestrzenie, *Teksty Drugie*, 6, 117–125.
- Gennep van, A. (2006). *Obrzędy przejścia. Systematyczne studium ceremonii*. Przeł. B. Biały. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Goffman, E. (2011). *Instytucje totalne. O pacjentach szpitali psychiatrycznych i mieszkańcach innych instytucji totalnych*. Przeł. J. Łaszcz. Sopot: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.
- Hannerz, U. (1997). Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional. *Mana (Rio de Janeiro)*, 3(1), 7–39.
- Halliday, D., Resnik, R., Walker, J. (2007). *Podstawy fizyki*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- ICS. (2021). <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/> [dostęp: 26.03.2025].
- Kodeks morski (2001). Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1661).
- Leivestad, H., Markkula, J. (2021). Inside container economies, *Focaal – Journal of Global and Historical Anthropology*, 89, 1–11.
- Leivestad, H., Schober, E. (2021). Politics of scale: Colossal containerships and the crisis in global shipping. *Anthropology Today*, 37(3), 3–7.
- Markkula, J. (2021). 'We move the world': the mobile labour of Filipino seafarers, *Mobilities*, 16(2), 164–177.
- Messerschmidt, S. (2019). The aesthetics of labour: beauty and politics in Adrian Paci's 'The Column', *Burlington Contemporary*, 2, 3–12.
- Mevik, C. (2023). *Making the ship work: an ethnography of maritime labour in global shipping*, (PhD thesis). Oslo Metropolitan University.
- Moore, J. (2021). Narodziny taniej natury. W: J. Moore (red.). *Antropocen czy kapitałocen? Natura, historia i kryzys kapitalizmu* (s. 97–136). Poznań: Wydawnictwo Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej i Centrum Animacji Kultury w Poznaniu.
- Sampson, H. (2021a). Introduction. W: V.O. Gekara, H. Sampson (eds.). *The World of the Seafarer. Qualitative Accounts of Working in the Global Shipping Industry* (s. 1–5). Cham: Springer.
- Sampson, H. (2021b). The Rhythms of Shipboard Life: Work, Hierarchy, Occupational Culture and Multinational Crews. W: V.O. Gekara, H. Sampson (eds.). *The World of the Seafarer. Qualitative Accounts of Working in the Global Shipping Industry* (s. 87–98). Cham: Springer.
- Sekula, A., Burch, N. (2010). *The forgotten space*. Doc. Eye Film.
- Stanisz, A. (2012). Ruchome miejsca i etnografia translokacyjności, *Tematy z Szewskiej*, 2(8), 7–18.
- Symes, C. (2012). All at sea: an auto-ethnography of a slowed community, on a container ship, *Annals of Leisure Research*, 15(1), 55–68.
- Turner, V. (2010). *Proces rytualny. Struktura i antystruktura*. Przeł. E. Dżurak. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Uriasz, J. (2008). Baza wiedzy nawigacyjnej. *Zeszyty Naukowe*, 13(85), 92–98.

SUMMARY

Rhythms of the Container Ship: An Outline of Shipboard Daily Life in an Anthropological Perspective

In this article, I discuss a series of rhythms that organize everyday life on a container ship. The basis for the topic is my several months of navigational practice aboard ships, as well as consultations with other sailors. On this foundation, I present a highly regulated system and its users – sailors equipped with carefully designed tools. My starting point is the ambiguity in classifying the ship, whose position I place on the border between movement and stillness. I conduct the analysis primarily from the perspective of a crew member to highlight the central role of the ship as a system. However, I also acknowledge the influence of external institutions and point to the container ship's connections to capitalism and nature. I focus on everyday life aboard the ship, where hierarchies and divisions occupy a crucial place. I aim to bring these closer while simultaneously presenting the position of the crew member against this background.

Keywords: container ship, liminality, maritime infrastructure, seafarers' daily life, shipboard space

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 Hrebennie, 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, wyróżniające

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 tworzoną, 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 Stanisław 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, łącza, 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 „nacionalizmu 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 Kolbielszczyzny 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 Kolbieli 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! (Kolbiel, 5.05.2023).

Do negatywnych skutków budowy S17 zaliczano utrudnienia w jej przekraczaniu przez osoby starsze, które nie są w stanie pokonywać przejść przez wiadukty nad trasą oraz pojedyncze przypadki rozdzielenia 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!” (Kolbiel, 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 Kolbieli

Układ tych dróg i ich skrzyżowanie należy do legendy Kolbieli. 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. Zanikła 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 dodatkowe 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 kosili. Jeszcze jak krowy były to, wiesz pani, krowa wygryzła 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 przemieszczania 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 jedzie 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 skróty 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 stanowią 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 Świder 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, chaszcze, brud, smród. No i co on mówi o jakiś zwierzętach! No a ludzie! (Kołbiel, 17.06.2023).

Myślę, 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 wpierrw 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 obtrąbywanie 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 wędrówek 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-czasu-swiecnotosci-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.
- Konczal, 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.
- Lewandowsky, 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.wywaszczenie.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

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, wążanie – 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.

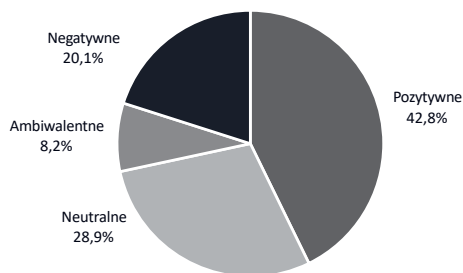
Próba badawcza została dobrana celowo, z wykorzystaniem metody „kuli śniegowej”. Kluczowym kryterium było zamieszkiwanie Warszawy przez co najmniej trzy miesiące oraz wiązanie z nią codziennego życia i planów na przyszłość. Uwzględniłam zarówno osoby urodzone w mieście, jak i przyjezdne, a w przypadku 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 doświadczania 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 ujednoliciłam i łączyłam w kategorie ogólne (np. poruszanie się). Jednocześnie określałam temperaturę emocjonalną każdego zakodowanego

wrażenia. 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

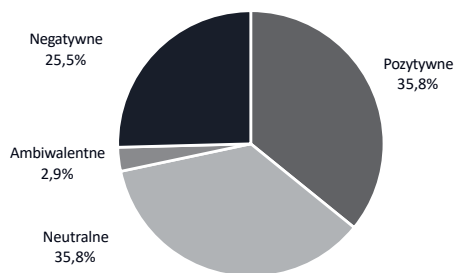
W zebranych dzięki wywiadam materiale znalazło się 1465 wyrażen poświęconych wszystkim zmysłom. Jednocześnie spośród tych wyrażen 240 było poświęconych poruszaniu się. Na wykresach 1 i 2 zestawiam temperatury emocjonalne dla wszystkich wyrażen oraz tych związanych z mobilnością.



Wszystkie wyrażenia, N = 1465

Wykres 1. Temperatura emocjonalna wszystkich wyrażen

Źródło: opracowanie własne.



Poruszanie się, N = 240

Wykres 2. Temperatura emocjonalna wyrażen 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)¹ 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

¹ 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 mała 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 współistnieją 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 wypowiedzającemu się wyrazić zniuansowaną, często ambiwalentną postawę wobec miasta. Ambiwalecja 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 przedłuża 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 taktylnością (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)². 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

² Przy okazji tego cytatu nie mogę oprzeć się przed przywołaniem fragmentu *Zbrojnych* Terry'ego 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 przetrzała 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 boso po chodniku. Badana zwraca uwagę: „Osób sprawnych nikt nie pyta, ile razy w ciągu miesiąca zmieniają buty... A pani na boso 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 torbką 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 łaskę, 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, „łaska 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:

pozwala 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” (Białołęka2). W tym kontekście miejskie dźwięki: brzęk tramwajów, gwizd metra, komunikaty głosowe przystanków, a niegdyś dźwięk kasowników, tworzą mapę akustyczną, która umożliwia poruszanie się i oswajanie 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, umożliwiający 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 wchodzi 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 nieprzemyślanej 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 twarz. 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 płyt betonowych. Próbowalam kiedyś pojechać tamtędy na rowerze i tak mnie dupa bolała, że ja pierniczę (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 wsiałam 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 bezpośredniemu 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 dźwigania 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 zachwytu 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 mikro-lokalne 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 wózku, 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 neurotypowym 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 neurorozróżniania 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). *Ślepota 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

MARCIN KRASSOWSKI  <https://orcid.org/0000-0003-3800-4237>

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Rowerem cargo pod prąd: praktyki i protesty w 15-minutowym mieście

W październiku 2024 roku na stronach internetowych „Głosu Wielkopolski” pojawił się artykuł pod tytułem *Poznań będzie testował miasto 15-minutowe! W europejskim projekcie stolica Wielkopolski skupi się na rowerach cargo* (Ufa 2024). Autor odnosił się w nim do realizowanego w Poznaniu projektu SPECIFIC¹, w który jestem osobiście zaangażowany, lakonicznie opisał, na czym polega koncepcja miasta 15-minutowego oraz do czego mogą służyć rowery towarowe. Pod tym króciutkim artykułem rozgorzała bardzo emocjonalna i gwałtowna dyskusja, która jednak dotyczyła nie tylko treści artykułu czy planowanych badań, ale również bardziej ogólnie miast i mobilności. W momencie, w którym piszę te słowa, pod postem jest 29 udostępnień, prawie 800 komentarzy i ponad 900 reakcji (nie licząc reakcji na poszczególne komentarze oraz tych pod udostępnionymi postami): to dwa, trzy rzędy wielkości więcej, niż zwykle osiągają posty „Głosu Wielkopolski”. Są to wypowiedzi w większości nieprzyjemne, nieprzychylnie, agresywne, prześmiewcze, przerażające, a częściowo zwyczajnie wulgarne – obszerny ich wybór prezentuję w dalszej części artykułu.

Trudno mi było nie zastanowić się, dlaczego nawet lakoniczna wzmianka o pewnej koncepcji urbanistycznej oraz trochę większym rowerze wywołuje

¹ Projekt „Specifying Practices Enabled by Cycling In Fifteen-minute Cities” (Określanie praktyk umożliwianych przez jazdę na rowerze w 15-minutowych miastach) finansowany jest przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w ramach programu Driving Urban Transitions (DUT).

takie dyskusje, emocje i opór². I na to właśnie pytanie chciałbym w tym artykule poszukać odpowiedzi, bo wbrew pozorom nie jest to zagadnienie błahe.

Według prognoz Banku Światowego do 2050 roku w miastach będzie mieszkało nawet 70% ludzkiej populacji Ziemi, a to sprawia, że stają się one kluczowe z punktu widzenia adaptacji i mitygacji kryzysu klimatycznego. Idee urbanistyczne podejmujące tę problematykę – w tym koncepcja miasta 15-minutowego (15MC) – wskazują zaś przejście na aktywne formy mobilności (poruszanie się pieszo lub rowerem) jako na warunek konieczny funkcjonowania zrównoważonych i przyjaznych do życia osiedli. Zmiany idące w tym kierunku wywołują niekiedy sprzeciw i są źródłem mniej lub bardziej zorganizowanych protestów. Zrozumienie charakteru tych ostatnich może przynieść wymierne korzyści w postaci bardziej dostosowanych do lokalnego kontekstu, inkluzywnych miejskich interwencji. I tak też się dzieje, o czym piszę więcej w dalszej części artykułu. Uważam jednak, że w myśleniu o sprzeciwie i protestach warto poruszyć kwestię natury bardziej ogólnej.

Implementacja koncepcji urbanistycznych może być rozumiana jako ingerencja w codzienne praktyki mieszkańców poprzez wprowadzenie nowych elementów. Mogą to być choćby strefy uspokojonego ruchu, ograniczenia dla samochodów, budowa dróg rowerowych czy organizacja systemu rowerów miejskich. Pytanie o opór wobec takich rozwiązań jest więc równocześnie pytaniem o to, kto, jak, po co i dlaczego przenosi je z jednego kontekstu do innego, czyli – innymi słowy – o przebieg ich dyfuzji.

W tym świetle interesująca wydaje mi się propozycja Tima Schwanena, żeby myśleć o 15MC w kategoriach Foucaultowskiego dyspozytywu³ (Schwanen b.d.), a więc nie pytać jedynie, czym miasto 15-minutowe jest, ale „co miasto 15-minutowe robi”. Takie ujęcie kieruje uwagę nie na samą koncepcję, lecz na jej uwikłanie w lokalne konteksty. Ale i to pytanie pozostawia niedosyt. Można zadać pytania kolejne: komu miasto 15-minutowe coś robi, z kim to robi, kiedy to robi, gdzie i dlaczego. A także, co dzieje się przy okazji, mimochodem. A to jest już optyka *par excellence* antropologiczna i krytyczna.

Kreśląc swoją „etnografię globalnych powiązań”, Anna Tsing pisze, że „globalne” nie jest abstrakcyjną siłą, ale pozostaje definiowane i realne poprzez wchodzenie w relacje w wielu miejscach i kontekstach jednocześnie, a przez to staje się możliwe do etnograficznego poznania (Tsing 2015). Tarcia (*frictions*) czy protesty nie są więc jedynie oznakami „społecznego odbioru”, ale samym sposobem istnienia fenomenów, takich jak kapitalizm, zrównoważony rozwój czy właśnie miasto 15-minutowe. Wychodząc więc od materiału złożonego

² Choć tekst w „Głosie Wielkopolski” bezpośrednio dotyczył rowerów towarowych, komentarze pod nim zgromadzone odnoszą się zarówno do rowerów cargo, jak i zwykłych. Jest to do pewnego stopnia symptomatyczne, o czym będę jeszcze pisał w dalszej części artykułu.

³ W polskiej tradycji translatorskiej przyjęło się francuskie *dispositif* tłumaczyć jako „urządzenie”. Podążając jednak za argumentacją Magdaleny Nowickiej (2011), w artykule będę konsekwentnie stosował to pojęcie w formie spolszczonej – dyspozytyw właśnie.

z komentarzy pod artykułem z „Głosu Wielkopolski”, chcę pokazać, na jakie sposoby koncepcja Carlosa Moreno wikła się w lokalne konteksty – to znaczy: istnieje poprzez tarcia i w nich.

15 minut bliskości

W swoim najprostszym, najbardziej upowszechnionym i wąskim sformułowaniu koncepcja miasta 15-minutowego zakłada, że mieszkańcy powinni móc zaspokajać wszystkie swoje podstawowe potrzeby – mieszkanie, praca, zakupy, opieka zdrowotna, edukacja i rozrywka – w odległości nie większej niż 15 minut pieszo lub rowerem od swojego domu (Moreno i in. 2021). Po raz pierwszy Moreno ogłosił swój pomysł około 2016 roku (Marchigiani, Bonfantini 2022). Jednak prawdziwy rozgłos koncepcja zyskała dopiero w styczniu 2020 roku, kiedy mer Paryża Anne Hidalgo wzięła ją na sztandary w swojej kampanii reelekcyjnej (Khavarian-Garmsir i in. 2023). Propozycje francuskiej polityczki obejmowały m.in.: ograniczenie ruchu samochodowego, więcej przestrzeni dla pieszych czy otwarcie szkolnych podwórek również popołudniami, żeby mogły służyć jako centra życia lokalnych społeczności.

Zwycięstwo Hidalgo sprawiło, że idea 15-minutowych miast zaczęła błyskawicznie zyskiwać na popularności; jeszcze w tym samym roku Mediolan przyjął ją jako część swojej nowej strategii urbanistycznej (Pinto, Akhavan 2021), a kilku burmistrzów miast wchodzących w skład grupy C40 wyraziło dla niej publiczne poparcie (UNFCCC 2021). W swojej ostatniej książce Moreno bardzo wiele miejsca poświęca wymienianiu i opisywaniu miast, które od tego czasu zaczęły wdrażać jego idee. Przykłady te obejmują zarówno większe aglomeracje – Cleveland, Buenos Aires, Melbourne – jak i mniejsze miejscowości, takie jak Susa, Pusan, Saint-Hilaire-de-Brethma czy nasz wielkopolski Pleszew (Moreno 2024).

Za publicznymi deklaracjami i lokalnymi działaniami poszły też inicjatywy bardziej kompleksowe. Grupa C40 w partnerstwie z NORP (Nordic Real Estate Partners) uruchomiła program pilotażowy 15MC, w którym biorą udział 22 miasta z całego świata (*Green and Thriving Neighbourhoods – C40 Cities* b.d.). Komisja Europejska wraz z 28 krajami członkowskimi przeznaczyły na lata 2022–2028 budżet w orientacyjnej wysokości 450 mln euro na wsparcie programu badań i innowacji „Driving Urban Transitions” – miasto 15-minutowe jest jednym z jego trzech kluczowych obszarów (*The DUT Partnership – DUT Partnership*, b.d.).

W kontekście szerszym niż tylko spełnianie potrzeb w niewielkim oddaleniu od domu miasto 15MC ma być wyrazem sprzeciwu wobec urbanistyki modernistycznej, funkcjonalistycznej, która – zgodnie z duchem Karty Ateńskiej – opierała się na podziale miasta na strefy funkcjonalne: handlową, mieszkalną, przemysłową itd. (Szymańska i in. 2024). Moreno pisze, że jego pomysł ma korzenie właśnie w XX-wiecznych krytykach takiego sposobu myślenia o mieście. Odwołuje się do jednostki sąsiedzkiej Clarence’a Perry’ego, nowego urbanizmu, myśli Jane Jacobs, a także idei wcześniejszych, jak choćby miast-ogrodów Ebenezera Howarda

(Moreno i in. 2021; Noworól i in. 2022). Na tym jednak francusko-kolumbijski urbanista nie poprzestaje i wskazuje na inspiracje jeszcze wcześniejsze. Pisze o centrach dawnych europejskich miast, o freskach Ambrogia Lorenzettiego z 1338 roku, które przedstawiają *citta ideale* jako charakteryzujące się zwartością i różnorodnością przestrzeni, o cywilizacjach prekolumbijskich i Teotihuacán; wreszcie o Pompejach i jednokierunkowych ulicach, które miały być odpowiedzią władarzy tego rzymskiego miasta na korki powodowane zbyt dużą liczbą rydwanów (Moreno 2024).

Wszystkie te – czasem wydawałoby się niedorzecznie odległe w czasie – przykłady mają być według Moreno egzemplarzami miast bliskości. Zasadne więc wydaje się pytanie, dlaczego to właśnie koncepcja miast 15-minutowych, a nie idee pokrewne – jak choćby te zawarte w pracach luksemburskiego architekta i teoretyka nowego urbanizmu i urbanistyki postmodernistycznej Leona Kriera (1984) – zawałdnęła wyobraźnię miejskich decydentów we wszystkich zakątkach świata?

Jednym z powodów jest z pewnością rzeczywistość wszechkryzysu (Lawrence i in. 2024). Moreno wprost pisze o tym, że jego koncepcja to nie tylko recepta na miasto szczęśliwe, lecz także też sposób na miasto przyjazne klimatycznie. Choć wdrożenie idei Perry’ego czy Jacobs być może odniosłoby podobny skutek, to aspekt ten nie był w ich myśli wiodący. Pomysł Moreno przedstawiany jest zaś jako operacjonalizacja agend i polityk zrównoważonego rozwoju – łączy abstrakcyjny wymiar kryzysu klimatycznego z lokalnymi działaniami, których efekty, przynajmniej w założeniu, nie mają obniżać jakości życia, lecz ją podnosić.

Uważam, że nie bez znaczenia jest tu też sama nazwa, a właściwie obecne w niej odwołanie do czasu. Wcześniejsze analogiczne koncepcje bazowały na imaginarium przestrzennym, które jednak pozostawało nieskonkretyzowane. Miasto w mieście, miasto-ogród, jednostka-sąsiedzka – choć można je sobie wyobrazić, niekoniecznie są zakorzenione w codzienności i doświadczeniu. Oczywiście, o ile ktoś nie mieszka w Milanówku czy Konstancinie-Jeziorniej.

W przypadku 15MC odwołanie do jednostki czasu – czegoś jednocześnie wymiernego, absolutnego, ale i poniekąd abstrakcyjnego – paradoksalnie ułatwia zakotwiczenie koncepcji Moreno w doświadczeniu. Z braku mglistego nawet odniesienia przestrzenno-wizualnego, które przywołują nazwy koncepcji wcześniejszych, uzupełniane jest ono każdorazowo osobistym doświadczeniem, obrazem tego, co można zrobić, gdzie dojechać w kwadrans. Idea ta kieruje uwagę na podmiot, jego codzienność. Sam kwadrans zresztą jest bardzo bliską, swojską, codzienną właśnie jednostką czasu.

Powiedziabym więc, że sukces koncepcji Moreno wynika z tego, że na poziomie dyskursywnym w umiejętny sposób przekracza ona pozorne podziały między globalnym, lokalnym a osobistym, pokazując jednocześnie, że mogą one łączyć się w spójnej wizji zamieszkiwania.

Choć koncepcji 15MC nie można odmówić marketingowego sukcesu, to na poziomie analitycznym jest ona nieco bardziej wyrafinowana niż sama obietnica bliskości usług. Moreno opiera ją na trzech filarach: chronourbanizmie, chronotopii i tofologii (Moreno i in. 2021).

Chronourbanizm to pogląd, w myśl którego jakość życia w mieście rośnie odwrotnie proporcjonalnie do ilości czasu zainwestowanego w transport, a zwłaszcza w transport samochodowy. Czas spędzony na dojazdach jest tu uznawany za czas stracony, zmarnowany.

Chronotopia zakłada fundamentalne połączenie i wzajemne oddziaływanie wymiarów przestrzennych i czasowych w organizacji i planowaniu miast (Moreno 2024). W myśleniu o mieście, jak i w myśleniu o budynkach, dominuje perspektywa planistyczna: plan piętra, plan zagospodarowania przestrzennego. Tymczasem wiele miejskich problemów wynika z aspektów czasowych. Inspiracji w ich analizie można szukać w pracach Torstena Hägerstranda i jego geografii czasu, która podkreśla skończoność czasoprzestrzeni i jej ograniczający wpływ na interakcje ludzi z terytoriami (Shaw 2012).

Topofilia – pojęcie zapożyczone od Yi Fu Tuana (1990) – oznacza miłość, głęboką więź z miejscem. Ujawnia ono jeszcze jeden – do pewnego stopnia podstawowy, choć czasem pomijany – aspekt 15MC: bliskość w sensie społecznym, dobre sąsiedztwo chciałoby się powiedzieć. Pojęcie to wprowadza do debaty urbanistycznej wymiar emocjonalny i tożsamościowy, nawiązując do antropologicznych ujęć zamieszkiwania obecnych m.in. u Edwarda Casey’a (2013) czy Tima Ingolda (2022), a zakorzenionych w tradycji filozoficznej późnej twórczości Martina Heideggera (1974).

Oprócz opisanych powyżej filarów Moreno wymienia również cztery wymiary 15MC: bliskość, gęstość, różnorodność i cyfryzację⁴.

Bliskość jest podstawowym wymiarem koncepcji miasta 15-minutowego i wyraża się właśnie w tej najczęściej przywoływanej definicji, podkreślającej dostępność usług. Różnorodność ma aspekt przestrzenny i kulturowy (Moreno i in. 2021). W pierwszym chodzi o tworzenie dzielnic o różnorodnym przeznaczeniu (*mixed-use neighborhoods*), czyli łączenie funkcji (Di Marino i in. 2023; Khavarian-Garmsir i in. 2023). Implikuje to bezpośrednio mieszane przeznaczenie budynków – w jednym obiekcie mogą znajdować się zarówno mieszkania, jak i sklepy czy biura. Różnorodność kulturowa ma zaś być lekarstwem na gentryfikację i wykluczenie (Khavarian-Garmsir i in. 2023), choć analiza wcześniejszych prób opartych na programowej różnorodności może sugerować, że nie jest to lekarstwo tak skuteczne, jak chcieliby tego urbaniści czy włodarze (Casarin i in. 2023).

Moreno definiuje gęstość nie jako gęstość zabudowy, ale jako liczbę osób mieszkających na danym obszarze (Moreno i in. 2021). Optymalizacja w tym zakresie niezbędna jest do zapewnienia bliskości usług i różnorodności funkcji; bez odpowiedniej liczby mieszkańców nie będzie możliwe utrzymanie zapotrzebowania wystarczającego do utrzymania sklepów usług, placówek edukacyjnych czy miejsc pracy w bliskim zasięgu. Część twórczości akademickiej poświęconej 15MC skupia się właśnie na relacjach między gęstością zaludnienia a dostępnością usług (Knap i in. 2023; Murgante i in. 2024).

⁴ Cyfryzacja zastąpiła obecną we wcześniejszej wersji koncepcji miasta 15-minutowego wszechobecność (*ubiquity*).

Cyfryzacja odnosi się nie tylko do usług cyfrowych (np. telemedycyna, internetowe systemy obsługi mieszkańców). Wykorzystanie nowoczesnych technologii jest według kolumbijsko-francuskiego urbanisty niezbędne dla samego planowania inteligentnych (*smart city*), odpornych na kryzysy i opartych na bliskości miast (Moreno i in. 2021; Noworól i in. 2022; Sdoukopoulos i in. 2024). Mówimy tu więc o wszelkiego rodzaju systemach sterowania ruchem, pomiaru (np. liczby pasażerów komunikacji miejskiej, liczby rowerów, ale też choćby jakości powietrza), monitoringu czy wykorzystaniu zaawansowanych cyfrowych narzędzi badawczych, w tym sztucznej inteligencji.

Na zakończenie tego przeglądu założeń koncepcji 15MC warto dodać, że Moreno kładzie szczególny nacisk na lokalność; miasto 15-minutowe nie jest sztańcą, z której odbija się jednakowe osiedla (Di Marino i in. 2023; Moreno 2024; Schwanen b.d.; Szymańska i in. 2024). Stąd też coraz popularniejsze staje się mówienie o mieście x-minutowym (*x-minute city*), np. 10-minutowym, 20-minutowym czy 30-minutowym regionie (Birkenfeld i in. 2023; Birkenfeld, El-Geneidy 2023; Knap i in. 2023; Lu, Diab 2023), a więc o dostosowywaniu założeń i prawideł 15MC do kontekstu mniejszych i większych osiedli ludzkich.

Mimo pozornego braku kontrowersji – kto nie chciałby mieć wszędzie blisko – koncepcja Moreno spotkała się w ostatnich latach nie tylko z entuzjazmem i poparciem, lecz także z nieufnością i oporem. W Oxfordzie plany ograniczenia ruchu samochodowego między różnymi częściami miasta wywołały gwałtowny sprzeciw. W lutym 2023 roku, w geście protestu, na ulice tego uniwersyteckiego miasta wyszło ponad 2000 osób. W Edmonton w Kanadzie demonstracje podsycane były dodatkowo przez teorie spiskowe, które łączyły miasto 15-minutowe z ograniczeniami podobnymi do tych z czasów COVID-19 (English 2024).

Choć koncepcja Moreno nie jest jeszcze w Polsce powszechnie znana, już pojawiają się pewne oznaki sprzeciwu wobec jej wdrażania. Można do nich zaliczyć protesty mieszkańców krakowskich Klinów przeciw budowie „osiedla 15-minutowego” przy ulicy Anny Szwed-Śniadowskiej (Kolet-Iciek 2025) czy akcję „Nie oddamy samochodów” (*Nie dla Strefy Czystego Transportu! Apel do prezydentów miast, radnych i wojewodów* b.d.). W pierwszym przypadku krytyka nie dotyczy samej koncepcji Moreno ani proponowanych udogodnień w okolicy, lecz obaw, że budowa kolejnego osiedla spowoduje przeciążenie lokalnych usług oraz wzmożony ruch drogowy i dodatkowe korki. Podobne zarzuty pojawiają się w przypadku innych inwestycji realizowanych na obrzeżach miast. Drugi przypadek dotyczy wyłącznie kwestii mobilności – jest bardziej typowy, wpisuje się w znany z innych krajów opór wobec ograniczeń w poruszaniu się samochodem.

Szukając punktów wspólnych między protestami w różnych miastach, Oriol Marquet wskazał, że stoją za nimi przede wszystkim strach przed inżynierią społeczną, nieufność do scentralizowanego urbanizmu oraz obawy dotyczące wolności motoryzacyjnej (2024). Tropy te będzie można zidentyfikować również w komentarzach, które są przedmiotem niniejszej analizy. Polskie i zagraniczne przykłady protestów, choć różne w formie, opierają się na tych samych więzankach znaczeń: miasto 15-minutowe wywołuje gwałtowną reakcję ze względu na

dostrzegane zagrożenia dla swobody. W szczególności chodzi tu o ograniczenia ruchu samochodowego, w tym przez interwencje materialne, takie jak zwężanie ulic czy wyznaczanie kontrapasów. Wolność jest tu wartością podstawową, a jej gwarantem ma być technologia, w szczególności zaś auto. Dla bardziej syntetycznego ujęcia tej problematyki Federico Caprotti wprowadza kategorię paranoidalnego urbanizmu i ostrzega, że żadne formy protestu przeciw koncepcji miasta 15-minutowego nie powinny być lekceważone i zbywane jako historyczne (Caprotti 2024). Zwłaszcza że taka dewaluacja jest częsta i łatwa do zaobserwowania. Ta myśl Caprottiego będzie przyświecała mi na kolejnych stronach.

Metoda i materiał

Przytłaczająca liczba komentarzy, które znalazły się pod postem na facebookowym profilu „Głosu Wielkopolski”, miała wydźwięk negatywny. W całym korpusie danych zidentyfikowałem jedynie 13 fragmentów, które można by zakwalifikować jako pozytywnie odnoszące się do koncepcji Moreno czy rowerów cargo. Stąd też – siłą rzeczy – w dalszej części skupię się głównie na tych pierwszych.

Jednocześnie chciałbym zaproponować metodę, która nieco wykracza poza analizy dyskursu czy narracji. Zebrane wypowiedzi będą podstawą do wglądu w praktyki urbanistyczne i mobilnościowe, a nie tylko w sam sposób mówienia o nich. Żeby móc przeprowadzić taką analizę, odwołam się do trójelementowego modelu rozumienia praktyk, który zaproponowała Elizabeth Shove (Shove i in. 2009). Na te ostatnie mają się według niej składać materiały, kompetencje i znaczenia.

Brytyjska socjolożka definiuje materiały jako technologie, obiekty fizyczne i zjawiska (np. dźwięk, ciepło, powietrze, woda), w tym narzędzia, infrastruktury i ciało; kompetencje jako umiejętności, wiedzę i techniki potrzebne do wykonywania praktyk, a znaczenia jako symbole, idee i aspiracje, które łączą praktyki w szersze systemy (Shove i in. 2009). Jazda na rowerze to praktyka angażująca nie tylko rower (materialność), umiejętność utrzymania równowagi (kompetencja), lecz także np. przekonanie o tym, że ruch jest dobry dla zdrowia (znaczenie).

Uważna analiza komponentu znaczeniowego pozwala moim zdaniem na wgląd w składowe materialne i kompetencyjne, a przez to zarówno w wyobrażenia na temat praktyk, jak i w same praktyki, o ile zakorzenione są w doświadczeniu. Żeby móc analizować komentarze również pod tym kątem, zdecydowałem się wzbogacić kodowanie indukcyjne o kody opisujące poszczególne elementy praktyk: materialne, kompetencyjne i znaczeniowe.

Innymi słowy – analizowane wypowiedzi stanowią bogate źródło wiedzy na temat dostrzeganych przez osoby komentujące barier i motywacji, a także tego, co poszczególne praktyki dla nich znaczą i jak są zakotwiczone w szerszych systemach wartości i wyobrażeń. Przez pryzmat dyskursu staram się uchwycić również kluczowe komponenty i mechanizmy wyobrażonych lub zakorzenionych w doświadczeniu praktyk, które – nawet jeśli nie w pełni „odtworzalne” z poziomu komentarzy – dają się przeanalizować w kategoriach materiałów, kompetencji i znaczeń.

W myśl synkretycznego traktowania *practice-based approaches*, postulowanego przez Davide'a Nicoliego (Mateja-Jaworska, Modrzyk 2023), model ten wydaje się szczególnie użyteczny ze względu na problematykę dyfuzji. Pisząc na temat surfingu oraz ruchu rowerowego i samochodowego w Maastricht, Melissa Akaka (2022) czy Mark Dijk (2021) pokazują, że każdy z elementów praktyki może poruszać się – a więc podlegać dyfuzji – niezależnie od innych. Oznacza to np., że – by pozostać blisko tematu – rower cargo jako element materialny praktyki wożenia dzieci do szkoły ulega de- i rekontekstualizacji w taki sposób, że nie pasuje do innych praktyk w nowym otoczeniu. Istotne w omawianych pracach jest również zwrócenie uwagi na rolę w rozprzestrzenianiu się praktyk i ich elementów nie tylko „nosicieli” praktyk (*carriers*), lecz także osób postronnych (*non-carriers*) (Akaka i in. 2022).

Poniżej znajduje się lista kilkunastu komentarzy, które wybrałem ze względu na to, że, po pierwsze, reprezentują najczęściej występujące w analizie tematy, a po drugie, ze względu na charakterystyczne sformułowania, poprzez które można uchwycić relacje między poszczególnymi znaczeniami czy elementami praktyk⁵.

1. Będą **strzelać** do Polaków, którzy nie chcą żyć w tej **komunistycznej utopii**?
2. Od razu do **klatek** ludzi powijadajcie!!! Chów klatkowy, a kury na wolnym wybiegu! Tak was traktują jak **Niemcy w obozach**! Gorzej niż zwierzęta idące na rzeź się zachowujecie, **bezmyślne bydlę**!
3. czyli że idea jest taka żeby zrobić wszystko aby niemal **uniemożliwić** korzystanie z alternatyw i dzięki temu uznać że ludzie ich nie chcą? Wow .. jakież to **totalitarne**. Jak można napisać że takim podejściem miasto „da wybór”? To będzie **przymus**. Równie dobrze można po prostu nakazać.
4. zdefiniuj słowo wolność [...] posiadanie samochodu samo w sobie nie daje **wolności** rozumianej jako całkowita **suwerenność i niezależność**. Przemieszczanie się nim obarczone jest coraz większą ilością **ograniczeń**, dodatkowych **wydatków i przymuszeń (pod groźbą kary)**. Natomiast jeżeli tą wolność (użyta w tym zdaniu) zinterpretujemy jako **wolność wyboru** (czym pojadę, kiedy pojadę, jaką drogą pojadę, w jakim towarzystwie i dokąd pojadę) i to **ja o tym decyduję**, to w tym znaczeniu auto daje wolność.
5. **Strefy czystego transportu** mają to przyspieszyć, **bogaci** będą dalej jeździć sobie samochodem, a tych co **nie stać na nowe auto** będą **zmuszeni** się pozbyć samochodów, mają **pedałować** na rowerkach albo jeździć niedziałającym zbiorkomem....
6. I co lemingi >> 15 minutowe miasta to odległa przyszłość i bujdy <<< No to macie teraz bujdy . Zaczyna się **zakładanie kagańca**, jeszcze jest bardzo luźny
7. to nie **getto**„, to klasyczny **LAGER**! Wyłapujcie i niszczone tych debili którzy to usiłują wprowadzić! Zaraz będziecie mieli mniej **swobody** niż klasyczny **prosiak w chlewie** !

⁵ Zachowano oryginalną pisownię, składnię i interpunkcję.

8. Wiecie „zieloni” debile że 20 tyś **samolotów** (rejsowych, nie licząc prywatnych) codziennie lata wam nad głowami ,a każdy spala 6 do 8 TON paliwa na godzinę i to jest „**ekologiczne**”!?!? Wy chcecie **ograniczać wolność** ludzi zakazami bo samochody zatruwają powietrze !!! Walnijcie wy się w te lepetyny i to dobrze , a potem zajmijcie się **normalną pracą która coś wniesie w los kraju** . „Zielona zaraza „
9. Bardzo dobrze, idziemy cały czas w dobrym kierunku. Miała być druga Japonia ale nic, może być **drugi Bangladesz**.
10. A kiedy **riksze** i powrót do powozów konnych ?
11. Następny punkt programu – testujemy Poznań bez **rurociągów** i przywracamy **czerpanie wody ze studni**
12. Patologiczne lewackie cofanie w rozwoju rodzaju ludzkiego.
13. Oczywiście zaraz wszyscy na rowerach. W **szałasie** będziemy mieszkać
14. rower taczka nie jest nowoczesny
15. Jeszcze **riksze tęczowy** jacyś wprowadzi
16. Polska od jakiegoś czasu się **nie rozwija** tylko **cofa** jak i cała unia....
17. do miasta, do wyjazdu z miasta, by nie być **niewolnikiem zbiorczyfu**. By pojechać do dobrego stomatologa, sklepu z **szerszą ofertą**, do znajomych, by opuścić miasto nacurlop czy na działkę, by nie **dziado wegetować**. 86% rodzin jednak ma auta, a dla reszty **bieda syfo zbiorkom..**
18. **Doganiamy Phongjang**, Północna Korea! Nie mogę się doczekać **munduru** co dwa lata dla każdego obywatela! Planeta odetchnie
19. Jak zwykle kopiujecie bez namysłu **pomysły** z **zachodu**, ale nie rozumiecie sedna idei xD zamiast mieć wszystko blisko to wymyśliście **drugi bangladesz** z **rykszami** xD tylko tam **bieda** nie pozwala mieć **auta**, a u nas będzie **ustawowo** xD dzbany
20. już sobie wyobrażam twoją koncepcję z **zakazem aut..fajna utopia** i powrót do **średniowiecza**...ci wszyscy **strażacy z wiaderkami** wody biegnący do pożaru...ach i te **rowery cargo** wiozący **chorych** na sygnale, ci **Szerpowie** z pakunkami **dostarczający towary** do sklepów... ☺
21. [...] Czemu wszelakiego typu aktywizacja tak usilnie chcą **zmieniać miasto i robić z niego wieś**? [...] Po co **zadręczać utopią** innych ludzi? **Pakować manele**, wsiadać na rowery i szerokości.
22. [...] Nie pomogę na Twój brak wiedzy, że od 10 000 lat miasta powstawały jako miasta krótkich dystansów i dopiero przed 100 laty w wyniku idei komunistów Jeanerette-Grisa i van den Rohe zaczęliśmy miasta rozwalać. [...] Niestety u nas motokomunizm trzyma się mocno, już 4 pokolenie w nim urosło i widzi Matrix jako normalny świat, [...] Jesteśmy od 15 lat na etapie rozwoju miast Zachodu z lat 70... Cofamy się strukturalnie w rozwoju zamiast naprawić błędy motokomunistycznej utopii modernizm
23. z ograniczeniem **swobody** użycia aut tak to **getto**, ograniczające twój **wybor**. Tak wolałbym **jak człowiek autem** niż **bieda rowerkiem** lub **bydłowozem**
24. tak bo jedyne o czym marzę to w zimie podczas opadów śniegu to iść do pracy, wcześniej zaprowadzając dzieci do przedszkola, pieszo albo na rowerze... tysiące

- lat **rozwoju** tylko po to żeby **wrócić** do **marznięcia**, **moknięcia** i marnowania czasu. Nie dzięki...
25. Za **PRLu** te, budowali osiedla ze żłobkami, przedszkolami, szkołami, przychodniami i **wszystko w zasięgu 15 min....** więc co to za **nowość**?
 26. „miasto 15 minutowe „ to tylko taki slogan tak jak „praca czyni wolnym”
 27. każde blokowisko w **PRL** z wielkiej płyty to 15sto minutowe miasto, jesteście **komuchami** po prostu ;)
 28. Jest pewien kraj gdzie głównym transportem jest transport rowerowy. **Biedota** na **rowery** i transportem zbiorowym **elity autami** ,samolotami itd. Powoli UE zmierza w tym kierunku. Kraj o którym mowa to **KRLD**

Komentarze – zarówno prezentowany tu wybór, jak i cały zbiór – dotyczą szerokiego spektrum działań i praktyk, które można jednak przyporządkować do dwóch głównych kategorii. Pierwszą stanowią praktyki codzienne, zwłaszcza mobilnościowe: dojazdy do pracy, odwożenie dzieci do szkoły i przedszkola, przewożenie towarów, robienie zakupów, korzystanie z usług miejskich i przestrzeni publicznej, ale także parkowanie, stanie w korkach czy weekendowe wyjazdy poza miasto. Drugą kategorię tworzą praktyki władz lokalnych – różnego rodzaju interwencje infrastrukturalne (np. zwężanie ulic, tworzenie dróg rowerowych) oraz regulacje i organizacja (planowanie i zarządzanie komunikacją miejską, strefy czystego transportu itp.).

Miasto 15-minutowe funkcjonuje w komentarzach w nieco inny sposób. Wracam tu do pojęcia dyspozytywu, „heterogenicznego ansamblu”, obejmującego dyskursy, instytucje, zabudowę architektoniczną, regulaminy, prawa, przepisy administracyjne, naukę, filozofię, moralność (Nowicka 2016). Komentarze na temat 15MC dotyczą właśnie szerokiego powiązania „wypowiedzianego i niewypowiedzianego”: ograniczania praktyk, refleksji nad genezą pomysłu, jego wdrożeń w innych miejscach świata czy racji stojącymi za koncepcją Moreno.

W dalszej części skupię się przede wszystkim na praktykach auto- i velomobilnościowych (ze szczególnym uwzględnieniem rowerów cargo), jako tych najczęściej wspominanych w komentarzach. Pozostałe formy działania – szczególnie te związane z władzą samorządową i ogólniejszym tłem 15MC – będą uwzględnione w kontekście znaczeń, kompetencji i materialności tych pierwszych.

Materialność

W komentarzach pojawia się wiele odniesień do materialności rozumianej jako obiekty, infrastruktura czy zasoby technologiczne (Akaka i in. 2022). Dyskutujący często przywołują fizyczne cechy ulic i miejsc parkingowych (np. szerokość, liczba pasów), budowę roweru (zadaszenie, bagażnik) czy wreszcie warunki pogodowe i klimatyczne (deszcz, śnieg, mróz). Dwa wątki uważam tu za szczególnie interesujące: konkurencję przestrzenną oraz definiowanie roweru cargo poprzez ograniczenia. Zaczniemy od tego drugiego.

Komentujący wyliczają szereg barier mających wynikać z materialności samego roweru cargo; brak ochrony przed pogodą, zbyt mała ładowność, niższa prędkość czy w końcu gabaryty, które uniemożliwiają np. przechowywanie w mieszkaniu⁶. Część tych zarzutów – jak postaram się pokazać w dalszej części – można interpretować raczej jako braki w wymiarze kompetencji (wiedzy i technik niezbędnych np. do jazdy zimą czy do odpowiedniego przewożenia zakupów) bądź jako konflikt z innymi codziennymi praktykami i przypisanymi im znaczeniami (choćby obawą przed pojawieniem się w pracy „zgrzanym i spoconym”). Niemniej w samych komentarzach rower cargo definiowany jest właśnie poprzez ograniczenia wynikające, jak pisałem, z samej swojej materialności, która nie współgra przede wszystkim z innymi materialnymi elementami świata komentujących.

Takich – wynikających z immanentnych ograniczeń – wad wydaje się nie mieć samochód. Dopiero zmiana parametrów ulic – zężanie jezdni, tworzenie większej liczby dróg rowerowych – przekłada się, ale nie na wewnętrzne, ale zewnętrzne, wtórne, materialne ograniczenia również dla aut. Te same zmiany mają po części eliminować rzekome wewnętrzne, istotowe ograniczenia roweru cargo. Osią konfliktu staje się właśnie spór o materialność przestrzeni miejskiej, która zdaje się nie móc pomieścić wszystkich.

Obecna w komentarzach dyskusja o rowerach cargo i mieście 15-minutowym odsłania podstawowy materialny z natury problem, który dalej przekłada się na kompetencje, a przede wszystkim znaczenia.

Kompetencje

O kompetencjach rozumianych jako wiedza, umiejętności i techniki niezbędne do wykonywania określonej praktyki (Akaka i in. 2022) jest w analizowanych komentarzach sporo, choć nie wprost. Kwestia ta ujawnia się poprzez materialne i niematerialne ograniczenia przypisywane rowerom i rowerom cargo. Na podstawie komentarzy dotyczących materialności można wyróżnić trzy obszary kompetencyjne: związane z jazdą w niesprzyjających warunkach, dotyczące ruchu drogowego oraz te konieczne w codziennej logistyce.

Klimat i warunki pogodowe – a więc czynniki materialne – są przedstawiane jako z natury niezależne od człowieka. Sprawiają, że rower – w tym rower towarowy – nie jest uniwersalnym środkiem transportu, bo nie zapewnia odpowiedniej ochrony przed deszczem, śniegiem, silnym wiatrem czy temperaturą. Z drugiej strony w komentarzach – w tym w tych niewielu pozytywnych – pojawiają się przykłady Danii, Holandii czy Finlandii, w których jazda na rowerze jest bardzo popularna mimo częstokroć gorszych warunków pogodowych niż w Poznaniu.

⁶ Jest to szczególnie ciekawe ograniczenie materialne, ponieważ wskazuje wprost na powiązanie w sferze kompetencji i znaczeń roweru cargo ze zwykłym rowerem. To, że rower cargo jest rowerem implikuje samo w sobie wiele praktyk, w tym praktyk przechowywania (np. w mieszkaniu), czy szerzej: wszelkich praktyk, które wiążą się z bezpieczeństwem roweru i ochroną przed kradzieżą (np. bezpieczne stojaki).

I to właśnie w tym zestawieniu ujawnia się wymiar kompetencyjny; nie chodzi o pogodę, ale o brak odpowiednich umiejętności, przyzwyczajęń, wzorców, doświadczenia, znajomości technik czy choćby wiedzy o tym, jak się ubrać, co zabrać, czy jak zapewnić bezpieczeństwo dzieciom przy niekorzystnej aurze. To nie same warunki klimatyczne uniemożliwiają rozwój praktyki, ale właśnie braki kompetencyjne sprawiają, że jazda w deszczu, śniegu czy przy niskich temperaturach wydaje się komentującym niebezpieczna czy wręcz niemożliwa. Co więcej, luki te nie tylko utrudniają przyswajanie praktyki, ale też dyskursywnie wzmacniają przekonanie, że jest ona z definicji „nie dla nas”. Co ważne jednak, brak tych umiejętności nie musi wynikać z braku chęci ich nabycia, ale z braku odpowiednich wzorców oraz ze znaczeń przypisywanych do danych praktyk.

Warto być może wspomnieć w tym miejscu o badaniach przeprowadzonych w Polsce na zlecenie Grupy Romet w 2022 roku; 23% ankietowanych zadeklarowało wówczas, że jeździ rowerem przez cały rok. W porównaniu do innych krajów europejskich odsetek ten jest wysoki, choć nie tak, jak we wspomnianych Danii, Niemczech czy Finlandii (*Cycling Across The World: A 30-country Global Advisor survey* b.d.). Największymi barierami jazdy poza sezonem pozostają warunki pogodowe (deszcz, śnieg, temperatura) oraz drogowe (oblodzenie, nieodśnieżone drogi rowerowe) (*Raport Romet: Aż 23% Polaków jeździ rowerem także zimą*).

Wprost o kompetencjach – a raczej ich braku – komentujący piszą w kontekście bezpieczeństwa i przestrzegania przepisów drogowych. Jest to wątek bardziej relacyjny, odnosi się nie tylko do praktyk indywidualnych, ale również do kompetencji innych uczestników ruchu drogowego. Rowerzyści – zdaniem niektórych komentujących – nie znają przepisów, przejeżdżają na czerwonym, jeżdżą po chodniku, „wpychają się”. Z kolei kierowcy bywają przedstawiani jako agresywni, nieuważni, nieprzewidujący obecności roweru na drodze.

Opinie te zdają się potwierdzać oficjalne statystyki wypadków drogowych publikowane przez Komendę Główną Policji (Symon, Rzepka 2024). W 2024 roku rowerzyści wzięli udział w 3765 wypadkach drogowych. Sprawcami niemal połowy z nich (1872) byli kierujący samochodami osobowymi, rowerzyści zaś zawinili 1364 razy, a więc w około 36% przypadków. Przy sprawstwie kierowców głównymi przyczynami były nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe przejeżdżanie przez przejazd dla rowerzystów oraz nieprawidłowe wyprzedzanie i niezachowanie bezpiecznej odległości. Przyczyny te dotyczą ściśle kompetencji związanych ze współuczestniczeniem w ruchu drogowym z rowerzystami i zdają się pokrywać z tymi, które znajdujemy w komentarzach. W przypadku winy rowerzystów głównymi przyczynami wypadków były natomiast nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wymijanie i nieprawidłowe skręcanie. Ponownie są to czynniki kompetencyjne i ponownie – choć luźniej – zdające się potwierdzać opinie wyrażone w zebranym materiale.

Tym jednak, co dodatkowo wyziera z komentarzy, jest wzajemna podejrzliwość, nieufność wobec umiejętności innych uczestników ruchu drogowego. Nieprzestrzeganie przepisów przekłada się na bezpieczeństwo, które niekiedy

niemożliwe jest do zapewnienia właśnie ze względu na brak kompetencji tych ostatnich.

Przy bezpieczeństwie ruchu drogowego warto być może wspomnieć jeszcze raz o materialności. Jednymi z głównych czynników wpływających na intensyfikację ruchu rowerowego jest rozwój dobrej jakości i spójnej infrastruktury rowerowej (Van Goeverden i in. 2015). Jeśli jednak spojrzeć na to zagadnienie z punktu widzenia kompetencji, to okaże się, że interwencja materialna może ograniczać konieczność wykształcania i używania kompetencji związanych z pełnym współuczestnictwem w ruchu drogowym. Niejako obniża się próg wejścia, jeśli chodzi o poruszanie się rowerem po mieście. Całkowita separacja ciągów komunikacyjnych była – o ironio – jednym z postulatów urbanistyki funkcjonalistycznej, której zawdzięczamy między innymi takie – niepopularne dziś – rozwiązania, jak przejścia podziemne.

Trzecim i ostatnim obszarem kompetencyjnym po jeździe w trudnych warunkach oraz bezpieczeństwie w ruchu drogowym jest codzienna logistyka. W komentarzach powracają wątpliwości: jak odwieźć dzieci do przedszkola, jak przewieźć zakupy, jak dojechać do pracy, jak się nie spóźnić? I znów, choć na pierwszy rzut oka są to ograniczenia materialne (zasięg pojazdu, brak zadaszenia, ciężar, waga przewożonych towarów, duże odległości), w istocie część z nich również ma charakter kompetencyjny. Rower cargo czy zwykły rower by mógł skutecznie konkurować z samochodem, wymaga nie tylko odpowiedniej infrastruktury, choć ta – jak pisałem powyżej – odgrywa rolę kluczową, ale również innego planowania dnia, innych umiejętności organizacyjnych, a często też redefinicji tego, co oznacza „wygoda” i „efektywność”. Kompetencje logistyczne nie są jednak powszechne. Przede wszystkim zaś różnią się od – wydawałoby się analogicznych, bo współwystępujących przestrzennie – praktyk samochodowych. Dobry przykład stanowią spontaniczne przystanki.

W wywiadach, które prowadzimy zarówno z regularnymi użytkownikami rowerów cargo, jak i z osobami testującymi je w ramach projektu SPECIFIC, pojawiają się wypowiedzi wskazujące na to, że w codziennej logistyce rower cargo pozwala na większą swobodę. Rozmówcy i rozmówczynie mówią o większej uważności na otoczenie, która pozwala zauważyć punkty usługowe, oraz o braku konieczności szukania miejsca do zaparkowania, co umożliwia spontaniczne z tych punktów skorzystanie. Jednocześnie z uwagi na mniejsze rozmiary – a więc czynnik materialny – nieco utrudnione bywa łączenie transportu dzieci i większych zakupów, a więc może wymagać właśnie innego planowania, kompetencji logistycznych.

Nie neguję oczywiście istnienia rzeczywistych ograniczeń rowerów cargo, ale jednocześnie uważam, że materialistyczny determinizm, który przebija z wielu analizowanych komentarzy, jest redukcjonistyczny – sprowadza bowiem przyzwajalność praktyk wyłącznie do kwestii przystawalności technologii do klimatu, infrastruktury czy fizycznej dostępności. Tymczasem to właśnie kompetencje – niewidoczne, ale fundamentalne – pełnią tu istotną rolę.

Znaczenia

Tematami najczęściej pojawiającymi się w zbiorze wszystkich analizowanych komentarzy były te związane z jednej strony z wolnością i zniewoleniem, a z drugiej z zacofaniem i biedą. Co istotne, jest to podział rozłączny. Znaczenia łączą się w ciągi i są zorganizowane na zasadzie postępu, ewolucji monolinearnej. Zniewolenie, zezwierżenie, zacofanie, wrażliwość na warunki pogodowe i bieda to jeden kraniec tego spektrum. Wolność, człowieczeństwo, nowoczesność, uniwersalność to drugi. Czynnikiem różnicującym jest technologia, a jej uosobieniem samochód. Przyjrzyjmy się niektórym z tych wątków.

Najbardziej uderzają określenia i znaczenia związane z hodowlą i ujarzmianiem zwierząt: „chów klatkowy”, „bydlówóz”, „kaganiec”, „bezmyślne bydło”. Retorycznie ustawiają rowerzystę – ale też osoby korzystające z komunikacji publicznej czy pieszych – na pozycji istoty pozbawionej wolności, zamkniętej w klatce i przeznaczonej do eksploatacji. Budują opozycję człowiek – zwierzę hodowlane.

Innym wymiarem podobnej logiki są obrazy obozów koncentracyjnych, gett, łagrów i odwołania do totalitaryzmów w ogóle, a komunizmu w szczególności. W komentarzach pojawiają się nie tylko wzmianki o PRL-u, lecz także o Korei Północnej, Chinach Ludowych czy wręcz o makabrycznie ironicznym napisie nad bramą obozu Auschwitz-Birkenau. Ideę miasta 15-minutowego przedstawia się jako rzekomą przykrywkę dla zniewolenia, jako odbieranie wolności wyboru i sprowadzanie mieszkańców do jakiegoś gatunku podludzi. Tu też ujawnia się wątek narodowy: 15MC przychodzi „z zewnątrz” (z Unii Europejskiej, z Zachodu), a Polacy mają być ofiarą nowej formy totalitarnej kontroli, z której dopiero co przecież się wyzwolili. W takim układzie znaczeń obrońcy samochodów, przeciwnicy miasta 15-minutowego są głosem wołającego na pustyni, ostrzegają przed utratą wolności, zezwierżeniem.

W kontrze do tych wizji tworzy się zbiór znaczeń, w którym samochód staje się symbolem wolności, sprawczości i podmiotowości, szczególnie poprzez przypisywaną mu uniwersalność, a niekiedy wręcz zdolność do ratowania ludzi (pogotowie, straż pożarna). Trudno nie przywołać tu książki *Samochód. Tożsamość, wolność i przestrzeń*. Jej autor Zbyszko Melosik twierdzi, że żyjemy w kulturze autocentrycznej, w której samochody nie tylko stają się symbolem indywidualnej ekspresji, osiągnięć, władzy oraz szybkości, ale bywają antropomorfizowane i stają się obiektami uczuć (Melosik 2020). Co ważniejsze jednak – pisze o tym już John Urry (2004) – samochód zmienił poczucie czasu i przestrzeni; oferował niezależność, jakiej nie mógł dać pociąg, uwalniał od rozkładów jazdy i niewygodnych pasażerów. Przejechane kilometry, czas rozpoczęcia i zakończenia podróży uległy indywidualizacji.

O ile Melosik opisuje to, co samochód daje i co zmienia, o tyle w analizowanych komentarzach pojawia się częściej wątek utraty, która ma być wydarzeniem katastrofalnym. Odebranie samochodu ma skutkować cofnięciem się do epoki biedy i zacofania. Ale nie tylko. Człowiek bez dostępu do „wyższej” technologii ma

być sprowadzony do poziomu zwierzęcia – zależnego, narażonego na niewygodę, klepiącego biedę, pozbawionego wolnego wyboru. Samochód staje się więc de facto jednym z konstytutywnych elementów człowieczeństwa w ogóle.

Zaryzykowałbym też stwierdzenie, odwołując się do ewolucyjnego charakteru dyskursu, że mamy tu do czynienia z odwróconą – czyli podszytą obawą, kpina, a nie sentymentem – retrotopią (Bauman 2018). W ujęciu Moreno 15MC jest – oczywiście nie prostym – ale powrotem do urbanizmu ludzkiej skali. Język komentarzy wskazuje na powrót, tym razem bezpośredni, do utopii nieudanych, podkreśla ich nierealność i – *nomen omen* – antyutopijne konsekwencje. Powrót jest synonimem cofnięcia się w rozwoju.

Opór i dyfuzja

Analiza komentarzy ujawnia wiele konfliktów narosłych wokół praktyk związanych z rowerem czy rowerem towarowym oraz wokół miasta 15-minutowego. Dotyczą one zarówno znaczeń, jak i kompetencji czy materiałów. Ich charakter podobny jest do opisywanych przeze mnie powyżej protestów, które miały miejsce choćby w Oxfordzie i Edmonton. Duża część obaw wiąże się więc z wolnością motoryzacyjną czy ograniczeniami w ruchu samochodowym powodowanymi zmianami infrastrukturalnymi. Osią tego sprzeciwu jest warstwa znaczeń budowana właśnie wokół wartości nadrzędnych: wolności i własności. Waga przykładana do tych wartości ujawnia się oczywiście w możliwości wyboru środka transportu, ale równie czytelnie wyraża się w sprzeciwie, wobec tego, żeby KTOŚ (Unia, Zachód) cokolwiek narzucał. To ten ostatni akt jest postrzegany jako prawdziwy zamach na wolność. Widoczna w komentarzach dewaluacja praktyk rowerowych ma więc po części charakter wtórny; propozycje miasta 15-minutowego czy aktywnej mobilności muszą zostać odrzucone, bo ich przyjęcie byłoby równoznaczne z utratą czy nadszarpnięciem wolności. W następstwie i same praktyki łączone są z imaginariem antywolnościowym; akt narzucania, siłowej dyfuzji wtedy uwidoczni swój ograniczający charakter, kiedy praktyki będące jego przedmiotem okażą się antywolnościowe. Stąd odwołania do totalitaryzmów, obozów koncentracyjnych czy łagrów.

Podobnie rzecz się ma z własnością. I tutaj obrona wartości ma miejsce na poziomie samego aktu zabierania. *Per analogiam* i praktyki będące wynikiem tego potencjalnego zaboru muszą być antywłasnościowe. Ponownie spotkamy tu odwołania do komunizmu, który w warstwie znaczeniowej idealnie łączy aspekty antywolnościowe i antywłasnościowe.

Stąd być może taki wybuch oporu w analizowanych komentarzach. Niewielkie nawet wspomnienie o rowerach czy zmianach urbanistycznych uruchamia lawinę znaczeń i staje się ucieleśnieniem aktów narzucania i zabierania. To sam akt postrzeganej jako wymuszona dyfuzji wywołuje sprzeciw, a w następstwie dopiero samo przenoszenie praktyk. Adatacja – a właściwie same jej próby – rowerów cargo na gruncie polskim wyraziście obrazują tę logikę.

Konstytutywna dla polskiej społeczności użytkowników rowerów towarowych facebookowa grupa Cargo Bike Poland zostaje założona w 2017 roku, choć o samych rowerach towarowych mówiono i pisano wcześniej – popularny blog *Jeden samochód mniej* powstał już w 2015 roku. Nie jest to odległa przeszłość. Rower cargo jest więc – podobnie jak miasto 15-minutowe – zjawiskiem w naszym kraju stosunkowo nowym. W analizowanych komentarzach pojawiają się wprost odniesienia do rzeczywistości zagranicznej, w której ten środek transportu funkcjonuje znacznie dłużej.

Materialny komponent – czyli sam rower – pojawił się w Polsce wśród bardzo wąskiej grupy osób (*adopters*), ale w szerszym kontekście, szczególnie w ostatnich latach, kiedy popularność tych rowerów zaczęła rosnąć, jest postrzegany w oddzieleniu od znaczeń i kompetencji, które składają się na praktyki z nim związane. Wydaje się być to częsty przypadek. Akaka (2022) pisze, że dyfuzja praktyk często zaczyna się od adaptacji materialnych ich komponentów.

Zmiana kontekstu, a więc konstelacji praktyk, powoduje nie proste zaadaptowanie „obcej” praktyki taką, jaką jest (a więc z jej materialnością, kompetencjami oraz znaczeniami), ile raczej ponowne jej wyłonienie się w ramach nowego systemu. Inną praktyką będzie jazda rowerem cargo dla jego codziennych użytkowników (*carriers*), a inną – ze względu na znaczenia i kompetencje – dla większości autorów i autorek analizowanych przeze mnie komentarzy (*non-carriers*). Dla pierwszych poruszanie się rowerami towarowymi będzie miało znaczenia lokujące się w obszarze nowoczesności, zrównoważonego rozwoju czy nawet związane z przynależnością do pewnej grupy społecznej. Dla tych drugich poruszanie się takim rowerem będzie lokowane w konstelacji znaczeń, które opisałem nieco wyżej.

Patrząc ponownie na zebrane komentarze, można stwierdzić, że choć w kategoriach praktyk mówimy o materiałach, kompetencjach i znaczeniach, to – *nomen omen* – w praktyce to właśnie znaczenia wydają się najtrudniejsze do przekształcenia. Dopóki rower i miasto 15-minutowe budzą wśród osób ich nieużywających tak jednoznaczne skojarzenia z biedą, niewolą czy totalitaryzmem, dopóty można się spodziewać silnego oporu wobec ich upowszechniania.

Analogicznie można powiedzieć, że takie rozwiązania, jak ograniczanie ruchu samochodowego czy inne praktyki związane z miastem 15-minutowym, właściwie rozpadają się na dwie grupy o tej samej materialnej podstawie. Dyfuzja praktyk rowerowych powiązanych z rowerem cargo przebiega wielotorowo – zależnie od znaczeń rozumianych jako światopogląd czy aspiracje, ale też od przekonania o własnych kompetencjach i możliwościach materialnych. Jak wskazywałem wyżej, przypisywane braki kompetencyjne w dyskursie ulegają wzmocnieniu i pogłębiają dodatkowe przekonanie o niemożliwości ich nabycia. Adaptacja praktyki wymaga tego, żeby poszczególne jej elementy łączyły się nie tylko ze sobą, ale znajdowały miejsce w całym systemie (Akaka i in. 2022). Dyskurs internetowy (komentarze) to nie tylko reprezentacja opinii czy sfery znaczeń, lecz także przestrzeń tworzenia się i reprodukcji komponentów znaczeniowych czy kompetencyjnych.

Odpowiadając zatem na dwa przewodnie pytania przyświecające tej analizie, należy stwierdzić, że opór wobec praktyk rowerowania i koncepcji miasta

15-minutowego zakorzeniony jest w niezgodzie na sam akt przenoszenia związanych z nimi praktyk. Dyfuzja praktyk zachodzi wielotorowo; przeniesione elementy materialne (np. rowery cargo, kontrapasy) są łączone lub nie z systemem praktyk na podstawie indywidualnie nadawanych znaczeń oraz wyobrażonych lub nabytych kompetencji.

Na nieco bardziej ogólnym poziomie przedstawione powyżej analizy i refleksje wskazują na tarcia i przestrzenie konfliktu, a więc na to, co może być przedmiotem antropologicznego poznania przy badaniu globalnych konceptów.

Uproszczenia i proliferacje

W sensie analitycznym czy też „modelu czegoś” miasto 15-minutowe jest interdyscyplinarnym polem wiedzy, ramą dla badań i projektowania. W sensie normatywnym czy też „modelu dla” ma zaś wymiar etyczny i moralny. Podkreślana elastyczność koncepcji Moreno (miasta x-minutowe) dotyczy sposobów implementacji, technikaliów, a więc sensu analitycznego, a nie wartości – te mają pretensje do bycia uniwersalnymi, nie podlegają negocjacji. Czy nie temu właśnie służy poszukiwanie genezy 15MC w głębokiej niekiedy przeszłości i na różnych szerokościach geograficznych? Gest implementacji koncepcji Moreno w lokalnych warunkach jest niczym innym jak – motywowaną przekonaniem i poglądami dotyczącymi szczęśliwego życia – ingerencją w krajobraz danego miasta, miasteczka czy osiedla.

W kontekście roli antropologii w antropocenie Tsing i in. (2019) proponują nowy program badawczy oparty na etnograficznych studiach nad krajobrazami. Ich metoda polega na ujawnianiu w krajobrazach modułowych uproszczeń i dzikich proliferacji oraz na refleksji nad tym, co relacje między nimi mówią o kondycji epoki człowieka. Wyjaśnijmy te dwa pojęcia.

Przykładem modułowego uproszczenia może być plantacja. Do jej założenia i działania konieczne jest wykarczowanie zastanej roślinności oraz przywiezienie nowej, często obcej. Dzikimi proliferacjami zaś autorzy określają niezamierzone konsekwencje działalności człowieka. Dobrym przykładem jest tu rdza kawowa – choroba, która atakuje monokultury krzaków kawowca. Co jednak istotne, proliferacje nie muszą wcale być czymś negatywnym, mogą „pomagać” człowiekowi, funkcjonować z nim symbiozie. Jest to opowieść o niepełnosprawności (*not-quite-agency*) ludzi, a więc nie tylko o tym, że infrastruktury robią więcej, niż przewidują ich twórcy, ale i o tym, że kondycja człowieka, którą charakteryzuje właśnie brak pełnej sprawczości w transformacji krajobrazu, pewna słabość jest tym, co stanowi o przetrwaniu gatunku (Krassowski 2021).

Miasto 15-minutowe istnieje jako sieć krajobrazów, realizacji planowanych i zakończonych. Powstają one na styku dwóch porządków: z jednej strony rozwiązań i praktyk zapożyczonych, dopasowywanych do lokalnych realiów i obciążonych oczekiwaniem, że ucieleśnią uniwersalizujące ideały, a z drugiej – praktyk oporu wynikających z napięć między wizją Moreno a wartościami zakorzenionymi

w miejscu. Jest to więcej niż obecny w teoriach Michela Foucaulta „aspekt plebejski”, który władzy umyka i inspiruje różne formy sprzeciwu (Schwanen b.d.). Według Tsing tarcie to nie to samo, co opór: „kultury są nieustannie współtworzone w interakcjach, które nazywam ‘tarciami’: niezręcznymi, nierównymi, niestabilnymi, a zarazem twórczymi właściwościami relacji powstających na styku różnic” (Tsing 2015).

Wróćmy więc do pytania z początku tego artykułu: co opór, protesty i sprzeciw robią miastu 15-minutowemu? Co rodzi się w tej napiętej, a zarazem twórczej relacji? Odpowiedziałbym, że kontestacja odsłania pęknięcia w monolocie, pokazuje kruchość pozornej spójności tego globalnego konceptu i wydobywa na powierzchnię – zwykle pomijaną w rozmowach o technikaliach – przygodność związanych z nim norm i przekonań. Zarazem jednak protesty osadzają 15MC w lokalnym kontekście, tworząc przestrzeń debaty o jego dostosowaniu albo odrzuceniu. W takim ujęciu materializowanie się wizji Moreno w krajobrazie jest możliwe tylko wtedy, gdy jednocześnie pozostaje ona przedmiotem sprzeciwu.

Miasto 15-minutowe to nie uniwersalny scenariusz, ale krajobrazy praktyk, których konfiguracje wytwarzają się w dialektyce uproszczeń i proliferacji, a więc testów i protestów.

* * *

Komentarze pod artykułem z „Głosu Wielkopolski” nie są jedynie wyrazem emocji czy świadectwem powierzchownych reakcji. Ich pogłębiona analiza pokazuje, że stanowią rodzaj obrony kluczowych wartości – wolności i własności – zagrożonych przez – często inspirowane i celowe – przenikanie obcych idei i praktyk do lokalnego kontekstu i krajobrazu. W artykule pokazuję więc, że w przypadku miasta 15-minutowego i związanych z nim praktyk velomobilnościowych dyfuzja jest utrudniona podwójnie. Jedną z trudności jest adaptacja samych praktyk, a drugą – niechęć do dyfuzji praktyk w ogóle.

Obserwacja taka jest o tyle cenna, że – w myśl tego, jak o globalnych konceptach pisze Tsing – zwraca uwagę na problematyczność miasta 15-minutowego jako takiego. Pokazuje, że nie jest to uniwersalna koncepcja, lecz globalna, chwiejna idea, która stale zmienia się pod wpływem lokalnych tarć. Paradoksalnie właśnie to uwikłanie sprawia, że staje się ona bliższa. Protest oswaja to, co jest oprotestowywane.

Refleksje zawarte w tym artykule rzucają więc światło nie tylko na przyczyny protestów, dyfuzję praktyk, ale również na znaczenie, jakie mogą mieć one dla kształtu myśli, która ma być odpowiedzią na wszechkryzys naszych czasów. Takie podejście do miasta 15-minutowego wprost realizuje postulaty Tsing (2019) dotyczące roli antropologii w antropocenie. Badania prowadzone w konkretnym krajobrazie i terenie przekładają się nie tylko na wnioski szczególne, partykularne, ale także na lepsze rozumienie patchworkowego charakteru epoki człowieka.

Literatura

- Akaka, M.A., Schau, H.J., Vargo, S.L. (2022). Practice Diffusion. *Journal of Consumer Research*, 48(6), 939–969.
- Bauman, Z. (2018). *Retrotopia. Jak rządzi nami przeszłość*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Birkenfeld, C., El-Geneidy, A. (2023). *Operationalizing the 15-Minute City: An exploration into the „who” and „where” of x-minute cities in the North American context*. Montreal.
- Birkenfeld, C., Victoriano-Habit, R., Alousi-Jones, M., Soliz, A., El-Geneidy, A. (2023). Who is living a local lifestyle? Towards a better understanding of the 15-minute-city and 30-minute-city concepts from a behavioral perspective in Montréal, Canada. *Journal of Urban Mobility*, 3, 100048.
- Caprotti, F., Duarte, C., Joss, S. (2024). The 15-minute city as paranoid urbanism: Ten critical reflections. *Cities*, 155, 105497.
- Casarin, G., MacLeavy, J., Manley, D. (2023). Rethinking urban utopianism: The fallacy of social mix in the 15-minute city. *Urban Studies*, 60(16), 3167–3186.
- Casey, E.S. (2013). *Fate of place: a philosophical history*. Oakland: University of California Press.
- Cycling Across The World: A 30-country Global Advisor survey. <https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2022-05/Global%20Advisor-Cycling%20Across%20the%20World-2022%20Report.pdf> [dostęp: 13.04.2025].
- Dijk, M., Hommels, A., Stoffers, M. (2021). The Transformation of Urban Mobility Practices in Maastricht (1950–1980) Coevolution of Cycling and Car Mobility. *Transfers*, 11(3), 22–61.
- Di Marino, M. (2023). The 15-minute city concept and new working spaces: a planning perspective from Oslo and Lisbon. *European Planning Studies*, 31(3), 598–620.
- English, O. (2024). 15-minutowe miasto: jak sztucznie wygenerować panikę. *Krytyka Polityczna*. 12.08.2025, <https://krytykapolityczna.pl/swiat/15-minutowe-miasto-teorie-spiskoowe-prawica/>.
- Goevrden von, K., Sick Nielsen, T., Harder, H., van Nes, R. (2015). Interventions in Bicycle Infrastructure, Lessons from Dutch and Danish Cases. *Transportation Research Procedia*, 10, 403–412.
- Green and Thriving Neighbourhoods – C40 Cities. <https://www.c40.org/what-we-do/scaling-up-climate-action/urban-planning-design/green-and-thriving-neighbourhoods/> [dostęp: 13.04.2025].
- Heidegger, M. (1974). Budować, mieszkać myśleć. *Teksty: teoria literatury, krytyka, interpretacja*, 6, 137–152.
- Ingold, T. (2022). *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Khavarian-Garmsir, A.R., Sharifi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132, 104101.
- Knap, E. (2023). A composite X-minute city cycling accessibility metric and its role in assessing spatial and socioeconomic inequalities – A case study in Utrecht, the Netherlands. *Journal of Urban Mobility*, 3, 100043.
- Kolet-Iciek, A. (2025). Konflikt sąsiedzki na budowie osiedla Essa Kliny. Jedni protestują, inni czekają na swoje mieszkania. *Gazeta Wyborcza*. 12.08.2025, <https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,32055313,konflikt-na-budowie-osiedla-essa-kliny-jedni-protestuja-inni.html>.
- Krassowski, M. (2021). Niepełnosprawczość. Antropocen i modernistyczne sny. *Przegląd Kulturoznawczy*, 1(47), 136–149.

- Krier, L. (1984). The City Within the City. *Architectural Design*, 54, 70–105.
- Lawrence, M. (2024). Global polycrisis: the causal mechanisms of crisis entanglement. *Global Sustainability*, 7, e6.
- Lu, M., Diab, E. (2023). Understanding the determinants of x-minute city policies: A review of the North American and Australian cities' planning documents. *Journal of Urban Mobility*, 3, 100040.
- Marchigiani, E., Bonfantini, B. (2022). Urban Transition and the Return of Neighbourhood Planning. Questioning the Proximity Syndrome and the 15-Minute City. *Sustainability (Switzerland)*, 14(9), 5468.
- Marquet, O. i in. (2024). Pathways to 15-Minute City adoption: Can our understanding of climate policies' acceptability explain the backlash towards x-minute city programs? *Cities*, 148, 104878.
- Mateja-Jaworska, B., Modrzyk, A. (2023). Teorie praktyk: pomiędzy teorią totalną a ideą skrzynki narzędziowej. *Studia Socjologiczne*, 4(251), 45–68.
- Melosik, Z. (2020). *Samochód. Tożsamość, wolność i przestrzeń*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Moreno, C. (2021). Introducing the "15-minute city": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111.
- Moreno, C. (2024). *The 15-Minute City – A Solution to Saving Our Time and Our Time*. Hoboken: Wiley.
- Murgante, B., Valluzzi R., Annunziata, A. (2024). Developing a 15-minute city: Evaluating urban quality using configurational analysis. The case study of Terni and Matera, Italy. *Applied Geography*, 162, 103171.
- Nie dla Stref Czystego Transportu! Apel do prezydentów miast, radnych i wojewodów. <https://nieoddamyaut.pl/> [dostęp: 12.08.2025].
- Nowicka, M. (2011). „Urządzenie”, „zastosowanie”, „układ” – kategoria dispositif u Michela Foucaulta, jej tłumaczenia i ich implikacje dla postfoucaultowskich analiz władzy. *Przegląd Socjologii Jakościowej*, 7(2), 94–110.
- Nowicka, M. (2016). O użyteczności kategorii dyspozytywu w badaniach społecznych. *Przegląd Socjologii Jakościowej*, 12/1, 170–191.
- Noworól, A., Kopyciński, P., Hałat, P., Salamon, J., Hołuj, A. (2022). The 15-Minute City – The Geographical Proximity of Services in Krakow. *Sustainability (Switzerland)*, 14(12), 7103.
- Pinto, F., Akhavan, M. (2021). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making „Milan 15-minutes city”. *Transportation Research Procedia*. 60, 370–377.
- Raport Romet: Aż 23% Polaków jeździ rowerem także zimą. https://romet.pl/blog/raport-romet-a-23-polakw-jedzi-rowerem-take-zim?srsId=AfmBOoq6tosdUFX8RKvIQNmG_eiMNq_z-qHM40PGX-vl8rwXhLZOGmk8 [dostęp: 12.08.2025].
- Schwanen, T. (b.d.). *What does the 15-minute city do?*, niepublikowane.
- Sdoukopoulos, A., Papadopoulos, E., Verani, E., Politis, I. (2024). Putting theory into practice: A novel methodological framework for assessing cities' compliance with the 15-min city concept. *Journal of Transport Geography*, 114, 103771.
- Shaw, S.L. (2012). Guest editorial introduction: time geography – its past, present and future. *Journal of Transport Geography*, 23, 1–4.
- Shove, E., Trentmann, F., Wilk, R. (eds.). (2009). *Time, Consumption and Everyday Life: Practice, Materiality and Culture (Cultures of Consumption)*. London: Routledge.
- Symon, E., Rzepka, P. (2025). *Wypadki drogowe w Polsce w 2024 roku*. Warszawa.

- Szymańska, D., Szafrńska, E., Korolko, M. (2024). The 15-minute city: assumptions, opportunities and limitations. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 66, 137-151.
- The DUT Partnership – DUT Partnership. <https://dutpartnership.eu/the-dut-partnership/> [dostęp: 13.04.2025].
- Tsing, A.L. (2015). *Friction: an ethnography of global connection*. Princeton: Princeton University Press.
- Tsing, A.L. (2019). Patchy anthropocene: Landscape structure, multispecies history, and the retooling of anthropology: An introduction to supplement 20. *Current Anthropology*, 60(S20), 186–S197.
- Tsing, A.L., Deger, J., Keleman Saxena, A., Zhou, F. (2021). *Feral Atlas: The Mote-Than-Human Anthropocene*, Redwood City: Stanford University Press.
- Tuan, Y.-F. (1974). *Topophilia: A Study of Environmental Preception, Attitudes, and Values*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- Ufa, C. (2024). Poznań jako jedno z pięciu europejskich miast weźmie udział w wyjątkowym projekcie! *Głos Wielkopolski*. https://gloswielkopolski.pl/poznan-bedzie-testowal-miasto-15-minutowe-w-europejskim-projekcie-stolica-wielkopolski-skupie-sie-na-rowerach-cargo/ar/c1p2-27002619?fbclid=IwY2xjawIBn8JleHRuA2FlbQIxMAABHYRfzRWmjnk2BbsdDy1HfYXh5Am9mwEbbZi8RQEQGVSmqLXdfQo-8oLaw_aem_IcCBHC_VbcYfeV9WCzioMA.
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*. 21, 25–39.

SUMMARY

With Cargo Bike Against the Grain: Practices and Protests in the 15-Minute City

The 15-minute city has become one of the most politically contested urban planning concepts, provoking resistance both in physical urban spaces and online arenas. At the center of these controversies are restrictions on car traffic that demand reconfigurations of everyday mobility practices. This article examines a netnographic case study of resistance to Carlos Moreno's concept and related velomobility initiatives in Poznań, Poland. It focuses on public reactions to the announcement of a cargo bike testing program for local entrepreneurs. Drawing on Elizabeth Shove's practice theory, the analysis demonstrates that opposition arises not only from the material and technical limitations of cargo bikes, but above all from conflicts over meanings and gaps in competences. In this discourse, cars emerge as symbols of freedom and human dignity, whereas bicycles are associated with poverty, subjugation, and even "animalization." Engaging Michel Foucault's notion of the *dispositif* and Anna Tsing's ethnography of global connections, I argue that protest should not be seen merely as an obstacle to implementation, as it happens in 15MC literature. Rather, it constitutes a constitutive force in the circulation of global urban concepts. The 15-minute city materializes through friction and resistance, revealing its non-monolithic and situated character within contemporary urban landscapes.

Keywords: 15-Minute City, cargo bikes, practice theory, sustainable mobility, dispositive, patchy Anthropocene

KAMIL PIETROWIAK  <https://orcid.org/0000-0001-7690-7811>
University of Gdańsk

“You Can Compare It to a Car, Because a Car Gives You That Kind of Freedom”: Automotive Metaphors and Comparisons in the Narratives of Trainers and Guide Dog Handlers

Introduction

Mobility is one of the key ways of participating in the world—not only as a practice of moving through space, but also as an expression of intention, autonomy, agency, and identity (Kaufmann et al. 2004; Sheller 2011). In the context of blind and visually impaired individuals, mobility takes on particular significance. This is because it involves challenges arising, on the one hand, from their perceptual capabilities (the absence or significant limitation of vision), and, on the other hand, from the established system of organising transport—the related skills, movement, and spatial practices that largely rely on the capacity to see. Finding one’s way and navigating within such an organised world requires learning alternative, non-visual strategies of action, including the use of a white cane, cooperation with a guide dog, support from acquaintances or professional assistants, and the use of navigation technologies (Anvik 2009; Deshen, Deshen 1989; Devlieger 2006).

In this article, I focus on the cooperation between visually impaired individuals and guide dogs, and more specifically, on how this cooperation is represented through automotive metaphors and comparisons. This is because, as emerged from my research on training and living with guide dogs, participants attempted

to convey the specificity of this cooperation not only through common associations such as “dog as the person’s eyes” or “dog as an extension of the body,” but also through general or specific references to owning or driving a car. The aim of this article is therefore to examine the meanings, values, and aspects of working with a dog that are expressed through this imagery, and what these reveals more broadly about the role of the guide dog in the context of independent mobility. At the same time, I seek to show how these images relate to broader forms of practical and symbolic organisation of the world—automobility, (dis)ability, (in)dependence, and (ab)normality that shape multiple aspects of life, including social and economic capital, status, identity, career, and family life.

1. Literature Review

1.1. Mobility and the Sense of Sight

Many scholars in the fields of anthropology and the sociology of the senses emphasise the multisensory nature of human experience, seeking thereby to move beyond an ocularcentric view of the world and recognising the value of other modes of sensory perception (Classen 1993; Classen et al. 1994; Howes 2003; Pallasmaa 2012). Nevertheless, it is difficult to deny the clear and, in many areas, dominant role of visual experiences in shaping human knowledge and practice, including the development and use of various technologies and tools, communication, interaction, and identity (Brennan 1996; Jenks 2002; Mirzoeff 2016). As William Mitchell (2005: 345) puts it: “It is not just that we see the way we do because we are social animals, but also that our social arrangements take the forms they do because we are seeing animals”.

Although patterns and norms related to visibility may vary across cultures, they are all rooted in the perceptual capacities of the human body—especially in visual cognition, which is the result of both species evolution and social education (Ingold 2011). As Mitchell (2005: 349) argues, rather than attributing an ocularcentric character to “modernity” or “the West” and comparing it to other cultures—as Marshall McLuhan (2011) did—it may be more useful to examine the various social practices of human visibility and their interrelations with other components of a given system of thought and action.

As Łukasz Zaremba (2016: 8) puts it, “visuality cannot be extracted from culture or the world—it permeates all their dimensions and constitutes one of their fundamental substances. Without it, the world would look entirely different” [author’s translation]. Among the many key elements of human being-in-the-world, this principle also applies directly to the ways in which we orient and move through space, which—like in other sighted animals—are largely based on the ability to perceive visual stimuli.

This interrelation can be examined in various dimensions. Firstly, vision enables the recognition and localisation of objects at varying distances from

the subject, the efficient avoidance of obstacles, the use of available spatial features, and the rapid creation of mental maps of the surroundings (Amedeo, Speicher 1995; Hall 1990). Referring to James Gibson's (2015) concept, vision grants access to the visual affordances embedded in the environment, which prove highly useful for bodily movement and for interpreting, categorising, and navigating space (see Ingold 1992; Reed 1994).

Secondly, spatial orientation and independent mobility skills are essential to many socially determined tasks and activities that form the foundation of human life, such as work, family, health, leisure, and social relationships (Golledge 1993; Kitchin et al. 1997). In this context, the widely accepted image of what "normal" functioning—and specifically "normal" mobility—should entail is grounded in what Michael Herzfeld (2006: 240–241) refers to as "common sense": a culturally dominant, though often unspoken, assumption about perception, where the ability to see is treated as both a statistical average and a biological standard.

Thirdly, effective and independent use of space involves more than just the ability to move from place to place—it also requires following established social standards for mobility, orientation, and locomotion, adjusting one's movements to the expected pace, rhythm, and mode of travel, and using appropriate and accessible means of transportation. This integration of elements is clearly reflected in the process of automobilisation. It not only led to the widespread adoption of the car as the default mode of transport, but also triggered systemic and far-reaching changes in the organisation of space, time, the economy, family life, and, consequently, everyday practices, emotions, identity, and the sense of agency (Beckmann 2001; Dennis, Urry 2009; Featherstone et al. 2005).

1.2. Mobility of Blind Individuals

As many scholars consistently emphasise, the most significant difficulties that inevitably shape the situation of blind individuals relate to independent mobility and spatial orientation— particularly when navigating unfamiliar, disorganised, and changing environments (Foulke 1983; Smith 2004; Tuttle, Tuttle 2004). However, mobility challenges do not arise solely from the physical absence or severe restriction of the sense of sight, which would exclude blind and visually impaired people from "normal" spatial functioning, as implied by the medical model of disability (DasGupta 2015). They are also not just the result of poorly adapted environments or transport systems, shaped by institutional neglect or bias against bodies and perceptions that fall outside the statistical "norm," as the social model of disability argues (Campbell 2009; Oliver 2013). As I have indicated in the previous section, the relationship between the capacity to see—and thus also the inability to see—and mobility is far more complex, intertwining species-level, biological, social, and individual dimensions of human life.

Therefore, rather than searching for singular causes of these challenges, I propose drawing on the ecological model of disability, which—to put it simply—defines

disability as a mismatch between the resources and needs of the individual and the demands and offerings of the environment, understood not only in material terms but also in socio-cultural terms (Maiese 2019; Toro et al. 2020; Wiliński 2010: 66–67; Woźniak 2008: 65). Equally important is that the ecological model allows us to explore alternative ways of engaging with the environment—ones that match a person’s perceptual and physical capacities and support, to varying degrees, the pursuit of their needs and goals. The proposed approach does not focus on external (social prejudice, inaccessible spaces) or internal (bodily limitations) causes of what is described as “disability”. Instead, it reveals the contextual and relational nature of this category and makes it possible to trace the interrelations between the resources and challenges of the subject in their environment, which shape the individual perception of ability, agency, mobility, and independence.

This approach is closely related both to the concept of affordances (Gibson 2015; Ingold 1992; Reed 1994) and to Jakob von Uexküll’s (2010) theory of *Umwelt*, both of which emphasise the embodied and functional nature of the relationship between an acting subject and the elements of the environment that are available, i.e., perceptible and usable. From this perspective, a blind person—like any other subject—experiences and acts within the world based on the elements of their surroundings that are accessible to them, and which, through the education of attention and engagement, are perceived as affordances: meaningful tools or sources of information. Thus, even though a subject perceives and acts in the world on their own terms, they can expand their abilities by learning to notice and make use of other features of the environment.

For blind individuals, the primary tools and supports for independent mobility and spatial orientation include the white cane, navigation technologies, sighted assistants (including professional assistants, family members, friends, and strangers), and guide dogs (Anvik 2009; Devlieger 2006; Hersh, Johnson 2008; Magnus 2024; Murata et al. 2019). Given the focus of this article, in the following sections I will examine the cooperation between blind and visually impaired individuals and guide dogs.

1.3. Guide Dogs

A guide dog is usually a Labrador Retriever, Golden Retriever, or German Shepherd, chosen for their good health and specific traits—such as low distractibility and a willingness to cooperate with people—and trained to lead a blind or visually impaired person safely and effectively (Arata et al. 2010; Craigon et al. 2017; Murphy 1998). The dog’s role is to follow the direction indicated by the handler, stop at critical spatial points (such as stairs, kerbs, pedestrian crossings), avoid both horizontal and vertical obstacles, and locate and indicate useful features (such as doors, benches, bus stops). The responsibilities of the handler, in turn, include giving clear commands, maintaining spatial orientation and setting the route, correctly interpreting the dog’s movements and decisions, motivating,

rewarding, and correcting the dog, and ensuring their safety and well-being (Bane 2021). A dog performs the role of a guide only when wearing a harness with a handle. When not wearing this equipment, they behave like any other companion animal—playing, going for walks, and resting.

The training process usually takes between 16 and 22 months and involves multiple participants, including volunteers who care for the dog during their first year of life, and trainers responsible for teaching specialist skills. Another crucial stage is matching the dog with their future handler, based on their character traits, body size, and walking pace. When the match is successful, the pair begin at least two weeks of joint training. This phase focuses on mutual communication, cooperation, recognising each other's needs and capacities, and building trust and relationship (Bane 2021).

In many countries, the training of guide dogs is managed by charitable and non-governmental organisations (NGOs). Most often, trained dogs are provided free of charge. Assuming no health complications, a guide dog can work up to around the age of ten, after which it retires—either remaining with their current handler or living with other people (e.g. the handler's family, or volunteers).

Working with a guide dog enhances a blind person's mobility, improving their sense of safety and agency, walking pace, and spatial awareness (Bohan, Tuck Wah James 2015; Due, Lange 2018). In addition, working and living with a guide dog has emotional, social, and identity-related consequences. Outside their working role, the guide dog fulfils many of the same emotional needs as any other companion animal—such as the need for closeness, physical contact, and play (Magnus 2014b; Nicholson 1993). In public space, the guide dog often becomes a social facilitator providing a natural topic for conversation, enabling interactions, and prompting the exchange of stories (Deverell et al. 2019; Wiggett-Barnard, Steel 2008). In this case, what distinguishes the guide dog from "ordinary" dogs is the specificity of its work, which often prompts questions about their role and skills. Ultimately, the visual appeal and distinctiveness of guide dogs not only attract attention but also contribute to a more positive public image—and thereby identity—of blind individuals (Fishman 2003; Sanders 2000). Put differently, in everyday interactions, guide dog handlers are not seen solely through the lens of their visible physical difference. Instead, they are perceived as the caretakers of "clever" dogs or, in another version, as secondary to them (Michalko 1999: 89; Sanders 1999: 49).

1.4. Representations of a Guide Dog

The meaning and multiple roles of the guide dog, as well as the relationship between a dog and a human, are conveyed through a range of metaphors and comparisons, used by visually impaired handlers, non-governmental organisations, and researchers working on this subject. One of the most commonly used metaphors directly references vision, describing the guide dog as the blind person's "eyes" (Bohan, Tuck Wah James 2015: 62; Michalko 1999: 36–37). This appears in titles of guide

dog-related publications: *My Eyes Have a Cold Nose* (Chevigny 1946), *When Your Eyes Have a Wet Nose* (Fishman 2003). An example of this metaphor also appears in statements from participants in a study by Clinton Sanders:

[This is] the kind of relationship that we will never have with a human being, and it's not possible with human beings.... People have often tried to find the human equivalent to the relationship I have with [my dog], but there isn't one. People ask me if she's my best friend, or if she is more like my child. [My dog] is my eyes. What is your relationship with your eyes? (Sanders 2000: 137).

The metaphor of the guide dog as “eyes” is also reflected in educational campaigns about guide dogs¹ and in the names of some organisations: Guiding Eyes (USA), The Seeing Eye (USA). Related associations include descriptions of the guide dog as a “prosthesis” meant to adjust to the user and restore functional capacity (Baar 2015), or as an “extension of the body” or even of the “self,” which has been compared in some ways to walking with a white cane (Curtis 2017: 92–93; Kwong, Bartholomew 2011: 428).

Attempts to move beyond such metaphors based on the assumption of human–dog separateness and a hierarchical relation (dog as part of the person, dog as used by the person) have been undertaken by scholars who interpret this interspecies cooperation through the lens of the concept of assemblage (Due 2021; Magnus 2014b; Porkertová 2020; Stevenson 2013). This perspective focuses on continuous communication, coordination, and mutual adjustment between human and dog, who respond to one another's needs and ways of acting, forming a mobile, space-sensing “six-legged assemblage”² (Stevenson 2013: 1164).

Finally, it is worth noting that the role of the guide dog in the everyday life and emotional world of visually impaired handlers is described using the same imagery found among people living with companion animals. The guide dog may be referred to as a “child”, “boy”, “daughter”, “family member”, or as a “buddy” or “friend” (Kwong, Bartholomew 2011; Lockyer, Oliva 2020; Nicholson et al. 1995). This reflects the complexity and fluidity of the human-guide dog relationship, which varies depending on context and on whether the dog is currently working or acting as an “ordinary” companion animal.

¹ *My Dog, My Eyes*. A promotional film encouraging the accessibility of guide dogs. Video published on the official YouTube channel of the State Fund for the Rehabilitation of Disabled Persons in Poland: https://www.youtube.com/watch?v=5Sa2o_tSL0c (accessed: 28.04.2025).

² In this article, I treat the concept of assemblage as one possible framework for describing the collaboration between a blind person and a guide dog, alongside other metaphors and representations discussed throughout the text. Notably, this concept has not entered common imaginaries and is not employed either by guide dog schools or by guide dog handlers themselves. At the same time, the interviews revealed other themes and images – such as unity with the dog, mutual dependence, tandem, or team – which could effectively be interpreted through the lens of assemblage theory (see Porkertová, Doboš 2025). However, this remains a subject for a separate article.

In the article, I focus on yet another metaphor, mentioned only briefly by a few scholars (Magnus 2014a, 2015; Michalko 1999), and used in various ways by participants in the research project I am conducting. Specifically, I examine the image of the "car", which research participants used to describe not only the nature of working with the dog, but also the dog's qualities and functions.

2. Research Methods

The research data presented in this article were collected as part of the project "Cooperation between blind people and guide dogs. Cultural and social determinants of the interspecies relationship", which I have been conducting since December 2021 in Poland and, to an additional extent, in Slovakia. The aim of the study is to analyse the cooperation, communication, and relationships between dogs and the people involved in the training process, including blind and visually impaired individuals who use guide dogs. The study participants include: 1) representatives of guide dog schools (NGOs) who manage the process of training and placing dogs; 2) junior and senior trainers; 3) volunteers who care for the dogs during the first 11–13 months of their lives; 4) clients of the organisations applying for a dog (candidates); 5) blind and visually impaired individuals who live and move around with the dogs, including both beginners and experienced handlers with their second or third dog; and 6) family members of guide dog handlers.

The study uses a range of qualitative methods, including IDI interviews with elements of biographical, conceptual, and projective techniques, participant observation, and the go-along method (Pietrowiak 2024). As part of the project, I conducted 112 IDI interviews (including 6 dyads), ranging from 50 to 220 minutes in length, most typically lasting between 110 and 130 minutes. A total of 84 individuals participated in the interviews, including 32 guide dog handlers. With some trainers and guide dog handlers, I conducted two or three interviews, mainly due to their experience in the field, but also because of their willingness to share their stories and reflections.

Participant observation took place in a variety of settings, including: puppy testing, volunteer training sessions, specialised dog training sessions, dog and trainer exams, candidate training and qualification sessions, guide dog-client matching, handover processes, dog and client exams, post-handover "service" meetings (at 6 and 12 months), independent cooperation between handlers and dogs, and home visits. My participation in dog training events and those involving their handlers was made possible not only thanks to the consent of the participants, but also due to the courtesy of the organisations and individuals managing the process. In total, I conducted approximately 700 hours of observation. Around 300 of those hours were spent accompanying participants during various walks and journeys with their dogs.

Interview participants gave their written consent to participate in the study. In the case of group training sessions, I asked the organisers to obtain verbal

consent from the participants for my presence, or—when possible—I requested such consent directly before the session. An important ethical as well as epistemological principle of the project was to invite participants to read and comment on early versions of articles and chapters presenting the research findings. The comments provided by the research participants have been briefly discussed at the end of the article and included in their original form in the project's research repository. This principle is inspired by Luke Eric Lassiter's (2005) model of collaborative ethnography, which advocates including participants in the co-creation of the research process at its various stages. At the same time, I do not treat this aspect of collaboration as a way to confirm the accuracy of my interpretations or observations (Kramer, Danielson 2016: 108), but rather as an opportunity to enrich the article with additional perspectives—an approach more closely aligned with anthropological conception of perspectivism and dialogical engagement (Field 2008; Rabinow 2011; Rappaport 2008). For this reason, I consider participants' comments as equally valid voices that offer their own interpretations of the text, rather than corrections or overrides of my interpretation of the previously collected data.

The recorded interviews have been transcribed and then coded using the MAXQDA software. The coding process was inductive and aimed at identifying the elements of guide dog training and life with the dog mentioned by the participants. The second stage of analysis involved cross-referencing the extracted codes and quotes with concepts from anthropology, sociology, and animal studies, which—through iterative cycles—proved to be more or less useful as interpretive frameworks for the collected material. Examples include the previously mentioned concepts: the ecological model of disability (Maiese 2019; Wiliński 2010), the concept of affordances and perceptual education (Gibson 2015; Ingold 1992; Reed 1994), and the theory of Umwelt (Magnus 2014c; Uexküll 2010). It is worth emphasising that the theoretical and analytical categories were not selected at the design stage of the study, but emerged and were revised throughout the data collection and analysis process—an approach commonly associated with ethnographic research (Gibbs 2007; Hammersley, Atkinson 2007; Winkin 1996).

Among the codes referring to metaphorical representations of the guide dog as eyes, a tool, a prosthesis, or an employee of the blind person, there also emerged the theme of a guide dog being as, or like, a car. This code appeared 12 times in interviews with guide dog handlers (GDH), and 6 times in interviews with trainers (TR), where it co-occurred with codes such as "training", "symbiosis", "extension of the body", "freedom", "independence", "costs of maintaining the dog", and "value of the dog". Additionally, the car metaphor appears in promotional materials published by some of the organisations I collaborated with during the project. This metaphor also appeared in research data presented in several publications on guide dogs (Curtis 2017; Magnus 2014a; Michalko 1999), in a book written by a guide dog trainer (Bane 2021), and a book authored by guide dog handlers (Witek 2023).

Although the metaphor and comparison of a guide dog being as, or like, a car is marginal within the overall body of data collected in the project, it opens up

several interesting research questions that I will address in abbreviated form in this article: 1) What features and functions of the guide dog are being captured through the metaphor or comparison with a car? 2) Which elements of walking with a guide dog are compared to driving a car? 3) What purpose might be served by comparing a guide dog to a car and the cooperation with them to driving?

3. Findings: A Guide Dog Being as, or like, a Car

Participants who used the metaphor or comparison of a car or driving to describe their cooperation with a guide dog referred to various elements of that process. One of these was the initial stage of learning to collaborate and communicate with the guide dog, which takes place during the two-week training supervised by a trainer. In this context, one participant who lost his sight in his teenage years compared the first weeks of working with the dog to learning to drive a car with a manual gearbox. As the quote below illustrates, both experiences involve similar challenges: stress, cognitive overload, and a sense of limited control:

GDH_16: For me, it was annoying at first... Well, more stressful than annoying was having to remember everything. Maybe it's a silly comparison, but it's kind of like driving a car with a manual gearbox. You have to remember the clutch, the gear shifts, the signs. Transferring this to the dog—I have to read the dog, focus on the route, remember to feed him. That kind of multitasking is really stressful at the beginning. It led to situations where, if I focused too much on something, I'd start mixing things up laterally. Like I want to go left and I say «right, right». And then I'm confused. What's happening?

The theme of “learning to drive” also emerged in the account of one trainer, who described the first months as critical for the future cooperation and communication with the dog, emphasising the importance of the guide dog handler's commitment and development:

TR_06: During the handover, you show the client different techniques. But that doesn't mean everything is smooth during the handover. They still have six months to learn that dog. It's like learning to drive. In the course, you learn the basics, but whether you become a good driver depends on you and your later experiences. [...] You'll pick up the core skills, but to be a good driver, to really take care of the vehicle, takes time, self-discipline, and learning.

As the same trainer explained, much like with driving, the outcome of steady and diligent work between a blind person and a guide dog is the embodiment of specific skills. Over time, these skills become automatic, enabling quicker and smoother action. Importantly, in the trainer's narrative, this process applies equally to the person and the dog, who both learn to move together by developing

shared behavioural patterns. In this account, the dog is thus not presented as a car, but as a driver who has to learn how to drive:

TR_06: But look, it's just like when you're driving a car. Some things become second nature—you don't even realise when you're pressing the pedals. When the dog stops at a crossing, why should they be focusing on anything else? They just stop. Sure, they have to find the crossing, but when crossing the street, it's automatic—left foot, right foot, stop, done.

A comparison between guide dog training and car use also appeared in the statement of another trainer, who used it to illustrate the specific characteristics of Labrador retrievers, especially their trainability and adaptability to new handlers:

TR_13: A Labrador isn't some exceptionally intelligent dog. It's more like a big, ordinary "big Fiat" [Fiat 125p, a popular Polish car model from 1970–1995; author's note]. If it stops, you just take it somewhere, fix it, and keep going. That's why it's a good dog, but it's not a brainiac who'll try to outsmart you. At most, it'll dig in, maybe refuse to go, or want to go left instead of right. But it won't overthink things or have its own fantasies—it's just made that way. It's kind of rough-cut. That's what makes it a fantastic dog—easy to train and easy to hand over to different people.

The image of the guide dog as/like a car is most often used by visually impaired handlers to express positive emotions, satisfaction, and the sense of comfort that comes with working with a dog. This figure serves to highlight the qualitative shift in experience when moving from a white cane to a guide dog—a shift that is described as transformative. There are two ways in which this metaphor or comparison is used. The first is a change from a simpler or inferior mode of transport to a better one: "The difference between using a white cane and walking with a guide dog, at least for me, is like switching from a scooter to a Mercedes".³ A more developed version of this comparison points to the benefits and values that such a change brings:

GDH_06: A white cane is like a scooter. It's fun, because it lets you reach different places. It allows you to be free and independent. But a guide dog is freedom—it's like a Porsche cabrio, it gives you the wind in your hair. That wind of freedom and independence. It's a higher level. It's a matter of quality.

In the second variant, the switch from a white cane to a guide dog is compared to changing from one type or brand of car—usually smaller, less comfortable, and lower in quality—to another that is better, more comfortable, and more prestigious. GDH_23: "With a dog, it's like switching from a Polonez to a Mercedes"

³ *My Name Is Dog, Guide Dog*. Promotional film by the Vis Maior Guide Dog Foundation: <https://www.youtube.com/watch?v=FY5BoYDqiKk> (accessed: 10.04.2025).

[FSO Polonez is a Polish car brand that was very popular in Poland between 1980 and 2000; author’s note]. GDH_11: “When I run classes, I often use this phrase: Switching from a cane to a dog is like going from a “Small Fiat” [Fiat 126; author’s note] to a Mercedes”. Similar associations also appeared in research conducted by Sarah Curtis (2017: 116): “Using a guide dog instead of a cane, Olivia told me, is like using a Rolls Royce instead of a Mini Cooper. «Both get you to the same destination», she told me, «but in such a distinctly different way»”.

The car motif, including references to the Mercedes Benz, also appears in the promotional film “See Us” published on the YouTube channel of the Vis Maior Guide Dog Foundation.⁴ One of the foundation’s clients highlights the simultaneous passivity and activity of the visually impaired handler when walking with a guide dog: “My life with a dog now is like driving a Mercedes. I go out with the dog and he simply takes me where I want to go”. Another statement, although not referring directly to a car but to a vehicle more generally, emphasises the agency of the blind person and the movement facilitated by the guide dog: “When I grab the harness, I can say that I’m taking the controls—and by giving commands, I move toward my goal”. The theme of locomotive cooperation and role division also came up in the account of one study participant. However, she did not portray the dog as a car being driven by the blind person, but rather as a driver following the instructions of a human navigator. GDH_01: “He is our eyes. He’s like a driver. We’re the ones making the decisions, and he’s the one carrying them out. Without him, it would be hard for us. I’m the pilot, and he’s the driver”.

An insightful commentary on this type of imagery, and a creative expansion of the metaphor itself, appears in a book by Piotr Witek (2023: 194–195), who is himself a guide dog handler. Regardless of the particular images used by the author, they also aim to convey the same dimensions of cooperation with a guide dog (especially compared to a white cane), such as comfort, enjoyment, and relaxation:

This comfort, in the eyes of some, grows to mythical proportions—among guide dog handlers there circulates a comparison that switching from a white cane to walking with a dog is like upgrading from a small Fiat to a Mercedes. In my view, however, this comparison is too general and doesn’t fully reflect the actual difference—those who drive might better relate to the idea of switching from a petrol-powered car with a manual gearbox, stuck in traffic, to an electric one with autopilot. In such a ride, you no longer have to mind all those tedious details, and what used to be a tiring journey suddenly becomes quite pleasant.

Although similar associations did not emerge in the interviews I have conducted, examples from other publications in which guide dog handlers or trainers connect particular features or functions of a guide dog with those of a car are worth mentioning here. One such example can be found in the research by Riin Magnus:

⁴ See *Us*. Promotional film published on the YouTube channel of the Vis Maior Guide Dog Foundation: <https://www.youtube.com/watch?v=y7hOcQEXeCs&t=790s> (accessed: 2.04.2025).

That's another reason to use hand signals, because if you're moving with the crowd or whatever and the people coming towards you see that you're signalling to the dog that you want to go left, then they know that you want to go left. And so it also helps other people to know, what you're doing. [...] It's like putting on the indicators on the car, isn't it (Magnus 2014a: 450).

Similar comparisons appear in the book by Christie Bane, an experienced guide dog trainer. Notably, the author emphasises the functional purpose of such comparisons: to illustrate certain aspects of working with a guide dog rather than reduce the dog to the status of a tool:

A dog that does not go forward when asked is a little like a car that doesn't have a "Drive" gear; it defeats the purpose of having a guide dog. A guide dog that resists turns or has to be manhandled into turns is not a dog that anyone will enjoy working with (Bane 2021: 224).

I do not want anyone to get the idea that a guide dog's speed can be controlled in the same way a car's speed can. Every dog has a natural speed that it is comfortable walking at while also making guide work decisions. Attempting to change that natural speed is inviting trouble. But sometimes you need a way to get an over-enthusiastic young dog to slow down—for example, in a crowded shopping mall, or when there is ice on the ground. And sometimes the dog has slowed down because of distraction and is not focusing on its work like it should be. In those cases, you need a way to step on the brake or the gas, so to speak (Bane 2021: 308).

In addition to the issues mentioned above, participants frequently brought up the economic value of dogs, specifically the cost of their training and maintenance, which can be compared to the price of a basic new car. In some cases, highlighting this fact was meant to help sighted people understand not only the emotional but also the market value of a guide dog. This kind of argument is also used when negotiating access to public spaces for guide dog handlers:

GDH_30: A well-bred, neutered, and trained dog is very expensive. The entire training process costs around 20,000 euros. That's why I say I've got a "four-legged car" [laughs].

GDH_23: One time an ophthalmologist told me: "Please don't enter with that dog!" – "But I'm allowed to". I showed her the document [guide dog certificate]. She said, "No. Tie her up outside before entering". "A dog worth sixty thousand [Polish zloty]? I could buy a car for that!"

GDH_10: I wouldn't compare her to a car, although I always say that you don't leave a Mercedes with the keys in it outside a shop. But that's just to illustrate her value.

Finally, the comparison between a guide dog and a car also appeared in the context of comparing the mobility of blind and sighted individuals. In this case, participants emphasised the sense of independence, functionality, as well as the associated sense of "normality" that a guide dog brings:

GDH_11: I want to live like they do. Maybe not exactly like them, but you know what I mean. When they want to go somewhere, they don't call an assistant—so I don't call or arrange one either. I just take my dog and go. They grab their car keys and drive off. It's kind of the same idea. Of course, there are situations where it's easier for them and harder for me, and then I do need to ask someone for help.

Researcher [at the start of the walk – along]: I guess she hasn't warmed up yet.
GDH_23: You know what, she doesn't need to warm up. That's the beauty of it. I sometimes joke that my wife starts up the car, and I just grab the dog and start her up too.

What is worth noting at the end of this section is that some participants—also during the moments when I deliberately resumed the discussion on the topic—chose to withdraw from such comparisons or explicitly pointed out their limitations:

Researcher: At our last meeting you said something like: "My friends have cars, and I have a dog".

GDH_13: Did I really say that? [laughs] Maybe it's a kind of car... you do have to refuel her [laughs]. To me, the closest metaphor is that she's like my daughter, who helps me. She has an emotional bond with me. And I have an emotional bond with her. I don't know if people have that kind of bond with a car. Maybe they do but cars don't reciprocate it. That's why you can call a car a tool, but a dog is not a tool.

GDH_23: Most people can't imagine what it's like to trust a dog, to be guided by a dog because they've never experienced it. They can imagine the responsibility involved—having to walk her, feed her, bathe her. I once said it's like switching from a Polonez to a Mercedes. It's that kind of comparison. Or from a wheelbarrow to a Mercedes. It's like someone who didn't have an arm and suddenly it was sewn back on. That's the level of difference. [...] Someone compares it to a car, another person to a crutch after a cast comes off and they can walk again. But to me, it's not really comparable. It's underestimated. That freedom, the ability to move around independently, means so much to a blind person.

GDH_06: People often use that analogy—that you've got cars and we've got dogs. But it's not the same, because a car isn't a living being. It's more like a rider in sync with a horse. Maybe that also brings a sense of freedom and independence.

Researcher: But you used that comparison yourself in our conversation.

GDH_06: Yes, but it was only to show the contrast—that the white cane is like a scooter that lets you get places and be free, and a guide dog is like a Porsche cabrio—several levels higher, offering so much more. It's just to help sighted people imagine what it's like.

Although using the metaphor or comparison to a car to describe the value and function of a guide dog is useful and illustrative, participants ultimately pointed to the inadequacy of such comparisons, which in their view fail to fully capture the specific, relational character of working with a dog and the related transformation in terms of independent mobility and sense of autonomy.

4. Discussion

Using the image of a guide dog as, or like, a car offers insight into the values and meanings that some participants attach both to moving with a guide dog and to driving a car. Linking these two modes of mobility—particularly by pointing out analogies and similarities—relates to various interconnected dimensions of experience shared by guide dog handlers and car drivers or owners: sensory, emotional, practical, and social.

Firstly, comparing walking with a guide dog to driving or being driven in a car refers to the embodied, sensory experience of guide dog handlers, which includes sensations such as smoothness and speed, comfort and pleasure, and an organic connection with the dog. Moreover, in trying to articulate the uniqueness of this experience, participants pointed to the simultaneity of being transported and directing, of control and trust, and to the ongoing reciprocity of actions and reactions between human and dog.

Such associations can be linked to the concept of assemblage, which various scholars have applied to both human-car and human-guide dog relationships (Beckmann 2001: 603; Dant 2004; Porkertová 2020; Porkertová, Doboš 2025; Thrift 2004). Just like in the car-driver connection, neither the human nor the dog alone can produce the actions that emerge from their assemblage (Dant 2004: 74). From this perspective, their cooperation—and the forms of mobility that emerge from it—are temporary and context-dependent, existing only in the moment of action. In the case of guide dog mobility, this refers to “working mode”, when the dog is wearing a special, clearly marked harness with a handle. When led on a leash by a blind person, the same dog is no longer considered a guide dog in either a practical or legal sense.⁵ These forms of mobility also depend on the skills and current condition or well – being of all subjects involved—the driver, the handler, and the guide

⁵ *The Act of 27 August 1997 on Vocational and Social Rehabilitation and Employment of Persons with Disabilities*, Journal of Laws 2021, item 573 (consolidated text), Article 2(11), defines an assistance dog as “a properly trained and specially marked dog, in particular a guide dog for a blind person [...]”. Source: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19971230776> (accessed: 20.04.2025).

dog—as well as the technical condition and performance of the vehicle (Melosik 2020: 17; Urry 2008: 419–420).

Secondly, a key consequence of smooth and confident movement with a guide dog, as emphasised by many participants, is a sense of freedom, independence, flexibility, and comfort, benefits often associated with car ownership or driving (Maxwell 2001; Melosik 2020; Urry 2004: 28). The difference concerns the mode of mobility against which the car or guide dog is compared, a contrast that makes their respective advantages even more apparent. In the case of the car, the ability to own and drive one means independence from public transport systems, especially their routes and schedules, allowing full control over timing, distance, and destination (Urry 2008: 414–415). In contrast, participants pointed out that working with a guide dog reduces their reliance on sighted assistance and significantly increases their autonomy, safety, comfort, and walking pace compared to navigating with a white cane. Thus, both drivers and visually impaired handlers recognise similar affordances in cars and guide dogs—greater independence, agency, flexibility, and enhanced mobility. However, for handlers, this also involves a functional reduction in the sense of disability itself.

Thirdly, both modes of mobility are often accompanied by a strong emotional investment from the user toward their car or guide dog, expressed through care, attention, time, attachment, and pride (Lutz 2015; Sheller 2004). The accumulation of such positive emotions may lead individuals to perceive and experience their car or guide dog as an extension of their body and ego—both emotionally and practically—as “a part of themselves” without which “normal” life feels incomplete. As a result, the usefulness, meaning, and emotional value attributed to the car or guide dog may turn them into an important – and sometimes even central – element of personal identity and social status. They allow individuals to express their personality, values, aspirations, financial means, and taste (Cairns et al. 2014; Sheller 2004; Urry 2006).

Interestingly, participants employed different associations when describing the economic cost of training and maintaining a guide dog versus its symbolic value. In the first case, they mostly referred to “a car” in general (“I could buy a car for that”, “a four-legged car”) to highlight the guide dog’s economic value. This argument was sometimes used in negotiations over access to public space with the dog, by emphasising the exceptional status of guide dogs. In the second case, they invoked specific car brands (Mercedes-Benz, Porsche), often contrasting them with other, implicitly inferior domestic models linked to the socialist era in Poland (Polonez, Fiat 126, Fiat 125p) or with simpler means of transport (a scooter). This choice most likely reflects not only the comfort or performance associated with these brands, but also the broader symbols they embody—notably luxury, exclusivity, and prestige (Melosik 2020). In the societies where the participants live, cars are no longer considered a luxury item but have become widely accessible and commonplace (Urry 2008: 412). Thus, the discussed metaphors and comparisons gain symbolic weight only when the guide dog is compared to luxury

car brands—a reference that is both recognisable to sighted people and effective in conveying the qualitative shift experienced by guide dog handlers.

Fourthly, the primary premise behind the use of the figure “a guide dog as, or like, a car” lies in the undeniable dominance and assumed “naturalness” of automobility in the modern world, which shapes the perception, experience, and organization of many aspects of daily life, such as space, time, infrastructure, the economy, law, family life, work, emotions, and social status (Beckmann 2001; Dennis, Urry 2009; Featherstone et al. 2005). Although in large metropolitan areas one can observe a social and systemic shift away from car ownership, often associated in this context with dependence, inconvenience (e.g., traffic jams, parking), and environmental harm, toward public or shared modes of transport (Klein, Smart 2017; Newman, Kenworthy 2015), cars still remain, on the whole, the most convenient and preferred means of mobility. I suggest that it is precisely the ubiquity of automobility that has shaped the imagination of the study participants, directing their associations toward cars and away from other theoretically useful but less popular and culturally current modes of transport, such as motorcycles or scooters.

Finally, the analysis of collected data points to the central role of the notion of “normality”, which pertains both to driving as a social norm and to the stigmatizing perceptions of blind and visually impaired—and more generally, disabled—individuals as “abnormal,” ill-fitted, or incompetent (Goffman 1963). In participants’ narratives and other cited voices of blind individuals, this notion extends beyond functional benefits of using a guide dog to the domain of social identity and the desire for “normalcy” and agency – qualities typically attributed to “the sighted”, and in this particular context, to drivers and car owners.

Positioning the guide dog in contrast to the white cane highlights not only functional and safety-related distinctions, but also the ways in which each is perceived by “the sighted”. More precisely, while the white cane has become a visible “stigma attribute”—undesired and embarrassing for some blind people—the guide dog tends to elicit the opposite emotions: curiosity, admiration, and respect, which inevitably affect how the handler is perceived (Deshen, Deshen 1989; Omvig, Vaughan 2005: 157). Thus, a guide dog enables individuals to feel “normal”, “like the sighted”, and to redirect both external and internal focus away from disability and difference, toward agency and independence. The automotive metaphors and comparisons prove especially useful in expressing these needs and in articulating the transformations experienced by guide dog handlers, along with their personal and social significance.

As this analysis has shown, just as cars extend the possibilities for sighted drivers, guide dogs for blind and visually impaired individuals “[...] extend the possibilities of where people can go to, what they can do and thus who they are” (Dennis, Urry, 2009: 40). Both enable integration into the established order of movement—on sidewalks and roads—ensuring smooth mobility and synchronization with other space users (Redshaw 2008: 1). Both play a key role in building the mobility capital of their users, expanding their capacity for action, and thus

enhancing their sense of agency, independence, and activity (Dant 2004: 74; Kaufmann et al. 2004). As a result, both also contribute to the social and economic capital of their respective drivers and handlers, serving as expressive means for communicating personal values, aspirations, and status, while expanding potential in areas such as employment, social relationships, and leisure. Finally, to paraphrase Claude Lévi-Strauss's famous line from *Totemism* (1991: 89), the comparison between a guide dog and a car is not only grounded in their functional affordances for movement and self-expression, but also in their capacity to be "good to think with"—open to meanings and attributes drawn from different domains of existence: mechanical, organic, animal, and human.

Notably, however, only a few research participants employed automotive metaphors and comparisons to capture the specific nature of working with a guide dog. Moreover, even those who introduced such associations on their own initiative ultimately emphasized that these metaphors are provisional and inadequate, strongly asserting that "a guide dog is not a machine". In other words, participants recognised the value of such metaphors and comparisons insofar as they did not imply an instrumental approach to guide dogs—an attitude noted and criticised by Rod Michalko (1999: 24).⁶

Conclusion

In this article, I have explored how guide dog trainers and handlers describe the specific nature of their cooperation with dogs through the metaphor of the car or comparisons to cars. As the research data demonstrate, these associations go far beyond the instrumental view of the guide dog as a tool or machine. In contrast, the comparisons cited in this article are more multifunctional in nature—they refer to various dimensions of owning and driving a car and the related practices, meanings, symbols, and emotions.

The metaphor of the car and driving has thus proven useful for articulating certain aspects of the experience of working and living with a guide dog and, crucially, for translating them into language and emotions that are familiar and legible to "the sighted". At the same time, participants ultimately voiced awareness of the metaphor's limitations and inadequacy, partly due to concerns that it might imply an instrumental approach to the dog, and partly due to the unique nature of their relationship with the dog, which is difficult to explain to those who have never experienced it themselves.

As this article has aimed to demonstrate, the imaginaries of the research participants—as well as of other cited individuals involved with guide dogs—are embedded in broader systems of practices, norms, and technologies of mobility, most notably in the ubiquity and taken-for-grantedness of automobility. Hence,

⁶ Rod Michalko documented such statements made by some guide dog trainers: "It's really like a car for sighted people. You drive it for a number of years and then get a new one".

it is worth considering in the near future how transformations in this domain, alongside the development of assistive technologies for blind and visually impaired individuals, may shape both the overarching concept of the guide dog as a mobility support for blind individuals and the particular roles and symbolic meanings associated with this type of service dogs.

One such change may involve the development of autonomous vehicles, which—assuming appropriate legal and ethical frameworks—could become a viable mode of independent transportation for blind individuals and others facing physical or perceptual challenges (Bissell et al. 2020; Laurier, Dant 2011). Another potential breakthrough could come with the refinement and popularization of robotic guide dogs, which might assume the roles currently fulfilled by their organic counterparts (Due 2023; Hong et al. 2022). Such “competition” could reveal the values and needs that inform the choice of one form of support over the other, and the extent to which this decision is shaped by considerations such as control, trust, predictability, communication, emotional labour, and the nature of the relationship itself.

Finally, it is important to acknowledge certain limitations of the presented research. One of them was the lack of detailed exploration of the car metaphor during the interviews. Since it was only one of many themes addressed, I typically did not ask participants to elaborate on it, nor did I follow up with additional questions or probe for further associations. For this reason, future research might consider a more in-depth investigation of this narrative element among trainers and guide dog handlers, using projective techniques to better understand the purposes and frameworks within which guide dogs are compared to specific car brands or other modes of transportation. In addition, I did not undertake a detailed analysis of promotional materials from international guide dog schools or autobiographical accounts written by guide dog handlers, which could potentially reveal additional automobile-related associations.

Further research might also focus on the perspectives of individuals who prefer using a white cane despite having had experience working with a guide dog, and explore the metaphors and comparisons they use to describe these two modes of mobility. Finally, large-scale studies combining quantitative and qualitative methods could investigate how the narratives employed by guide dog handlers differ depending on the timing and circumstances of their loss of functional vision, as well as their prior practices and skills related to mobility and locomotion.

Participants’ Comments

Some participants shared their comments after reading the draft version of this article; these have been archived in the project repository: <https://repor.icm.edu.pl/dataset.xhtml?persistentId=doi:10.18150/VQFHPV>. Their reflections largely point to the limitations of automotive metaphors and comparisons when applied to guide dogs, emphasizing instead the relational nature of working with a guide dog.

Acknowledgements

I would like to thank all research participants: NGO members, trainers, puppy raisers, candidates, and handlers for their openness, willingness to collaborate, and for sharing their expertise and experience. I am also grateful to all the organisations that allowed me to accompany them during training and other activities in Poland (Fundacja na rzecz Osób Niewidomych Labrador – Pies Przewodnik, Fundacja Vis Maior Pies Przewodnik, Jerzy Przewięda Szkolenie i Tresura Psów) and in Slovakia (Psi na život, Výchovná škola pre vodiace a asistenčné psy).

Funding

The article has been funded by the National Science Centre in Poland under the SONATINA 5 program, through the research project titled “Cooperation between blind people and guide dogs. Cultural and social determinants of the inter-species relationship”, grant number UMO-2021/40/C/HS3/00001.

References

- Amedeo, D., Speicher, K. (1995). Essential Environmental and Spatial Concerns for the Congenitally Visually Impaired. *Journal of Planning Education and Research*, 14(2), 113–122. <https://doi.org/10.1177/0739456X9501400204>.
- Anvik, C.H. (2009). Embodied spaces in the making: Visually impaired people, bodies and surroundings. *Scandinavian Journal of Disability Research*, 11(2), 145–157. <https://doi.org/10.1080/15017410902830710>.
- Arata, S., Momozawa, Y., Takeuchi, Y., Mori, Y. (2010). Important Behavioral Traits for Predicting Guide Dog Qualification. *Journal of Veterinary Medical Science*, 72(5), 539–545. <https://doi.org/10.1292/jvms.09-0512>.
- Baar, M. (2015). Disability and Civil Courage under State Socialism: The Scandal over the Hungarian Guide-Dog School. *Past & Present*, 227(1), 179–203. <https://doi.org/10.1093/pastj/gtu043>.
- Bane, C. (2021). *Forward Together: An Inside Look at Guide Dog Training*. Las Vegas: Independently published.
- Beckmann, J. (2001). Automobility—A Social Problem and Theoretical Concept. *Environment and Planning D: Society and Space*, 19(5), 593–607. <https://doi.org/10.1068/d222t>.
- Bissell, D., Birtchnell, T., Elliott, A., Hsu, E.L. (2020). Autonomous automobiles: The social impacts of driverless vehicles. *Current Sociology*, 68(1), 116–134. <https://doi.org/10.1177/0011392118816743>.
- Bohan, D.B., Tuck Wah James, C. (2015). Mobility of a guide dog team in Singapore: A case study. *British Journal of Visual Impairment*, 33(1), 54–65. <https://doi.org/10.1177/0264619614561691>.
- Brennan, T. (ed.). (1996). *Vision in Context: Historical and Contemporary Perspectives on Sight*. New York: Routledge.

- Cairns, S., Harmer, C., Hopkin, J., Skippon, S. (2014). Sociological perspectives on travel and mobilities: A review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 63, 107–117. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.01.010>.
- Campbell, F.K. (2009). *Contours of Ableism: The Production of Disability and Abledness*. New York: Palgrave Macmillan.
- Chevigny, H. (1946). *My Eyes Have a Cold Nose*. New Haven: Yale University Press.
- Classen, C. (1993). *Worlds of Sense: Exploring the Senses in History and Across Cultures*. London, New York: Routledge.
- Classen, C., Howes, D., Synnott, A. (1994). *Aroma: The Cultural History of Smell*. London, New York: Taylor and Francis.
- Craigon, P.J., Hobson-West, P., England, G.C.W., Whelan, C., Lethbridge, E., Asher, L. (2017). “She’s a dog at the end of the day”: Guide dog owners’ perspectives on the behaviour of their guide dog. *PLOS ONE*, 12(4), 1–19. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0176018>.
- Curtis, S.A. (2017). *Human-Animal Relations. Agency, Inter-dependence, and Emotion between Humans and Assistance Dogs*. Adelaide: University of Adelaide.
- Dant, T. (2004). The Driver-Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 61–79. <https://doi.org/10.1177/0263276404046061>.
- DasGupta, S. (2015). Medicalization. In: R. Adams, B. Reiss, D. Serlin (eds.), *Keywords for disability studies* (pp. 120–121). New York: New York University Press.
- Dennis, K., Urry, J. (2009). *After the Car*. Cambridge: Polity.
- Deshen, S., Deshen, H. (1989). On Social Aspects of the Usage of Guide-Dogs and Long-Canes. *The Sociological Review*, 37(1), 89–103. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.1989.tb00022.x>.
- Deverell, L., Bradley, J., Foote, P., Bowden, M., Meyer, D. (2019). Measuring the Benefits of Guide Dog Mobility with the Orientation and Mobility Outcomes (OMO) Tool. *Anthrozoös*, 32(6), 741–755. <https://doi.org/10.1080/08927936.2019.1673036>.
- Devlieger, P. (ed.). (2006). *Blindness and the multi-sensorial city*. Antwerp: Garant.
- Due, B.L. (2021). Interspecies intercorporeality and mediated haptic sociality: Distributing perception with a guide dog. *Visual Studies*, 1–14. <https://doi.org/10.1080/1472586X.2021.1951620>.
- Due, B.L. (2023). Guide dog versus robot dog: Assembling visually impaired people with non-human agents and achieving assisted mobility through distributed co-constructed perception. *Mobilities*, 18(1), 148–166. <https://doi.org/10.1080/17450101.2022.2086059>.
- Due, B.L., Lange, S. (2018). Semiotic resources for navigation: A video ethnographic study of blind people’s uses of the white cane and a guide dog for navigating in urban areas. *Semiotica*, 222, 287–312. <https://doi.org/10.1515/sem-2016-0196>.
- Featherstone, M., Thrift, N., Urry, J. (eds.). (2005). *Automobilities*. London: SAGE.
- Field, L.W. (2008). ‘Side by Side or Facing One Another’: Writing and Collaborative Ethnography in Comparative Perspective. *Collaborative Anthropologies*, 1(1), 32–50. <https://doi.org/10.1353/cla.0.0011>.
- Fishman, G.A. (2003). When your eyes have a wet nose: The evolution of the use of guide dogs and establishing the seeing eye. *Survey of Ophthalmology*, 48(4), 452–458. [https://doi.org/10.1016/S0039-6257\(03\)00052-3](https://doi.org/10.1016/S0039-6257(03)00052-3).
- Foulke, E. (1983). Spatial Ability and the Limitations of Perceptual Systems. In: H.L. Pick L.P. Acredolo (eds.), *Spatial Orientation: Theory, Research, and Application* (pp. 125–141). New York: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-1-4615-9325-6>.
- Gibbs, G. (2007). *Analyzing Qualitative Data*. London: SAGE.
- Gibson, J.J. (2015). *The Ecological Approach to Visual Perception*. Howe: Psychology Press.

- Goffman, E. (1963). *Stigma: Notes on the Management of Spoiled Identity* (1st ed.). Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- Golledge, R.G. (1993). Geography and the Disabled: A Survey with Special Reference to Vision Impaired and Blind Populations. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18(1), 63–85. <https://doi.org/10.2307/623069>.
- Hall, E.T. (1990). *The Hidden Dimension*. New York: Doubleday.
- Hammersley, M., Atkinson, P. (2007). *Ethnography: Principles in Practice*. London, New York: Routledge.
- Hersh, M.A., Johnson, M.A. (eds.). (2008). *Assistive Technology for Visually Impaired and Blind People*. London: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-1-84628-867-8>.
- Herzfeld, M. (2006). *Anthropology: Theoretical Practice in Culture and Society*. Malden: Blackwell Publ.
- Hong, B., Lin, Z., Chen, X., Hou, J., Lv, S., Gao, Z. (2022). Development and application of key technologies for Guide Dog Robot: A systematic literature review. *Robotics and Autonomous Systems*, 154, 1–16. <https://doi.org/10.1016/j.robot.2022.104104>.
- Howes, D. (2003). *Sensual Relations: Engaging the Senses in Culture and Social Theory*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Ingold, T. (1992). Culture and the perception of the environment. In: E.J. Croll D. Parkin, *Bush base: Forest farm culture, environment, and development* (pp. 39–56). London, New York: Routledge.
- Ingold, T. (2011). Worlds of sense and sensing the world: A response to Sarah Pink and David Howes: Worlds of Sense and Sensing the World. *Social Anthropology*, 19(3), 313–317. <https://doi.org/10.1111/j.1469-8676.2011.00163.x>.
- Jenks, C. (ed.). (2002). *Visual Culture*. London: Routledge.
- Kaufmann, V., Bergman, M.M., Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>.
- Kitchin, R.M., Blades, M., Golledge, R.G. (1997). Understanding spatial concepts at the geographic scale without the use of vision. *Progress in Human Geography*, 21(2), 225–242. <https://doi.org/10.1191/030913297668904166>.
- Klein, N.J., Smart, M.J. (2017). Millennials and car ownership: Less money, fewer cars. *Transport Policy*, 53, 20–29. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.08.010>.
- Kramer, M.W., Danielson, M.A. (2016). Developing and Re-Developing Volunteer Roles: The Case of Ongoing Assimilation of Docent Zoo Volunteers. *Management Communication Quarterly*, 30(1), 103–120. <https://doi.org/10.1177/0893318915612551>.
- Kwong, M.J., Bartholomew, K. (2011). "Not just a dog": An attachment perspective on relationships with assistance dogs. *Attachment & Human Development*, 13(5), 421–436. <https://doi.org/10.1080/14616734.2011.584410>.
- Lassiter, L.E. (2005). *The Chicago guide to collaborative ethnography*. Chicago: University of Chicago Press.
- Laurier, E., Dant, T. (2011). What We Do Whilst Driving: Towards the Driverless Car. In: M. Grieco, J. Urry (eds.), *Mobilities: New perspectives on transport and society* (pp. 223–243). Farnham, Burlington: Ashgate.
- Lévi-Strauss, C. (1991). *Totemism*. Trans. R. Needham. London: Merlin Press.
- Lockyer, J.M., Oliva, J.L. (2020). Better to Have Loved and Lost? Human Avoidant Attachment Style Towards Dogs Predicts Group Membership as 'Forever Owner' or 'Foster Carer'. *Animals*, 10(9), 1–18. <https://doi.org/10.3390/ani10091679>.

- Lutz, C. (2015). Marketing car love in an age of fear: An anthropological approach to the emotional life of a world of automobiles. *Etnografica*, 19(3), 593–603. <https://doi.org/10.4000/etnografica.4132>.
- Magnus, R. (2014a). The Function, Formation and Development of Signs in the Guide Dog Team's Work. *Biosemiotics*, 7(3), 447–463. <https://doi.org/10.1007/s12304-014-9199-7>.
- Magnus, R. (2014b). The role of trust in binding the perspectives of guide dogs and their visually impaired handlers. *Sign Systems Studies*, 42(2/3), 376–398. <https://doi.org/10.12697/SSS.2014.42.2-3.10>.
- Magnus, R. (2014c). Training guide dogs of the blind with the “phantom man” method: Historic background and semiotic footing. *Semiotica*, 198, 181–204. <https://doi.org/10.1515/sem-2013-0107>.
- Magnus, R. (2015). *The semiotic grounds of animal assistance: Sign use of guide dogs and their visually impaired handlers*. Tartu: University of Tartu Press.
- Magnus, R. (2024). Guide Dogs and Electronic Mobility Aids as the Mediators of Accessibility. In: F.A. Jørgensen, D. Jørgensen (eds.), *Sharing Spaces. Technology, Mediation, and Human–Animal Relationships* (pp. 168–183). Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Maiese, M. (2019). Embodiment, sociality, and the life shaping thesis. *Phenomenology and the Cognitive Sciences*, 18(2), 353–374. <https://doi.org/10.1007/s11097-018-9565-z>.
- Maxwell, S. (2001). Negotiations of Car Use in Negotiations of Car Use in Everyday Life. In: D. Miller, *Car Cultures* (pp. 203–222). London: Taylor & Francis Group.
- McLuhan, M. (2011). *The Gutenberg galaxy: The making of typographic man*. Toronto: University of Toronto Press.
- Melosik, Z. (2020). *Samochód. Tożsamość, wolność i przestrzeń*. Poznań: Wydawnictwo UAM.. <https://doi.org/10.14746/amup.9788323238041>.
- Michalko, R. (1999). *The Two-in-One: Walking with Smokie, Walking with Blindness*. Philadelphia: Temple University Press.
- Mirzoeff, N. (2016). *How to See the World: An Introduction to Images, From Self-Portraits to Selfies, Maps to Movies, and More*. New York: Basic Books.
- Mitchell, W.J.T. (2005). *What do Pictures Want? The Lives and Loves of Images*. Chicago: University of Chicago Press.
- Murata, M., Ahmetovic, D., Sato, D., Takagi, H., Kitani, K.M., Asakawa, C. (2019). Smartphone-based localization for blind navigation in building-scale indoor environments. *Pervasive and Mobile Computing*, 57, 14–32. <https://doi.org/10.1016/j.pmcj.2019.04.003>.
- Murphy, J.A. (1998). Describing categories of temperament in potential guide dogs for the blind. *Applied Animal Behaviour Science*, 58(1–2), 163–178. [https://doi.org/10.1016/S0168-1591\(97\)00047-6](https://doi.org/10.1016/S0168-1591(97)00047-6).
- Newman, P., Kenworthy, J. (2015). *The End of Automobile Dependence: How Cities Are Moving Beyond Car-Based Planning*. Washington: Island Press. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-613-4>.
- Nicholson, J. (1993). The end of a partnership: The reactions of guide dog owners to the end of a working partnership with their guide dog. *British Journal of Visual Impairment*, 11(1), 29–30. <https://doi.org/10.1177/026461969301100109>.
- Nicholson, J., Kemp-Wheeler, S., Griffiths, D. (1995). Distress Arising from the end of a Guide Dog Partnership. *Anthrozoös*, 8(2), 100–110. <https://doi.org/10.2752/089279395787156419>.
- Oliver, M. (2013). The social model of disability: Thirty years on. *Disability & Society*, 28(7), 1024–1026. <https://doi.org/10.1080/09687599.2013.818773>.
- Omvig, J.H., Vaughan, C.E. (2005). *Education and Rehabilitation for Empowerment*. Greenwich: Information Age Publishing.

- Pallasmaa, J. (2012). *The Eyes of the Skin: Architecture and the Senses*. Chichester: Wiley.
- Pietrowiak, K. (2024), “Follow the Dog”: Using the Go-Along Method in Research on Training and Working with Guide Dogs for People with Visual Impairment, *Przegląd Socjologii Jakościowej*, 20(2), 62–89. <https://doi.org/10.18778/1733-8069.20.2.04>.
- Porkertová, H. (2020). Reconfiguring Human and Nonhuman Animals in a Guiding Assemblage. Toward Posthumanist Conception of Disability. In: S. Karkulehto, A.-K. Koistinen, E. Varis (eds.), *Reconfiguring human, nonhuman and posthuman in literature and culture* (pp. 182–200). New York: Routledge.
- Porkertová, H., Doboš, P. (2025). Visual disability in spatio-temporal assemblages: Conceptualizing reference points from a non-pointillist perspective. *Social & Cultural Geography*, 26(2), 266–284. <https://doi.org/10.1080/14649365.2024.2399198>.
- Rabinow, P. (2011). *Reflections on Fieldwork in Morocco*. Berkeley: University of California Press.
- Rappaport, J. (2008). Beyond Participant Observation: Collaborative Ethnography as Theoretical Innovation. *Collaborative Anthropologies*, 1(1), 1–31. <https://doi.org/10.1353/cla.0.0014>.
- Redshaw, S. (2008). *In the Company of Cars: Driving as a Social and Cultural Practice*. Aldershot: Ashgate.
- Reed, E.S. (1994). The affordances of the animate environment: Social science from the ecological point of view. In: T. Ingold (ed.), *What is an animal?* (pp. 110–126). London: Routledge.
- Sanders, C.R. (1999). *Understanding Dogs: Living and Working with Canine Companions*. Philadelphia: Temple University Press.
- Sanders, C.R. (2000). The Impact of Guide Dogs on the Identity of People with Visual Impairments. *Anthrozoös*, 13(3), 131–139. <https://doi.org/10.2752/089279300786999815>.
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 221–242. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>.
- Sheller, M. (2011). Sustainable Mobility and Mobility Justice: Towards a Twin Transition. In: M. Grieco, J. Urry (eds.), *Mobilities: New perspectives on transport and society* (pp. 289–304). Farnham, Burlington: Ashgate.
- Smith, D.D. (2004). *Introduction to Special Education: Teaching in an Age of Opportunity* (5. ed). Boston: Allyn and Bacon.
- Stevenson, A. (2013). Dog team walking: Inter-corporeal identities, blindness and reciprocal guiding. *Disability & Society*, 28(8), 1162–1167. <https://doi.org/10.1080/09687599.2013.832504>.
- Thrift, N. (2004). Driving in the City. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 41–59. <https://doi.org/10.1177/0263276404046060>.
- Toro, J., Kiverstein, J., Rietveld, E. (2020). The Ecological-Enactive Model of Disability: Why Disability Does Not Entail Pathological Embodiment. *Frontiers in Psychology*, 11, 1–16. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2020.01162>.
- Tuttle, D.W., Tuttle, N.R. (2004). *Self-Esteem and Adjusting with Blindness: The Process of Responding to Life's Demands* (3rd ed). Springfield: Charles C. Thomas.
- Uexküll, J. von. (2010). *A Foray into the Worlds of Animals and Humans: With A Theory of Meaning*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Urry, J. (2004). The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>.
- Urry, J. (2006). Inhabiting the Car. *The Sociological Review*, 54(1), 17–31. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2006.00635.x>.
- Urry, J. (2008). Życie za kółkiem (P. Polak, Trans.). In: M. Bogunia-Borowska, P. Sztompka, *Socjologia codzienności* (pp. 411–429). Kraków: Znak.

- Wiggett-Barnard, C., Steel, H. (2008). The experience of owning a guide dog. *Disability and Rehabilitation*, 30(14), 1014–1026. <https://doi.org/10.1080/09638280701466517>.
- Wiliński, M. (2010). Modelowe strategie pomocy osobom z ograniczeniami sprawności: Medykalizacja – usprawnianie – włączanie. In: K. Smoczyńska, A. Brzezińska, R. Kaczan (eds.), *Diagnoza potrzeb i modele pomocy dla osób z ograniczeniami sprawności* (pp. 60–95). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Winkin, Y. (1996). *Anthrologie de la communication: De la théorie au terrain*. Paris: De Boeck université.
- Witek, P. (2023). *ZAKOchany po uszy czyli jak pies Przewodnik zmienił moje życie*. Kraków: Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego.
- Woźniak, Z. (2008). *Niepełnosprawność i niepełnosprawni w polityce społecznej. Społeczny kontekst medycznego problemu*. Warszawa: Academica Wydawnictwo SWPS.
- Zaremba, Ł. (2016). #zobaczyć świat. Od tłumacza (Trans. Ł. Zaremba). In: N. Mirzoeff, *Jak zobaczyć świat* (pp. 5–15). Kraków: Wydawnictwo Karakter, Muzeum Sztuki Nowoczesnej.

SUMMARY

“You Can Compare It to a Car, Because a Car Gives You That Kind of Freedom”: Automotive Metaphors and Comparisons in the Narratives of Trainers and Guide Dog Handlers

This article examines the metaphorical comparison of guide dogs to cars in the narratives of visually impaired handlers and trainers. Based on qualitative data collected in Poland and Slovakia, it explores how this metaphor is used to convey experiences of mobility, independence, trust, and competence. The car metaphor—found in references to specific brands, vehicle types, and driving experiences—helps articulate the practical and emotional value of guide dogs, often in contrast to the white cane. Framed through mobility studies and ecological model of disability, the analysis shows that guide dogs, like cars, extend handlers’ agency and facilitate smoother integration into everyday spatial and social environments. At the same time, this metaphor reflects broader imaginaries of research participants shaped by dominant norms, symbols, and values related to automobility.

Keywords: automobility, blindness, disability, guide dog, mobility, white cane, visual impairment.

AGATA DUDEK  <https://orcid.org/0009-0007-6661-2578>

Uniwersytet Warszawski

Od PRL-owych „okazji” po współczesne wyścigi autostopowiczów. Przeobrażenia kulturowe w obrębie polskich praktyk transportowych od końca lat 50.

Zanim w drogę

„To biorą jeszcze na stopa?” – to pytanie jest chyba jednym z najczęstszych, z którymi podczas podróży spotykają się współcześni autostopowicze. Wydawać by się mogło, że w dzisiejszych czasach monokultury samochodowej autostop w Polsce jest zjawiskiem wymarłym lub chociaż bliskim wyginięciu, jednak do tej pory nie brakuje jego zwolenników. Choć są oni trudni do dostrzeżenia, to gdy już się pojawią na drogach, budzą niemałe zainteresowanie społeczne, wywołując przy tym całą paletę reakcji – od entuzjazmu i chęci wsparcia, po drwiny czy ignorowanie. W polskiej pamięci społecznej autostop zwykł kojarzyć się z jednej strony z kontrkulturą, autostopującymi na festiwalach studentami czy grupami hipisów na pakach ciężarówek, z drugiej zaś – z książeczkami autostopowicza wydawanymi przez PTTK czy podwożeniem młodzieży na obozy harcerskie.

Barw i odcieni autostopu jest wiele, o czym przekonałam się wielokrotnie na własnej skórze, i tej autostopującej, i tej badającej zarazem, jednak jedno jest pewne – na gruncie polskim zajmuje on przestrzeń zdecydowanie sentymentalną. Pamiętany do tej pory przez wielu słynny serial *Podróż za jeden uśmiech* czy kultowa piosenka Karin Stanek *Jedziemy autostopem* to tylko jedne z wielu przykładów na to, jak obrazy i brzmienia polskiego autostopu utrwalały się w popkulturze.

Tego samego, niestety, nie można powiedzieć o dyskursie akademickim, któremu autostop przemknął przed nosem niemal niezauważony, z czym pewnie zgodziłby się Patrick Lavolette – jeden z czołowych antropologów badających to zjawisko. Jak sam pisze: „Co ciekawe, należy zauważyć, że ukazały się dziesiątki prac licencjackich i magisterskich w języku angielskim na temat tej praktyki, a mimo to nadal brak rozpraw doktorskich. Tak długofalowy projekt był dotychczas konsekwentnie unikany przez badaczy, promotorów i instytucje finansujące badania” (Lavolette 2020, tłum. własne). Ze wstydem muszę przyznać, że i mnie przez długi czas nie opuszczał pewien sceptycyzm względem rangi podejmowanego tematu, kiedy decydowałam się na swój obszar badań etnograficznych. Dziś nie mam wątpliwości, że badając przemiany autostopu danego kraju, możemy lepiej zrozumieć wiele innych jego przeobrażeń, zarówno społeczno-kulturowych, jak i tych polityczno-ekonomicznych. Aż chciałoby się (z przymrużeniem oka) rzec: „Pokaż mi wasz autostop, a powiem ci w jakim kraju żyjesz”. Nie będę się silić na banalne porównanie znaczenia polskiego autostopu w odczytywaniu szerszych sensów kulturowych do walk kogutów na Bali, o których pisze Clifford Geertz. Jednak to, co wydaje mi się w tym kontekście istotne, to przyjęcie perspektywy, w której autostop nie stanowi tylko tematu badań, ale sam w sobie jest też wdzięcznym narzędziem badawczym.

Nie zmienia to jednak faktu, że o autostopie powstało do tej pory niewiele publikacji. Na gruncie polskim jego analizy antropologicznej podjęła się dotychczas Monika Cieniałą z Uniwersytetu Jagiellońskiego. W swojej pracy magisterskiej skupiła się na podróżnictwie autostopowym kobiet w ponowoczesności, badając zależności pomiędzy podróżą a sytuacją jednostki. O PRL-owym wymiarze autostopu w ujęciu historyczno-politycznym pisała z kolei Jagoda Kiczyńska, zestawiając go z turystyką zorganizowaną w Polsce. Badania ilościowe wokół wyścigów autostopowych wykonali natomiast Piotr Kusiak i Krystyna Gutkowska ze Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, wskazując, że odradzający się w Polsce autostop stanowi wyzwanie dla producentów żywności, którzy muszą dostosować swoją ofertę do potrzeb i stylu życia autostopowiczów (Kusiak, Gutkowska 2017). Ciekawy rozdział poświęcony zaczątkom tej praktyki transportowej znajdziemy też w wydanej stosunkowo niedawno książce Wojciecha Przyłipiaka pt. *Czas wolny w PRL*. A to, co dla mnie będzie istotne jako dla badaczki jakościowej, to przeobrażenia autostopu na przestrzeni lat w perspektywie porównawczej.

Cel podróży

W swoim artykule skupię się na pokazaniu przemian polskiego autostopu od końca lat 50. do dziś, porównując doświadczenia autostopowiczów podróżujących w czasach PRL-u i w pierwszych latach po upadku żelaznej kurtyny z przeżyciami

autostopujących po 2004 roku¹. Dla uproszczenia będę nazywała ich autostopowiczami okołopeerelowymi² i współczesnymi. Podział ten jest oczywiście bardzo umowny, a same określenia być może niezbyt zgrabne i precyzyjne, lecz przyjęcie pewnych ram w tym wypadku pozwoli mi ustrukturyzować zebrany materiał badawczy. Przyjrzenie się powyższym przemianom posłuży mi natomiast jako punkt wyjścia do szerszych rozważań nad przeobrażeniami kulturowymi w obrębie polskich praktyk transportowych oraz ich odzwierciedleniem w ogólniejszych procesach społecznych. Nie sposób jednak skupić się na wszystkich aspektach porównawczych polskiego autostopu. Ograniczę się więc do czterech (kluczowych w mojej ocenie) kategorii różnicujących doświadczenia podróżnicze moich rozmówców – motywacji, specyfiki, korzyści oraz wniosków.

Wyznaczanie trasy

Moje metody pozyskiwania materiału badawczego koncentrowały się głównie na rozmowach z różnopokoleniowymi autostopowiczami oraz obserwacji uczestniczących podczas zlotów i popularnych wydarzeń autostopowych. W trakcie badań udało mi się dotrzeć do kilkudziesięciu autostopowiczów w przedziale wiekowym 18–72 lata. Przeważnie były to osoby wykształcone, zamieszkujące miasta, lecz z bardzo zróżnicowanym doświadczeniem autostopowym. Początkowo współczesnych podróżników poznawałam poprzez grupę na Facebooku „Autostopowicze czyli MY :)”, na której ogłaszałam, że szukam chętnych do swobodnych rozmów o autostopie, a osoby dobrze pamiętające autostopowy PRL polecali mi często starsi znajomi lub osoby z mojego wydziału zorientowane w moich badaniach. Później, gdy uczestniczyłam już w licznych zlotach autostopowych, badani znajdowali się sami. Nieobce było mi również posiłkowanie się autoetnografią, która zaprowadziła mnie do wypracowania własnej metody badawczej, polegającej na nagrywaniu bieżących wrażeń i refleksji z trasy podczas wspólnych podróży z innymi autostopowiczami. Udało mi się odbyć w ten sposób kilka wypraw, zarówno z nowo poznanymi pasjonatami autostopu, których zaprosiłam, jak i z moimi stałymi kompanami podróży. Aspekt spontaniczności i rejestrowanie wydarzeń „na gorąco” odsłoniły przestrzenie często niedostępne późniejszym wspomnieniom, odtwarzanym w warunkach „wywiadowych”. Z oczywistych względów cytaty zawarte w artykule pochodzą z różnych form pozyskiwania wiedzy. W końcu ucieleśnienia PRL-owego autostopu już nie zdołałam doświadczyć, choć dzięki

¹ Nie bez powodu za punkt graniczny w moich badaniach obrałam rok 2004 związany z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Jak pokazały mi doświadczenia badawcze, aspekt bycia i czucia się Europejczykiem jest istotną kwestią różnicującą okołopeerelowych i współczesnych autostopowiczów.

² Chociaż skodyfikowaną formą jest przymiotnik „peerelowski”, ze względu na uzus, będę posługiwać się zyskującą popularność w tekstach publicystycznych formą nieskodyfikowaną „peerelowy”. W mojej ocenie – w kontekście, w którym się nią posługuję – brzmi bardziej naturalnie i jest bliższa językowi mówionemu. Zapewne również z tego powodu często napotykałam ją w prowadzonych wywiadach.

moim rozmówcom mogłam przenosić swoje autostopujące ciało do innych, jedynie wyobrażonych przeze mnie przestrzeni. Konieczne wydaje się postawienie w tym miejscu gwiazdki i unaocznienie także zagrożeń, jakie płyną z badania tak szerokiej grupy, jaką są polscy autostopowicze od końca lat 50. do dziś. Z uwagi na to, że badawczo interesował mnie każdy z doświadczeniem autostopowym, bez względu na jego „aktualność”, prowadziłam rozmowy z osobami, które ostatni raz autostopowały zarówno cztery miesiące temu, jak i cztery dekady temu. Tworzyło to warunki do idealizacji przeszłości i przyszłości. Autostopowicze okołopeerelowi często romantyzowali swoje doświadczenia, bagatelizując niebezpieczne sytuacje, które przytrafiły im się podczas podróży autostopem w młodości, takie jak molestowanie, kradzież czy przejazd z pijanym kierowcą. Natomiast współcześnie autostopujący, będący często młodymi dorosłymi, na fali entuzjastycznych wrażeń z niedawno odbytych podróży deklarowali, że będą podróżować w ten sposób przez całe życie, również z dziećmi, co jednak rzadko dochodzi do skutku.

Ze świadomością zagrożeń i uposażeniem w zdolność krytycznej oceny mogę przejść do dalszej podróży autostopowej. Niecierpliwość czytelników nakazywałaby już dłużej nie zwlekać i wreszcie zacząć omawiać wymienione cztery kategorie bez zbędnych didaskaliów. Przypomnę jednak, że podróże autostopem nie należą do najszybszych i choć moim zamysłem nie jest wywoływanie u odbiorców wrażeń odpowiadających naturze omawianego tematu, jak czyni to Krystian Lupa w swojej słynnej adaptacji *Procesu* Franza Kafki, to czuję, że nie ruszymy dalej bez spojrzenia na okoliczności, w jakich funkcjonował i funkcjonuje polski autostop.

Przystanek: PRL

Zanim więc zapuszczę się w podróż po wspomnieniach i spostrzeżeniach moich rozmówców, przyjrzę się z lotu ptaka, z czym wiązał się autostop w czasach PRL-u, a z czym wiąże się współcześnie. Zaczątki tej formy podróżowania w Polsce sięgają 1958 roku, w którym odbyła się pierwsza ogólnopolska „Akcja Autostop” (Żyliński 2010: 57). Nie znaczy to jednak, że wcześniej przemieszczanie się tą formą nie cieszyło się popularnością. Ludzie od zawsze wzajemnie się podwozili i korzystali z darmowych przejazdów. Trudno stwierdzić, czy autostop pojawił się już w czasach automobili, czy dopiero wraz z samochodami osobowymi. Jak twierdzi Laviolette, z badaniem autostopu na świecie jest ten problem, że nie wiadomo ani kiedy się zaczął, ani gdzie się zaczął, ani nawet jak się zaczął (Laviolette 2020: 215–216). Do rozwikłania tej zagadki nawet nie aspiruję.

Na szczęście o narodzinach autostopu w Polsce możemy powiedzieć już coś więcej. Samo przemieszczanie się za pośrednictwem tzw. podwózki określało się w PRL-u mianem „okazji” – nie łapało się wówczas „stopa”, jak dziś byśmy powiedzieli, a „okazję”. W ten sposób jeżdżono do pracy, do sklepu, do miasta i wszędzie tam, gdzie inne formy transportu zawodziły. Stąd też wielu moich rozmówców często zaznaczało na początku wywiadu, że samych podróży autostopem odbyli niewiele i że więcej łapali „okazji”. Podróżniczy wymiar autostopu

wziął się podobno „z Zachodu”. W tekście Szymona Żylińskiego możemy znaleźć informację, że promowana przez czasopismo „Dookoła Świata” wspomniana pierwsza „Akcja Autostop” była najprawdopodobniej inicjatywą studentów zachłyśniętych obrazami zachodniego autostopu z podróżniczych gazet (Żyliński 2010: 54). Celem akcji było zachęcenie kierowców do podwożenia autostopowiczów i rozpowszechnienie tej formy podróżowania. Na tę okoliczność powstały książeczki autostopowicza z lizakiem policyjnym na okładce, który poprzez to skojarzenie miał służyć zatrzymywaniu aut. Wydawaniem książeczek zarządzało PTTK. Zawierały one tzw. kupony z wykazem kilometrów. Kierowca za zabranie autostopowicza otrzymywał od niego kupon z przejechanym dystansem. W związku z akcją organizowane były liczne konkursy, w których zarówno kierowcy, jak i autostopowicze mogli wygrać kosztowne nagrody, takie jak pralka Frania czy nawet samochód Warszawa. Jak pisze Jakub Czupryński, pomysł na zorganizowanie akcji z książeczkami autostopowicza zrodził się jako pierwszy w Polsce i został ochoczo przejęty w innych europejskich krajach, natomiast związana z nim inicjatywa konkursu dla kierowców i autostopowiczów jest zjawiskiem unikalnym na skalę całej Europy, a może i świata (Czupryński 2005: 21–22). Zaskakujące było również to, że autostop cieszył się poparciem państwa. Wydawać by się mogło, że antysystemowe konotacje autostopu i rzesze „buntowników” jeżdżących na kontrkulturowe festiwale nie zachęcą władz do wsparcia takiej akcji. Jednak książeczki autostopowicza okazały się użytecznym narzędziem kontroli, a promowanie współpracy społecznej zyskało potencjał propagandowy.

Przesiadka w czasie

Współcześnie autostop również nie jest wolny od wpływów – tym razem nie państwowych, a komercyjnych. Wiosną 2024 roku marka napojów energetycznych Red Bull zorganizowała akcję *Red Bull Can You make it?*, która polegała na 7-dniowej imprezie kierowanej do studentów z całego świata, polegającej na drużynowym podróżowaniu autostopem bez pieniędzy, a jedynie z puszkami napojów tej marki, które miały stanowić formę odwdzięczenia się kierowcom za darmowe przejazdy. Komercjalizacja autostopu widoczna jest również na organizowanych współcześnie zlotach autostopowiczów, na których uczestnicy otrzymują zestawy spersonalizowanych gadżetów od konkretnych marek lub mogą zakupić całą gamę produktów kojarzonych pośrednio lub bezpośrednio z autostopem. Wśród nich można znaleźć na przykład polecany autostopowiczom markowy koncentrat pasty do zębów zajmujący niewiele miejsca w plecaku czy piwo z unikatową etykietą „autostopowe jasne” firmowane przez popularne na rynku zakłady piwowskie.

Mimo że popularność autostopu maleje w wyniku rozwoju motoryzacji, rosnącej dostępności środków lokomocji i rozkwitu platform współdzielenia przejazdów, takich jak BlaBlaCar, to wydarzenia organizowane dla autostopowiczów wciąż cieszą się niemałą frekwencją. Stowarzyszenie Autostopowiczów Polskich co roku organizuje cztery ogólnopolskie zloty autostopowe: Początek

Sezonu Autostopowego, Autostopową Noc Kupały, Koniec Sezonu Autostopowego i najpopularniejszy z nich – Sylwester Autostopowy. Zanim miałam okazję być na jakimkolwiek z tych wydarzeń, jeden z moich rozmówców uprzedził mnie, że zapisy na sylwestra wyglądają podobnie do rejestracji przez USOS-a na oblegane zajęcia. Nie mają one, co prawda, wymiaru tak masowego jak PRL-owe akcje, ale na brak chętnych organizatorzy nie mogą narzekać. Oprócz imprez, zlotów i festiwali co roku w okresie majówkowym odbywają się liczne wyścigi autostopowiczów. Początkowo ich organizacją zajmowały się wyłącznie uniwersytety, a główną grupę docelową przedsięwzięcia stanowili studenci. Obecnie w organizacji tego typu wydarzeń możemy zaobserwować coraz większy udział zewnętrznych firm eventowych, które kierują swoją ofertę już nie tylko do studentów, a do każdego, kto ukończył osiemnaście lat. Biegący z miejsca startu uczestnicy wyścigów w kierunku najbliższych wylotówek, uchwyceni na zdjęciach fotoreporterów, przywodzą na myśl kadry z czołówki serialu *Podróż za jeden uśmiech*, na których autostopujący hipisi biegną w stronę ciężarówki i wskakują na jej pakę.

Chociaż autostop od czasów PRL-u uległ przeobrażeniom i współcześnie prym wiodą podróże solowe lub w parach, a nie jak niegdyś w tzw. grupach trampingowych, to niektóre jego elementy wciąż pozostają aktualne. Bez względu więc na to, czy moi rozmówcy, łapiąc stopa, mieli w dłoniach PRL-ową książeczkę autostopowicza, karton z wypisaną nazwą miasta czy puszkę napoju od sponsora, to ich autostopowe motywacje, specyfika ich podróży oraz korzyści i wnioski z niej płynące mogą mieć wiele punktów stykowych. W następnej części artykułu skupię się zatem na podobieństwach i różnicach między doświadczeniami autostopowiczów okołopeerelowych i współczesnych.

Czemu stopem?

Zacznę od motywacji, czyli kluczowego pytania „skąd pomysł na podróżowanie autostopem?”. Okołopeerelowi autostopowicze niemal jednogłośnie jako przyczynę swoich podróży wskazywali brak środków. Choć cele wyjazdowe każdego z moich rozmówców były inne – od pojechania na Woodstock, przez wakacyjne wypady nad morze, po podróże na Bałkany, to powód, dla którego wybierali autostop, mieścił się najczęściej w stwierdzeniu „nie było za co”. Autostop cieszył się w PRL-u popularnością oczywiście również z uwagi na wykluczenie komunikacyjne, choć żaden z moich rozmówców nie zwrócił na to bezpośrednio uwagi. Fakt, że dojazd do sklepu, miasta czy pracy wiązał się często z liczeniem na darmowy przejazd z zatrzymanym kierowcą, nie był kojarzony od razu z podróżowaniem, a głównie z łapaniem wspomnianych wyżej „okazji”. To rozgraniczenie w nazewnictwie nie pojawia się u współczesnych autostopowiczów, z którymi rozmawiałam. Opowiadając o swoich pierwszych autostopowych doświadczeniach, zaczynali oni od słów: „odjechał mi autobus”, „w górach nie było czym dojechać”, „do najbliższego sklepu było pięć kilometrów”. Żaden z nich nie nazwał jednak tego „okazją”. Podróżujący tą formą transportu dzisiaj, tak jak poprzednicy, choć

rzadziej, za motywację podawali brak funduszy – przy czym ich podróże nie ograniczały się jedynie do festiwali i wycieczek w góry, ale najczęściej dotyczyły wyjazdów do bogatych państw Europy Zachodniej czy też innych kontynentów, takich jak Azja czy Ameryka Południowa. Interesowało mnie jednak, dlaczego współcześni autostopowicze wybierali tę formę transportu, nawet jeśli zasoby ekonomiczne pozwalały im na inne, nieraz bardziej przewidywalne, komfortowe i skuteczniejsze środki lokomocji.

Choć autostop niesie obietnicę przygody, często postrzegany jest społecznie jako wybór podyktowany brakiem środków. Sama tego niejednokrotnie doświadczyłam, gdy przemieszczając się w ten sposób, bywałam pytana: „nie masz pieniędzy czy ty tak z fanaberii?”. Fanaberia, kaprys, widzimisie – te często powtarzane określenia, choć niezbyt przychylne współczesnym autostopowiczom, trafnie oddają zmianę, jaka zaszła w postrzeganiu autostopu, który z podyktowanej okolicznościami konieczności przekształcił się w niezobowiązujący wybór. Co więc dziś motywuje autostopowiczów, jeśli nie wyłącznie względy ekonomiczne?

Motywacją, którą często wymieniali moi rozmówcy, było oddziaływanie mediów społecznościowych. Jako inspiracje do podróży wskazywani byli przeróżni youtuberzy, założyciele grup autostopowych na Facebooku oraz instagramerzy relacjonujący na żywo swoje przygody. Innym powodem, dla którego próbowali oni swoich sił w autostopie, była szeroko promowana inicjatywa wyścigów autostopowych, o których dowiadawali się na studiach. Jeden z autostopowiczów, z którym rozmawiałam, powiedział, że początki tego typu wojaży zawdzięcza harcerstwu, bo to właśnie ono zaszczepiło w nim „ducha poruszania się w drodze”. Najważniejszy motyw, który, choć wyrażany różnymi słowami, wybrzmiewał w prawie każdym wywiadzie, to unikatowość tej formy podróżowania. Poniżej wypowiedź jednej z moich najmłodszych rozmówczyń: „Właśnie tylko stopem jeżdżę, bo to jest zupełnie inne doświadczenie, zupełnie inne takie, inny typ zwiedzania, nie wiem, danego kraju. Faktycznie możesz jakoś tak poczuć trochę takie codzienne życie ludzi” (kobieta, 22 lata). Dla kontrastu Czupryński, przywołując historię autostopowiczów podróżujących w PRL-u na różne festiwale, podkreślał, że często liczyło się dla nich jedynie dojechanie do celu i nie upatrywali w autostopie nic ponad „darmową podwózkę” (Czupryński 2005: 281–282). Nie popadając w przesadne uproszczenia, należy jednak stwierdzić, że „podróżowanie autostopem dla samego podróżowania autostopem” jest stosunkowo nową praktyką. Choć niejeden okołopeerelowy autostopowicz zgodziłby się z powyższym fragmentem rozmowy, to wartości płynące z tej formy przemieszczania się były dla nich raczej skutkiem ubocznym wyboru tej metody podróży, a nie jej główną motywacją.

Inne czasy, inne trasy

Jedną z kolejnych różnic między autostopem z czasów PRL-u a współczesnym dostrzegam w specyfice tego zjawiska. Pod pojęciem „specyfiki autostopu” wyróżniałam kilka podkategorii, które ułatwiły mi zestawianie doświadczeń

rozmówców z różnych pokoleń. Należą do nich: dostępność, przygotowanie, bariery, reakcje bliskich, łączenie podróży z pracą i relacje społeczne. Pierwsza zasadnicza różnica między sposobem podróżowania dawnych i współczesnych autostopowiczów dotyczy dostępności odwiedzanych miejsc i przeznaczanego na to czasu. O ile współcześni autostopowicze uważają, że tą metodą można dojechać niemal wszędzie, o tyle dla okołopeerelowych podróżników samo wydostanie się z Polski nawet po upadku żelaznej kurtyny często stanowiło nie lada wyzwanie. Wskazywali oni między innymi na trudności związane z przekraczaniem granic i podejmowaniem pracy za granicą:

Chodzi mi bardziej, że otwartość granic (...) no bo jednak jakby zawsze trzeba było mieć paszport, nawet do Czech trzeba było mieć paszport. To były takie czasy, no niestety, nie jak teraz, nie było erasmusów, różnych innych wymian studenckich i my, Polacy, studenci, czy w ogóle, nie można było pojechać do pracy, nie wiem, w biurze, czy do pracy w zawodzie, bo to się, wiesz, my z tej strefy komunistycznej, no to jakieś pozwolenia na pracę. My mogliśmy pojechać, pracować tylko na czarno... (kobieta, 58 lat).

Jedna z kobiet, autostopujących krótko po 1989 roku, zestawiając swoje doświadczenia podróżnicze z przeżyciami własnych dzieci, doszła do wniosku „że to wszystko jest [teraz] takie... na wyciągnięcie ręki, jakby świat się zmniejszył bardzo” (kobieta, 58 lat). Zmniejszył się świat, ale i skurczył się czas, na co z kolei żala się współcześni autostopowicze, dostosowując swoje wyjazdy do liczby dni urlopowych w pracy. Dwumiesięczne wyjazdy grup trampingowych podczas wakacji studenckich, o których opowiadają starsze pokolenia, często pozostają poza zasięgiem współczesnych autostopowiczów, którzy już w młodym wieku łączą naukę z pracą. Coraz popularniejszą praktyką staje się więc podróżowanie do miejsc docelowych samolotem, a następnie przemieszczanie się autostopem na miejscu: „Teraz mam normalną pracę w Polsce na etacie, więc właśnie już dużo mniej jest tego urlopu, więc na przykład sobie lecę i tam już jestem w stanie pojeździć stopem czy wynająć auto” (kobieta, 30 lat).

Upływ czasu widać także w sposobie przygotowań do podróży. Dzisiejsi autostopowicze zapytani przeze mnie o to, jak szykują się do danej podróży, w wielu przypadkach odpowiadali „Nie przygotowuję się. Idę totalnie na żywioł” (kobieta, 19 lat). Niektórzy wskazywali na przeszukiwanie wątków o miejscu, do którego jadą, na autostopowych grupach na Facebooku. Inni podawali jeszcze sprawdzenie dostępności miejsc do „łapania stopa” na stronie Hitchmap.

Mało kto mówił natomiast o zawartości swojego plecaka. Jedynym elementem, który pojawiał się za każdym razem, był gaz pieprzowy, uznawany przez autostopowiczów za niezbędne wyposażenie. Nie oznacza to, że przygotowania współczesnych autostopowiczów do wyjazdów ograniczają się do półgodzinnego pakowania, ale z pewnością nie są dla nich niczym charakterystycznym na tle innych form podróżowania. Autostopowicze okołopeerelowi wręcz przeciwnie – czasem poświęcali więcej czasu na same przygotowania niż na podróż. Najstarsza

z moich rozmówczyń wspominała, jak przez cały rok zbierała produkty spożywcze kupowane na kartki, żeby zrobić słoiki na wyjazd nad morze. Wedle jej szacunków plecak ze stelażem z całym wyposażeniem i zabranym jedzeniem ważył blisko sto kilogramów i gdyby nie to, że podróżowała autostopem z mężem i szwagrem, nie podołałaby jego udźwignięciu. Inna z kobiet podróżująca w „czasach kartkowych”, opisując swój sprzęt biwakowy, mówiła:

To też nie były takie czasy jak teraz w Decathlonie, taki malutki namiot, tylko to był taki worek olbrzymi. (...) Śpiwór był odpowiednio duży, karimata... Mieliśmy ze sobą kuchenki, ileś jedzenia zabrane z Polski, różnych tam zupek, żółtego sera i jakichś tam rzeczy, które się nie psuły, bo ceny w Polsce, a w Europie Zachodniej pod koniec lat 80. to była ogromna różnica, więc przy skromnych budżetach studenckich się zabierało pół spiżarni ze sobą (kobieta, 58 lat).

W przypadku barier znów niewiele będę miała do napisania o współczesnym autostopie. Jedyna wzmianka o napotkanych przeszkodach w autostopie dotyczyła bariery językowej we Francji, którą wskazała podróżująca tam autostopowiczka. Dla okołopeereelowych podróżników nieznanomość języka była najmnijszym utrudnieniem. Nieaktualne mapy, brak kontaktu z rodziną czy trudności z wymianą waluty – to tylko niektóre z wielu przeszkód, jakie wymieniano. Jak powiedziała mi jedna z autostopowiczek:

To nie było tak, że sklep Żabka jest co chwile, prawda, czy, nie wiem, czy telefon właśnie, chociażby budka, czy cokolwiek jest. To były takie czasy, że trzeba sobie to tak było trochę... Znaczy to było dużo trudniejsze logistycznie, ale dało się. Oczywiście ja już nie pamiętam, czy my tam jakiegokolwiek pranie zrobiłyśmy, czy było gdzie... (kobieta, 58 lat).

Ciekawych różnic możemy też dopatrzeć się, porównując reakcje otoczenia na podejmowane autostopem podróże. W rozmowach ze współcześnie autostopującymi podróżnikami często powtarzającymi się motywami były strach i zmartwienie wśród członków rodziny oraz podziw ze strony znajomych. Autostopowicze mówili, że niekiedy specjalnie nie informowali swoich najbliższych, by nie przysparzać im zmartwień:

Dowiadawali się po fakcie i no moja mama powiedziała, że jest szczęśliwa, że przeżyłam i że nic złego się nie stało, ale raczej gdybym jej powiedziała to by mnie nie puściła, więc reakcje były później. Było to takie bardziej zszokowanie, tak bym to nazwała, że dużo osób, przynajmniej tych młodych, teraz by się nie odważyło na taką przygodę, mam wrażenie, i że wśród pokolenia moich rodziców jest to dosyć popularny środek transportu, przynajmniej był za ich młodości, a teraz już trochę wyszedł z mody w mojej grupie wiekowej (kobieta, 19 lat).

Zupełnie inne wątki pojawiały się w wywiadach z okołopeerelowymi podróżnikami. Kiedy pytałam o przykładowe reakcje ich rodziców, często natrafiałam na takie odpowiedzi:

No nic ich to jakby nie obchodziło, zupełnie, w ogóle. I nie pamiętam w ogóle, żeby rodzice byli tematem jakimkolwiek czy u mnie, czy u moich znajomych. Oni po prostu mieli chyba hasło, że „jedziemy zwiedzać Europę” i byli z tego dumni (mężczyzna, 50 lat).

Poczucie dumy z dołączenia dzieci do „krwiobiegu” Europy dominowało wówczas nad obawami o nie. Znajomi zaś, jak wskazywali najstarsi rozmówcy, zamiast zdziwienia i uznania, wyrażali przede wszystkim zazdrość. Gdy próbowałam dociec, jak to możliwe, że rodzice z entuzjazmem wręcz puszczały swoje dzieci świeżo po maturze na kilkumiesięczne wyprawy autostopem, licząc się z tym, że nie będzie z nimi prawie żadnego kontaktu, jedna z autostopowiczek wytłumaczyła mi, że:

One [matki] tak może sobie podeszły trochę, że wiesz, że może coś fajnego jednak przeżyjemy, że wiesz, to był ten czas, to czego teraz wy już nie macie, bo wy jesteście teraz młodzi ludzie, jesteście Europejczykami, dla was to jest... w ogóle nie ma żadnych granic, a wtedy naprawdę dla naszych rodziców, jeszcze dla mnie, ta taka... smutne takie czasy tej powojennej szarej komuny, gdzie nic nie było, gdzie wszyscy byli szarzy, smutni, ponurzy (kobieta, 58 lat).

Diametralne różnice między autostopem okołopeerelowym a współczesnym widać również w łączeniu podróży z pracą. Jak wcześniej wspominałam, dzisiaj dość powszechną praktyką jest wyjeżdżanie za granicę samolotem i przemieszczanie się autostopem na miejscu, po to, by zmieścić swój wyjazd w zaplanowanym wcześniej terminie urlopu. Autostop ma jednak to do siebie, że rzadko bywa przewidywalny. Często więc zarówno ci, dla których możliwość wyjazdu za granicę była nowością, jak i ci, którzy nie pamiętają czasów zamkniętych granic, decydowali się na łączenie autostopu z pracą. W przypadku autostopowiczów okołopeerelowych były to głównie prace sezonowe „na czarno”. Moi rozmówcy pracowali między innymi przy zbiorach truskawek, w przetwórnich, pakowniach, fabryce dekatyzacji dżinsów czy na tzw. zmywaku. Z trudem można było zdobyć pracę jako kelnerka, a o pracy w zawodzie, jak informowała jedna z autostopowiczek, można było tylko pomarzyć. Współcześnie prace przy zbiorach, a zwłaszcza przy winobraniach, z uwagi na swój „dionizyjski” charakter, również cieszą się popularnością i rzadko są już pracami „na czarno”. Jednak od czasów pandemii prym wiedzie zdecydowanie praca zdalna. Trudno uwierzyć, że można pracować, czekając na zatrzymane auto, jednak dla „stopików” (jak określa się dziś autostopowiczów) nie ma rzeczy niemożliwych:

Odkąd pandemia wszystko na zdalne przeniosła, to przeniosłem swoją pracę sto procent zdalnie, więc na przykład teraz jak byliśmy z dziewczyną w Azji

trzy miesiące, to komputer ze sobą miałem, albo po prostu ja ludziom też jakieś projekty, zadania robię, więc łapaliśmy stopa. Justyna łapała, a ja na przykład siedziałem i dziobałem coś na kartkach (mężczyzna, 34 lata).

Ostatnia z podkategorii mieszcząca się w specyfice podróży to relacje społeczne. Bez względu na czasy odgrywają one ważną rolę w podróżach autostopem. Nikt przecież nie decydowałby się na ciągle wchodzenie w interakcje z nowo poznanymi ludźmi, gdyby w jakiś sposób ich nie cenił. Z ust najstarszych weteranów autostopowych słyszałam wielokrotnie o niezobowiązujących podwózkach, które przerodziły się w znajomości na lata. Coroczne wysyłanie kartek bożonarodzeniowych albo wzajemne zapraszanie się na urodziny czy nawet na ślub to przykłady zawiązywania relacji, o których wspominali wyłącznie okołopeerelowi rozmówcy. Współcześni autostopowicze mówili z kolei o obserwowaniu się w mediach społecznościowych i wymienianiu się Facebookiem czy WhatsAppem. Kiedyś powszechną praktyką było zapraszanie autostopowiczów przez kierowców na obiad czy pomaganie im w zorganizowaniu noclegu. Pokutowało przekonanie, że autostopowicze to osoby podróżujące tą formą z konieczności podyktowanej brakiem pieniędzy. Dziś, kiedy do zatrzymanego auta wsiada podróżnik z drogim sprzętem turystycznym i najnowszym telefonem w ręku, takie propozycje już rzadko się zdarzają. Ceny i dostępność innych środków lokomocji są na tyle przystępne, że kierowcy czasami oferują podwózkę jedynie na dworzec czy przystanek autobusowy, nie rozumiejąc idei autostopu „z wyboru”. Inną kwestią jest, że przejazdy autostopowe zastępowane są obecnie przez korzystanie ze wspomnianej już platformy BlaBlaCar. Podobnie jest ze spontanicznymi propozycjami darmowych noclegów, które stopniowo wypiera serwis Couchsurfing. Uprzednie sprawdzanie kierowców i hostów, ale także pasażerów i goszczących, stało się formą zwiększania bezpieczeństwa, które dla obu stron jest obecnie istotnym elementem podróży.

Zostając jeszcze przy relacjach społecznych, warto odnotować zmianę dotyczącą stylu podróżowania. Chętnie wybierane niegdyś przemieszczanie się autostopem w grupach zanikło na rzecz coraz powszechniejszych wyjazdów solowych i w parach. O ile jeżdżenie dwójkami było i jest najczęściej wybieranym wariantem autostopowym, o tyle podróże w pojedynkę przeżywają teraz swój rozkwit. Widać to dobrze, zestawiając wypowiedzi autostopowiczów różnych pokoleń. Świeżo upieczony student zapytany przeze mnie, dlaczego podróżuje sam, odpowiedział:

Wolę podróżować solo. Jak będę miał pluskwy w namiocie, to są to moje pluskwy, jak trafię do szpitala, to nikt na mnie nie czeka i odwrotnie – nikt mnie nie wstrzymuje w podróży, nie trzeba chodzić na kompromisy, dostosowywać się do czyichś sił, humorów, jest się bardziej niezależnym (mężczyzna, 29 lat).

Dla kontrastu – mężczyzna będący już od dawna „na autostopowej emeryturze”, opowiadając o tym, dlaczego przestał jeździć autostopem, wskazał na rozpad grupy, z którą podróżował – jak to ujął: „Mam wrażenie, że po prostu paliwo towarzyskie się trochę skończyło” (mężczyzna, 50 lat).

„Czy warto było szaleć tak?”

Ostatnią kwestią, której chcę się przyjrzeć, to korzyści i wartości, jakie płyną z podróżowania autostopem. Przygoda, adrenalina, poczucie sprawczości, brak ograniczeń i kontakt z drugim człowiekiem to obszary, wokół których najczęściej krążyli współcześni autostopowicze zapytani o to, „co oni właściwie mają z tego stopa?”. Poniżej zamieszczam kilka wypowiedzi, które najlepiej oddają ważne dla nich wartości:

To po prostu jest przygoda zawsze. Jak coś nowego się dzieje to jest taka otwartość na to, że może nie dojadę tam, albo dojadę może później. No ale coś za coś, nie? Spotkamy ciekawego człowieka, zobaczą może jakieś inne miejsce (mężczyzna, 15 lat).

– I to jest atrakcyjne, że nie masz planu?

– Tak, to jest adrenalina, to jest mega ciekawe (kobieta, 30 lat).

Uważam, że autostopem można dojechać wszędzie, gdzie można dolecieć samolotem, a nawet dalej (kobieta, 19 lat).

Takie budowanie poczucia sprawstwa, no bo naprawdę, no, jak mi się udało te 1600 kilometrów przejechać, ale no nawet zaczynając od krótkich odcinków – to miałem takie poczucie, takie wiesz, że... A no że mogę, *sky is the limit* (mężczyzna, 27 lat).

No i fajna jest właśnie ta otwartość, że też wtedy w sumie tak mało potrzeba, żeby mieć jakiś taki wręcz intymny kontakt z drugim człowiekiem, bo czasami poznajesz jakieś historie życia i ten człowiek opowiada ci więcej niż Twój bliski znajomy (kobieta, 27 lat).

Moi okołopeerelowi rozmówcy upatrywali autostopowych korzyści w podobnych obszarach (może z wyjątkiem adrenaliny, bo jednak wejście do kogoś obcego do samochodu było dla nich normą w czasach powszechnych „okazji”). Jednak to co, z oczywistych względów, nie pojawiało się u młodszych podróżników, to wartość poczucia się wreszcie Europejczykiem. Nie mogę nie przytoczyć jednej z bardziej emocjonalnych wypowiedzi, która pokazuje, jak wielkiej zmianie w obrębie polskiej turystyki towarzyszył autostop:

No po prostu niesamowite. Jest strasznie dużo wątków takiego bycia uznanym za pełnoprawnego Europejczyka, tak, i takie niesamowite wyobrażenia w głowie, że to my będziemy kiedyś tacy, jak oni, jak skończymy studia, pójdziemy do pracy. To było dla nas coś niezwykłego, bo jednak dziesięciolecia doświadczeń naszych rodziców z PRL-u, to jednak były... jednak takiego mocno siermiężnego życia, prawda, a tutaj nagle po prostu to wszystko, co było dla nich... No bo to też taka ekscytacja z domów pochodziła, że „wy jesteście tym pokoleniem, które może tej

Europy doświadczyć”, bo tam po prostu nie wolno było jeździć, więc to też było... takie poczucie sprawiedliwości społecznej, że znowu jesteście obywatelami tego świata szerszego, europejskiego i że ci ludzie, którzy na nas czekają i taka duma, że po prostu stać nas na to, bo tak politycznie, społecznie i finansowo, żeby tam pojechać. Inna sprawa, że za darmo i autostopem, ale to wyraźnie była taka nobilitacja po prostu, taka polityczna, czy taka społeczna, więc jakby to przeważało, tak, a nie tak naprawdę jakiś lęk, strach co się stanie (mężczyzna, 50 lat).

Zmiany zachodzące w polskim autostopie na przestrzeni lat są w stanie zabrać nas o wiele dalej niż tylko do przeobrażeń dotyczących krajowego podróżnictwa.

Wnioski z podróży

Co może powiedzieć nam polski autostop o zmieniającej się rzeczywistości społeczno-kulturowej? Po pierwsze, dla okołopeerelowych autostopowiczów główną barierą podróżniczą była kategoria miejsca, dla współczesnych jest nią czas. Różnica ta trafnie obrazuje problemy dzisiejszego społeczeństwa, któremu zwiększyły się możliwości, ale skurczył się czas na korzystanie z nich. Po drugie, większość autostopowiczów „starej daty” ceni sobie w podróżowaniu wspólnotowość, współcześni natomiast dopatrują się wartości w niezależności i podróżach solowych. Wypowiedź mojego rozmówcy o niechęci do kompromisów i mierzenia się z cudzymi problemami oraz o potrzebie bycia zależnym wyłącznie od siebie jest niczym innym jak zilustrowaniem tego, jak kultura indywidualizmu rozpycha się dziś łokciami kosztem nawiązywania głębszych relacji. Chociaż współbycie leży u podstaw autostopu, to i ono okazuje się być dziś dla tego środowiska specyficzne.

Kiedy uczestniczyłam w wielu zlotach autostopowych, nasuwały mi się różne refleksje na temat budowania przez autostopowiczów więzi. Z jednej strony wydawały mi się one bardzo bliskie – ledwie zdążyłam zapoznać się z niektórymi osobami, a już czuliśmy się na tyle komfortowo, by kąpać się razem nago w jeziorze, spać w jednym namiocie czy zdecydować się na wspólną podróż. Z drugiej strony – po zlotach kontakt wygasał, a uczestnicy często nie zapamiętywali o sobie nic poza tym, że dobrze spędzili razem czas. Zażyłość obserwowanych przeze mnie znajomości nie wykraczała poza „tu i teraz” i trudno było mi wyobrazić sobie je w codziennej prozie życia opartej na gestach, takich jak pożyczenie auta, popilnowanie dzieci czy wsparcie w kryzysowych sytuacjach. Sposób nawiązywania przez autostopowiczów relacji, bazujący na intensywnym, ale niezobowiązującym nazbyt kontakcie, odpowiada ogólnym tendencjom społecznym, o których pisze Michel Maffesoli, opisując koncepcję neoplemion – powszechnych dziś wspólnot emocjonalnych, niewymagających od ich członków stałego zaangażowania (Maffesoli 2008).

Kolejna konkluzja stawia dzisiejszych autostopowiczów w korzystniejszym świetle niż powyższa, bo choć po części są oni uwikłani w sieci indywidualizmu, to daleko im do wspierania rosnącego obecnie problemu izolacji społecznej.

W okołopeerelowej rzeczywistości wyjeżdżający byli stale skazani na czyjeś towarzystwo i pewnie z tego też względu podróżowali głównie „za miejscem”, nie „za człowiekiem”. O komfortowej jeździe autem w pojedynkę wielu z nich mogło tylko pomarzyć. Możliwość podróżowania samemu z miejsca na miejsce to przywilej, którego współcześni autostopowicze nie dostrzegają – podobnie jak kwestii bycia Europejczykiem. Dzisiaj, kiedy polski paszport znajduje się w czołówce najsilniejszych dokumentów pod względem wizowym i w łatwy sposób można dostać się praktycznie wszędzie, autostop o wiele częściej podejmowany jest w celu poznawania ludzi, a nie tylko miejsc, w których oni żyją. Współczesny autostop uwidacznia więc aktualne ludzkie pragnienia, jakimi są tęsknota za rozmową z drugim człowiekiem i chęć niebycia anonimowym w środkach lokomocji.

Przekształcenia wewnątrz polskiego autostopu pokazują także mechanizmy działania kultury strachu, w obrębie której, jak słusznie zauważa Barry Glassner, to postrzeganie zagrożenia wzrasta, a nie rzeczywisty poziom ryzyka (Glassner 2018). Rodziny okołopeerelowych autostopowiczów, mimo częstego braku kontaktu, bały się o nich znacznie mniej niż bliscy współcześnie podróżujących tą formą. Przestrzeganie dziś autostopowiczek przed gwałtem, a autostopowiczów przed pobiciem, czy też polecanie podróżnikom przeróżnych środków ostrożności, trafnie obrazuje obecnie występujące paradoksy polegające na wywoływaniu zastraszania przez nadmierne skupianie uwagi na zagrożeniach. W efekcie prowadzi to także do upadku zaufania społecznego, które jest ważną kategorią również w innym kontekście związanym z autostopem. Władze PRL-u wykorzystujące wspomniane „Akcje Autostop” do celów propagandowych, poprzez okazywane poparcie stwarzały wśród obywateli poczucie, że autostop jest kontrolowanym przez państwo środkiem transportu, a co za tym idzie – bezpiecznym. Dziś to podmioty komercyjne przejmują tę rolę, angażując się w ramach działań marketingowych w organizację wydarzeń związanych z autostopem, a ich patronat, podobnie jak PRL-owych władz, umacnia wiarygodność tej formy podróżowania. Przejście autostopu spod skrzydeł państwa w ramiona firm komercyjnych pokazuje współczesne strategie zarządzania zaufaniem społecznym charakterystyczne dla nowego kapitalizmu, w którym instytucje państwowe ustępują miejsca organizacjom pozarządowym – o czym, powołując się na zbiór publikacji Richarda Sennetta, pisze Magdalena Ozimek (2016: 130).

To tylko niektóre z przykładów na to, jak pozornie niewiele znaczący w historii środek lokomocji obrazuje istotne przeobrażenia kulturowe. I choć podróż przez rozmaite ścieżki interpretacyjne mogłaby trwać dalej, warto zatrzymać się i zebrać wnioski z dotychczasowej drogi. Autostop, pomimo że współcześnie postrzegany jest jako marginalna praktyka transportowa, w dalszym ciągu stanowi obszerne pole znaczeń, ale i nieprzebranych dróg, które warto odkrywać. Niezależnie od tego, kto wykorzystuje go do swoich celów, jakie budzi on reakcje społeczne, o jakich ludzkich potrzebach mówi i w jakie tendencje kulturowe jest uwikłany, pozostaje on lustrem ważnych procesów cywilizacyjnych i czynnym świadkiem zmieniającego się świata.

Dziś świat jest na wyciągnięcie ręki, a człowiek się oddalił i stał się tą peerelowską niedostępną Europą, do której poznania współcześni autostopowicze nieustannie dążą...



Literatura

- Cienciała, M. (2014) *Autostop i autostopowiczki w XXI wieku – analiza antropologiczna zjawiska*. Praca magisterska, Uniwersytet Jagielloński. <https://ruj.uj.edu.pl/entities/publication/77bf95a9-631b-47ea-8b6f-0631802998be> [dostęp: 24.04.2025].
- Czupryński, J. (2005). *Autostop polski. PRL i współczesność*. Kraków: Hałart.
- Glassner, B. (2018). *The Culture of Fear (Revised)*. New York: Basic Books.
- Kiczyńska, J. (2015). *Autostopem przez PRL, czyli jak podróż stała się ucieczką od szarej rzeczywistości*. Praca licencjacka, Uniwersytet Jagielloński.
- Kusiak, P., Gutkowska, K. (2017). Autostop – odradzająca się w Polsce forma podróżowania, stanowiąca wyzwanie dla producentów żywności. *Postępy Techniki Przetwórstwa Spożywczego*, 2, 121–127.
- Laviolette, P. (2020). *Hitchhiking. Cultural Inroads*. London: Palgrave Macmillan.
- Maffesoli, M. (2008). *Czas plemion*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Ozimek, M. (2016). O cechach życia w nowym kapitalizmie. Richard Sennett i inspiracja dla antropologii neoliberalizmu. *Studia Krytyczne*, 3, 121–137.
- Przyłipiak W. (2020). *Czas wolny w PRL*. Warszawa: Muza.
- Sennett R. (2010). *Kultura nowego kapitalizmu*, Warszawa: Muza
- Żyliński, S. (2010). Autostop w PRL-u: próba opisanego zjawiska w oparciu o ówczesne teksty prasowe. *Media – Kultura – Komunikacja Społeczna*, 6, 53–76.

SUMMARY

From the PRL-era 'bargains' to contemporary hitchhiker races. Cultural transformations within Polish transportation practices since the late 1950s.

The article explores the transformations within Polish hitchhiking from the era of the Polish People's Republic to the present. Using ethnographic interviews as research material, the author compares the experiences of hitchhikers from different generations, traveling across various historical periods. The key comparative categories on which the researcher focuses are the motivations and specifics of the journeys undertaken, as well as the benefits and conclusions drawn from them. The analysis of changes within the phenomenon of hitchhiking serves as a starting point for broader reflections on the overall transformations in transportation practices. The researcher undertakes their interpretation to demonstrate that the phenomenon of hitchhiking accurately reflects the cultural processes occurring over the years and can serve as a valuable indicator of social changes.

Keywords: hitchhiking, travelling, PRL (People's Republic of Poland), mobility practices, cultural changes

REIDAR SOLSVIK  <https://orcid.org/0009-0003-0686-0474>

The Kon-Tiki Museum

A Norwegian Viking in the World of Science: Receptions of Thor Heyerdahl and his Theory on the Settlement of Polynesia During the Period of 1937-1963

Introduction

Thor Heyerdahl, a Norwegian explorer and writer, became an instant hero to the post-war world when he and his crew made landfall on the island of Raroia in the Tuamotu Archipelago after completing an 8,000-kilometre voyage aboard a replica of an ancient Peruvian balsa-log raft named *Kon-Tiki* (Andersson 2010; Solsvik 2014). His book about the expedition, *The Kon-Tiki Expedition: By Raft Across the South Seas* (Heyerdahl 1950), has sold nearly fifty million copies and been translated into 84 languages.

However, Heyerdahl's true achievement was not the ocean-crossing voyage aboard the balsa-log raft *Kon-Tiki*, but rather his ability to spark immense public interest in the question of who had settled the Polynesian island world. This is what earned *Kon-Tiki* its historic fame and helps explain why Heyerdahl became one of the great communicators of the 20th century. Both academics and laypeople wrote to their local newspapers to debate the seaworthiness of ancient vessels, the navigational skills of early peoples, and the possible migration routes to Polynesia, as evidenced by the numerous "letters to the editor" published during the 1950s (Bakke, Solsvik 2020: 66; Solsvik 2014: 157).



Fig. 1. Thor Heyerdahl finishing up his manuscript, *American Indians in the Pacific: The Theory Behind the Kon-Tiki Expedition* in his apartment in Oslo, sometime in 1951 (All illustrations courtesy of the Thor Heyerdahl Archives, The Kon-Tiki Museum)

At the time, scholarly consensus held that balsa-log rafts needed to be dried onshore between voyages, at least every two weeks; otherwise, they would become waterlogged and sink (Lothrop 1932). Based on this assumption, a transoceanic migration from South America was considered technically impossible and, therefore, not worth investigating. The dismissal of his theory on these grounds prompted Heyerdahl to test his hypothesis through practical experimentation. The voyage of the *Kon-Tiki* raft demonstrated, beyond reasonable doubt, that ancient balsa-log rafts were capable of reaching Polynesia. However, as Heyerdahl himself acknowledged, this did not constitute proof that ancient South Americans *had* made the journey. Nevertheless, he had effectively removed the principal

technical objection that had prevented the academic community from considering his theory a viable explanation for the settlement of Polynesia—commonly referred to as the “Polynesian problem.”

October 31st, 1953 THE BOOKSELLER 1259

**NOT A
HIMALAYAN
ROPE-TRICK!**

*but did you realize that all the
copies of the British edition of*
KON-TIKI
*would exceed the height of
Everest by 10,000 feet?*



*If you include British Book Clubs, the pile would
reach to over 80,000 feet (1,000,000 copies)*

GEORGE ALLEN & UNWIN LTD
40 MUSEUM STREET, LONDON, W.C.1

Fig. 2. A sales poster for *The Kon-Tiki Expedition: By Raft Across the South Seas*

The scope of this paper is to examine how Thor Heyerdahl and his theory on the settlement of Polynesia—often erroneously referred to as “the Kon-Tiki theory”—were received by the academic community, beginning with the publication of his first article in 1941; through the fame he attained following the *Kon-Tiki* expedition in 1947 and his archaeological excavations on the Galápagos Islands and Rapa Nui in the mid-1950s; and up to his intentional withdrawal from Polynesian research after 1963 (Solsvik 2014: 161–162; Spriggs 2014: 175–177).¹

Despite his success, both Thor Heyerdahl and his theory remained controversial. Responses to his work were often polarized, framed in terms of right and wrong. He was either celebrated as a visionary who had proven the academic establishment wrong or dismissed as an amateur who failed to grasp even the most basic scholarly concepts.



Fig. 3. Thor Heyerdahl on horseback crossing the mountain-plateau on Fatu Hiva, 1937

¹ After a twenty-three-year absence, Heyerdahl eventually returned to the region. Between 1986 and 1988, he organized archaeological excavations on Rapa Nui, during which the earliest known settlement site on the island was discovered (Skjølsvold 1994). He also led an extensive archaeological investigation at Túcume, Peru, from 1988 to 1992, which clearly demonstrated the historical depth of Peruvian maritime traditions (Heyerdahl, Sandweiss, Narváez 1999). Although Heyerdahl later returned to Rapa Nui and South American archaeology in the late 1980s and early 1990s, this historical analysis focuses on the earlier period, during which he was actively engaged with the academic community working in the region.

In this paper, I aim to demonstrate that Heyerdahl's initial engagement with the Pacific anthropology and archaeology was far more nuanced. He became more deeply involved in the research community than is typically acknowledged in conventional research histories. This paper will document and explore the middle ground during the period from 1937 to 1963, recognizing the positive academic feedback Heyerdahl received, in order to present a more balanced view of how his theory was evaluated by the scholarly community.

1. The Polynesian Problem

During his stay on Fatu Hiva and Hiva Oa in the Marquesas Islands in 1937, Thor Heyerdahl became fascinated by the origins of the Polynesian culture (Heyerdahl 1938, 1975, 1998; Ryan 2014: 33). The prevailing view at the time, based on linguistic similarities, was that the origins of Polynesian peoples lay to the west, in the islands of Southeast Asia. However, opinions diverged significantly when scholars attempted to pinpoint the ultimate homeland of the Polynesians. The proposed locations included regions then referred to as "Further India", as well as China, the Indochina Peninsula, and other parts of Southeast Asia (Heyerdahl 1952: 4–8).

By the time of the *Kon-Tiki* expedition, the question of Polynesian origins and the routes by which people had arrived in the islands had been debated for nearly a century. This debate became known as "the Polynesian Problem" (Bishop Museum 1903: 5²; Heyerdahl 1952: 4; Kirch 2000: 208; Sullivan 1923: 211).³ A central difficulty in tracing the Polynesian origins stemmed from their racial classification as partly "Caucasian." Early European explorers described Polynesians as "more civilized" and more "European-looking" than the inhabitants of Melanesia and Southeast Asia (Heine-Geldern 1932: 547; Heyerdahl 1952: 3–8; Hiroa 1938: 6–10, 12–16; Hiroa 1945: 12; Sullivan 1923), a view supported by many academics well into the mid-20th century.

Polynesian oral traditions indicated that their ancestors settled the islands significantly later than the initial settlement of Melanesia. This raised a key question: how could people classified as "part-Caucasian" (Sullivan 1923) have migrated through regions already inhabited by "darker-skinned" populations while still retaining their lighter complexion? This question lay at the heart of the so-called "Polynesian Problem"—a problem largely created by the racial classifications imposed by early scientific thought. It was, in many ways, the scientific framework itself that generated the paradox which researchers then sought to resolve.

² "... until at last we may wrest from the unknown the secrets which today puzzle the wisest scientists, such as whence and when did the Polynesians come into the waters of the great ocean?"

³ Researchers also talked about an "Austronesian problem", which represents the whole language group and culture, settling the area from Islands Southeast Asia to Rapa Nui (Heine-Geldern 1932: 543).

2. Thor Heyerdahl's theory

Although the “Polynesian Problem” had fascinated the academic community since the time of Captain Cook's voyages in the late 18th century, relatively little anthropological or archaeological research had been conducted in the region. In 1892, historical societies were established in the two largest colonial communities—New Zealand and Hawai'i—with a focus on documenting local culture, including oral traditions.

During the 1920s and 1930s, the Bernice Pauahi Bishop Museum in Hawai'i in collaboration with Yale University carried out salvage ethnographic studies and archaeological surveys across various island groups in Polynesia. However, systematic archaeological excavations were not undertaken until the early to mid-1950s.⁴ Thus, in 1937, when Thor Heyerdahl first turned his attention to Polynesian origins, scientific debates in the region relied heavily on outdated and incomplete data—oral histories and broad anthropological theories such as racial classification. The theoretical and methodological concepts utilized by Pacific researchers were the diffusionist approaches developed in the late 19th and beginning of the 20th century (Trigger 1989: 150–154, 161–167), albeit without the extensive archaeological assemblages recovered through excavations in Europe (Trigger 1989: 149). Moreover, the regional models lacked—and still lacks—a robust typological-based chronological framework of the sort pioneered by Oscar Montelius in Europe (Trigger 1989: 155–161).

Thor Heyerdahl developed his theory within the framework of an early culture-historical approach, drawing inspiration from his studies in cultural geography at the University of Oslo (1933–1936).⁵ At the time, cultural geography emphasized geographical and economic factors as key constraints on how cultures migrated and evolved. Heyerdahl's theory was grounded in observations of Pacific geography, particularly the prevailing east-to-west wind patterns and the Humboldt Current, which also follows that direction. Heyerdahl argued that Stone Age cultures would have been “hemmed in” by such environmental conditions, which shaped the directions of their migrations.

Thor Heyerdahl first formulated his theory in a paper entitled *Did Polynesian Culture Originate in Polynesia?*, published in 1941. Here, Thor Heyerdahl presented his theory on how the Polynesian islands had been settled by two separate migrations:

- (1) A pre-Incan civilization, with its centre near Lake Titicaca and along the Peruvian coast below, seems to have swept the islands at a comparatively early period, via Easter Island; while

⁴ Except for excavations in Tonga carried out by W.C. McKern in 1920–1921 (McKern 1929; Davidson 1979: 86), which did not receive due attention until after the Lapita Cultural Complex had been archaeologically defined by Edward W. Gifford on New Caledonia in 1952 (Kirch 2000: 27).

⁵ In addition to his main topic of zoology, Thor Heyerdahl also followed lectures in Cultural Geography.

(2) a later immigration, the descendants of which dominate the present Polynesian race, reached the islands via Hawaii from the Bella Coola area of British Columbia about 1000 A.D (Heyerdahl 1941 in: Hoém 2014: 184–185).

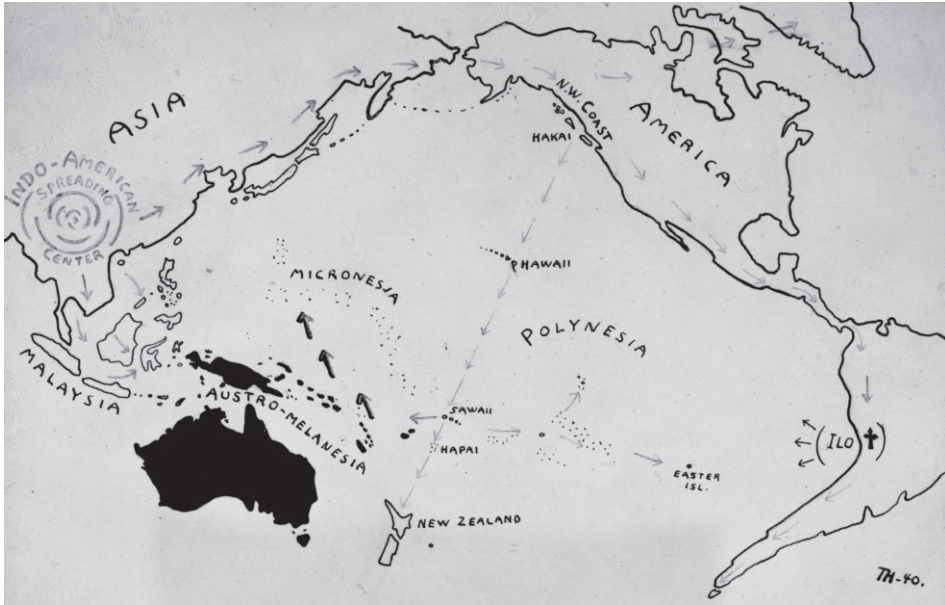


Fig. 4. The first illustration (with English text) of Thor Heyerdahl's theory on the settlement of Polynesia. Hand-drawn by Thor Heyerdahl between 1939 and 1946

These two migrations were undertaken by two distinct cultural and “racial” groups, as claimed by most academics of the time: 1) a group of light-skinned “American Indians” from the Tiwanaku area, which sailed out in balsa wood rafts from the coast of Peru or Ecuador to colonize the Marquesas and Rapa Nui around AD 500; these were the people who built megalithic structures, carved stone statues, and were sun-worshippers; and 2) an ethnic Polynesian group which sailed in large dug-out canoes from the island area of British Columbia to Hawai’i around AD 1200, and then on to the other Polynesian islands. They originated in Southeast Asia and were warriors, ritualists, and wood carvers.

Heyerdahl believed that his theory resolved the so-called “Polynesian problem” by: 1) introducing the anticipated “Caucasoid-like” or “European-like” racial element from South America, thereby eliminating the need for Polynesians to have travelled through the Melanesian Islands, which were inhabited by “dark-skinned” populations; and 2) proposing that Polynesian culture and language—documented at the time of first European contact—originated in Asia, but arrived in the Pacific via a northerly route from Asia to British Columbia, again bypassing Melanesia.

3. Reception, reactions, and interactions

I have identified three distinct periods in Thor Heyerdahl's interactions with the scientific community, each characterized by differing approaches and reactions to his theory. The first period spans from his initial trip to Polynesia in 1937 to a year before the *Kon-Tiki* voyage. The second period begins in 1946, when Heyerdahl travelled to the United States with the first complete manuscript of his theory. It encompasses the *Kon-Tiki Expedition* and its aftermath, ending in 1951. The third period, from 1952 to 1963, marks Heyerdahl's professionalization as a researcher. It begins with the publication of his magnum opus, *American Indians in the Pacific* (1952). With this publication, Heyerdahl completed his first major scientific study, which arguably could have been defended as a doctoral dissertation. During this time, he began asserting himself at scientific conferences and organized his renowned archaeological expedition to Rapa Nui (Easter Island) in 1955–1956. This period is notable for an increasing acceptance of Heyerdahl as a researcher, even if his theory remained controversial.

In 1963, Heyerdahl withdrew from active participation in Pacific studies (Solsvik 2014: 161–162). Although he retained his status as a researcher, a subsequent Polynesian scholarship reinterpreted the findings of his 1955–1956 Rapa Nui expedition. In the late 1980s and early 1990s, Heyerdahl once again faced mounting criticism.

3.1. Before *Kon-Tiki*, particularly from 1939 to 1942

Thor Heyerdahl's engagement with the academic community began well before his famous *Kon-Tiki* voyage. In 1939, at the age of 25, he arrived in Canada somewhat accidentally, as a student without a formal degree. However, he had completed a year of fieldwork in the Marquesas Islands—an uncommon achievement at the time, and one that was considered a significant credential. During this fieldwork, he collected zoological specimens as well as ethnological and archaeological artifacts. Heyerdahl also received a strong letter of recommendation from a leading geneticist at the Institute of Biology at the University of Oslo.

On the basis of these credentials, Heyerdahl became acquainted with key figures in the fields of First Nations studies and Polynesian anthropology. In 1941, he was invited to contribute an article to a journal established for European scholars fleeing the growing political unrest in Europe. His paper, titled *Did Polynesian Culture Originate in America?*, was accepted for publication. The editorial board—which included Ruth Benedict, Franz Boas, and Robert von Heine-Geldern—expressed their scepticism in a postscript to the article: “While taking exception with some of the author's conclusions, the editors have found the above article stimulating and thoroughly worthy of attention” (Heyerdahl 1941: 26).

In retrospect, it appears that none of the editors held rigid views on Polynesian migration that would have compelled them to reject the paper, particularly

as it drew partly on Heyerdahl's own fieldwork. In my view, their willingness to publish the article may also reflect the limited data available at the time with regard to the prehistoric chronology of the region.

During a stay in New York in 1942, Thor Heyerdahl became acquainted with Ralph Linton who had published the only archaeological survey of the Marquesas Islands (Linton 1923; 1925) as well as with archaeologist Herbert Spinden, a leading scholar on Mayan culture. The latter took a liking to the young, self-educated researcher. Heyerdahl was invited to stay in Spinden's apartment for several weeks while Spinden was away at a conference, granting him access to Spinden's private book collection (Heyerdahl 1942). Spinden also encouraged Heyerdahl to demonstrate that rafts made of balsa logs could, in principle, make the journey to Polynesia. However, Spinden spoke candidly about the simplistic culture-historical framework to which Heyerdahl subscribed. Insofar as diffusionists such as Heyerdahl were concerned, Spinden had once written: "The romantic school, on the other hand, sees in cultural similarities the almost certain proofs of dissemination from a favoured intellectual source even though ages and oceans intervene" (Spinden 1928: 44).



Fig. 5. The young researcher at his desk at home in Lillehammer, just before going to Canada in 1939

It seems unlikely that Spinden seriously intended to encourage Heyerdahl to prove his diffusionist theory by undertaking a transoceanic voyage on a balsa raft (Heyerdahl 1950 [1984]: 30). It is more plausible that he hoped to steer Heyerdahl toward a more scientifically rigorous study—such as a doctoral dissertation—in which he could test his hypothesis through archaeological excavations or, perhaps, by conducting laboratory experiments on the seaworthiness and longevity of balsa wood rafts, supplemented by historical research. Records of Thor Heyerdahl's activities during this period are scarce, particularly concerning his interactions with fellow researchers. However, the available evidence—primarily letters to his family—offers a portrait of a young, unproven researcher operating well beyond his expected level. He appears to have been well received, owing both to his academic references and to the credibility he had gained through his fieldwork. Scholars such as Ralph Linton and Herbert Spinden seem to have regarded Heyerdahl as a student with significant potential.

3.2. Challenges and rejections, from 1946–1951

The next phase of this story begins after the conclusion of World War II. Back home in Lillehammer, Norway, Thor Heyerdahl completed a study titled *Polynesia and America: A Problem of Cultural Diffusion* (1946) and travelled to the United States with the intention of securing its publication through an academic institution.

By this time, the archaeological and ethnographic fieldwork conducted in Polynesia during the 1920s and 1930s—primarily by the B.P. Bishop Museum in Hawai'i in collaboration with Yale University—had been more thoroughly synthesized. There was also a growing recognition that Polynesian culture may have developed within the Pacific itself (Burrows 1938; Hiroa 1945: 13–14), challenging earlier assumptions that it had originated through long-distance migration of a fully developed culture from outside the region.⁶

In the late 1940s, Heyerdahl's theory ran contrary to three major lines of scholarly consensus:

1. Polynesian languages were understood to have originated in Southeast Asia. Otto Dempwolff had formally defined the Austronesian language family between 1934 and 1937, significantly strengthening this argument.
2. A widely accepted model held that Polynesia was settled via the Melanesian islands, and this framework had become orthodox within the broader academic community.

⁶ In his *On the Road of the Winds*, Vinton Patrick Kirch argues that it was not until after the discovery of the Lapita Culture in the 1950s and 1960s that researchers began to search for the Polynesian “homeland” inside the geographical bounds of Polynesia (Kirch 2000: 208–209). Kirch is right that pre-Lapita researchers believed that there was an ultimate “Polynesian” homeland to the west, in China or India, however, even Te Rangi Hiroa (1945) uses the term “Polynesian ancestors” when talking about this homeland. The notion that Polynesian culture had developed in Polynesia—either in Tonga-Samoa or in the Society Islands—began to take hold in the late 1930s.

3. Based on Samuel K. Lothrop's 1932 paper, *Aboriginal Navigation off the West Coast of South America*, it had become widely accepted that no Indigenous deep-sea maritime tradition existed in South America.

Nevertheless, it was Heyerdahl's 1947 voyage aboard the *Kon-Tiki*—a replica of an ancient South American balsa-wood raft, which sailed from Callao, Peru, to Raroia in the Tuamotu Archipelago—that truly provoked strong reactions from Polynesian scholars. While the expedition only refuted the specific claim that South American rafts were incapable of deep-sea travel, it was anthropologists, archaeologists, and linguists specializing in Polynesia who responded most vocally. Ironically, Samuel K. Lothrop, the very scholar whose earlier work had helped solidify the prevailing belief that balsa rafts would sink after two weeks at sea, accepted the outcome readily and even began building his own scale model of the *Kon-Tiki* raft (Kvam 2008: 112).



Fig. 6. The *Kon-Tiki* raft sailing the Pacific in the summer of 1947

A wide range of scholars appeared in the press to denounce the *Kon-Tiki* expedition—criticizing the experiment, the overarching theory, and the man behind it. Te Rangi Hiroa (known as Peter Henry Buck), a Māori scholar and by that time the preeminent figure in Polynesian studies, was informed of the *Kon-Tiki* voyage and Heyerdahl's novel migration theory by a reporter from the *Auckland Star*. The resulting headline read: “That «Kon-Tiki Raft Business» Makes Sir Peter Buck Laugh” (Jacoby 1968: 197). Hiroa acknowledged the expedition as a “beautiful

adventure” but insisted it should not be regarded as science (Jacoby 1968: 197–198; Kvam 2008: 65).

Finnish scholar Rafael Karsten went even further than mere ridicule, asserting that either the raft had not made the crossing or that modern technology must have been employed to keep it afloat. He called the expedition a hoax (Kvam 2008: 60–65). His Danish colleague, Kaj Birket-Smith, suggested that the *Kon-Tiki* expedition should be “killed by silence” (Jacoby 1968: 199). However, due to the immense popularity of Heyerdahl’s 1950 book *The Kon-Tiki Expedition: By Raft Across the South Sea*, and the later release of the documentary *Kon-Tiki*, both the voyage and Heyerdahl’s theory remained firmly in the public spotlight.

At academic conferences—including those in Cambridge and Vienna—the scholarly community attempted to marginalize Heyerdahl by boycotting his lectures or avoiding him personally. At the 30th International Americanist Congress in Cambridge in 1952, one French ethnologist demonstratively disrupted the start of Heyerdahl’s lecture by noisily reading a newspaper before exiting the room in protest (Jacoby 1968: 211; Kvam 2008: 111).

The controversy surrounding the *Kon-Tiki* expedition and Heyerdahl’s public advocacy for his migration theory is well known to anyone familiar with his story. Many of these episodes played out in the media, and those that did not have been thoroughly documented by his biographers. This phase of intense controversy has been the primary focus of most historical analyses of Heyerdahl’s academic reception. Nevertheless, dissenting voices opposed to the wholesale rejection of Heyerdahl and his migration theory also emerged—particularly within the field of geography and among retired or emeritus scholars. In 1950, Heyerdahl was awarded the Retzius Medal by the Swedish Geographical Society “for organizing and carrying out the Kon-Tiki expedition with a scientific scope” (Jacoby 1968: 204). The following year, he received honours from the Royal Scottish Geographical Society and the French Société de Géographie.

3.3. Towards acceptance, from 1952–1963

In 1952, Thor Heyerdahl finally published his magnum opus, *American Indians in the Pacific: The Theory Behind the Kon-Tiki Expedition*. Although most reviewers criticized his core argument—that the first settlers of Polynesia had come from South America—many acknowledged the impressive volume of work he had accomplished in a relatively short time.

The French ethnologist Alfred Métraux, a leading expert on both Polynesian and South American cultures and a prominent figure at UNESCO, initially dismissed Heyerdahl in a newspaper interview, calling him a *mauvais savant*—an inept scientist. Shortly thereafter, when Heyerdahl visited Paris, the newspaper arranged a face-to-face confrontation between the two (Jacoby 1968; Kvam 2008: 116). During their discussion, Heyerdahl presented Métraux with a stack of photographs of stone statues and asked him to sort them into two piles: one for

statues from Polynesia and the other for those from South America. According to the newspaper account, Métraux failed the test. This episode illustrates that *American Indians in the Pacific* (Heyerdahl 1952) assembled a substantial body of comparative material that many specialists in either region had not previously examined side by side. Most scholars were experts in either Polynesia or South America—few had the breadth of knowledge required to assess similarities across both cultural areas.

One group of reviews that stood out for their relative support of Heyerdahl's theory came from geographers. Heyerdahl employed a basic method of cultural comparison—analysing artifacts, architecture, and social customs, known as “cultural traits”—to trace migration routes. This approach was grounded in the culture-historical framework used by early pioneers such as Gordon V. Childe, and remained influential into the 1950s, although it had evolved to incorporate more rigorous methodologies (Trigger 1989: 148–174). In the Pacific, however, where sub-surface archaeology was limited—lacking deep stratigraphic sequences—and there was a prevailing consensus that the Polynesian islands had been settled only recently, this methodological shift was less fully developed.

Heyerdahl introduced a novel element by incorporating wind patterns and ocean currents to construct plausible migration routes. Geographers reviewing *American Indians in the Pacific* (1952) viewed this integration of geographic constraints into migration theory as a methodological and theoretical advancement in Pacific studies. Among the most enthusiastic was Johannes Humlum, a Danish geographer and professor at Aarhus University, who was only three years Heyerdahl's senior:

..., but his desire for objectivity, his sense of the great lines, and his ability for combination, in connection with a fertile scientific imagination and a strong desire for empirical verification, give his main points real weight. Heyerdahl's theory is undoubtedly the best-founded and most probable of those so far put forward concerning the original settlement of the Pacific Ocean (Humlum 1955: 100).

In 1953, Thor Heyerdahl was the first to introduce modern sub-surface archaeological methods to the southeastern Pacific through his excavations in the Galápagos Islands. Of far greater significance, however, was *The Norwegian Archaeological Expedition to Easter Island and the East Pacific* in 1955–1956, which, over the course of nine months, conducted extensive excavations on Rapa Nui; Raivavae and Rapa Iti in the Austral Islands; and Hiva Oa and Nuku Hiva in the Marquesas Islands. The entire expedition was financed by Heyerdahl himself.



Fig. 7. Thor Heyerdahl's work-team with archaeologist Arne Skjølsvold in front is ready to start the investigation of the statue-quarry, in the extinct volcano Rano Raraku, Rapa Nui, 1955

Thor Heyerdahl's substantial investment in bringing modern archaeological methods to Polynesia—particularly at the scale and scope in which it was executed—established him as a significant figure in the field. French archaeologist Henri Lavachery, a member of the Franco-Belgian Expedition to Rapa Nui in 1934, publicly expressed his support: “The investigations on Easter Island ... furnished Heyerdahl with archaeological evidence which is difficult to dispute regarding the validity of his theories concerning the first peopling of eastern Polynesia” (Lavachery 1976: 11).

Over time, Heyerdahl gradually gained greater acceptance within the community of Polynesian researchers. A key factor contributing to this shift was the discovery of a significantly deeper time horizon for human settlement on Rapa Nui—findings that contradicted earlier models based on the prevailing settlement theory (Heyerdahl, Ferdon 1961). This new evidence lent support to Heyerdahl's hypothesis of an initial settlement from South America, a theory that, at the time, could not be conclusively refuted by existing archaeological assemblages, stratigraphy, or chronological data. As a result, the Pacific Science Congress, held in Honolulu, Hawai'i, in 1961, adopted a resolution expressing support for Heyerdahl's work: “Southeast Asia and the adjacent islands constitute a major source of information about the peoples and cultures of the Pacific islands, as does South America on the other side of the Pacific, where research has advanced more rapidly” (Tuthill 1963: 48). This was the high point of academic acceptance for Thor Heyerdahl by the Pacific science community. He chaired a session at this congress, as well as at several Americanist congresses during the 1960s.



Fig. 8. Thor Heyerdahl at the Pacific Science Congress in Honolulu, 1961

4. Drifting apart

Pottery had already been discovered in Tonga during the 1920–1921 expedition (McKern 1929), and by the mid-1960s, archaeological excavations confirmed that the pottery was of the same style as that found in New Caledonia in 1952 by Gifford and Evans (Kirch 1997: 6–8). Polynesian archaeologists began to suspect that this distinctive ceramic tradition provided evidence of the migration of Polynesians through the Melanesian islands—or of a people who would eventually become “Polynesian”. In 1973, Lapita-style pottery was discovered in Samoa, and with several subsequent projects documenting the spread of Lapita ceramics through the islands of the Bismarck Archipelago, the Solomons, and Vanuatu, the question of Polynesian migration—if not their ultimate origins—was largely resolved.

In 1963, Thor Heyerdahl left the field of Polynesian archaeology as an active researcher. When he undertook the *Ra* voyage in 1969, many within the Pacific research community believed he had embraced a kind of naïve diffusionism (Spriggs 2014: 175–177). However, it is important to remember that for Heyerdahl—who himself distrusted hyper-diffusionist theories—the world of 1970 looked quite different from that of 1937, when he had first visited Polynesia (Stokke 2021). He had personally crossed both the Pacific and the Atlantic in replicas of ancient vessels. In the case of the reed ship *Ra II*, which was constructed using technology possibly dating back up to 5,000 years (Johnstone 1988: 10) or even earlier (Heyerdahl 1978: 23), Heyerdahl argued that, just as a person on foot can

cross a continent given sufficient time, so too could a seafarer—even in the Stone Age—potentially cross one or more of the world's great oceans (Heyerdahl 1978). He did not consider himself a naïve diffusionist (Heyerdahl 1994: 288); rather, he saw himself as exploring the capacities of early humans and their maritime technologies.



Fig. 9. Ra II sailing between Safi, Morocco, and Bridgetown, Barbados, 1970

The status of Thor Heyerdahl and his theories within the Pacific research community became increasingly critical during the late 1980s and early 1990s. From 1973 to the present, archaeological research has been conducted across all island groups in the Pacific. Notably, several large multidisciplinary studies have focused on the origins and migrations of the people now referred to as “the Lapita peoples”. Archaeological evidence has traced the Lapita expansion from the north-eastern part of New Guinea eastward, extending as far as Samoa and Tonga (Kirch 1997). The Austronesian language family, of which the language of the Lapita people was a part, has been shown to share affinities with the language spoken by the Amis people on the southeastern coast of Taiwan (Chen et al. 2022). DNA studies of early Lapita skeletons found at the Teouma site in central Vanuatu have also revealed genetic affinities with populations in Taiwan (Skoglund et al. 2016; Valentin et al. 2015). While researchers have yet to fully understand the cultural and chronological transition from Lapita culture to a distinctly Polynesian culture, substantial research has been undertaken—particularly in Samoa—including by scholars affiliated with the Kon-Tiki Museum (Martinsson-Wallin 2007).

5. Thor Heyerdahl's legacy

Thor Heyerdahl began his career as an ethnographer—a term he used to describe himself for many years—more than eight decades ago. His main theory, which proposed the first original settlement of Polynesia from South America, has since been disproven, and many new discoveries have emerged. However, the research community seems to have taken a softer stance on Thor Heyerdahl's work and legacy following his death in 2002. It may therefore be fitting to conclude this paper with a summary of the most important scientific legacies of Thor Heyerdahl's many years of service, which were primarily dedicated to the pure joy of solving mysteries.

1. Maritime Experimental Archaeology:
Thor Heyerdahl's seafaring expeditions—the *Kon-Tiki* (1947), *Ra* (1969), *Ra II* (1970), and *Tigris* (1978)—inspired the creation of a distinct academic field known as maritime experimental archaeology.
2. Prehistory of Rapa Nui:
The Norwegian Archaeological Expedition to Easter Island and the East Pacific, conducted in 1955–1956, both funded and organized by Thor Heyerdahl, laid the foundation for the prehistoric chronology of the island (Heyerdahl, Ferdon 1961), which is still in use today, albeit with modifications. More importantly, Thor Heyerdahl brought six young archaeologists to the island, several of whom returned to start new projects. Today, it could be argued that Heyerdahl's expedition inspired as much as 60–70% of the archaeological investigations that have taken place on the island since 1956 (Solsvik 2006).
3. The American Connection:
In 2020, a detailed DNA study of blood samples clearly revealed the presence of a pre-European gene contribution in Polynesian populations (Ioannidis et al. 2020; Wallin 2020). The earliest recombination of this and Polynesian DNA was traced to Fatu Hiva in the Marquesas and is estimated to have occurred around AD 1150, which predates current archaeological estimates of the island's settlement. It is now established as an indisputable fact that Polynesians and South American natives met face-to-face, either in the Pacific or along the coast of South America, sometime in the 12th or 13th centuries. Thor Heyerdahl's insistence on a contact between the peoples of these two regions has been proven correct (cf. Moreno-Mayar et al. 2023). This finding is further supported by archaeological evidence of sweet potato in Polynesia, pre-dating European visits (e.g., Hather and Kirch 1991) and by growing DNA evidence suggesting the Polynesian sweet potato originated in South America (Ladefoged et al. 2005; Roullier et al. 2013).⁷

⁷ A recent analysis suggests that the sweet potato spread to Polynesian islands in pre-human times (Muñoz-Rodríguez et al. 2018), although further analyses are probably needed to reach a definite conclusion on this matter.

4. Maritime Culture in Peru:

Archaeological excavations at Túcumé, Peru, conducted between 1988 and 1992, uncovered evidence of a long-standing maritime-oriented culture. These findings demonstrated that seafaring and maritime exchange played a significant role in the early cultures of the region—extending at least as far back as the period corresponding to Thor Heyerdahl's *Kon-Tiki* voyage. The excavations helped affirm the importance of coastal navigation and marine connectivity in the development of pre-Columbian societies along the Pacific coast of South America.

References

- Andersson, A. (2010). *A Hero for the Atomic Age—Thor Heyerdahl and the “Kon-Tiki” Expedition*. Oxford: Peter Lang Ltd.
- Bakke, M., Solsvik, R. (2020). *Drømmen om paradis. Thor Heyerdahl på Påskeøya [The dream about paradise. Thor Heyerdahl on Easter Island]*. Oslo: Vega Forlag.
- Bishop Museum. (1903). *Bernice Pauahi Bishop Museum, Reports of the Director*. Bishop Museum Press: Honolulu.
- Burrows, E.G. 1938. Western Polynesia, a study in cultural differentiations. *Ethnological Studies*, 6, 1–192.
- Chen, V., Kuo, J., Gallego, M.K.S., Stead, I. (2022). Is Malayo-Polynesian a primary branch of Austronesian? *Diachronica*, 39(4), 449–489.
- Davidson, J.M. (1979). Samoa and Tonga. In: J.D. Jennings (ed.), *The Prehistory of Polynesia* (pp. 82–109). Cambridge: Harvard University Press.
- Green, R.C. (1974). Report 33. Pottery from the Lagoon at Mulifanua, Upolu. In: R.C. Green, J.M. Davidson (eds.), *Archaeology in Western Samoa. Volume II* (pp. 170–175). Bulletin of the Auckland Institute and Museum, no. 7. Auckland: Auckland Institute and Museum.
- Hather, J.G. Kirch, P.V. (1991). Prehistoric sweet potato (*Ipomoea batatas*) from Mangaia Island, central Polynesia. *Antiquity*, 65, 887–893.
- Heine-Geldern, R. von. (1932). Urheimat und früheste Wanderungen der Austronesier. *Anthropos*, 27(3/4), 543–619.
- Heyerdahl, T. (1938). *På Jakt Efter Paradiset [Hunting for Paradise]*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Heyerdahl, T. (1940). Marquesas Islands. In: C.J.F. Skottsberg (ed.), *Reports of the Standing Committee for the Protection of Nature in and around the Pacific for the Years 1933–1938* (pp. 543–546). Berkeley, Stanford, and San Francisco: Proceedings of the Sixth Pacific Science Congress.
- Heyerdahl, T. (1941). Did Polynesian culture originate in America? *International Science* 1(1), 15–26. Republished in: I. Hoëm (ed.), (2014). *Thor Heyerdahl's Kon-Tiki in new light*. The Kon-Tiki Museum Occasional Papers, Volume 14. Larvik/Oslo: The Thor Heyerdahl Institute/The Kon-Tiki Museum, 181–192.
- Heyerdahl, T. (1942). *Letter from Thor Heyerdahl to Lio Heyerdahl, 11.05.1942*. Thor Heyerdahl Archives, The Kon-Tiki Museum.
- Heyerdahl, T. (1946). *Polynesia and America. A Study of Cultural Diffusion*. Manuscript. Thor Heyerdahl Archives, The Kon-Tiki Museum.

- Heyerdahl, T. (1950) [1984]. *The Kon-Tiki Expedition. By Raft Across the South Seas*. Chicago: Rand McNally & Company.
- Heyerdahl, T. (1952). *American Indians in the Pacific: The Theory Behind the Kon-Tiki Expedition*. London: George Allen & Unwin Ltd.
- Heyerdahl, T. (1975). *Fatu-Hiva. Back to Nature*. New York: Doubleday & Company, Inc.
- Heyerdahl, T. (1978). *Early Man and the Ocean. The Beginning of Navigation and Sea Born Civilization*. London: George Allen & Unwin Ltd.
- Heyerdahl, T. (1994). Seeds from the tree of knowledge. Epilogue. In: S. Evensberget (ed.), *Thor Heyerdahl. The Explorer* (pp. 275–290). Oslo: J.M. Stenersens Forlag A/S.
- Heyerdahl, T. (1998). *Green was the Earth on the Seventh Day*. London: Abacus.
- Heyerdahl, T., Sandweiss, D., Narvaez, A. (1999). *Pyramids of Tucume: The Quest for Peru's Forgotten City*. London: Thames & Hudson.
- Hiroa, Te Rangi [Buck, P.H.]. (1938). *Vikings of the Sunrise*. New York: J.B. Lippincott Company.
- Hiroa, Te Rangi [Buck, P.H.]. (1945). An introduction to Polynesian anthropology. *Bernice Puahi Bishop Museum Bulletin*, No. 187. Honolulu: Bishop Museum Press.
- Hoëm, I. (2014). *Thor Heyerdahl's Kon-Tiki in New Light*. Oslo: The Kon-Tiki Museum and The Thor Heyerdahl Institute.
- Humlum, J. (1955). Heyerdahls teori. *Kulturgeografi*, 42, 81–100.
- Ioannidis, A.G., Blanco-Portillo, J., Sandoval, K., Hagelberg, E., Miquel-Poblete, J.F., Moreno-Mayar, J.V., Rodríguez-Rodríguez, J.E., Quinto-Cortés, C.D., Auckland, K., Parks, T., Robson, K., Hill, A.V.S., Avila-Arcos, M.C., Sockell, A., Homburger, J.R., Wojcik, G.L., Barnes, K.C., Herrera, L., Berríos, S., Acuña, M., Llop, E., Eng, C., Huntsman, S., Burchard, E.G., Gignoux, C.R., Cifuentes, L., Verdugo, R.A., Moraga, M., Mentzer, A.J., Bustamante, C.D., Moreno-Estrada, A. (2020). Native American gene flow into Polynesia predating Easter Island settlement. *Nature*, 583, 572–577.
- Jacoby, A. (1968). *Señor Kon-Tiki*. London: George Allen & Unwin Ltd.
- Jennings, J.D. (1974). Report 34. The Ferry Berth Site, Mulifanua District, Upolu. In: R.C. Green, J.M. Davidson (eds.), *Archaeology in Western Samoa. Volume II* (pp. 176–178). *Bulletin of the Auckland Institute and Museum*, no. 7. Auckland: Auckland Institute and Museum.
- Johnstone, P. (1988). *The Sea-Craft of Prehistory*. London: Routledge.
- Kirch, P.V. (1997). *The Lapita Peoples. Ancestors of the Oceanic World*. Cambridge: Blackwell Publishers.
- Kirch, P.V. (2000). *On the Road of the Winds. An Archaeological History of the Pacific Islands Before European Contact*. Berkeley–Los Angeles–London: University of California Press.
- Kvam, R. (2008). *Thor Heyerdahl. Mannen og verden [Thor Heyerdahl. The man and the world]*. Oslo: Gyldendal.
- Ladefoged, T.N., Graves, M.W., Coil, J. (2005). The introduction of sweet potato in Polynesia: Early remains in Hawaii. *The Journal of Polynesian Society*, 114, 359–374.
- Lavachery, H. (1976). Foreword. In: T. Heyerdahl. *The Art of Easter Island* (pp. 11–15). London: George Allen & Unwin Ltd.
- Linton, R. (1923). *The Material Culture of the Marquesas*. Bernice Puahi Bishop Museum Memoir, Vol. VIII, No. 5. Honolulu: Bishop Museum Press.
- Linton, R. (1925). *The Archaeology of the Marquesas Islands*. Bernice Puahi Bishop Museum Bulletin, No. 23. Honolulu: Bishop Museum Press.
- Lothrop, S.K. (1932). Aboriginal Navigation off the West Coast of South America. *Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 62 (Jul.–Dec., 1932), 229–256.
- Martinsson-Wallin, H. (ed.) (2007). *Archaeology in Samoa. The Pulemelei Investigations. Archaeology in Oceania* 42 Supplement.

- Martinsson-Wallin, H., Wallin, P., Andersson, A., Solsvik, R. (2013). Chrono-geographic Variation in Initial East Polynesian Construction of Monumental Ceremonial Sites. *Journal of Island & Coastal Archaeology*, 8(3), 405–421.
- McKern, W.C. (1929). *Archaeology of Tonga*. Bernice Puahi Bishop Museum Bulletin, No. 60. Honolulu: Bishop Museum Press.
- Moreno-Mayar, J.V., Sousa da Mota, B., Higham, T., Klemm, S., Gorman Edmunds, M., Stenderup, J., Iraeta-Orbegozo, M., Laborde, V., Heyer, E., Torres Hochstetter, F., Friess, M., Allentoft, M.E., Schroeder, H., Delaneau, O., Malaspinas, A-S. (2023). Ancient Rapanui genomes reveal resilience and pre-European contact with the Americas. *Nature*, 633, 389–397.
- Muñoz-Rodríguez, P., Carruthers, T., Wood, J.R.I., Williams, B.R.M., Weitemier, K., Kronmiller, B., Ellis, D., Anglin, N.L., Longway, L., Harris, S.A., Rausher, M.D., Kelly, S., Liston, A., Scotland, R.W. (2018). Reconciling Conflicting Phylogenies in the Origin of Sweet Potato and Dispersal to Polynesia. *Current Biology* 28(8), 1246–1256.
- Roullier, C., Benoit, L., McKey, D.B., Lebot, V. (2013). Historical collections reveal patterns of diffusion of sweet potato in Oceania obscured by modern plant movements and recombination. *PNAS* 110(6), 2205–2210.
- Skjølsvold, A. (1994). *Archaeological Investigation at Anakena, Easter Island*. The Kon-Tiki Museum Occasional Papers, Vol. 3. Oslo: The Kon-Tiki Museum.
- Skoglund, P., Posth, C., Sirak, K., Spriggs, M., Valentin, F., Bedford, S., Clark, G.R., Reepmeyer, C., Petchey, F., Fernandes, D., Fu, Q., Harney, E., Lipson, M., Mallick, S., Novak, M., Rohland, N., Stewardson, K., Abdullah, S., Cox, M.P., Friedlaender, F.R., Friedlaender, J.S., Kivisild, T., Koki, G., Kusuma, P., Merriwether, D.A., Ricaut, F.-X., Wee, J.T.S., Patterson, N., Krause, J., Pinhasi, R., Reich, D. (2016). Genomic insights into the peopling of the southwest Pacific. *Nature*, 538, 510–513.
- Solsvik, R. (2006). *Space, Religion, and Movement. Changing Perception of Identity in Far Eastern Oceania A.D. 1000 to A.D. 1600*. Unpublished manuscript. The Kon-Tiki Museum.
- Solsvik, R. (2014). Science as adventure. The Kon-Tiki and the theory behind it told to new generations. In: I. Hoëm (ed.), *Thor Heyerdahl's Kon-Tiki in New Light* (pp. 155–168), The Kon-Tiki Museum Occasional Papers, Vol. 14. Oslo/Larvik: The Kon-Tiki Museum/The Thor Heyerdahl Institute.
- Spinden, H. (1928). The Prosaic versus the Romantic School in Anthropology. In: G.E. Smith, B. Malinowski, H.J. Spinden, A. Goldenweiser (eds.), *Culture. The Diffusion Controversy* (pp. 43–90). London: Keagan Paul, Trench, Trubner & Co..
- Spriggs, M. (2014). You will never know the why of a region's history if you haven't pinned down the when: Getting the dates right in Eastern Polynesia. In: I. Hoëm (ed.), *Thor Heyerdahl's Kon-Tiki in New Light* (pp. 169–180). The Kon-Tiki Museum Occasional Papers, Volume 14. Oslo/Larvik: The Kon-Tiki Museum/The Thor Heyerdahl Institute.
- Stokke, E. (2021). The Stonehenge Letter: reconstructing a preliminary stage of the Kon-Tiki expedition theory. *Wiltshire Archaeological & Natural History Magazine*, 114, 222–231.
- Sullivan, L.R. (1923). *Marquesan Somatology with Comparative Notes on Samoa and Tonga*. Bernice Puahi Bishop Museum Memoir, Vol. IX, No. 2. Honolulu: Bishop Museum Press.
- Trigger, B.G. (1989). *A history of Archaeological Thought*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tuthill, L.D. (ed.) (1963). *Proceedings of the Tenth Pacific Science Congress, Honolulu, Hawaii, 1961*. Honolulu: Bishop Museum Press.
- Valentin, F., Détroit, F., Spriggs, M.J.T., Bedford, S. (2015). Early Lapita skeletons from Vanuatu shows Polynesian craniofacial shape: Implications for Remote Oceanic settlement and Lapita origins. *PNAS*, 113(2), 292–297.

- Wallin, P. (2020). Native South Americans were early inhabitants of Polynesia. *Nature*, 583, 524–525.
- Wallin, P. Martinsson-Wallin, H. (2022). Anakena Re-visited: New Perspectives on Old Problems at Anakena, Rapa Nui. In: V. Rull, Ch. Stevenson (eds.) *The Prehistory of Rapa Nui (Easter Island)* (pp. 109–137). Cham: Springer.
- Wallin, P., Solsvik, R. (2010). *Archaeological Investigations of Marae Structures in Huahine, Society Islands, French Polynesia, Report and Discussions*. Oxford: Archeopress.

SUMMARY

A Norwegian Viking in the World of Science: Receptions of Thor Heyerdahl and his Theory on the Settlement of Polynesia During the Period of 1937–1963

This article examines the reception of Thor Heyerdahl's controversial theory on the settlement of Polynesia between 1937 and 1963. While Heyerdahl achieved global fame with the Kon-Tiki expedition of 1947, his most enduring impact lay in stimulating debate about ancient transoceanic migrations. Traditionally dismissed by scholars as implausible, his hypothesis challenged prevailing linguistic and archaeological models by emphasizing environmental constraints and experimental voyages. This study traces three phases of academic responses—from cautious interest in the late 1930s and 1940s, to sharp rejection following Kon-Tiki, and gradual acceptance of Heyerdahl as a serious, if unconventional, researcher in the 1950s. By highlighting positive as well as critical reactions, the article demonstrates that Heyerdahl's engagement with anthropology and archaeology was more nuanced than typically portrayed. His work not only influenced Pacific studies but also helped establish maritime experimental archaeology as a distinct research field.

Keywords: Thor Heyerdahl; Historiography of science, Reception history; Polynesia, Polynesian problem, Rapa Nui (Easter Island)

JACEK SPLISGART  <https://orcid.org/0000-0002-6780-5538>

Uniwersytet Gdański

Kultura kolejowa oraz kultura japońskich entuzjastów kolei. Od głównego nurtu do subkultury

Kolej jest symbolem modernizacji japońskiego społeczeństwa oraz ekspansji kapitalizmu w Kraju Kwitnącej Wiśni. Pierwotnie postrzegano kolej czysto z pragmatycznego i ekonomicznego punktu widzenia. Jest to spojrzenie charakterystyczne zarówno dla okresu powstawania i rozwoju linii kolejowych, jak i pierwszej połowy okresu powojennego gwałtownego rozwoju gospodarczego (do 1964 roku). Po 1964 roku, oprócz wcześniejszego rozumienia roli kolei, rozpowszechnił się również jej kulturowy i konsumencki wizerunek. W Japonii entuzjaści kolei pojawili się wraz z powstaniem pierwszej linii kolejowej w okresie Meiji (w latach 70. XIX wieku), kiedy to zamożni ludzie fotografowali pierwsze pociągi w Japonii. W latach 20. i 30. XX wieku fascynaci kolei rozszerzyli swoją działalność, sprzedając modele starych parowozów i wagonów, publikując magazyny kolejowe oraz zakładając pierwsze kluby miłośników kolei (Aoki 2001: 131–133). Była to rozrywka szczególnie popularna wśród mężczyzn z klasy średniej. Po II wojnie światowej, a zwłaszcza od połowy 60. XX wieku, entuzjaści kolei jeszcze bardziej zaznaczyli swoją obecność, stając się ważnym składnikiem nowej kultury konsumpcyjnej.

Wraz z rozwojem japońskiej kultury konsumpcyjnej mamy do czynienia z kolejnymi boomami entuzjastów kolejnictwa, w tym: „boomem SL”¹ (późne lata 60. do wczesnych lat 70.), „boomem niebieskich pociągów”² (późne lata 70. do wczesnych lat 80.) czy też boomem na krajowe podróże krajoznawcze wywołanym przez zorganizowaną w Osace Wystawę Światową Expo '70. Nie bez znaczenia dla rozwoju kultury miłośników kolei są przygotowane pod koniec lat 70. prace

¹ SL od ang. *steam locomotive*, kolej parowa, także streamliner.

² Nocne ekspresy sypialne.

Shunzō Miyawakiego, który napisał liczne dzienniki poświęcone tematyce podróży koleją, oraz przewodniki kolejowe Naokiego Tanemury, które wywołały rozwój pasji do samej podróży koleją, w szczególności do podróżowania pociągami lokalnymi w malowniczych sceneriach japońskiej prowincji. Tego typu turystyka stała się głównie powszechna wśród czytelniczek prac Tanemury³.

Co istotne, również sama działalność spółek kolejowych przyczyniła się do wzrostu zainteresowania podróżami koleją. Przykładem może być wprowadzony na początku lat 80. XX wieku przez Japan Railways (obecnie JR) bilet Seishun 18 Nobi Nobi Kippu⁴, który umożliwiał tanie podróżowanie lub weekendowe powroty w rodzinne strony. Spółki kolejowe prześcigały się we wprowadzaniu różnorodnych środków mających na celu zachęcić pasażerów do korzystania z kolei, a także przygotowywały treści na temat kolejnictwa, które trafiały do środków masowego przekazu.

Lokomotywy parowe, niebieskie pociągi i pociągi lokalne, które ze względu na swoją funkcjonalność pierwotnie przyciągały uwagę entuzjastów kolei, wraz z rozwojem nowych technologii stały się przeżytkami i przestały być postrzegane jako wyznaczniki skoków cywilizacyjnych (nowoczesności), ale zaczęły funkcjonować jako przedmioty kulturowe (kultowe), które same w sobie mają wartość. Dało to początek nowej fali w historii działalności entuzjastów kolei. Pojawiło się znacznie więcej osób traktujących swoje hobby w sposób „lżejszy” niż ich poprzednicy. Przyczyniło się to do poszerzenia rynku pasjonatów kolei, jednocześnie wywołując tarcia pomiędzy poszczególnymi generacjami. Wzrost zainteresowania koleją jako elementem kulturowym (kultowym) doprowadził również do zmiany sposobu, w jaki poszczególni operatorzy kolejowi zaczęli postrzegać koleje. Zaczęto eksponować element turystyczny, na przykład poprzez przywrócenie do użytku kultowych lokomotyw parowych.

W latach 80. i 90. XX wieku koncentrowano się na restrukturyzacji nieren-townych kolei państwowych oraz prywatyzacji kolei. Z jednej strony nastąpiła likwidacja i przekształcenie przynoszących straty linii lokalnych, konsolidacja pociągów dalekobieżnych, ograniczenie operacji w wagonach restauracyjnych i demontaż stacji, a ostatecznie sama reorganizacja państwowych kolei i przekształcenie ich w mniejsze spółki JR. Z drugiej strony od lat 80. XX wieku spółki kolejowe zaczęły aktywnie prezentować pociągi jako przedmioty konsumpcji w odpowiedzi na postępujące zmiany społeczne, w tym powstanie społeczeństwa konsumpcyjnego. Powyższe zmiany doprowadziły do komercjalizacji i postępującego zróżnicowania pociągów w latach 90., szczególnie pod względem wzornictwa. Ponadto lokalne linie kolejowe coraz częściej zaczęły przedstawiać samą kolej jako obiekt turystyczny.

³ Do 2019 roku przewodnik Tanemury zatytułowany *Tetsudō ryokō jutsu* (Sztuka podróżowania koleją) stanowił jedno z bardziej popularnych źródeł wykorzystywanych przez kobiety przy planowaniu podróży. Zastąpiony został pracą Hachiya Asumi *Josei no tame no tetsudō ryokō nyūmon* (Wprowadzenie do podróżowania dla kobiet).

⁴ Obecnie Seishun 18 Kippu (青春18きっぷ).

Zmianom na kolei towarzyszyło znikanie lub przekształcanie obiektów miłości pasjonatów. „Towarowy” lub „użyteczny” w kontekście praktycznym, a „turystyczny” w kontekście społeczeństwa konsumpcyjnego charakter kolei są na to dowodem. Koleje stały się kluczowym elementem zarówno w życiu entuzjastów, jak i osób, które uważają, że pociągi powinny mieć charakter użytkowy. Jednakże promowany obecnie konsumpcyjny charakter kolei postrzegany jest przez społeczeństwo japońskie, w szczególności przez nową falę entuzjastów kolei mających silne związki z kulturą konsumpcyjną, jako nowa forma atrakcji. Wraz z powstaniem i upowszechnieniem się Internetu (na przełomie lat 90. i 2000.) zwiększył się dostęp do informacji tworzonych przez operatorów kolejowych i firmy związane z entuzjastami kolei, skierowanych do miłośników kolejnictwa.

Od 2000 roku dostrzegamy ewolucję samej grupy entuzjastów kolei, gdyż coraz czynniej partycypować w niej zaczynają kobiety. Owe entuzjastki były szeroko prezentowane w mediach około 2010 roku, kiedy to odnotowano nadejście „boomu kolejowego”⁵. Był to „pierwszy boom kolejowy”, który w przeciwieństwie do „pierwszego boomu entuzjastów kolei”⁶ i „drugiego boomu entuzjastów kolei”⁷, nie dotyczył jedynie (głównie) męskiej części społeczeństwa japońskiego, ale ogółu entuzjastów pojazdów szynowych. Nowa fala powiązana była z otwieraniem muzeów kolejnictwa i rewitalizacją dawnych obiektów kolejowych, które odgrywały ważną rolę podczas „drugiego boomu entuzjastów kolei”, a w latach 2000. zostały ponownie otwarte, przyciągając całe rzesze pasjonatów kolejnictwa i turystów. Co więcej, wśród zachowanych i rewitalizowanych linii kolejowych dostrzegamy zmiany w sposobie użytkowania. Na znaczeniu straciły praktyczne aspekty wykorzystania kolei (transport szynowy ludzi i towarów), a zyskały bardziej wyspecjalizowane w znaczeniu kulturowym elementy turystyczne i związane z dziedzictwem przemysłowo-kulturowym kraju i poszczególnych regionów. W ten sposób „kulturowy” aspekt kolei wybija się jako centralny element dzisiejszej kultury entuzjastów kolei.

Celem niniejszej pracy jest prześledzenie procesu powstania i ewolucji kultury kolejowej oraz fandomu miłośników kolei w Japonii na tle historii kolejnictwa w tym kraju. Poprzez analizę źródeł oraz stanowisk badawczych pragnę nakreślić, jaką rolę odgrywała kolej w procesie tworzenia mitów związanych z nowoczesnością oraz jak owe mity przełożyły się na powstanie subkultury miłośników kolei. W celu pełnego przeprowadzenia wywodu artykuł został podzielony na

⁵ *Tetsudō būmu* (鉄道ブーム) – okres zafascynowania koleją trwający od 2010 roku, związany z upowszechnieniem się Internetu oraz serwisów społecznościowych.

⁶ *Dai ichiji tetsudō aikō būmu* (第1次鉄道愛好ブーム) – trwający od końca lat 60. do początku lat 80. XX wieku okres zafascynowania technologią kolejową (zarówno nowoczesną, jak i tradycyjną) charakteryzujący się powstawaniem klubów miłośników kolei. Okres ten łączył w sobie takie podokresy, jak: SL boom (od połowy lat 60. do połowy lat 70. XX wieku), czy też Blue-train boom (od połowy lat 70. do połowy lat 80. XX wieku).

⁷ *Dainiji tetsudō aikō būmu* (第2次鉄道愛好ブーム) – trwający na przełomie XX i XXI wieku (druga połowa lat 90. i pierwsze lata XXI wieku), charakteryzujący się uwypukleniem kulturowego aspektu zainteresowania koleją, w tym muzealnictwa kolejowego i lokalnej turystyki kolejowej.

trzy główne części. Pierwsza poświęcona jest zdefiniowaniu samego pojęcia japońskiego fana. Umożliwia to prześledzenie dyskursu na temat społecznego odbioru miłośników treści wszelkiej maści, w tym tytułowych pasjonatów kolei. W drugiej części tekstu podejmuję się próby zdefiniowania pojęcia kultury kolejowej, która pojawiła się w centrum zainteresowania japońskich badaczy stosunkowo późno, gdyż w latach 80. XX wieku. Poszukuję przyczyn oraz skutków tego stanu rzeczy. W trzeciej części pracy koncentruję się na fanach japońskiego kolejnictwa, analizując zarówno ich historię, dyskurs społeczno-naukowy im poświęcony, jak i współczesną strukturę grupy.

Japoński fan, czyli *otaku*

Przed przystąpieniem do omówienia ewolucji pojęcia kultury kolejowej i subkultury japońskich entuzjastów kolejnictwa warto na chwilę zatrzymać się nad samą definicją fana/entuzjasty w Japonii. W ciągu minionych kilkudziesięciu lat (od lat 80. XX wieku do dzisiaj) obserwujemy wzmożoną dyskusję nad problemem określenia, jakie należy stosować w odniesieniu do grup osób dzielących wspólną pasję, w tym tych, którzy interesują się sprawami kolejowymi.

Najczęstszym terminem stosowanym do opisu różnych entuzjastów jest *otaku*. Termin ten dosłownie oznacza drugą osobę liczby pojedynczej „ty”, stosowaną w odniesieniu do osób o tym samym statusie społecznym, które są jednocześnie sobie obce/niespokrewnione z mówiącym. Termin *otaku* pojawił się w japońskim dyskursie w latach 80. XX wieku. Kaichiro Morikawa wskazuje na tekst Akio Nakamoriego zatytułowany *Otaku no kenkyū. Machi niwa otaku ga ippai* (Badania nad *otaku* 1: w mieście jest wielu *otaku*), który ukazał się 1983 roku w czerwcowym wydaniu „Manga Burikko”⁸. W tekście Nakamoriego możemy przeczytać:

Czy wiesz co to Comic Market⁹? Cóż, to taki festiwal dla mangowych wariatów, wystawa amatorskiej mangi i fanzinów. Ostatnio wzięło w nim udział ponad dziesięć tysięcy młodych mężczyzn i kobiet z całego Tokio i byli tak dziwni, że naprawdę mną wstrząsnęło. Jak mogę to ująć? Widziałeś ten typ w prawie każdej klasie w swojej szkole. Pamiętasz, to ci, którzy są beznadziejni w sporcie, którzy pozostają zamknięci w klasie podczas przerw, wierząc się w cieniu, całkowicie pochłonięci grą w *shōgi*. Rozpoznałbyś ich od razu. Ich włosy są albo długie i kędzierzawe, z przedziałkiem z boku, albo są okropnie obcięte, jak u małego chłopca. Ubrani w schludne koszule i spodnie, które ich mamy kupiły za 980 lub 1980

⁸ Dosł. „Słodkie komiksy”.

⁹ Comic Market, największe na świecie targi *dōjinshi* (fan fiction) odbywające się dwa razy w roku w Tokio. W początkowych latach działalność targi odwiedzało około 10 000 zwiedzających. Wraz z popularyzacją kultury *otaku* liczba ta wzrosła do 100 000 w 1989 roku, a obecnie wynosi ok. 500 000 osób. Jednocześnie na targach swoją twórczość prezentuje ok. 40 000 wystawców (autorów mang, cosplayerów, modeli i modelek itd.)

jenów w jakimś okazyjnym sklepie [...], noszą te pirackie trampki Regal z logo R, które dostali kilka lat temu, truchtając z wypchаныmi torbami na ramieniu [...].

Albo są tak chudzi, że wyglądają na niedożywionych, albo są jak śmiejące się białe świny, z wgryzającymi się w ich czoła okularami w srebrnych oprawkach.

[...] Zawsze siedzą w kącie klasy, praktycznie niewidoczni, z ponurym wyrazem twarzy, bez ani jednego przyjaciela...

Wyobraź sobie dziesięć tysięcy takich osób, które przewijają się w kółko. Musisz się zastanawiać, z jakiego basenu pływowego wszyscy oni wypłynęli.

[...] Jeśli się nad tym zastanowić, te typy nie są tylko fanami mangi i nie są gatunkiem, którego jedynym środowiskiem jest Comic Market. Te istoty, które ustawiają się w kolejce przed kinem dzień przed premierą jakiegoś filmu anime? Albo ci obserwatorzy pociągów, którzy prawie się zabijają, próbując zrobić zdjęcie niebieskiego pociągu [nocny pociąg – przyp. JS] aparatem, który jest ich dumą i radością? Albo te obce istoty, które mają tylne numery każdego magazynu SciFi [...] ustawionego w precyzyjnej kolejności na swoim regale? Albo młodzi maniacy nauki z okularami grubymi jak denka butelek po mleku – no wiesz, ci, którzy kręcą się po sklepach komputerowych? Albo fani, którzy idą wcześniej rano, aby zapewnić sobie miejsce na spotkaniach autorskich jakiegoś idola nastolatków? Albo ten nieśmiały *preppie*¹⁰, który, gdyby odebrać mu naukę w słynnej szkole, do której uczęszcza, byłby tylko idiotą o błędnych oczach? Albo młody człowiek, który jest trochę „szczególny”, jeśli chodzi o sprzęt audio? Mamy wiele określić na takich ludzi – szaleńcy, fanatycy, introwertycy – ale żadne z nich nie do końca pasuje. Moim zdaniem wciąż nie mamy odpowiedniego terminu, który w jakiś sposób obejmowałby zarówno te konkretne odmiany, jak i ogólne zjawisko tego typu charakteru. Dlatego też, z całkowicie dla własnych powodów, będę ich określał jako *otaku* i odnosił się do nich wyłącznie za pomocą tego terminu (Nakamori 1983: 200–201).

Zaprezentowana powyżej definicja od razu kieruje nas w stronę anglojęzycznych określeń: 1. *nerd* – nudziarz, kujon – pierwotnie opisującego osoby fascynujące się naukami ścisłymi, zwłaszcza informatyką oraz gramami komputerowymi, obecnie opisującego miłośników dowolnych treści; 2. *geek* – maniak – charakteryzującego osobę ekscentryczną i spoza głównego nurtu, obecnie stosowane do określenia eksperta lub entuzjasty, osoby mającej obsesję na punkcie swojego hobby lub rozwoju intelektualnego. Oba powyższe określenia mają pejoratywne znaczenie i wskazują na specyficzne osoby postrzegane przez ogół społeczeństwa jako zbyt intelektualne, niemodne, nudne lub społecznie odmienne. Można przyjąć, że są to definicje zbliżone do japońskiego *otaku*, jednakże nieujmujące specyfiki struktur kulturowych, warunków społecznych oraz instytucji edukacyjnych charakterystycznych dla Kraju Kwitnącej Wiśni (Morikawa 2013: 56).

Przejdźmy do scharakteryzowania pokrótce powyższych trzech elementów wymienionych przez Morikawę. Japończycy postrzegani są jako społeczeństwo

¹⁰ Osoba uczęszczająca do szkoły przygotowującej do zdania egzaminu wstępnego do prestiżowej uczelni.

kolektywne, w którym konformizm odgrywa ważną rolę. Opisane przez Nakamoriego osoby charakteryzujące się odmiennością społeczną pierwotnie definiowane były jako pojedyncze jednostki funkcjonujące na marginesie głównego nurtu społecznego. Tym, co je spajało, było samo określenie – *otaku* – stosowane w komunikacji międzyludzkiej w zastępstwie bardziej popularnych i częściej używanych *kimi* czy *omae*. Nadanie zjawisku i grupie społecznej nazwy przyczyniło się nie tylko do opisu stereotypowego fana, ale przede wszystkim do rozbudzenia samoświadomości społeczności całej grupy *otaku*. Poprzez nadanie nazwy identyfikującej grupę możliwe było połączenie dotychczasowych jednostek w większą zbiorowość, łączącą w sobie różnego subkultury fanowskie. Przed nadaniem w 1983 roku grupie nazwy w 1981 roku ukazał się tekst, którego autor łączył rozwój subkultury *otaku* (jeszcze wtedy nienazwanej) z działalnością klubów pozalekcyjnych w japońskich szkołach średnich. W magazynie „Fanrōdo” (Droga fanów) możemy przeczytać następującą charakterystykę:

Sekcja kultury¹¹ skupia w sobie zazwyczaj grupę maminsynków, którzy są kompletnie nieskoordynowani. Większość z nich jest pulchna, jeśli nie wręcz gruba. W rezultacie mają awersję do ćwiczeń i odrzucają wszystko, co ma związek ze sportem, rozpaczliwie krzycząc o bezsensowności takich działań, które określają jako głupie, jednocześnie pławiąc się w zadufanej w sobie duchowej wyższości. [...] Weźmy na przykład ich obsesję na punkcie studiowania mangi, anime i SF – zainteresowań, które stanowią przecież specjalną domenę tych sekcji. Jedynymi rodzajami muzyki, których słucha się w sekcjach kultury, są piosenki tematyczne z anime lub ścieżki dźwiękowe z filmów science fiction, i zachowują przy tym [członkowie sekcji – przyp. JS] pozę celowego ignorowania głównych nurtów muzyki, której słucha większość ich rówieśników (Shirakawa 1981).

W powyższym fragmencie dostrzegamy zdefiniowaną również przez Nakamoriego odmienną społeczność fanów, z tym że Shirakawa wskazuje na kluby kultury jako instytucje odpowiedzialne za tworzenie owej odmienności poprzez potencjalne zniechęcanie osób o gorszej kondycji fizycznej do uczestnictwa w głównym nurcie kulturowym i podtrzymywanie ich stanu. Co więcej, możemy wywnioskować, że ramy dla działalności subkultur *otaku* ustanawiane są w ramach szkolnego środowiska społecznego. Morikawa (2013) doprecyzowuje, że różnice w umiejętnościach sportowych posiadanych przez poszczególnych uczniów ujawniają się na lekcjach wychowania fizycznego oraz podczas zawodów sportowych i stanowią one podstawę w ustaleniu hierarchii władzy, zwłaszcza wśród uczniów płci męskiej. Dlatego też w celu uniknięcia bycia ocenianym i przełamania stygmatyzacji

¹¹ Sekcja kultury, ewentualnie klub kultury (*bunkabu*) jest to określenie na obowiązkową działalność pozalekcyjną organizowaną przez szkoły w Japonii, w ramach której uczniowie rozwijają zainteresowania dotyczące szeroko pojmowanej współczesnej kultury popularnej. Zazwyczaj funkcjonowanie sekcji/klubów wiąże się z zajęciami sportowymi, jak np. *jūdōbu* (sekcja judo), *kendōbu* (sekcja kendo), *sakkābu* (sekcja piłki nożnej), *yakyū* (sekcja baseballa), ale odnosi się również do działalności muzycznej (*ongakubu* – sekcja muzyczna) i związanej z promowaniem kultury tradycyjnej (np. *sadōbu* – sekcja ceremonii herbacianej).

związanej z wiekiem i sportem szkolnym mniej sprawni uczniowie zapisują się do sekcji kulturalnych, w których to wiedza z zakresu niszowej kultury popularnej, a nie wiek i osiągnięcia sportowe, odgrywa naczelną rolę w tworzeniu grupy i jej hierarchii. Szczególnie bujny rozwój sekcji kultury dostrzegamy w schyłkowych latach 70. i w latach 80. XX wieku, kiedy to przynależność do jakiejkolwiek sekcji stała się obowiązkowa. Ponadto jest to czas rozwoju anime (japońskich filmów animowanych), spośród których jednym z najpopularniejszych był *Ginga tetsudō surii nain* (Ekspres galaktyczny 999). Popularność serii animowanej poświęconej tematyce kolejowej nie powinna dziwić, gdyż, jak zauważa Masachi Ōsawa, „jeśli ktoś miałby znaleźć, przed *otaku*, źródło zainteresowania podobnego to *otaku*, innymi słowy, ziarno, które ostatecznie rozwinie się w *otaku*, byłby to entuzjasta kolejowy” (Ōsawa 2008: 92).

Kultura anime, charakterystyczna dla Japonii, pierwotnie powiązana była z kontrkulturą i stanowiła wyraz buntu młodych ludzi przeciwko ogólnie przyjętym normom kulturowym. Jednakże wraz z rozwojem kultury *otaku* i jej silnymi związkami z filmami i serialami animowanymi nastąpił odwrót ogółu społeczeństwa od identyfikowania tego segmentu kultury popularnej jako sztandarowego elementu buntu. Tym samym obydwie kultury stały się jednością, która przypieczętowana została przez produkcję z 1991 roku zatytułowaną *Otaku no video* (jap. *Otaku no Bideo*, Maniak wideo) ukazującą ewolucję członków sekcji kultury w *otaku* i ich drogę do sukcesu. Warto zauważyć, że wraz z ukazaniem się produkcji możemy dostrzec przemianę samej subkultury *otaku*. Pierwotnie jednorodna grupa zaczęła przekształcać się w mniejsze społeczności, których członkowie dzielą wspólne specyficzne zainteresowania. W miarę upowszechnienia się terminu *otaku* zaczęła następować dyfuzja jego znaczenia i użycia. Można to dostrzec w pojawiających się określeniach, takich jak: *eiga otaku* (filmowy *otaku*), *fashion otaku* (modowy *otaku*), czy też *densha otaku* (*otaku* kolejnictwa). Na koniec warto zauważyć, że pierwotnie termin opisujący jedynie mężczyzn, w latach 2000. zaczął być odnoszony również do kobiet. Związane to było z włączeniem mangi i anime do nurtu kultury masowej, czego efektem była społeczna akceptacja osób określających się mianem *otaku*. Obecnie obie grupy odnajdują swoją reprezentację zarówno w produkowanych treściach, jak i w samym wytwarzaniu treści skierowanych do *otaku*. Przykładem może być Comic Market, którego kobiety stanowią 70% ogółu uczestniczących w wydarzeniu wystawców (Morikawa 2013: 64).

Co istotne, kultura *otaku* nie jest obecnie formą kontrkultury, ale kulturą nieestablishmentową, której twórcy i uczestnicy odkrywają coraz to nowsze, dotychczas niezagospodarowane obszary kultury.

Kultura kolejowa – próba definicji

Punktem wyjścia do dalszych rozważań będzie zaproponowana przez Shō Shiomi definicja, która określa kulturę kolejową jako „integralną część życia ludzi i jako coś, co wywołuje w ludziach pewne emocje. [...] [O]gólną koncepcję miejsca

kolei w społeczeństwie i świadomości ludzi na temat kolei i jej [...] historycznej natury...” (Shiomi 2018: 6). W ten sposób postrzegana kultura kolejowa może przybrać wiele form, zależnie od przyjętych przez definiującego wyznaczników. Będzie to zarówno kolej miejska, jak i wiejska, główne linie kolejowe łączące odległe od siebie miejsca, jak i lokalne małe linie wykorzystywane do podróży regionalnych. Będą to obiekty, takie jak dworce, tunele, czy też mosty, ale również elementy techniczne (np. okablowanie, torowiska), w końcu mogą być to przedmioty kolekcjonerskie czy wręcz sama chęć podróżowania pociągami. Definicja kultury kolejowej zmieniała się wraz z upływem czasu i epok, podobnie jak kultura entuzjastów kolei, która stanowi część szerszej pojmowanej kultury kolejowej.

Głównym problemem, z którym mierzą się japońscy badacze kultury entuzjastów kolejowych, jest bardzo późno zdefiniowany temat badawczy. Co prawda znajdujemy w pracach międzywojennych folklorystów wzmianki na temat kolei, ale są one szczątkowe i ograniczają się do opisu stanu rozwoju samej sieci kolejowej, a nie kultury, która się wokół niej wytwarzała. Kunio Yanagita w pracy *Meiji Taishō-shi sesōhen* (Historia okresów Meiji i Taishō) zauważa, że „historia kolei zawsze była w rękach specjalistów, którzy jednocześnie byli sprzedawcami i dlatego nie rozważali jej wpływu z zewnątrz” (Yanagita 1990: 187). Oznacza to, że nie prowadzono badań nad relacją pomiędzy rozwojem kolejnictwa a zmianami kulturowymi, a koncentrowano się przede wszystkim na technologicznych i ekonomiczno-gospodarczych aspektach. Jednocześnie ten sam Yanagita dostrzega „pielgrzymkowe znaczenie pociągu” (Yanagita 1990: 188–189), jednakże pozostawia niniejszą kwestię jedynie w formie wzmianki. Również powojenni japońscy folklorysty nie poruszali spraw związanych z kulturą podróżowania koleją, koncentrując się przede wszystkim na wywołanym gwałtowną industrializacją i urbanizacją kraju zaniku tradycyjnych form kultury.

Pierwszej próby opisu kultury kolejowej dokonał Takashi Uda, który w 1985 roku zdefiniował nowe pole badawcze jako „specyficzną dziedzinę badań prowadzonych z perspektywy historyczno-kulturowej” (Uda 2007: 13). Propozycję utworzenia nowego obszaru badawczego motywował „brakiem świadomości problemu postrzegania kolei jako kulturowej historii transportu” (Uda 2007: 13).

Uda, analizując przeobrażenia, jakie zachodziły w Japonii, jako pierwszy definiuje kolej „jako symbol tak zwanego udogodnienia cywilizacyjnego, które odegrało kluczową rolę w modernizacji polityki, wojska, społeczeństwa i gospodarki” (Uda 2007: 7). W ten oto sposób wskazuje na pierwotne znaczenie kolei i jej związek z głównym nurtem kulturowym, czyli z postępem cywilizacyjnym jako synonimem kultury. Według Udy to właśnie przez połączenie kolei z postępem, jak i przez sposób, w jaki kolej została zaimplementowana w Japonii¹², nie zaistniały warunki umożliwiające wykształcenie się kultury kolejowej niezależnej od głównego nurtu kulturowego, a tym samym nie było warunków do badania zjawiska. Warto przy tym dodać, że dla samych Japończyków kolej nie stanowiła jedynie

¹² W nagły i nienaturalny sposób przez zachodnich specjalistów, a nie w formie powolnej ewolucji środków transportu.

środku transportu, ale często łączyła się z transformacją tradycyjnej świadomości. Dostrzegamy to na przykład w pracy Tetsurō Watsuji¹³, który we wspomnieniach z dzieciństwa napisał:

Wkrótce po tym jak pojawiła i zaczęła rozwijać się świadomość świata zewnętrznego, w mojej wiosce otwarto linię kolejową. Bantan Railway, która łączyła stacje w Himeji i Ikuno, miała stać się de facto symbolicznym połączeniem ze światem zewnętrznym. Podobnie światła pociągu. Postać podróżnika stała się dla mnie obiektem uwagi, ale to przede wszystkim postać pociągu oddalającego się od okien, rozjaśniona światłami, nabrała silnego znaczenia jako wskazanie świata zewnętrznego (Watsuji 1963: 176).

W podobnym tonie wypowiada się Kunio Yanagita, który zauważył, że „w rezultacie [wkraczania świata zewnętrznego do życia Japończyków – przyp. JS] wiele portów straciło na znaczeniu. Niektóre branże, które miały rozpocząć swoją działalność w regionach nadmorskich, wycofały się z przedsięwzięć. Do dzisiaj jest wiele opustoszałych portów, w których żywy pozostaje żal do pociągów” (Yanagita 1990: 192). Również Sosuke Mita przytacza fragmenty z gazet, które opisują kolej jako: „środek transportu do innego świata”, czy też „źródło wielkiego zdumienia dla ówczesnych ludzi, którzy widzieli ją po raz pierwszy” (Mita 2012: 7–8).

W ten sposób postrzegana kolej „wewnętrznie i zewnętrznie konstruuje różne systemy kulturowe zgodne z nowoczesnym społeczeństwem, które w procesie szybkiego rozprzestrzeniania się i rozwoju nie tylko zaprzeczały, jako ideom, systemom kulturowym społeczeństw przednowoczesnych i tradycyjnych, ale także stopniowo niszczyły ich istotę poprzez rzeczywiste funkcjonowanie społeczne, [...] dlatego nie można pomijać kontrkulturowego charakteru kolei wobec takich tradycyjnych i lokalnych kultur” (Uda 2007: 25–26). W podobnym tonie wypowiada się Mikio Wakabayashi, który analizując japońską kulturę kolejową, wskazuje, że była ona „medium łączącym z nowoczesnym miastem będącym poza »tu i teraz« wciąż zdominowanym przez tradycyjne normy społeczne, medium łączącym krajowe i międzynarodowe przestrzenie społeczne w system przypominający drzewo, z miastem jako węzłem” (Wakabayashi 1992: 211)¹⁴.

Przytoczony przez Wakabayashiego proces szczególnie obserwowalny jest w okresie dwudziestolecia międzywojennego, kiedy to rozbudowa sieci kolejowych

¹³ Watsuji Tetsurō (1889–1960) – japoński filozof.

¹⁴ Zderzenie dwóch światów można dostrzec w drugim sezonie serialu animowanego *Kimetsu no yaiba* (Miecz zabójcy demonów), którego bohaterowie podróżują pociągiem. Akcja serialu ma miejsce w okresie Taishō (1912–1926) i ukazuje zderzenie się nowoczesnego (zurbanizowanego i zmechanizowanego) zachodniego świata miejskiego z tradycyjnym japońskim światem wiejskim przesyconym magią i wiarą w istoty nadprzyrodzone. Pociąg stanowi swoiste medium pomiędzy obydwoma światami.

sprzyjała szybkiemu rozwojowi miast oraz turystyki¹⁵. Wzdłuż powstających połączeń kolejowych wyrastały osiedla miejskie oraz domy towarowe, które dla mieszkańców prowincji stanowiły inny świat, a tym samym inną (zachodnią) kulturę. Ewa Pałasz-Rutkowska i Katarzyna Starecka w następujący sposób opisują rozwój sieci domów towarowych zlokalizowanych przy dworcach oraz ich wpływ na japońskie społeczeństwo:

Symbolem masowej konsumpcji były domy towarowe. Już w 1914 roku pojawił się pochodzący z popularnej piosenki slogan „dziś Teatr Cesarski, jutro Mitsukoshi” (*Kyōu wa Teigeki, asu wa Mitsukoshi*). Odnosił się do stylu życia zamożnych ludzi, którzy bywali zarówno w Teatrze Cesarskim (*Teikoku Gekijō*), powstałym w 1911 roku pierwszym w Japonii teatrze w stylu zachodnim, jak i w bardzo eleganckim domu towarowym Mitsukoshi, do dziś istniejącym w położonej w centralnej części Tokio dzielnicy Ginza, gdzie sprzedawano ekskluzywne, drogie towary. Po wojnie, a szczególnie po wielkim trzęsieniu ziemi [1 września 1923 – przyp. JS], oba miejsca zyskały znacznie większą popularność w związku z umasowaniem kultury i przestawieniem się domów towarowych na masową sprzedaż tańszych produktów. Poza Mitsukoshi w Ginzie, najmodniejszej dzielnicy Tokio, działały inne domy towarowe, wabiące klientów nie tylko produktami krajowymi i zagranicznymi, ale też ogródkami jordanowskimi na dachach, galeriami, kawiarniami i restauracjami na najwyższych piętrach i delikatesami z wyszukаныmi zagranicznymi artykułami spożywczymi w podziemiach (Pałasz-Rutkowska, Starecka 2004: 123–124).

W ten oto sposób kolej została w Japonii zmitologizowana. Eiichi Aoki jako pierwszy połączył okres Taishō (1912–1926) i bujny rozwój kolei z japońskim mitycznym postrzeganiem tego środka lokomocji. Zauważył, że „[...] skoncentrowana na kolei mityczna koncepcja japońskiego systemu transportowego nieświadomie odziedziczona po erze Taishō [...] leży u podstaw użyteczności lokalnych kolei” (Aoki 1987: 102–105). Powyższą koncepcję rozwinął Yukman Cheung (2015), który skoncentrował swoją uwagę na konkretnych działaniach ludzi w aspekcie budowy linii kolejowych. Cheung jest przekonany, że to mit leży u podstaw planowania i przebiegu kolejnych nici transportowych, gdyż „budowa kolei była traktowana jako rodzaj fikcji – »gdyby tędy przechodziła kolej« – była tworzona, rozmawiano o niej i stała się magicznym remedium na codzienność” (Cheung 2015: 12). Projekty budowy linii kolejowych związane były z różnymi politycznymi i ekonomicznymi spekulacjami, które pobudzały wyobraźnię na temat funkcjonowania kolei i w ostatecznym rozrachunku utrwalały mityczny

¹⁵ W latach 20. XX wieku otwarto w Japonii jeden z najpopularniejszych ośrodków wypoczynkowych w Hakone. Miejsce to położone jest niedaleko góry Fuji, w pobliżu jeziora Hakone. Pozostało ono do dziś jednym z najpopularniejszych kurortów wypoczynkowych.

obraz pociągów, tworzyły swoistą wiarę w magiczną moc kolei¹⁶. Cheung podsumowuje ową wiarę następująco:

Oczekiwania i przekonania dotyczące funkcji kolei były pierwotnie „wymyślone”, przypadkowe, były jedynie przesadami. Jednak różni ludzie, mający różne cele i z różnych powodów, powtarzali, że koleje są ważne, podczas gdy w rzeczywistości koleje mogły być jedynie użyteczne lub nie. Chociaż nie było jasne, czy koleje będą rzeczywiście przydatne, budowano je, i niezależnie od tego, czy tory zostały faktycznie ułożone, „budowa kolei” stopniowo stawała się mitem, rodzajem „wiary” (Cheung 2015: 13).

W ten oto sposób użyteczność linii kolejowych schodziła na dalszy plan, a prym zaczęło wieść narodowe marzenie o podróży do innego świata, wpływające na kształtowanie się nowoczesnego Japończyka, które do dziś funkcjonuje w subkulturze japońskich fanów kolei.

Kultura entuzjastów kolei – od *densha otoko* do *tetsudō fan*

Podobnie jak ma to miejsce w przypadku samej definicji kultury kolejowej, również w odniesieniu do entuzjastów kolei mamy do czynienia z ewolucją związaną z przeobrażeniami, jakie zachodziły w Japonii. Obecnie mamy do czynienia z istnieniem wielu dyskursów poświęconych problematyce fanów kolejnictwa. Punktem wyjścia będzie podział zaproponowany przez Izumiego Tsuji. Tsuji w swojej pracy wyszedł z założenia, że ewolucja obrazu japońskiego entuzjasty kolei związana jest bezpośrednio z relatywnie późnym pojawieniem się kolei w Japonii, co wiąże się z zupełnie innym postrzeganiem roli, jaką pełni ten środek transportu. Podczas gdy na zachodzie kolej była „medium wymazania”¹⁷, dla późno zmodernizowanego społeczeństwa japońskiego była ona „medium wyobraźni” (Tsuji 2008: 40). Tsuji proponuje analizę grupy entuzjastów kolejowych w aspekcie podziału na cztery okresy:

- 1) ery pociągów, czy też ery chłopięcych fantazji (od pojawienia się kolei do końca II wojny światowej);
- 2) ery pociągów lub ery chłopców-marzycieli (od 1945 roku do okresu gwałtownego rozwoju gospodarczego lat 60. XX wieku);

¹⁶ Możemy to dostrzec w utworze Miyazawy Kenjiego zatytułowanym *Ginga tetsudō no yoru* (Noc na kolei galaktycznej) z 1934 roku.

¹⁷ Tsuji jest przekonany, że przebiegający na zachodzie proces ewolucji środków transportu, w tym powstanie i rozwój kolei, ma charakter naturalny i łączy się z uczuciem swoistego wymazania czasu i przestrzeni. Czas potrzebny dotychczas na przebycie odcinka łączącego dwa odległe od siebie punkty uległ znacznemu skróceniu, co dawało poczucie swoistego wymazania czasu i przestrzeni. W Japonii aspekt ten schodził na dalszy plan, gdyż, w wyniku procesu przyspieszonej modernizacji kraju, kolej łączona była z marzeniem o podróży do lepszego (nowoczesnego) świata.

3) ery po pociągach, czy też ery iluzji chłopięcych (od lat 70. do lat 90. XX wieku);

4) ery po kolei, zwanej również erą złudzeń chłopięcych (obecnie).

Pierwsze dwa okresy charakteryzuje udział jedynie mężczyzn w kulturze entuzjastów kolei. W trzecim pojawiają się *otaku*, zaś pod jego koniec i w wyszczególnionym przez Tsujiego okresie czwartym mamy do czynienia z otwarciem się grupy na miłośniczki kolejnictwa (Tsuiji 2008: 258).

W nawiązaniu do zaproponowanego powyżej podziału przeanalizujemy terminy opisujące fanów kolejnictwa. Przyjmijmy przy tym założenie, że można je potraktować jako ewolucję pierwotnego określenia lub jako różne formy opisujące różne grupy należące do jednej subkultury. Przyjrzyjmy się pokrótce owej ewolucji.

Pierwszym terminem jest *densha otoko* (kolejowy chłopak) opisujący jedynie męskich entuzjastów pociągów. Są to osoby, których zainteresowania skupiają się w znacznej mierze na pojazdach szynowych. Wydaje się, że sam termin oddaje stereotypowy obraz fana kolei jako mężczyzny (w dowolnym wieku). Może być następstwem funkcjonujących norm kulturowych, w których kolej była domeną męską, elementem kształtowania męskich wzorców kulturowych – podobnie jak lalki przeznaczone były dla dziewcząt. Jak już zasygnalizowano we wstępie do niniejszej pracy, pojawienie się pierwszych entuzjastów kolei należy łączyć z uruchomieniem pierwszej linii kolejowej łączącej port w Jokohamie z dworcem w Tokio¹⁸, której budowę datuje się na rok 1872, kiedy to Japonia znajdowała się w gorączkowym okresie przyspieszonej modernizacji. Przed jej otwarciem ludzie przemieszczali się na większe odległości za pomocą omnibusów, pojazdów ciągniętych przez konie, pozwalających przewieźć jednorazowo od 6 do 7 pasażerów wraz z bagażem (Frédéric 1988: 224). Pierwotnie pierwsze połączenie kolejowe, liczące zaledwie 30 km¹⁹, było przedsięwzięciem o charakterze strategicznym. Przygotowywano je z myślą o transporcie towarów z portu w Jokohamie do stolicy kraju Tokio (Frédéric 1988: 230), jednakże zamysł ten został wzbogacony o ofertę kursów pasażerskich. Należy uznać, że budowa pierwszej linii kolejowej w Japonii zakończyła się sukcesem. W pierwszych dwóch dniach jej funkcjonowania uruchomiono po dwa kursy pasażerskie w obie strony, następnie ich liczbę zwiększono do sześciu, a podróż koleją w jedną stronę zajmowała 43 minuty (Free 2012: Loc.2207). Liczba pasażerów stale wzrastała, z 40 tys. w czerwcu 1872 roku do 90 tys. we wrześniu tego samego roku (Frédéric 1988: 232). Edmond Cotteau wspominał, że w 1881 roku z dworca w Jokohamie pociągi odjeżdżały już co godzinę w kierunku do Tokio, od 6 rano do 11 wieczorem (Cotteau 1884: 119). Warto podkreślić, że w epoce Meiji (1868–1912) koleje postrzegane były wyłącznie w kategoriach infrastrukturalnych i miały służyć budowaniu nowoczesnego państwa. Przeważała więc ówczesnie koncepcja kolei jako środka użytecznego, służącego rozwojowi gospodarczemu państwa. W ten sposób postrzegana kultura kolejowa zorientowana była na technologię i nowoczesność. Dlatego też głównym

¹⁸ Więcej na temat dworca tokijskiego zob. (Kowalczyk 2019).

¹⁹ Szacuje się, że w 1900 roku długość linii kolejowych w Japonii wynosiła ok. 2600 km (Ike 1955: 223).

nurtem spajającym ówczesnych entuzjastów kolejnictwa była „miłość” do kolei reprezentującej zaawansowaną cywilizację technologiczną i wskazującą na przyszłość kraju. Owo postrzeganie kolei funkcjonowało do przełomu lat 50. i 60. XX wieku i związane było z ciągłym rozwojem kolejnictwa, tj. przejściem z kolei parowej na elektryczną, a w latach 60. XX wieku z wprowadzeniem superszybkich ekspresów *shinkansen*²⁰.

Pierwszą istotną zmianę w koncepcji kultury entuzjastów kolei dostrzegamy w późnych latach 60. XX wieku, kiedy to zaczęto akcentować kulturowe spojrzenie na kolej. Jest to czas powstawania krajowych organizacji zrzeszających entuzjastów kolei, sekcji kultury kolejowej w liceach i na uniwersytetach oraz klubów modelarskich. W tym okresie kolej stała się przedmiotem zabawy i tym samym na nowo określonym elementem kulturowym. Zmianę można połączyć z powstającą i rozwijającą się kulturą konsumpcyjną w Japonii, która stała się udziałem młodego pokolenia partycypującego (z racji wieku) w różnych klubach i stowarzyszeniach hobbystycznych. Nowe spojrzenie na kolej, powiązane z konsumpcjonizmem, doprowadziło do wykreowania nowej subkultury w japońskim znaczeniu tego terminu (Shiomi 2018: 7). Dostrzegamy to w szczególności od lat 70. XX wieku, kiedy to wraz z boomem na kolej parową zaczęły kreować się różne podgrupy w ramach wcześniej jednolitej społeczności entuzjastów kolei. Wynikające z nostalgii zafascynowanie parowozami i streamlinerami doprowadziło do wykreowania alternatywnych wersji kultury i narracji na temat kolei. Przestała ona być wyznacznikiem cywilizacji, nowoczesności, a zaczęła być formą kontrkultury nawołującej do zerwania z modernizacją i industrializmem oraz coraz szybszą masową produkcją. Owo nowe podejście było sprzeczne z dotychczas prezentowanym przez entuzjastów kolei, którzy byli blisko związani z głównym nurtem kulturowym i których zainteresowań nie postrzegano jako formy subkultury. Bez wątplenia zmiana autoidentyfikacji grupy wynika z przeobrażeń, jakie zachodziły w latach 70. w Japonii, w szczególności związanych z omówionym powyżej powstawaniem sekcji kultury w gimnazjach, liceach i na uczelniach wyższych. Te zaś łączyły się z szybką popularyzacją takich wytworów kultury masowej (i popularnej), jak manga i anime. W wyniku zbiegu powyższych czynników zainteresowanie koleją i sama grupa entuzjastów kolejowych przeniosła się z głównego nurtu kulturowego do grupy subkultur i przyjęła formę znaną dzisiaj.

Zmiany opisane powyżej doprowadziły do ewolucji samego określenia: pierwotne *otoko* (chłopak) powoli zaczynało przekształcać się w *otaku* (mianiak) i opisywało grupy mężczyzn pochłoniętych swoją pasją. *Densha otaku* (mianiak kolei) ma ponadto szerszy zakres znaczeniowy od pierwotnego określenia, gdyż poza podkreśleniem wyjątkowej pasji i wiedzy na temat kolei daje również możliwość identyfikowania się z subkulturą płci żeńskiej²¹.

Masaki Ukai, analizując różne dokumenty wytworzone przez entuzjastów kolei, nakreślił obraz *densha otaku*. W pracy z 1999 roku zauważył, że typowy

²⁰ Wprowadzenie superszybkich ekspresów *shinkansen* jest ostatnim etapem traktowania kultury kolejowej jako składowej fali modernizacji kraju.

²¹ Od przełomu lat 80. i 90. XX wieku.

maniak kolejnictwa postrzega siebie jako „mężczyznę, który bierze wolne od pracy, aby poświęcić się swojemu kolejowemu hobby, który nie jest dobry w kontaktach towarzyskich z kobietami i który nie ma dobrego wyglądu” (Ukai 1999: 113). Ponadto dodaje, że „trzy orientacje męskości – orientacja na wyższość wobec innych, orientacja na posiadanie i orientacja na władzę – istnieją w »manii kolejowej«, gdzie jest niewielu zewnętrznie tak zwanych »męskich mężczyzn«, a świat »manii kolejowej« jest dziwnie odwróconym męskim rajem mężczyzn, którzy porzucili walkę o zewnętrzną »męskość«” (Ukai 1999: 117). Shō Shiomi w bezpośredni sposób łączy powyższe cechy z typowym obrazem *otaku*, którzy „nie przywiązują wagi do komunikacji interpersonalnej i nie dbają o swój wygląd, a którzy oddają się swojej miłości do kolei” (Shiomi 2018: 23). W ten oto sposób obraz *densha otaku* znajduje podwójne potwierdzenie, zarówno w obrazie kreowanym przez opinię publiczną, jak i w samych wypowiedziach uczestników subkultury. Warto zaznaczyć, iż jest to negatywny wizerunek, z którym kobiety nie chciały się utożsamiać do momentu kolejnej zmiany, jaka nastąpiła pod koniec lat 80. XX wieku.

Ponadto warto zauważyć, że kultura *densha otaku* znajduje odzwierciedlenie we wcześniej przytoczonej definicji kultury kolejowej jako środka podróży pomiędzy rzeczywistościami. Masachi Ōsawa nakreśla problematykę w następujący sposób:

Co takiego było w kolei, że przyciągała tak wielu ludzi? Czy nie dlatego, że w pierwszej połowie ery nowożytnej koleje były niemal jedynym medium, które uwalniało ludzi od ziemskich wspólnot, w których się rodzili i wychowywali? Nowoczesność to społeczeństwo, w którym zwykli ludzie – ludzie, którzy nie znajdują się w centrum politycznym lub gospodarczym – zaczynają zdawać sobie sprawę, że są uczestnikami szerszej przestrzeni społecznej, niezależnej od bezpośrednich znajomości, czyli są członkami społeczeństwa obywatelskiego i narodu. Ale aby zrealizować taką przestrzeń społeczną, potrzebne były namacalne, materialne wskazówki. Koleje są właśnie takimi artefaktami. To właśnie dlatego, że można sobie wyobrazić stolicę, terytorium państwa narodowego, a nawet świat otwierający się na końcu linii kolejowej, koleje wzbudzały romantyczne fantazje (Ōsawa 2008: 92).

Tym samym Ōsawa wskazał entuzjastów kolei oraz *otaku* jako współczesnych spadkobierców doświadczeń kolejowych Japończyków z ery początków kolejnictwa w Kraju Kwitnącej Wiśni.

Ostatnim etapem ewolucji formy fandumu kolejnictwa jest jego ściśle powiązanie z sektorem turystycznym, jakie miało miejsce w późnych latach 80. i na początku lat 90. XX wieku. Związana z walką o rentowność prywatyzacja kolei państwowych przywróciła charakterystyczne dla okresu międzywojennego hasła łączące kolej z podróżami turystycznymi. Bez wątpienia rozbudowa sieci kolejowej w latach 20. i 30. XX wieku wpłynęła na powstanie i rozwój japońskiej branży turystycznej. Turystyka związana była początkowo z budowanymi w pobliżu dworców kolejowych licznymi atrakcjami turystycznymi, takimi jak: chramy sintoistyczne czy dzielnice rozrywki. Przekładało się to zarówno na wzrost liczby

turystów, jak i mieszkańców zlokalizowanych w pobliżu dworców osiedli²². Kolej wpłynęła na zmiany przyzwyczajeń oraz zaadaptowanie znanej dotychczas kultury podróżowania do nowej formy transportu (Frédéric 1988: 233). Dzięki upowszechnieniu się podróży pociągami podróżni mogli bez obaw wyruszać w długie wyprawy przy jednoczesnym zachowaniu grupowej formy podróży. Dlatego też ogromną popularnością cieszyły się zorganizowane wycieczki grupowe, których celem były kurorty wypoczynkowe czy też miejsca święte odwiedzane przez pielgrzymki urządzone przez różne stowarzyszenia religijne i patriotyczne. Dodatkową zachętą do uczestnictwa w tego rodzaju podróżach był system zniżek wprowadzony przez towarzystwa kolei żelaznych. Skierowane były one do wszystkich instytucji zdolnych do wysłania zorganizowanych grup, składających się np. z uczniów (szkoły), studentów (uczelnie wyższe), pracowników firm (kombinaty), rodzin czy sąsiadów (stowarzyszenia sąsiedzkie).

Podobnie jak miało to miejsce w okresie międzywojennym, ponownie sięgnięto po obraz pociągu jako idealnego środka lokomocji dla pasjonatów podróży, zarówno indywidualnej, jak i grupowej (zorganizowanej). Głównymi nośnikami kreującymi nowy trend kulturowy były przewodniki kolejowe (opisujące trasy podróży i środki transportu), programy emitowane w stacjach telewizyjnych (ukazujące atrakcje położone wzdłuż poszczególnych tras kolejowych) oraz różnego rodzaju opracowania i relacje z odbytych kolejną podróży. Ów rozrywkowy element podróżowania w połączeniu z postępującym rozwojem kultury konsumpcyjnej doprowadził do rozkwitu japońskiej turystyki kolejowej i jej obecnego kształtu. Co więcej, dotychczas zarezerwowana dla mężczyzn domena zaczęła zapełniać się licznymi entuzjastkami kolejowymi, które w tym samym stopniu dzieliły pasję co ich koledzy. Związane to było bez wątpienia z obecnością zarówno kultury kolejowej, jak i kultury entuzjastów kolei w środkach masowego przekazu i próbą budowania bardziej przystępnego i tym samym pozytywnego obrazu kultury kolejowej.

Wszystkie powyższe zmiany doprowadziły do powstania nowego określenia *tetsudō fan* (fan kolei), który swoim znaczeniem obejmuje wszystkich pasjonatów i pasjonatki wszelkich treści dotyczących kolei. Jednocześnie określenie to nie jest nacechowane negatywnie, jak ma to miejsce w przypadku *densha otaku* i nie ma charakteru wyłączającego jak pierwotne *densha otoko*. *Tetsudō fan* w ostatnich latach wypiera z dyskursu wcześniejsze określenia, które obecnie pozostają w użyciu przede wszystkim w znaczeniu negatywnym.

²² To wszystko prowadziło do rozbudowy infrastruktury miejskiej i poprawy stanu dróg (potrzebnych do transportu do i z dworca). Dodatkowo rozwój przemysłu turystycznego sprawił, że w miejscach najczęściej wybieranych za cel przez Japończyków powstawały hotele, gospody, kramy i restauracje. Dzięki temu miejsca te bardzo szybko się bogaciły i jeszcze bardziej rozwijały.

Zróżnicowanie współczesnej grupy entuzjastów kolejowych

Niezależnie od stosowanego określenia subkultura kolejowa nie jest jednorodna i w zależności od przyjętych kryteriów może dzielić się aż na 36 mniejszych grup/subkultur (Kozuka 2014). Na potrzeby niniejszego opracowania podzielię je na 10 kategorii łączących w sobie mniejsze podgrupy.

Pierwszą grupą wchodzącą w skład subkultury *Tetsudō fan* są miłośnicy fotografii kolejowej. Jest to jedna z pierwszych, jeśli nie pierwsza, grupa *otaku* kolejowych, która została już wzmiankowana w artykule Nakamoriego z 1983 roku. Członkowie tej grupy dzielą się na dwie podgrupy, *tori tetsu* (撮り鉄), czyli osób fotografujących pociągi, oraz *kaki tetsu* (描き鉄), specjalizujących się w malowaniu fotorealistycznych obrazów przedstawiających pociągi. Cechą rozpoznawczą obu tych subkultur są aparaty fotograficzne wyposażone w obiektywy umożliwiające fotografowanie w nieprzychylnych warunkach oświetleniowych oraz z dużych odległości. Główną różnicą są miejsca wykonywanych zdjęć/obrazów. Dla *kaki tetsu* są to przestrzenie otwarte, na których kursują specjalne pociągi, superszybkie ekspresy czy kolej historyczna (parowa). Dla odmiany *tori tetsu* wykonują fotografie dowolnych pociągów, składów kursujących na trasach codziennych, liniach kolei miejskiej i metra. Znani są z zajmowania skrajnych części peronów, a także zastawiania ich statywami w celu wykonania jak najlepszego zdjęcia wjeżdżającego składu. Częstym zjawiskiem są bójki pomiędzy poszczególnymi osobami, wynikające z chęci zajęcia dogodnej pozycji do wykonania fotografii czy też w przypadku wejścia w kadr²³. Niektórzy *tori tetsu*, łamiąc przepisy bezpieczeństwa, ustawiają się wzdłuż biegnących torów w celu zrobienia unikatowego zdjęcia. W serwisach społecznościowych znajduje się wiele filmów prezentujących nagrania wykonane z wnętrza kabiny maszynisty lub wnętrza pociągu, na których widać entuzjastów-fotografów polujących na wymarzoną fotografię przejeżdżającego składu²⁴.

Drugą kategorię stanowią fani przejazdów koleją. Już od samego początku istnienia transportu kolejowego w Japonii cieszył się on ogromną popularnością, a weekendowe wycieczki stanowiły istotny składnik rutyny Japończyków od przełomu XIX i XX wieku (aż po dziś). Wyróżniamy trzy kategorie *otaku*. Pierwszą są *nori tetsu* (乗り鉄), czyli osoby, których celem jest przejechanie wszystkich możliwych odcinków linii kolejowych w Japonii. Czerpią oni przyjemność z samego przejazdu pociągiem i przemierzenia całej długości danej linii. Bardzo ciekawą kategorią są tzw. *ne tetsu* (寝鉄), czyli osoby, które czerpią przyjemność ze spania w jadącym pociągu. Samo zjawisko spania w pociągu jest w Japonii powszechne. Wielu Japończyków dojeżdża do miejsca nauki lub pracy, spędzając często w pociągu

²³ Często są również bójki pomiędzy *tori tetsu* a pracownikami stacji, którzy, dbając o bezpieczeństwo pasażerów oraz samych entuzjastów fotografii kolejowej, starają się usuwać *tori tetsu* z miejsc zagrażających ich życiu (np. <https://www.youtube.com/watch?v=qJh8k7zDmtw>, dostęp: 14.07.2025).

²⁴ Zob. <https://www.youtube.com/shorts/jTUbfIQ9dLs> (dostęp: 14.07.2025).

nawet po 2 godziny wcześniej rano i późnym popołudniem lub wieczorem²⁵. Nikogo nie dziwią osoby śpiące (drzemiące), które odsypiają krótką noc, czy też regenerują siły przed lub po pracy. Jednakże znajdują się wśród nich *ne tetsu*, dla których sen w pędzącym pociągu staje się rodzajem hobby. Stosunkowo nową kategorią *densha otaku* są *kuzu tetsu* (くず鉄), czyli zazwyczaj młodzi ludzie korzystający z anonimowości tłumu, dla których przejazd pociągiem staje się okazją do zachowania niezgodnego z panującymi normami społecznymi, takiego jak obrażanie współpasażerów, głośne słuchanie muzyki, rozmowa przez telefon itd., zaś ze sprawiania kłopotów czynią swoje hobby.

Trzecią grupę fanów kolejnictwa stanowią miłośnicy dworców i ich okolic oraz obiektów związanych z kolejami, zwani *ori tetsu* (降り鉄). Są to osoby czerpiące przyjemność z podróżowania pociągami od stacji do stacji i zwiedzania okolic dworców. Jednym z najpopularniejszych programów telewizyjnych zachęcających do tego typu aktywności jest emitowany od 1995 roku *Burari tochū gesha no tabi* (ぶらり途中下車の旅, Spokojna podróż z przystankami), w którym znane osobowości japońskiego świata show-biznesu podróżują pociągami, zwiedzając poszczególne stacje i ich okolice na danych liniach kolejowych.

Czwartą grupę stanowią *eki tetsu* (駅鉄), czyli eksperci w zakresie wiedzy o danym dworcu. Znają oni historię powstania i rozwoju poszczególnych obiektów dworcowych, w tym takie szczegóły, jak przyczyny nadania im nazwy oraz powody zmian w nazewnictwie. Początków tej pasji możemy upatrywać w powstawaniu pierwszych dworców na terenie Japonii, które stanowiły swoiste punkty zetknięcia się Japończyków z nowoczesnością i zagranicą. Przyciągały one rzesze osób, które zwiedzały obiekty i z pasją chciały poznawać wszystko, co zachodnie. Podkategorią *eki tetsu* są *setsubi tetsu* (設備鉄), których pasją są wszelkiego typu obiekty kolejowe, takie jak mosty czy tunele. Specyficzną podkategorią są miłośnicy spania na dworcach (*ekine tetsu* 駅寝鉄).

Kolekcjonerzy wchodzą w skład piątej kategorii. Będą to zarówno osoby, które kolekcjonują modele pociągów (*mokei tetsu* 模型鉄), jak i towarów związanych z koleją (*shūshū tetsu* 収集鉄), czyli biletów, części wycofanych z eksploatacji lub gadżetów promocyjnych. Przykładem może być aukcja wózków barowych, które były używane w ekspresach *shinkansen*²⁶. Wraz z zakończeniem sprzedaży obwoźnej w pociągach koleje wystawiły na sprzedaż wózki, które cieszyły się ogromną popularnością wśród fanów kolei. Do niniejszej kategorii zaliczają się również kolekcjonerzy znaczków pocztowych oraz emblematów związanych z koleją (*oshi tetsu* 押し鉄), osoby zbierające rozkłady jazdy oraz mapy sieci kolejowych (*suji tetsu* スジ鉄 lub *jikokuhyō tetsu* 時刻表鉄), a także miłośnicy kolejowych lunchboxów (*ekiben tetsu* 駅弁鉄), które sprzedawane są na dworcach i zawierają lokalne specjały. Ostatnią podgrupą w tej kategorii są złodzieje (*tori tetsu* 盗り鉄), którzy zabierają tablice rejestracyjne pociągów oraz wyposażenie z wagonów sypialnych.

²⁵ Więcej na ten temat zob. (*Commuting* b.d.).

²⁶ Wózki zostały sprzedawane w cenie 100 000 jenów za sztukę (Usui 2024).

Do szóstej kategorii zaliczają się osoby, których pasją jest wiedza na temat technicznych i administracyjnych aspektów funkcjonowania kolei oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Są to entuzjaści inżynierskich aspektów budowy lokomotyw i wagonów (*sharyō tetsu* 車両鉄), torów (*senro tetsu* 線路鉄), linii trakcyjnych (*haisen tetsu* 配線鉄), dźwięków wydawanych przez pociągi oraz muzyki peronowej (*oto tetsu* 音鉄), w tym osoby przechwytyjące sygnały radiowe nadawane przez pociągi (*jushin tetsu* 受信鉄). Ponadto do tej kategorii zaliczymy *gunji tetsu* (軍事鉄), czyli osoby posiadające wiedzę o specjalnych pociągach wojskowych (opancerzonych i uzbrojonych), *hoan tetsu* (保安鉄) (entuzjastów bezpieczeństwa kolejowego) oraz *tetsukei tetsu* (鉄警鉄), czyli fanów japońskiej straży ochrony kolei. Kategorię zamykają pasjonaci w zakresie prawa kolejowego (*hōki tetsu* 法規鉄) i akcyjnych spółek kolejowych (*kaisha tetsu* 会社鉄).

Kolejną, siódmą, grupę stanowią miłośnicy starych kolei, w tym *SL tetsu* (SL 鉄) – eksperci od lokomotyw parowych, *haisen tetsu* (廃線鉄), czyli pasjonaci opuszczonych linii kolejowych, którzy eksplorują ruiny związane z koleją, oraz *sōshiki tetsu* (葬式鉄) (dosłownie „pogrzebowi *otaku*”), czyli sympatycy ostatnich przejazdów pociągami przed zamknięciem linii lub wycofaniem modelu z eksploatacji. Dodatkowo w tej grupie spotkamy miłośników historii podróży koleją (*rekishi tetsu* 歴史鉄) oraz filozofów kolejnictwa, dla których ważnym zagadnieniem jest wpływ konstrukcji pociągu na społeczeństwo danej epoki (*tetsugaku tetsu* 哲学鉄).

Ósmą kategorię stanowią zapaleńcy wirtualnych podróży koleją. Znajdziemy wśród nich graczy (*gēmu tetsu* ゲーム鉄), którzy poświęcają każdą wolną chwilę na gry elektroniczne związane z koleją (jak np. symulatory *Let's go by train!* i *Let's take the A line*), *untan tetsu* (運転鉄), czyli osoby pragnące zostać maszynistą pociągu, a także *kakū tetsu* (架空鉄) – pasjonaci-konstruktorzy oryginalnych rozwiązań kolejowych.

Przedostatnią kategorię entuzjastów kolejowych stanowią matki (*mama tetsu* ママ鉄) wraz z dziećmi (*chibi tetsu* チビ鉄), których pasją są pociągi. Przeznaczone dla nich są specjalne modele-zabawki oraz pluszowe przytulanki nawiązujące do znanych w Japonii pociągów lub linii kolejowych. Co istotne, to właśnie *mama tetsu* często są stroną aktywną, inspirującą swoje dzieci do zanurzenia się w świat kultury kolejowej.

Ostatnią kategorię stanowią japońscy fani zagranicznych kolei (*kaigai tetsu* 海外鉄), którzy udają się w podróże zagraniczne w celu doświadczenia podróży innymi niż japońskie kolejami.

Na podstawie powyższego krótkiego przeglądu dostrzegamy, jak bardzo zróżnicowaną wewnątrznie grupą są współcześni japońscy miłośnicy kolei. Warto zauważyć, że ze względu na specyfikę kulturową i społeczną kolej jest głównym środkiem lokomocji w Japonii. Korzystają z niej wszystkie grupy wiekowe, a dla licealistów, studentów oraz osób pracujących stanowi ona element codziennego życia.

Podsumowanie

Kolej w Japonii od początku swojego istnienia była silnie związana z kulturą japońską. Przez pierwsze sto lat funkcjonowania była to kultura postępu, a kolej kojarzona była z cywilizacją i nowoczesnością. Stanowiła przy tym swoiste medium wyrysujące i przenoszące ludzi do innego, lepszego świata. Tak postrzegane kolejnictwo wchodziło w skład głównego nurtu kolejowego czy wręcz w skład kultury wysokiej.

Od lat 70. XX wieku mamy do czynienia ze spadkiem znaczenia kolei w transporcie. Oddała ona prym samochodom osobowym i samolotom. Nastąpiła również zmiana w świadomości Japończyków, którzy wraz z zakończeniem okresu powojennego przyspieszonego rozwoju ekonomicznego (z lat 50. i 60. XX wieku) porzucili kulturę modernizacyjną na rzecz konsumpcyjnej. Zmiana ta, w połączeniu z powstaniem współczesnej formy kultury popularnej i masowej, doprowadziła do przekształcenia się pierwotnie jednolitej grupy miłośników kolei (i tym samym zwolenników postępu) w subkulturę, która przez blisko dwie dekady była w kontrze do głównego nurtu nowej kultury japońskiej. W kulturze kolejowej młodzi ludzie upatrywali ucieczki od sztywnych norm społecznych narzuconych przez nowe, powojenne społeczeństwo japońskie.

Wraz z popularyzacją kultury *otaku* kolej stała się jedną z przystani (obok anime i mangi), w której pasjonaci mogli realizować swoje zainteresowania i w której wytwarzali alternatywne dla głównego nurtu społecznego normy będące zaprzeczeniem panującego w Japonii stereotypu męskości. Tym samym nastąpił powrót do kolei jako medium przenoszącego ludzi do innego, lepszego świata.

Obecnie kolej i związane z nią kultura kolejowa oraz kultura miłośników kolei stanowią jeden z licznych nurtów kulturowych, w którym uczestniczy wielu, jeśli nie większość, Japończyków. Obecna jest ona w telewizji w postaci programów podróżniczych i seriali²⁷, w kinie zarówno klasycznym (jak np. *Bomba w superekspresie*, 2025), jak i animowanym (np. *Demon slayer – The Movie: The Mugen Train*, 2020), czy też w literaturze (*Bullet Train*, 2010). Wszystko to czyni z pociągu i kultury kolejowej istotne medium kulturowe łączące różne pokolenia Japończyków.

Literatura

- Eiichi, A. (1987). *Chiiki shakai no naka de rōkarusen o kangaeru* (Rozważania na temat linii lokalnych w społeczności regionalnej). *Tetsudō jōnaru*, 24(1), 101-105.
- Eiichi, A. (2001). *Tetsudō shumi no ayumi – „Tetsudō pikutoriaru” no hanseiki to tomoni* (Historia hobby kolejowego – wraz z półwieczem magazynu „The Railway Pictorial”). *Tetsudō pikutoriaru*, 51(7), 131-155.
- Cheung, Y. (2015). *Tetsudō eno yume ga nihonjin o tsukutta* (Marzenie o kolejach stworzyło Japończyków). Tōkyō: Asahi shimbun shuppan.

²⁷ Bardzo popularny był serial „Pending train” (2023) opowiadający o losach pasażerów linii Tsukuba express.

- Commuting (b.d.). <https://www.japan-guide.com/topic/0011.html#:~:text=According%20to%20our%20survey%20results%2C%20the%20train,among%20students%20and%2057%25%20among%20company%20workers> [dostęp: 14.07.2025].
- Cotteau, E. (1884). *Un Touriste dans l'Extreme-Orient: Japon, Chine, Indo-Chine et Tonkin; 4 août 1881-24 janvier 1882*. Paris: Paris Hachette.
- Louis, F. (1988). *Życie codzienne w Japonii u progu nowoczesności (1868–1912)*. Warszawa: PIW.
- Free, D. (2012). *Early Japanese Railways 1853–1914: Engineering Triumphs That Transformed Meiji-era Japan*. Tōkyō, Rutland, Vermont, Singapore: Tuttle Publishing (dokument elektroniczny).
- Ike, N. (1955). The Pattern of Railway Development in Japan. *The Far Eastern Quarterly*, 14(2), 217–229.
- Kowalczyk, B. (2019). *Tajemnica dworca Tokio. Społeczne konstruowanie przestrzeni we współczesnej Japonii*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Kozuka, J. (2014). *Better know a train nerd: 36 different classifications for Japan's "densha otaku"* <https://soranews24.com/2014/04/21/better-know-a-train-nerd-36-different-classifications-for-japans-densha-otaku/> [dostęp: 2.04.2025].
- Mita, M. (2012). *Miyazawa Kenji – Sonzai no matsuri no naka e* (Miyazawa Kenji – Wewnątrz święta istnienia). W: *Teihon Mita Munesuke chosakushū*, IX, Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Miyazawa, K. (2020). *Noc na kolei galaktycznej i inne baśnie*. Tłum. A. Grajny. Bydgoszcz: KIRIN.
- Morikawa, K. (2013). *Otaku/Geek*. Tłum. D. Washburn. *Review of Japanese Culture and Society*, 25, 56–66.
- Nakamori, A. (1983). *Otaku no kenkyū* (1). Machi ni wa 'otaku' ga ippai (Badania nad otaku (1). W mieście jest wielu otaku). *Manga Burikko*, 6, 200–201.
- Ōsawa, M. (2008). *Fukanōsei no jidai* (Epoka niepewności). Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Pałasz-Rutkowska, E., Starecka, K. (2004). *Japonia*. Warszawa: TRIO.
- Shiomi, S. (2018). *Gendai nihon no „Tetsudō aikō” ni kansuru shakaigakuteki kenkyū: „Bunmei” no tsuikyū kara „bunka” no tankyū eno hen'yō* (Społeczne badania dotyczące współczesnej japońskiej „miłości do kolei”: od „cywilizacji” do „kultury”), <http://doi.org/10.32286/00000187>.
- Shirakawa, S. (1981). *Daraku-kunno yoi ko kyōshitsu koyoi mo kamonohashiru dai-ikkai: shinnyūsei no tame no hissatsu yoi ko kokoroe shūtoku kōza* (Dziś wieczór jak zawsze kamonohashiru: Klasa, w której nieudacznicy mogą stać się dobrymi uczniami, część 1: Kurs dla pierwszoklasistów na temat zasad, których należy przestrzegać, aby być dobrym uczniem). *Fanrōdo* (Fanroad), 2(2), 68–71.
- Tsuiji, I. (2008). *Tetsudō no imiron to „shōnen bunka” no hensen – nihon shakai no kindai to sono kako, genzai, mirai* (Zmiana semantyki kolejnictwa i „kultury młodzieżowej” – modernizacja społeczeństwa japońskiego oraz jej przeszłość, teraźniejszość i przyszłość). Tōkyō: Keisō Shobō.
- Uda, T. (2007). *Tetsudō nihon bunkashikō* (Rozważania nad historią kultury kolejowej Japonii). Kyōto: Shibunkaku.
- Ukai, M. (1999). *Tetsudō mania no kōgengaku – „Otoko rashisa” kara ridatsu shita otokotachi no gyakusetsu* (Nauka o współczesności dla miłośników kolei – Paradoks mężczyzny, którzy odeszli od męskości). W: Y. Nishikawa, M. Ogino (red.), *Kyōdō kenkyū danseiron*, Kyōto: Jimbun shoin.
- Usui, A. (2024). *Shinkansen shanai hanbai ni tsukawareta wagon, 50-dai hanbai e – kakaku wa 1-dai 10-man'en* (Wózki, które były wykorzystane do sprzedaży w shinkansenach, 50 sztuk na sprzedaż – cena wynosi 100 000 jenów za sztukę). *Asahi Shimbun*, 26.01.2024, <https://www.asahi.com/articles/ASSIT3Q0ZS1SOBJB002.html> [dostęp: 4.04.2025].

- Wakabayashi, M. (1992). *Atsui toshi tsumetai toshi* (Gorące miasto, zimne miasto), Tōkyō: Seikyusha.
- Watsuji, T. (1963). *Jijoden no kokoromi* (Próba napisania autobiografii). W: *Watsuji Tetsurō zenshū*, t. 18. Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Yanagita, K. (1990). *Meiji taishōshi sesōhen* (Historia i obyczaje okresów Meiji i Taishō). W: *Yanagita Kunio zenshū*, t. 26. Tōkyō: Chikuma shobō.

SUMMARY

Railway culture and the culture of Japanese railway enthusiasts. From mainstream to subculture

Since its beginnings, railways in Japan have been strongly linked to Japanese culture. During the first hundred years of operation, it was a culture of progress, and railways were associated with civilization and modernity. At the same time, it was a kind of medium that transported people to a different, better world. Perceived in this way, railways became part of the mainstream, or even part of high culture. Since the 1970s, we have been witnessing a decline in the importance of railways in transport. They have given way to car and airplane travel. There has also been a change in the consciousness of the Japanese, who, with the end of the period of accelerated economic development after the war (dating from the 1950s and 1960s), abandoned the culture of modernization in favor of consumerism. This change, combined with the emergence of contemporary popular and mass culture, led to the transformation of the previously homogeneous group of railway enthusiasts into a subculture that stood in opposition to the mainstream of the new Japanese culture for nearly two decades. Young people saw railway culture as an escape from the rigid social norms imposed by the new post-war Japanese society. With the popularization of *otaku* culture, railways became one of the bastions (next to *anime* and *manga*) where enthusiasts could pursue their interests and create norms alternative to those of the mainstream society. Railway culture became a form of escape from the prevailing stereotype of masculinity in Japan for many young men. This marked a return to the railway as a medium that took people to a different, better world. Today, railways and the associated railway culture and railway enthusiast culture are one of many cultural trends in which many, if not most, Japanese people participate. It is present on television in the form of travel programs and series, in classic cinema (such as *Shinkansen Daibakuhatsu*, 2025), and animated films (e.g., *Demon Slayer: The Movie: Mugen Train*, 2020), as well as in literature (*Bullet Train*, 2010). All this makes trains and railway culture an important cultural medium connecting different generations of Japanese people.

Keywords: railway culture, railway enthusiasts (*denshaotaku*), Japan Railways, *otaku*

MATERIAŁY, PRAKTYKI, GŁOSY

INGE SCHJELLERUP

National Museum of Denmark

Archaeological and Ethnographical Collections from the Americas in the National Museum of Denmark: From the Royal Kunstkammer in the 17th century to the Present Day – An Overview

The purpose of this paper is to present the background of the Danish archaeological and ethnographical collections in the National Museum of Denmark. The Renaissance's interest in antiquity boosted geographic discoveries and an increased understanding of different societies and cultures around the world, which surprised explorers. As a result, an intense trade in exotic objects began. In Europe, princes, nobles, and scholars installed collections of antiquities and works of art in their mansions, comprising objects of all kinds, including samples of nature (zoological, botanical and geological) and ethnographic pieces. In this way, European museums have become part of the identity of multiple nations.

Museum Wormianum

Ole Worm (1588–1654) was a professor of medicine whose research interests led him to establish a collection primarily intended for use in teaching. Some of these objects were collected during his frequent travels to Italy, the Netherlands and Germany with visits to researchers and collectors and provided the basis for his collection, which became the Museum Wormianum. He was the first to create order by dividing the objects into groups. The collection comprises mainly natural specimens, which were duly classified into mineral, botanical, and zoological kingdoms. Among these specimens are fossils of very well-preserved plants,

bones, turtle shells, as well as all kinds of curiosities (Fig. 1). The collection also includes works of art and ethnographic artefacts, which supplemented his teaching and demonstrated his interest in antiques.

A contemporary source from 1654 reports on the contents and popularity of this particular *Kunstkammer*: "...in which is found and can be examined with wonder, odd and curiosities and things among which a large part has not been seen before, and many royal persons and envoys visiting Copenhagen ask to see the museum on account of its great fame and what relates from foreign lands, and they wonder and marvel at what they see. As evidence of their having seen it they testify with their own hand in a book remaining with him" (Dam-Mikkelsen, Lundbæk 1980: XI).

Ole Worm's greatest achievement was the publication of *Memoirs* about the Wormianum Museum, which was edited one year after his death in 1655. An important work in early European museum literature, it was written in Latin and printed in Leiden and Amsterdam (Worm 1655). The text is divided into four books: the first three deal with minerals, plants, and animals, while the fourth deals with manufactured objects, including archaeological and ethnographic artifacts, ancient coins, and original works of art. According to Ole Worm's own words, the work includes only the objects and samples that were part of the collection at that time. It is not simply a catalogue, but a scholarly work containing references and quotations from other writers. After Ole Worm's death, the collection was purchased by Frederik III and, in 1655, it was transferred to Copenhagen Castle, where it stood out in the Royal *Kunstkammer* (Lundbæk, Dehn Nielsen 1979).



Fig. 1. Museum Wormianum. Title cover of the Folio edition

The Royal Kunstkammer ca. 1680–1825

Shortly after his appointment as Danish king, around 1650, King Frederik III established the Royal Danish Kunstkammer, a substantial collection housed in Copenhagen Castle and later transferred to „Kunstkammerbygningen“ (Fig. 2). The Royal Kunstkammer displayed stuffed animals in simulated natural environments, historical specimens, as well as precious items made of gold, silver, and ivory. It also contained works of art from the classical civilizations of the Mediterranean and Nordic antiquity, and artifacts brought from the eastern and overseas colonies (Serampore and Tranquebar in India), as well as from the Catholic period of the Danish Church (Dam-Mikkelsen, Lundbæk 1980: XV).

A major acquisition of the Kunstkammer in the 17th Century, was a collection donated by Prince Johann Moritz von Nassau-Siegen, The Netherlands. In 1638, Prince Johann Moritz von Nassau became governor of the Dutch West India Company on the eastern side of the northern Brazil, a position he held until 1644. He took scientists and painters with him, whose work made the first major contribution to scientific knowledge of Brazil. Upon his return to the Netherlands, he brought with him a large collection of Amerindian artifacts, as well as numerous specimens of mammals, fish, and birds, carved ivory furniture and statues. An English author once described him as a “humanist Prince in the New World” (Boogaart 1979).



Fig. 2. Kunstkammer building, c. mid-18th century. Painting by Johannes Rach and Heinrich Eegberg, c. 1748–1750

King Frederick III heard about Brazil through the tales of Jakob Jensen Nordmand, who had spent five years serving as a soldier and working as a talented ivory carver in Dutch Brazil (Bering-Lissberg 1893). As a cousin of Prince Johann Moritz von Nassau, the King expressed his wish to expand his collection with Brazilianana. In his 1654 letter of bequest, Johann Moritz donated 26 oil paintings, most of which were by Albert Eckhout, to his cousin. In return, the King bestowed him the Order of the White Elephant (Boogaart 1979).

Albert Eckhout was the first artist to paint life-size portraits of the indigenous people, and these paintings have been admired ever since they were created in the Netherlands based on many sketches made in Recife. The main paintings are the eight life-sized human representations of the inhabitants of Dutch Brazil and twelve still-lives of tropical fruits. They are all currently housed in the Ethnography Department of the National Museum of Denmark. The eight individuals are four pairs representing the four “exotic” ethnic groups encountered by the Dutch in Brazil: two Indian tribes (a Tarairiu/Tapuya man and woman, and a Tupi man and woman); two individuals of mixed origin (a *mameluco* woman and a *mulatto*); and an African man and woman. It is said that Johann Moritz wished to tell his contemporaries not only about the society he was in charge of, but also about the contrast between the wilderness and savagery of the interior and the cultivated, civilized coastal areas. Boogaart argues that Eckhout’s series conveys the following message: “These are our Tupi, blacks, mulattos and mestizos, recruits to civilization who show some promise; and those are the Tarairiu, our irredeemable, infernal allies” (Boogaart 1979: 303).



Fig. 3–4. Tarairiu pair. Albert Eckhout, ca. 1641–1644

The Tarairiu were seasonal slash-and-burn farmers who spent part of the year hunting and gathering in the Rio Grande hinterland. They practiced cannibalism within certain religious rites. Although Eckhout usually depicted reality accurately, it is unlikely that the Tarairiu woman would have carried severed limbs around in this way. The pair is painted in an uncultivated landscape, with a group of warriors in the background. The vegetation includes a *Cassia grandis* tree, a *Lantana camara*, white *Himatanthus bracteate* flowers and red *Ipomoea-pes-caprae* flowers. Behind the man's feet lies a killed boa constrictor, one of the world's largest and most dangerous snakes, and a bird spider struts around at the front. Another Eckhout's painting shows dancing Tarairiu men with spears and feather ornaments and two women standing on the right side blowing sounds with their noses (Fig. 5).



Fig. 5. Tarairiu men dancing. Albert Eckhout, ca. 1641-1644

The Tupi-Tupinamba were slash-and-burn farmers who grew manioc and maize as their most important crops. Their religious practices also involved cannibalism. At that time, many Tupi worked on European plantations and many of them converted to Christianity. The Tupi woman wears her hair short at the front, with long plaits extending below the waist and tied with a white cord. This hairstyle was similar in pre-European times. She wears a short skirt made of European cotton cloth and stands beside a banana tree, while a toad jumps out of the picture. The poisonous skin of the toad was used by the indigenous groups and African slaves alike. On the left corner, there is a typical European colonial house surrounded by fruit trees, palms, and grazing cows. The Tupi man wears European shorts and carries a European metal knife. Knives and pearls were favoured items of trade with the indigenous groups, as were mirrors. He holds a long bow and different kinds of arrows for hunting birds and mammals. To the right is manioc, the most important native crop.



Fig. 6–7. Tupi woman and man. Albert Eckhout, ca. 1641–1644



Fig. 8–9. Mameluco woman and Mulatto man. Albert Eckhout, ca. 1641–1644

Both the woman and the man are of mixed origin and wear European clothing but are barefoot. The woman is a so-called *mameluco*, a term used to describe the offspring of a Dutch or Portuguese man and an indigenous woman. They were highly regarded, and many rose to higher social levels through marriage. The *mameluco* wears a fine-quality, long white European dress and a pearl necklace. Two guinea pigs play around at the foot of a cashew tree. The ripening of the dibble cashew nut was used by the indigenous people to measure time. It was once thought that the domesticated guinea pig originated in Brazil because the first description of the animal was provided by one of the scientists employed by Johann Moritz. However, it actually comes from Peru. The Dutch were the first to bring guinea pigs to Europe.

The mulatto man is the offspring of a Portuguese man and an African slave woman. He is wearing a European uniform, and a band of jaguar skin holds a rapier with a maize cob protecting the tip. This weapon was issued to lower-rank soldiers. On the soldier's left side, at the rear, is sugar cane, which was Brazil's most important cash crop to be traded and shipped to Europe.



Fig. 10-11. African woman and man. Albert Eckhout, ca. 1641-1644

The last two paintings in the set depict the African population. Around 1640, at the time of Johann Moritz' governorship, the Dutch West India Company had conquered the most important Portuguese strongholds on the west coast of Africa. Consequently, there was no shortage of African slaves in the plantations, and the sugar mills could not have operated without them. Sugar formed part of the triangular trade route with manufactured goods flowing from Europe to Africa, slaves from Africa to South America and the West Indies, and sugar from the West Indies and South America back to Europe.

The African woman was probably a slave who was brought from Angola. Her woven blue and white skirt match the loin cloth worn by the African man, and a typical Dutch clay pipe from the period is tucked into her red sash. The jewellery is the kind that any European woman might have put on. The woman's left-hand rests on the head of a small, naked boy of about five years old. He is holding a toasted corn cob in his right hand, and a lovebird is perched on his left. The lovebird is an African species and may also have come from Angola.

A watchman stands at the top, looking out for fish. Meanwhile, the fishermen on the beach are arranging their nets. Four sailing ships can be seen at sea four sailing ships, and a small canoe is inside the reef, away from the heavy surf. The African man wears a loincloth matching the African woman's skirt. Stuck into his waistband are a sword with a horsetail tassel at the end and a bundle of spears with iron heads. This type of sword was used in the Fetu Kingdom on the Gold Coast and was a symbol of the unity of the state and the authority of the King. However, it looks out of place on this almost naked man, who was probably an imported slave. However, instead of portraying Africans as slaves, Eckhout depicted them with prestigious objects, which had likely been borrowed from Johann Moritz's ethnographic collections. Similar, if not the same, objects can be found in the National Museum of Denmark.

The African man is standing under a date palm that was introduced from Africa. The elephant tusk at the bottom right refers to the large quantities of ivory shipped from West Africa to Brazil, where it was carved into furniture and subsequently exported to the Netherlands. Ivory was the second most valuable traded item after slaves from West Africa to Brazil. Jakob Jensen Nordman was an expert ivory carver.

Alongside the paintings, several feather ornaments, headdresses, and feather cloaks were perhaps among the Brazilian curiosities that Prince Johann Moritz von Nassau-Siegen gave to his cousin. These items probably belonged to the same shipment as the paintings. The Danish National Museum has several cloaks made from ibis feathers. Recently, one of these was donated to the National Museum in Rio de Janeiro, as the Tupi descendants claim that it is one of the most important symbols of their identity (Fig. 12-13).

In the 17th century, the Tupinamba were extremely fond of ibises and organized yearly expeditions to hunt them and collect their feathers, which they then used to make these beautiful ornaments. However, the birds later began to die out, so the Tupinamba started breeding them in their chicken yards. Nevertheless, the number of ibis feathers that the Indians could collect probably could not meet their needs, which is why they began to replace them with feathers from various other birds, as well as from white chickens that the Europeans brought them. They painted the latter red (Métraux 1948).

In this way, Denmark acquired a share of the Dutch-Brazilian 17th century colonization, which still represents the most valuable part of the South American collection in the Ethnographic Department of the National Museum of Denmark (Schjellerup 1991; 2002).



Fig. 12. Cloak made of ibis feathers. European explorers described feathered ornaments as early as the time of their "discovery" of Brazil in 1500



Fig. 13. Feather crown made from the tail feathers of an ara parrot

The earliest inventory of the Royal Kunstkammer

The earliest inventory of the Royal Kunstkammer dates from 1674 and is the only one known record of the collection from when it was kept in the Copenhagen Castle. It is a short list demonstrating that the collection was displayed according to the following principles: the first room was dedicated to "Heroes", the second to "Antiques", the third was the "Indian Chamber" with collections mainly from China and East India, the fourth, "Artificial room", contained a collection of man-made objects in all materials, and finally the "Natural chamber" displayed natural objects.

The first printed edition of the inventory, entitled "Museum Regium", was published in 1696, and this edition included a large number of illustrations (Jacobæus 1696). The purpose of the publications was to demonstrate the intellectual vocation of the Danish monarch to European princes and scholars, thereby justifying Denmark's reputation as a European cultural centre. In 1737 the Danish Kunstkammer had a collection of almost 4,000 specimens (Gundestrup 1981).

Another landmark event in the history of the ethnographic collection of the Museum was the incorporation of the Gottorp Kunstkammer into the Royal Kunstkammer (Fig. 14). The Kunstkammer of the Duke of Gottorp was a large

collection containing ethnographica. The reason was the defeat of Gottorp under the Northern War (1700–1721), but the actual transfer did not take place until 1750–1751 (Dam-Mikkelsen, Lundbæk 1980: XXXIII).

From antiquity up until the 18th century, Europeans believed that if you traveled far enough into the vast, mysterious continents, you might encounter the strangest creatures. One such being, according to widespread belief, was the Akephal — a headless figure with eyes, a nose, and a mouth on its chest (from the Greek *aképhalos*, meaning “headless”). In the Royal Cabinet of Curiosities in Copenhagen, a small figure of an Akephal was on display (Fig. 15). A 1737 inventory describes it as an “Indian idol”, though it is unclear whether this refers to origins in East India or South America. It was mentioned as “Atabaliba” associated with Atahualpa, the latest Inca ruler. Once it was realized that it was an early example of European misconceptions, it was almost discarded as “unworthy of the museum”!



Fig. 14. Iroquois tomahawk adorned with shells and glass beads. First half of the 17th century. From the Gottorp Castle Collection



Fig. 15. The Akephal described as an “Indian Idol”

From Kunstkammer to Kunstmuseum to Department of Ethnography

However, interest changed with the ideas of the Enlightenment era, and the concept of the variety and disciplinary heterogeneity of Kunstkammer samples became unfashionable. Society as a whole, not just princes and scholars, had a growing interest in and curiosity about the world, which allowed research in archaeology and cultural history to develop. This led to a growing demand for new museums with specialized and varied exhibitions. Consequently, a whole new approach to collections making emerged in the 19th century.

In the 1820s a reorganization of the entire Kunstkammer took place and a newly opened collection was named Kunstmuseet which included ethnographical artifacts. The collection was now divided into regions, each represented by a capital letter, for example, H stood for America. It is this division from the 1820s and the principles behind it that still form part of the basis for museum objects in the Department of Ethnography to this day. In 1839, Christian Thomsen became Director of Kunstmuseet, where he worked alongside the art historian N.L. Høyen, who headed the Royal Picture Gallery. Using collections from the former Royal Kunstkammer, Thomsen created the world's first general ethnographic museum Etnografisk Musæum (in 1841), and the Antik-Cabinett (Antique Collection) (in 1851). He was also the first scholar to divide antiquity into the Stone, Bronze, and Iron Ages (Fig. 16). When the Galathea Expedition was planned, he ordered that collections be made wherever possible. In this way, the Ethnographic Department acquired a significant collection of Peruvian pottery, mainly from the Chimú civilization (800–1470 CE) (Schjellerup 1986).

Other expeditions took place over the following centuries. Most of the archaeological collections from the West Indies were excavated by the Dano-Dutch Expedition of 1922–1923, led by Danish archaeologists Gudmund Hatt and Mrs. Emilie Demant Hatt and the Dutch anthropologist Professor J.P.B. de Josselin de Jong. During the nine months of the expedition, they excavated no fewer than 30 different locations, including the indigenous settlement at Salt River Bay on St. Croix. This was the place that Columbus visited on his second voyage in 1493.

During the initial excavations, Gudmund Hatt collected almost every object he found. However, transporting such large quantities of finds to Denmark became prohibitively expensive, so he only kept the most interesting pieces. He often broke off the handles and ornaments of the pots, discarding the rest. As a result, Gudmund Hatt's collection contains hundreds of severed handles, but few intact bowls and pots from the Virgin Islands. Was this a respectful way to treat the cultural heritage of others? While we might not think so today, it was not unusual during Gudmund Hatt's time.

By the end of the expedition, Gudmund Hatt had sent approximately 22 m³ of archaeological material back to the National Museum in Denmark, comprising around 4,600 registration numbers covering over 20,000 objects. The collection includes items ranging from axes and bowls to large carved rocks. It also includes human skeletal material (National Museum of Denmark *s.d.*).



Fig. 16. Christian Jürgensen Thomsen (1788–1865). One of Denmark’s most famous museum organizers

Frans Blom

During the winter of 1922–1923, Frans Blom worked in Palenque with the aim of preserving the ruins. The following summer, he visited Denmark and donated some of his finds to the National Museum. He then received formal training in archaeology, studying at Harvard University under Alfred Tozzer for two semesters. His big breakthrough came after the Department of Middle American Research was established at Tulane University in New Orleans in 1924 (Fig. 17).

Accompanied by the ethnologist Oliver La Farge, he carried out a landmark expedition that touched on La Venta and Villa Hermosa (sites of the Olmec culture), Palenque again and several other ruins in Chiapas, and finally Guatemala. His archaeologically and ethnologically rich account was published in “*Tribes and Temples*” Vol. I and II (New Orleans 1926–1927). Gertrude “Trudi” Duby, his second wife, was his unfailing support and travelling companion for the rest of his life. In 1950, the couple acquired a very large house on the outer edge of San Christóbal de las Casas, Chiapas, which they converted into a research centre for interested visitors, mainly archaeologists, ethnologists, and students from the United States. From here, from “Na Bolom”—meaning “House of Flowers or the Jaguar”—the couple undertook countless large and small expeditions, especially

in eastern Chiapas. The most important published result of these was “La Selva Lacandona” (Mexico City 1955–1957). More importantly, over the years, the two selflessly helped the Lacandons in their fight against hunger, disease, and abuse in a completely unique way (Leifer, Nielsen, Reunert 2002).



Fig. 17. Frans Blom leaning on Stela 2 at Uaxactún, 1924

Artifacts from Mexico

In the Nationalmuseum, we have two extremely rare Mexican wooden masks adorned with turquoise and shell mosaics. One represents Tlaloc, the Rain God, who is recognizable by his large fangs. The other is in the form of a snake's head with a human head in its jaws, representing Quetzalcoatl, the Feathered Serpent, and many other objects (Fig. 18) (Nielsen, Domenici 2019).

Another important Mexican artefact is a manuscript written on agave paper, around 1600. It recounts the history of the city of Xochitepec, also known as “Flower Mountain”, and its rulers (Fig. 19) (Nielsen, Helmke 2016). Contributors to these collections from Central America included C.G.G. Anderberg, former Swedish consul general in Mexico; Nellie Busch; Bodil Christensen of Mexico City; Harald Holsten; and Frans Blom.



Fig 18. Mexican mask



Fig. 19. Mexican manuscript

Artifacts from Ecuador

The pottery collections were mainly donated by H.F. Vorbeck of Quito and A. Zeuthen of Manta. Paul Bergsøe donated most of the gold and copper objects, which formed the basis of his fundamental pioneering research of indigenous metallurgy. Among other things, he proved that the pre-Columbian peoples of Ecuador and Colombia were the first to use native platinum (Fig. 20).

Jens Yde (1906–1976) and Niels Fock (1927–2020), who were curators in the Ethnographic department, undertook several expeditions to British Guiana (1954–1955) and Brazil (1958–1959). Thanks to their efforts, the National Museum has large ethnographic collections, particularly from the Waiwai people.



Fig. 20. The gold and platinum artefacts analysed by Paul Bergsøe

Artifacts from Peru

Finally, I would like to mention our Museum's Peruvian collections. The very first Peruvian artefacts to reach Denmark were brought to Copenhagen on board the Danish frigate *Bellona*, which was commissioned in 1840 to navigate the southern and western shores of South America. The *Bellona*'s expedition to South America is largely forgotten now, but it was a major event at that time. The poet H.C. Andersen was himself on board the ship from Copenhagen to Elsinore and wrote a poem for the occasion. He praises the Danes' new heroic efforts: "bring the land of Columbus the proud Danish flag" (Lorch 1980). Before departure, the Royal Society of Northern Antiquaries had asked the ship's chaplain, Dines Pontoppidan, to try to acquire archaeological objects during the journey. His success was reported in the learned society's annual report: "the chaplain Mr Pontoppidan was so lucky to obtain and bring back five ancient Peruvian vessels together with a bird figure in clay; all of the objects have been found in burial mounds near Lima" (Pontoppidan 1841). The vessels mentioned are from the Chancay culture, but, funny enough, two small monkey figures—also acquired by Pontoppidan—are fake.

Most of the Peruvian archaeological and ethnographic collections were acquired from sailors and Danish visitors or bought at auctions, many of them do not have a proper record of provenance.

Many of the textiles originate from the Grezer and Gafrons collections, which were acquired by the National Museum in 1922 (Bjerregaard, Schjellerup 2002).

Conclusion

Today, the National Museum of Denmark possesses one of the world's largest collections of artefacts, with 200,000 ethnographic objects and 260,000 archaeological artefacts from around the globe. Unfortunately, the current focus seems to be too much on our own past, with the Vikings being the main topic. Just recently the directors of the museum have decided to close the Ethnographic exhibitions in the museum, which seems to be the end of more than several hundreds of years of global interest in other civilizations.

References

- Bergsøe, P. (1936). Metallurgy of Gold and Platinum among the Pre-Columbian Indians. *Nature*, 137, 29.
- Bering-Liisberg, H.C. (1893). *Jakob Jensen Nordmand, Frederik den Tredies Kunstdrejer og Rustmester. Med lidt. om Brasiliens Erobring og Københavns Belejring*. Museum. Tidsskrift for Historie og Geografi 1893, 245–284.
- Bjerregaard, L., Schjellerup, I. (2002). *Pre-Columbian Woven Treasures in the National Museum of Denmark*. Corpus Antiquitatum Americanensium, København: Nationalmuseet / Union Académique Internationale.

- Boogaart, van den E. (1979). *Johan Maurits van Nassau-Siegen 1604-1679. A Humanist Prince in Europe and Brazil: Essays on the Occasion of the Tercentenary of His Death*. The Hague: The Johan Maurits van Nassau Stichtung.
- Dam-Mikkelsen, B., Lundbæk, T. (1980). *Etnografiske genstande i det kongelige danske Kunstkammer 1650-1800. Ethnographic Objects in the Royal Danish Kunstkammer 1660-1800*. København: Nationalmuseet.
- Gundestrup, B. (1981). *Det kongelige danske Kunstkammer 1737 – The Royal Danish Kunstkammer 1737*. København: Nationalmuseet / Nyt Nordisk Forlag / Arnold Busck.
- Falbe, C.T. (1843). *Vases antiques du Pérou*. Mémoires de la Société royale des antiquaires du Nord 1840-1844, 131-138.
- National Museum of Denmark, s.d. *Gudmund Hatt*. <https://natmus.dk/historisk-viden/verden/vestindien-foer-colombus/gudmund-hatt/> [accessed: 3.07.2025].
- Jacobæus, H. (1696). *Museum Regium*. Hafniæ.
- Leifer, T., Nielsen, J., Reunert, T. (2002). *Det urolige blod om Frans Blom*. København: Høst og Søn.
- Lorch, J.H. (1980). *Fregatten Bellona's togt til Sydamerika*. Skibslægen J. H. Lorcks dagbog. M. Lorch, H.C. Bjerg (eds.). København: Marinehistorisk Selskab.
- Lundbæk, T., Dehn-Nielsen, H. (1979). *Det Indianske Kammer*. København: Nationalmuseet.
- Métraux, A. (1948). The Tupinamba. In: J.H. Steward (ed.), *Handbook of South American Indians*, Vol. 3. *The Tropical Forest Tribes* (pp. 95-133). Washington: Smithsonian Institution.
- Nielsen, J., Helmke, C. (2016). *Beretningen om Blomsterbjerget: Et sjældent mexicansk håndskrift i Etnografisk Samling*. Nationalmuseets Arbejdsmark 2016, 80-91.
- Nielsen, J., Domenici, D. (2019). *Kjøbt underhaanden, historien om to enestående mosaikker fra det gamle Mexico*. Nationalmuseets Arbejdsmark, 76-89.
- Pontoppidan, D. (1841). *Reise til Sydamerika*. Kjøbenhavn.
- Schjellerup, I. (1986). *Chimu Pottery in the Department of Ethnography*. København: Nationalmuseet / Union Académique Internationale.
- Schjellerup, I. (1991). *Catalogue of the Exposition Albert Eckhout e seu tempo Brasil Holandes 1637-1644*. Museu Nacional da Dinamarca e MASP / Museu de Arte de São Paulo, 15 de setiembre a 25 de outubro de 1991.
- Schjellerup, I. (2002). Changing Worlds – Daily Life and Feasts among the Indigenous tupis and Tarariu in the 16th and 17th Centuries. In: B. Berlowicz, B. Due, P. Penz, E. Wæhle (eds.), *Albert Eckhout returns to Brazil 1644-2002* (pp. 241-245). København: Nationalmuseet.
- Worm, O. (1655). *Museum Wormianum seu Historia Rerum Rariorum, Tam Naturalium, quam Artificialum, tam Domesticarum, quam Exoticarum, quæ Hafniæ Danorum in ædibus Autoris servantur*. Amstelodami.

Images credits or sources:

- Fig. 1 – Lars Kann Rasmussen, Courtesy National Museum of Denmark;
 Fig. 2 – Niels Elswing, Courtesy NMD;
 Fig. 3-11, 16, 18, 19 – John Lee, Courtesy NMD;
 Fig. 12-15 – Lennard Larsen, Courtesy NMD;
 Fig. 17 – Courtesy Tore Leifer;
 Fig. 20 – Inge Schjellerup.

SUMMARY

Archaeological and Ethnographical Collections from the Americas in the National Museum of Denmark, from the Royal Kunstkammer in the 17th Century to the Present Day – An Overview

This article provides an overview of the history of the American collections from the Copenhagen Kunstkammer (1650–1820). Owing to the foresight of court officials, the collection's valuable materials were preserved rather than dispersed after the Kunstkammer's dissolution. Once regarded merely as curiosities, these objects were later systematically classified by type and place of origin, forming the foundation of what would become the Ethnographical Department of the National Museum of Denmark.

Keywords: The National Museum of Denmark, Museum Wormianum, Kunstkammer, Collectors and collections from the Americas

MAŁGORZATA DUBASIEWICZ  <https://orcid.org/0000-0002-2163-7321>

Muzeum Narodowe w Gdańsku

Sprawozdanie z ogólnopolskiej konferencji naukowej „*Imagineering*. Lokomocja w perspektywie antropologicznej”, Gdańsk, 26–27 września 2024 roku

Konferencja „*Imagineering*. Lokomocja w perspektywie antropologicznej”, która odbyła się w dniach 26 i 27 września 2024 roku w Gdańsku, została zorganizowana przez Instytut Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego oraz Polskie Towarzystwo Ludoznawcze Oddział w Gdańsku. Komitet naukowo-organizacyjny tworzyły: dr Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz (kierowniczka naukowa konferencji) oraz mgr inż. Zuzanna Śmigielska i mgr Elżbieta Hoppe. Celem spotkania był antropologiczny namysł inspirowany paradygmatem mobilności. Temat został zawężony do obszaru lokomocji rozumianej jako technologiczny wymiar poruszania się. Motywem przewodnim był problem zależności między społeczno-kulturowym imaginariem a technologią, ujęty w funkcjonującym w antropologicznych dyskusjach neologizmie *imagineering* (kontaminacja angielskich słów *imaginary*, *imagination* oraz *engineering*).

Konferencję otworzyli: dr hab. prof. UG Tarzycjusz Buliński – dyrektor Instytutu Antropologii UG, dr Aleksandra Paprot-Wielopolska – prezeska gdańskiego oddziału PTL – oraz dr Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz – kierowniczka naukowa konferencji.

Wystąpienia uczestników zorganizowano w ramach sześciu paneli tematycznych. Po każdym z bloków odbywała się dyskusja.

Woda

Pierwszy panel zatytułowany „Woda” moderował dr hab. prof. UG Tarzycjusz Buliński. Dr Maciej Wojcieszak (Instytut Historii, Uniwersytet Gdański) wygłosił referat *Kilka uwag o znaczeniu transportu wodnego dla społeczeństwa zachodniorzymskiego epoki późnego antyku w świetle łacińskiej literatury patrystycznej*. Bazując na literaturze ojców Kościoła, Wojcieszak przybliżył znaczenie ekonomiczne, społeczne i militarne transportu. Pierwsze z nich oddziaływało na rozwój handlu i państwa. Autor przywołał liczne przykłady tekstów poświadczających transport wodny między różnymi obszarami geograficznymi (Afryka, Indie). Następnie podkreślił, że ważnym obszarem gospodarki wpływającym na funkcjonowanie społeczne było rybołówstwo, które zarówno umożliwiało zarobek, jak i dostarczało pożywienie. Na koniec omówił znaczenie militarne transportu związane z przemieszczaniem się wojsk i prowadzeniem działań wojennych, a także wskazał na komunikację wodną jako popularną drogę ucieczki uchodźców. Autor zaznaczył konieczność ostrożnej lektury owych źródeł z uwagi na stereotypową perspektywę, cechującą się moralizatorsko-dydaktycznym nastawieniem omawianych pism (np. podkreślanie chciwości jako motywacji do działania kupców). Wojcieszak w podsumowaniu podkreślił poznawczą przydatność lektury łacińskich źródeł patrystycznych znajdujących potwierdzenie także w historycznych i archeologicznych badaniach dotyczących problemu transportu wodnego w późnoantycznym Imperium Romanum.

Dr Filip Rogalski (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) przedstawił referat *Kilka uwag na temat Amazońskich czółen i ich użytkowników na przykładzie etnografii ludu Arabela (Amazonia peruwiańska)*. Na wstępie zwrócił uwagę na dysproporcję między znaczeniem czółen dla ludności tubylczej Amazonii jako podstawowego środka transportu a marginalnością tego problemu w tekstach etnograficznych. Bazując na własnym doświadczeniu badań terenowych oraz dostępnej literaturze przedmiotu, Rogalski omówił kontekst kulturowy zastosowania transportu wodnego w Ameryce Południowej. Przedstawił funkcjonujący podział społeczności na ludy „czółna” i ludy „piesze”. Przywołał zagadnienie procesu przekształcania się ludu Arabela ze społeczności „chodzącej” w społeczność „wodną”. Omówił praktyki społeczno-kulturowe związane z użytkowaniem i wspólnotowym budowaniem czółna. Przykładowo w sytuacji wezbranej wody czółna stanowią podstawową platformę życiowych praktyk: służą do polowania, umożliwiając odwiedziny, tworzą infrastrukturę portową. Etnolog zakończył wystąpienie spostrzeżeniem związanym z praktyką budowania łodzi. Zwrócił uwagę na gest rytmicznego ciągnięcia kłody przez wspólnotę. Podczas tej czynności, dla dodania animuszu, uczestnicy wołają „anakonda, anakonda”. Kluczem do skojarzenia momentu ciągnięcia kłody i powyższego zawołania może być odwołanie się do ważnego dla społeczności mózdzierza korytowego (urządzenia do wytwarzania napojów). Przy jego tworzeniu wymagana jest praca zespołowa oraz ważny jest proces ciągnięcia. W tym obiekcie można doszukiwać się skojarzeń z mitycznym wężem.

Mgr inż. Zuzanna Śmigielska (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) w referacie *Rytm kontenerowca. Perspektywa antropologiczna* przeanalizowała różne kategorie, w które można wpisać statek jako obiekt oraz sposób życia załogi kontenerowca. Rozpoczęła wystąpienie od przedstawienia wieloznacznej definicji statku (np. w prawie morskim rozumiany jest on z jednej strony jako nieruchomość, z drugiej zaś jako obiekt pływający), następnie poddała antropologicznej refleksji sposoby strukturyzacji kontenerowca oraz rytm dnia na pokładzie, odwołując się do pomocnych kategorii, m.in. z zakresu studiów nad mobilnością. Posiłkowała się takimi pojęciami, jak przestrzeń tranzytowa, heterotopia, zamieszkiwanie w podróżowaniu. W dalszej części wystąpienia Śmigielska, bazując na własnym doświadczeniu życia na kontenerowcu, omówiła struktury przestrzennych hierarchii statku (góra, dół, lewa burta, prawa burta, dziób, rufa), a także dostępności poszczególnych osób do konkretnych miejsc (przestrzeń wspólna i prywatna – oswajanie przestrzeni). Zwróciła uwagę na obecne w strukturach statkowych rozróżnienie czystości i brudu (rozdział mesy dla oficerów i pozostałej załogi, pralnię). Poruszyła również zagadnienie obowiązującego na kontenerowcu rytmu życia: pracy i odpoczynku. Tryby te wyznaczone są przez konkretne obowiązki (wachty, posiłki, zawijanie do portu). Kolejną omawianą kategorią był sposób komunikacji – język, którym posługuje się załoga, w tym występujące symbole, dźwięki, mapy. W końcu autorka odniosła się do relacji zachodzącej pomiędzy lądem a morzem – widzianej z perspektywy personelu kontenerowca. Odniosła się do problemów dotyczących marynarzy, m.in. relacji z tymi, którzy zostali na lądzie, doświadczenia separacji od „prawdziwego” życia, czyli tego, które toczy się poza statkiem.

Kolej

Drugi panel, moderowany przez dr Aleksandrę Paprot-Wielopolską, skoncentrowany był wokół zagadnień związanych z koleją. Dr Marcin Jarząbek (Instytut Historii, Uniwersytet Jagielloński) w wystąpieniu *Praca kolejarzy w Polsce w XX wieku – historia i mit* analizował problem przepaści między mitem na temat szanowanego i dobrze płatnego zawodu kolejarza a realiami związanymi z pracą na kolei. Prelegent zwrócił uwagę na uwarunkowania i funkcje procesów mityzacji przeszłości. Opierając się na materiałach źródłowych, wykazał, że wyobrażenia na temat solidności zawodu dalece odbiegały od rzeczywistych doświadczeń kolejarzy. Omówił zagadnienia związane z wynagrodzeniem, czasem pracy, przepaścią między tzw. białymi i niebieskimi kołnierzykami. Poruszył problemy związane z degeneracją prestiżu społecznego zawodu kolejowego w latach 80. XX w. oraz zagadnienie dotyczące relatywnej deprywacji – spadku wynagrodzeń kolejarzy w porównaniu z innymi grupami zawodowymi (marynarzami, górnikami). Ponadto omówił fenomen funkcjonującego etosu zawodowego. Na podstawie przywołanych źródeł (pisanych i wizualnych) zwrócił uwagę na zjawisko idealizowania zawodu kolejarza, które zderza się z danymi na temat trudnych,

niezadowalających warunków pracy na kolei. Na koniec, odwołując się do zjawiska retrotopii, Jarząbek postawił otwarte pytanie o możliwość wyobrażenia kultury pracy, która nie ma wbudowanej nostalgii za mityczną przeszłością.

Dr Piotr Czepas (Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne w Łodzi) w referacie *Kolej i jej związki z przemysłem w świetle wybranych przykładów z terenu powiatu łukowskiego w województwie lubelskim. Elementy dziedzictwa kulturowego czy zapomniana przeszłość?* podjął temat zależności między pojawieniem się kolei i rozwojem przemysłu w powiecie łukowskim. Prelegent bazował na archiwaliach, wspomnieniach oraz wynikach etnograficznych badań. Koncentrując się na okresie II Rzeczypospolitej, przedstawił tło historyczne dotyczące pojawienia się kolei oraz rozwoju przemysłu w powiecie łukowskim. Zwrócił uwagę, że w wyniku powstających połączeń kolejowych w XIX w. dochodziło do rozwoju ośrodków miejskich. Omawiając historyczne zmiany w obrębie produkcji fabrycznej, podkreślił, że powiat nie należał do silnie rozwiniętych przemysłowo obszarów. Dopiero w połowie XIX w. zaczęła być dostrzegalna zmiana, która doprowadziła do tego, że omawiany powiat stał się najbardziej uprzemysłowionym obszarem guberni siedleckiej. Ważną rolę zaczął odgrywać m.in. przemysł rolno-spożywczy, największym zaś zakładem przemysłowym była huta szkła. Ich rozwój wspierała także obecność kolei. Na koniec Czepas odniósł się do stawianego w tytule pytania. Porównując materialne obiekty infrastruktury kolejowej zapisanej w danych archiwalnych i wspomnieniach ze stanem obecnym, stwierdził, że obiekty te fizycznie nie istnieją, stąd można stwierdzić, że kolej należy do kategorii zapomnianego dziedzictwa.

Referat *Pozostał tylko nasyp. Znikanie kolei a zastój w rozwoju warmińskiego miasteczka* wygłosiła mgr Elżbieta Hoppe (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański). Autorka podjęła próbę odpowiedzi na pytanie o relację zachodzącą między zamknięciem kolei a zmianami w wybranej miejscowości. Hoppe swoją analizę oparła na prowadzonych badaniach etnograficznych w Górowie Iławeckim. Pokrótce opisała proces znikania linii kolejowej nr 224 łączącej wspomniane miasto z Olsztynem. Wskazała na momenty graniczne świadczące o kurczeniu się kolejowej infrastruktury i bezpowrotnym jej zaniku (zburzenie zabytkowego wiaduktu). Na podstawie przeprowadzonych rozmów przedstawiła postawy mieszkańców względem zachodzącego procesu oraz wyraziła własną opinię na temat upadku kolei w Górowie Wielkim.

Dr Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) w referacie *Para-buch, para-duch. Kolejowe mitopeje i duchologie na przykładzie kaszubskiej linii 229* poddała analizie duchowe skojarzenia dotyczące kolei (zwłaszcza w kontekście jej przemian i zanikania). W tym celu posłużyła się m.in. instrumentarium duchologii (widmologii), a także odniosła się do filozofii Martina Heideggera – do jego rozważań nad techniką i byciem-w-świecie. Autorka bazowała na wynikach etnograficznych badań terenowych prowadzonych w społeczności kolejarskiej na Kaszubach – głównie wśród pracowników i użytkowników linii 229. Bednarek-Bohdziewicz omówiła pojawiające się w wywiadach kolejowe skojarzenia z szeroko pojętym duchologicznym, paraduchowym i religijnym wymiarem. Zwróciła uwagę na ambiwalencje tych wyobrażeń, oscylujące między

postrzeganiem kolei jako „bezdusznego” obiektu techniki a widzeniem jej jako nośnika znaczeń metafizycznych i religijnych (od zjawiska budzącego grozę, fenomenu „z piekła rodem”, do skojarzeń związanych z Bogiem i chrześcijańską symboliką). Badaczka omówiła również zjawisko romantyzacji kolei. Jak wyjaśniła, proces ten wiąże się z potrzebą zachowania i obrony mitu kolei, w której dostrzegane są pozatechniczne (duchowe, kulturowe i emocjonalne) wartości. Odnosząc się do problemu relacji między techniką a duchowością, wskazała, że uruchomienie kolei wiązało się z jej „uduchowieniem”, które ujawniło się wyraźnie już po zamknięciu linii. Bednarek-Bohdziewicz zasugerowała, że doświadczenie kolei może – paradoksalnie – wymykać się instrumentalnemu ujęciu techniki i otwierać przestrzeń dla doświadczeń ontologicznych, zakorzenionych w byciu, trosce i pamięci.

Miasto

Trzeci panel zatytułowany „Miasto” był prowadzony przez dr Annę Zadrożną. Rozpoczął go dr Krystian Darmach (Katedra Studiów Latinoamerykańskich i Porównawczych, Uniwersytet Łódzki) wystąpieniem *Nocne konteksty lokomocji. Obszary badawcze, doświadczenia*, w którym poddał antropologicznej analizie obszary doświadczenia jednostki będącej w trybie technicznie uwarunkowanego przemieszczania się (pociąg, samochód, autokar) oraz zaproponował możliwe kierunki badawcze tak sformułowanego tematu. Darmach omówił specyfikę nocnej lokomocji cechującą się podwójnym zawieszeniem. Po pierwsze, podróżowanie jest wyjściem poza codzienność, po drugie zaś – nocny charakter przemieszczania uruchamia odmienny niż dzienny porządek kultury. Prelegent wskazał na obszary domagające się antropologicznej refleksji. Zwrócił uwagę na sensoryczność doświadczenia podróznego (uwarunkowanego ustalonymi sposobami posługiwania się ciałem) oraz na odmiennność współczesnego doświadczenia lokomocji (szybkość przemieszczania się, zachowanie dystansu cielesnego). Podkreślił m.in. kontekst „sterylizacji” nocnej podróży, charakteryzującej się brakiem rozmów czy cielesnego kontaktu. Poruszył problemy miejsca wyobraźni i kulturowych klisz nocnego podróżowania, które stanowią matryce dla doświadczenia lokomocji, stają się komponentem postrzegania podróznego.

Kolejny referat *Napisy w przestrzeni miejskiej Bydgoszczy związanej z lokomocją* wygłosił dr Henryk Duszyński-Karabas (Katedra Badań nad Kontaktami Językowymi, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy). Autor koncentrował się na prezentacji form wizualno-tekstowych, takich jak wlepki, graffiti czy tagi, spotykanych np. na wiaduktach przystanków komunikacji miejskiej lub w windach. Zajął się również analizą funkcji spełnianych przez powyższe formy. Na przykładzie wlepek sportowych omówił ich tożsamościowo-przestrzenną rolę, m.in. wyrażanie przynależności do określonego klubu piłkarskiego, manifestowanie niechęci do przeciwnych drużyn, a także wytyczanie granic obszaru zdominowanego przez zwolenników określonego zespołu. Prelegent zwrócił uwagę na palimpsestowy sposób funkcjonowania napisów oraz ich ulotny charakter. Ten ostatni, jak

zauważył, wynika z braku powszechnej akceptacji ich obecności w miejskiej ikonosferze, co powoduje ich usuwanie przez służby miejskie.

Mgr Virginia Macholl przedstawiła referat „*Blask stroboskopu odurza nas...*” *Fascynacja pojazdami miejskiego transportu publicznego na przykładzie wybranych użytkowników portalu Instagram – ujęcie antropologiczne*. Autorka zaprezentowała zawartość wybranych profili użytkowników portalu społecznościowego Instagram, które koncentrują się na temacie komunikacji miejskiej. Na wstępie zadeklarowała wagę, jaką przywiązuje do posługiwania się językiem badanej społeczności, po czym przeszła do wyjaśniania wybranych pojęć spotykanych w nomenklaturze użytkowników portali społecznościowych. Zaprezentowała zawartość profili, w których znaleźć można informacje na temat transportu publicznego oraz doświadczeń z nim związanych (dane techniczne, fotografie, rozkłady jazdy). Porównała specyfikę prowadzonych kont do pamiętników. Odniosła się również do rozmów, które przeprowadziła z właścicielami profili, w których śledziła wątki związane z lokomocją.

Samodzielność I

Drugi dzień konferencji otworzył panel pt. „Samodzielność” prowadzony przez dr Agnieszkę Bednarek-Bohdziewicz. Pierwszy referat zatytułowany *Ulica Kościuszki – kolebka wrocławskiej motoryzacji?* wygłosił mgr Karol Machi (Ośrodek Pamięć i Przyszłość we Wrocławiu). Chcąc udzielić odpowiedzi na postawione w tytule pytanie, prześledził losy przedsiębiorstw i rodzinnych biznesów motoryzacyjnych znajdujących się na dawnej ulicy Kościuszki – przedwojennej Tauentzienstrasse. Przybliżył historię pierwszego wrocławskiego producenta samochodów, firmy transportowej, salonów motoryzacyjnych oraz zakładów trudniących się wysyłką części samochodowych i akcesoriów. Machi podkreślił wpływ owej branży na życie społeczne i kulturalne: panującą modę i zakładane kluby. Dla porównania skali rozwoju działalności motoryzacyjnej na ulicy Kościuszki przywołał dane dotyczące ulicy Powstańców Śląskich, m.in. liczby salonów i przedsiębiorstw motoryzacyjnych. Skonstatował, że wobec wielości funkcjonujących usług związanych z omawianą branżą oraz toczącym się wokół niej życiem społecznym można uznać ulicę Kościuszki za kolebkę wrocławskiej motoryzacji.

Mgr inż. Piotr Bąkowski w swoim wystąpieniu *Definicja potrzeb w mobilności samochodowej. Rozwój motoryzacji w obliczu zmieniającego się świata* omówił czynniki warunkujące kształt współczesnego i przyszłego samochodu. Wśród nich odniósł się do przepisów prawnych, standardów ekologicznych i związanych z bezpieczeństwem, a także ram wynikających z określonych norm społecznych obowiązujących w danym regionie. Przedstawił sposób, w jaki system kapitalistyczny, a w nim branża motoryzacyjna, odpowiada na społeczne zapotrzebowania. Bąkowski omówił cechy współczesnego samochodu, które stanowią odpowiedź na potrzeby indywidualne (np. mobilność, niezależność, troska o status, hobby) i kolektywne (np. dbanie o środowisko naturalne, troska o bezpieczeństwo innych, potrzeba

integracji samochodu z infrastrukturą). Na podstawie rozpoznania mechanizmu dotyczącego rozwiązywania społecznych potrzeb przez rynek motoryzacyjny oraz osiągnięć współczesnej techniki wskazał możliwe kierunki rozwoju „samochodu przyszłości”. Jednocześnie podkreślił istniejące ograniczenia wynikające m.in. z uwarunkowań legislacyjnych.

Mgr Dominika Konkol (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) w wystąpieniu *Towarzysze podróży. Interakcje i ich brak na jednej z regionalnych linii autobusowych Pomorza* skupiała się na zagadnieniu społecznych interakcji mających miejsce w transporcie publicznym. Konkol bazowała na swoich wstępnych badaniach prowadzonych w linii autobusowej nr 801. Przeanalizowała zachowania związane ze sposobami unikania i wchodzenia w interakcje z innymi podróżnymi. Omówiła okoliczności, w których dochodzi do kontaktowania się z towarzyszami drogi (spotkanie znajomych, nieoczekiwane zdarzenia – wypadki). Przeanalizowała także sposoby wyrażania niechęci oraz stronienia od wchodzenia w interakcję. Wśród zaobserwowanych postaw unikania przywołała m.in. wymiar przestrzenny (tworzenie fizycznego dystansu) oraz zmysłowy (niesłuchanie, niepatrzenie). Zwróciła również uwagę na rolę technologii sprzyjającej zjawisku budowania dystansu. Podkreśliła, że w analizowanej przestrzeni wśród podróżnych można zauważyć tendencję do minimalizowania możliwych interakcji.

Dr Anna Zadrozna (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) w eseju *Pomiędzy Debarsko-Rekańską Krainą i Stambułem: o doświadczeniu podróży i przekraczania granic* rozpatrywała zagadnienie nocnego podróżowania w kontekście subiektywnego, ucieleśnionego doświadczenia etnograficznego. Prelegentka bazowała na prowadzonych między 2012 a 2018 rokiem badaniach terenowych. Dotarcie do miejsca eksploracji – do macedońskich miasteczek – wymagało licznych nocnych podróży autokarowych. To właśnie one stanowiły nieodłączny element doświadczenia etnograficznego badaczki. W pierwszej części wypowiedzi Zadrozna skupiła się na analizie przestrzeni autokaru jako miejsca (w przeciwieństwie do kategorii nie-miejsca), w którym pomimo tymczasowości wytwarzają się normy społeczno-kulturowe. Zauważyła, że w badanym kontekście podróżujące „ciała” były płciowo i kulturowo uwarunkowane (np. mężczyźni byli oddzieleni od kobiet, starsze kobiety zajmowały dwa miejsca w autobusie). Następnie przeanalizowała problem doświadczenia podróży i przekraczania granic. Na koniec skoncentrowała się na zagadnieniu przewożonych przez podróżnych przedmiotów, które podlegały pewnej kategoryzacji (podział na swoje i obce, lubiane, pożądane itp.). W podsumowaniu Zadrozna określiła autokar jako miejsce manifestowania się norm życia codziennego, a także praktyk marginalnych.

Samodzielność II

Drugą część panelu moderował dr Filip Rogalski. Dr Łukasz Sochacki (Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej, Uniwersytet Jagielloński) w wystąpieniu *Motocykl. Wyobrażenia i myśli* skoncentrował się na dynamicznej relacji między

zmysłami a ucieleśnioną wiedzą dotyczącą doświadczenia motocyklizmu. Autor w celu nakreślenia symbolicznego pola związanego z tytułowym obszarem lokomocji zastosował metodę autoetnograficzną połączoną z obserwacją i słuchaniem uczestniczącym, a także etnografią Internetu (korzystanie z forów i grup internetowych przy zastosowaniu strategii lurkingu). Pokróćce przedstawił stan badań socjologicznych dotyczących grup motocyklowych (m.in. skoncentrowanych na opisywaniu norm etosu, dynamiki panującej we wspólnocie motocyklistów). Następnie, odwołując się do *sensory studies*, zakreślił obszar własnych poszukiwań naukowych. W ich ramach przywołał m.in. taktylność, oralność, wizualność, powonienie jako kategorie pozwalające opisać wiedzę ucieleśnioną. W przypadku doświadczeń audialnych zwrócił m.in. uwagę na wydawany przez motocykl dźwięk jako kryterium waloryzacji pojazdu, element narracji i składową nomenklatury, którą posługują się motocykliści. Przywołał praktyki (techniczne zabiegi) mające na celu wydobycie pożądanego dźwięku z silnika. Innym omówionym polem doświadczenia była taktylność i temperatura (motocykliści wystawieni na ekstrema, dobór odzieży, wibracje). Sochacki zwrócił także uwagę na ponadzmysłowy wymiar motocyklizmu. Zadał pytanie o rodzaj większych struktur narracyjnych wyłaniających się z opisywanego doświadczenia. Zakończył referat, odnosząc się do dwóch zasadniczych wyobrażeń, które wynikają z tak konstruowanych doświadczeń i wiedzy. Jedno z nich dotyczy wyobrażenia i opowieści na temat niezapomiedniczzonej podróży, drugie koncentruje się wokół mitu prawdziwej wolności, którą daje jazda na motocyklu.

Mgr Agata Dudek (Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej, Uniwersytet Warszawski) w swoim wystąpieniu *Od PRL-owych „okazji” po współczesne wyścigi autostopowiczów. Przeobrażenia kulturowe w obrębie polskich praktyk transportowych od końca lat 50.* skoncentrowała się na przemianach związanych z podróżowaniem autostopem w Polsce we wskazanym przedziale czasowym, podkreślając, że są one świadectwem szerszego zjawiska przekształceń społecznych i kulturowych. Dudek swoją analizę oparła na etnograficznych badaniach terenowych: obserwacji i wywiadach prowadzonych z osobami związanymi z „Akcją Autostop” oraz uczestnikami zjazdów Stowarzyszenia Autostopowiczów Polskich. Oprócz tego korzystała z metody autoetnografii – własnego doświadczenia autostopowiczki. Badaczka scharakteryzowała formę podróżowania autostopem w okresie PRL-u, skupiając się na instytucjonalnie organizowanej „Akcji Autostop” i związanych z nią praktykach, takich jak wydawanie książeczek autostopowych. Zestawiła omówiony typ turystycznej mobilności ze współczesnymi oddolnymi inicjatywami autostopowymi. Wypunktowała podobieństwa i różnice związane z uwarunkowaniami obu zjawisk oraz z motywacjami i potrzebami uczestników. Wskazała na uwikłania z jednej strony PRL-owych akcji autostopowych w struktury państwowe, z drugiej współczesnych inicjatyw w mechanizmy komercyjne. Omówiła różnice w motywacjach autostopowiczów (np. kwestie finansowe, chęć zwiedzania lub łączenia podróży z pracą sezonową, trudności czasowe – brak urlopu), napotykanymi problemami (logistycznymi, bagażowymi, językowymi), relacjach i reakcjach środowiska (budowanie więzi między kierowcą a autostopowiczem, troska lub duma rodziców).

Dr Kamil Pietrowiak (Instytut Antropologii, Uniwersytet Gdański) wygłosił referat *„To można porównać z samochodem, bo samochód daje taką wolność”*. Rola psa przewodnika w kontekście samodzielnej mobilności i sprawczości osób niewidomych. Celem wystąpienia było scharakteryzowanie relacji pomiędzy zjawiskiem poruszania się przy pomocy psa przewodnika a problemem niezależności, prestiżu i dążenia osób niewidomych do funkcjonowania analogicznego jak w przypadku osób widzących. Pietrowiak bazował na prowadzonych badaniach etnograficznych na temat szkoleń oraz pracy z psami przewodnikami dla osób niewidomych. Na wstępie badacz zwrócił uwagę na korelacje między widzeniem a mobilnością. Zauważył, że doświadczenie lokomocji jest uwarunkowane tym, co widzialne. Przedstawił środki mobilności osób niewidomych, takie jak biała laska, pies przewodnik, widzący asystent, technologie haptyczne. Koncentrując się na psie przewodniku jako „organicznym środku lokomocji” osób niewidomych, ukazał wielowymiarowość relacji zachodzącej między zwierzęciem a człowiekiem. W obrębie owej zależności pojawiają się takie zjawiska, jak współpraca, wzajemność, miłość, władza. Autor zwrócił uwagę na złożoność tej relacji, ujawniającą się w próbach określenia podmiotowego lub przedmiotowego traktowania psa przez człowieka (porównanie bycia prowadzonym przez psa do jazdy mercedesem). Odwołał się również do problemu technologicznego postępu w obszarze możliwości podwyższenia samodzielności poruszania się osób niewidzących. Pietrowiak skonstatował, że nowości techniczne nie muszą wyprzeć „instytucji” psa przewodnika. W korzystaniu z tej ostatniej pozytywnie waloryzowana jest również relacja bycia „z kimś” w kontakcie.

Przetwarzanie

Ostatni panel konferencji moderował dr Krystian Darmach. Dr Maciej Talaga (Artes Liberales, Uniwersytet Warszawski) przedstawił referat *Tradycje braku lokomocji. Refleksje na temat wpływu zmian w codziennej mobilności na wsi północno-mazowieckiej na ludowe tradycje zapaśnicze*, w którym rozpatrywał zależność między technologicznymi przemianami a destabilizacją tradycyjnych praktyk w lokalnych społecznościach. Do scharakteryzowania powyższego sprzężenia posłużył się zjawiskiem zanikania kurpiowskiego zwyczaju „chodzenia w biady”, tj. męskiej zabawy siłowej. Autor swoje wystąpienie oparł na materiałach historycznych i etnograficznych, w tym na wywiadach ucieleśnionych. Talaga scharakteryzował zwyczaj biadowania, a następnie przedstawił przyczyny jego zaniku. Wbrew narzucającej się diagnozie korelującej zanik biadów z rozwojem innych form rozrywki, takich jak telewizja lub nowoczesne sporty, autor postawił tezę, że tradycyjne zwyczaje zapaśnicze zostały wyparte przez nowe formy przemieszczania się ludności wykorzystującej nowoczesny transport. Zwiększenie liczby prywatnych pojazdów spowodowało wygasanie praktyki wspólnego przemieszczania się do szkoły, kościoła, miejsca pracy. Dotychczasowa gromadna forma mobilności była zasadniczym źródłem interakcji, która stwarzała okazje do „chodzenia w biady”.

Referat *Dworce (stołeczny i prowincjonalne)* wygłoszony przez dra Grzegorza Piotrowskiego dotyczył interpretacji literatury kolejowej. Autor poddał analizie opowiadanie Heleny Boguszowej *Na dworcu*. Skoncentrował się na przywoływanych w utworze, a ujawniających się w przestrzeni Dworca Głównego w Warszawie, społeczno-politycznych problemach lat 30. XX w. Omówił przedstawiony w utworze problem nowoczesności, społecznej mobilności i dyskryminacji. Modernistyczny dworzec poza swoim praktycznym wymiarem miał pełnić funkcję znaku nowoczesności. Ukazany został jako obiekt stworzony nie tylko dla podróżnych, ale także dla widza podziwiającego monumentalny gmach i jego wyposażenie (witraże, propagandowe rzeźby) – jako miejsce polityczne ogniskujące problemy społeczne. Jak podkreślił Piotrowski, dworzec w utworze jest przedstawiony jako linia graniczna między światem dostatku i biedy (co wyrażają słowa Wojciecha Tomasika „bogaci jadą i jedzą, biedni stoją i patrzą przez szybę”) oraz mężczyzn i kobiet (dyskryminowanych, narażonych na przemoc).

Dr Monika Wąsik-Lider (Katedra Badań Kulturowych, Uniwersytet Łódzki) w wystąpieniu *Tempo w bezruchu. Inscenizowanie lokomocji w teatrach rozrywkowych na początku XX wieku* przeanalizowała formy przedstawiania mobilności na scenie oraz postawiła pytanie o to, w jaki sposób oddziaływały one na widzów i ich wyobrażenia. W omawianym okresie nowe środki masowego i indywidualnego przemieszczania się często pojawiały się w twórczości teatralnej. Był to czas wzmożonej industrializacji, gdy nowe formy transportu były tematem budzącym zainteresowanie widzów. Postrzegano je jako jedno z kluczowych doświadczeń epoki. Prelegentka przedstawiła obowiązujące w sztukach teatralnych narracje na temat lokomocji oraz przesunięcia w ich obrębie (np. klasowe, genderowe). Skonstatowała, że teatr mógł zarządzać i kształtować wyobrażenia oraz oczekiwania widzów związane z nowocześnieścią rzeczywistością, w tym mobilnością. Podkreśliła, że pomocny w tym był również rozwój scenotechniki (kwestie oświetlenia, przyśpieszania), który pozwalał silniej oddziaływać na wyobraźnię publiczności. Wąsik-Lider w podsumowaniu stwierdziła, że spektakle ukazujące możliwości związane z mobilnością uruchamiały u publiczności myślenie spekulatywne. Widzowie byli zachęceni do przekraczania w wyobrażeniach granic tego, co prawdopodobne. Przedstawienia przekonywały, że kontakt z nowymi środkami lokomocji będzie dla nich korzystny. W ten sposób teatry rozrywkowe stawały się elementem istotnego procesu kulturowego.

Dr Janusz Bohdziewicz (Instytut Filologii, Uniwersytet Pomorski w Słupsku) wygłosił referat zamykający konferencję. W wystąpieniu *Wóz i przewóz. Antropologiczne rozpoznania samochodów w filmach Abbasa Kiarostamiego* skoncentrował się na analizie roli samochodów w twórczości irańskiego reżysera, z której wyłania się paradoks mobilności i stabilności. Bohdziewicz zwrócił uwagę, że w filmach Kiarostamiego samochód jest tematyzowany w sposób odmienny niż w świecie zachodnim. Zaproponował trzy obszary interpretacyjne, które pozwalają uchwycić ową inność: 1) samochód jako medium lub narzędzie bycia w świecie oraz jako aparat percepcji, 2) pojazd jako medium komunikacyjne w relacji do ludzi (zróżnicowanie kontaktu: rozmowy z kierowcą przez okno, dialogi współpasażerów),

3) propozycja mediatyzacji samochodu (pojazd należy wprowadzić, osadzić w relacjach międzyludzkich). Prelegent zwrócił uwagę, że w filmie *Uniesie nas wiatr* za pośrednictwem figury samochodu wyłania się namysł nad postawami wobec życia. Podobne tropy myślowe odnajdujemy w antropologicznej i filozoficznej propozycji Tima Ingolda i Jeana-Luca Nancy'ego, do których nawiązał Bohdziewicz. Wynika z nich m.in. refleksja nad problemem „drogi” rozumianej jako wartość, gdzie akcent położony jest z celu i efektu na proces i relacje.

Integralną częścią konferencji była wystawa Zuzanny Śmigielskiej „Status: w drodze”, zaprezentowana w przestrzeni Muzeum Uniwersytetu Gdańskiego. Wernisaż odbył się pierwszego dnia konferencji. Gości przywitała Marta Szaszkiewicz, dyrektorka MUG, po czym głos zabrała autorka prac, która przybliżyła zamysł ekspozycji. Tytuł, jak wyjaśniła, nawiązywał do prawnego określenia statusu statku znajdującego się „w drodze”, czyli niepołączonego z lądem ani dnem: niezacumowanego, nieosadzonego na mieliźnie ani na kotwicy. Prezentowane prace stanowiły wizualne przetworzenie osobistych doświadczeń artystki związanych z morzem. Jak zaznaczyła Śmigielska – inżynier nawigacji, malarka i etnolożka – eksponowana twórczość była odbiciem zdarzeń, których opis wymagał specjalistycznej, branżowej terminologii. Dlatego wsparciem interpretacyjnym dzieł stały się autorskie definicje prezentowanych elementów morskiego świata – będące jednocześnie odbiciem procesu zacierania się pierwotnej wiedzy i jej przekształcania przez doświadczenie oraz upływ czasu. Na wystawie były zaprezentowane m.in. serie wydruków zatytułowanych *InOrder* (2018–2023). Na oryginalnych mapach zostały nadrukowane autorskie zdjęcia kontenerów, przez co mapy stawały się nieczytelne. Tym samym – jak tłumaczyła artystka – nawiązywała do problemu globalizacji transportu, której skutkiem jest m.in. konteneryzacja krajobrazu. W ramach ekspozycji można było zobaczyć również prace: *Swell* (wideo, 2024), *Ships' routeing* (papier, farba, nici, 2024), *Bay plan* (grafika warsztatowa, ramki, 2020–2024). Zwiedzającym udostępniono drukowany przewodnik objaśniający idee poszczególnych prac.

Konferencja stanowiła istotny wkład w rozwój badań nad rozwijającą się dziedziną – antropologią lokomocji. W szczególności umożliwiła stworzenie przestrzeni do dyskusji wokół zaproponowanej koncepcji imagineeringu – społecznie podzielanym, kulturowo ucieleśnionym wyobrażeniami związanym z technicznymi formami przemieszczania się. Ważną częścią spotkania były żywe dyskusje toczące się po każdym z paneli tematycznych.

Tematyka transportu wodnego skłoniła uczestników m.in. do stawiania pytań o przekonania i wyobrażenia aktywowane w kontekście wodnej lokomocji (np. w doświadczeniu rejsu kontenerowcem, jak i w ramach praktyk i wierzeń związanych z budową czołna). Podjęto również refleksję nad analogiami między wyobrażeniami dotyczącymi wodnego transportu a wierzeniami funeralnymi.

Rozważania nad lądowym sposobem przemieszczania się, m.in. związanym z koleją, pozwoliły na uwypuklenie potrzeby prowadzenia badań nad społecznością tzw. mikoli (czyli miłośników kolei). Ponadto uczestniczki i uczestnicy konferencji wskazywali na wagę uwarunkowań i czynników politycznych (np. Europejski Zielony Ład) oraz wpływ turystyki na transformację przekonań dotyczących lokomocji.

W rozmowach pojawił się również wątek kulturowych wyobrażeń na temat kolei w kontekście Zagłady.

Powracającym w dyskusjach zagadnieniem był problem społecznych interakcji podczas podróży. W tym kontekście wskazywano m.in. na różnice między nocnym a dziennym sposobem podróżowania. Zwracano uwagę na zróżnicowanie praktyk lokomocyjnych zarówno ze względu na wiek, jak i status społeczny, czy klasowe umocowanie (np. podróż pociągiem Pendolino vs. TLK). Podkreślano również rosnącą rolę cyfrowej komunikacji w kształtowaniu relacji między podróżnymi; wprowadzono w tym kontekście kategorię Goffmanowskiej „uprzejmej nieuwagi” jako jednej z postaw towarzyszących współczesnym formom podróżowania.

Pytania i problemy pojawiające się w toku konferencji uwidoczniły zarówno te obszary kulturowego doświadczenia lokomocji, które dotąd pozostawały poza głównym nurtem refleksji antropologicznej, jak i te, które domagają się dalszych, pogłębionych analiz. Rozmaitość poruszanych wątków pokazała, że jeszcze wiele zagadnień czeka na podjęcie – zarówno w ramach badań terenowych, jak i refleksji teoretycznej. Spotkanie zorganizowane we wrześniu w murach Instytutu Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego stworzyło nie tylko przestrzeń wymiany myśli, ale także warunki do wyłaniania się nowych problemów badawczych, które mogą znacząco wzbogacić refleksję nad lokomocją jako doświadczeniem kulturowym.

SUMMARY

Report from the National Academic Conference “Imagineering. Transport from an Anthropological Perspective” Gdańsk, September 26–27, 2024

This paper presents a summary of the national academic conference “*Imagineering. Transport from an Anthropological Perspective*” held on September 26–27, 2024, in Gdańsk, Poland. The conference, organized by the Institute of Anthropology at the University of Gdańsk (Instytut Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego) and the Polish Folklore Society – Gdańsk branch (Polskie Towarzystwo Ludoznawcze oddział Gdańsk), aimed to explore the anthropological dimensions of transport (pl. lokomocja) understood as a technological aspect of movement. Central to the discussions was the intersection of socio-cultural imaginaries and technology, encapsulated in the neologism *imagineering* – a synthesis of imagination and engineering.

Keywords: imagineering, mobility studies, anthropology of transport, technology and society, socio-cultural imaginaries, conference

ANNA GONTARSKA
Uniwersytet Gdański

KAROLINA MACIEJEWSKA  <https://orcid.org/0000-0003-3374-4279>
Uniwersytet Gdański

Sprawozdanie z międzynarodowej konferencji naukowej „Common, Disregarded, Marginalized. Exploring New Perspectives in Anthropology of Plants”, Gdańsk, 7 maja 2025 roku

W dniu 7 maja 2025 roku w Gdańsku odbyła się konferencja pod tytułem „Common, Disregarded, Marginalized. Exploring New Perspectives in Anthropology of Plants”. Głównym celem wydarzenia było omówienie licznych zagadnień związanych z wielogatunkową antropologią roślin. Konferencja została zorganizowana przez Instytut Antropologii (Wydział Historyczny, Uniwersytet Gdański) jako część projektu „Plants as urban citizens: exploring possibilities for more-than-human flourishing in a metropolis (PLAURCI)”, kierowanego przez Annę Zadroźną. W skład komitetu organizacyjnego weszły: Anna Zadroźna, Filip Rogalski, Bartłomiej Puch, Robert Dettlaff oraz Karolina Maciejewska. Konferencja została przeprowadzona w formie hybrydowej – niektóre z wystąpień zostały zaprezentowane w formie online, a uczestnicy bierni mogli wziąć udział w wydarzeniu stacjonarnie lub zdalnie, za pośrednictwem Internetu. Wydarzenie zostało podzielone na cztery sesje.

Konferencję rozpoczęto powitaniem wszystkich uczestników przez organizatorów: Annę Zadroźną oraz Filipa Rogalskiego. Następnie Anna Zadroźna rozpoczęła pierwszą sesję, podczas której przedstawiono trzy referaty.

Jako pierwsza wystąpiła Carola Von Der Dick (Humboldt University of Berlin, Laboratory: Anthropology of Environment Human Relations), przedstawiając (w formie zdalnej) referat pt. *Critical Diffraction of Plants in the City*. Prelegentka omówiła temat miasta jako przestrzeni, w której jednocześnie istnieje wielogatunkowa współpraca oraz konkurencja. W prezentacji porównała przestrzeń rodzinnego Berlina z Buenos Aires. Wskazała, że miasto jest nie tylko środowiskiem symbiozy, ale także rywalizacji, gdzie ludzie i rośliny konkurują o przestrzeń miejską. Następnie Edda Starck (University of Aberdeen) w referacie *In Death I Sweetly Sing: The Plantiness of Music* omówiła rolę i wzajemne relacje między ludźmi oraz drzewami (świerkami), z których są wytwarzane skrzypce. Wystąpienie podsumowała ciekawym postulatem, aby dbałość o miejsce muzyki w kulturze łączyła się z troską o relacje międzygatunkowe i warunki środowiskowe drzew, z których wytwarzane są instrumenty muzyczne. Ostatni referat w sesji wygłosiła Lisanna Unt (Tallinn University). Jej referat, zatytułowany *How do Thought Frameworks Influence a Person's Relationship with Nature? Modernized Society, Cut Flowers and Multispecies Anthropology* i oparty na pracy licencjackiej, dotyczył badań relacjami między człowiekiem a naturą na przykładzie przemysłu kwiatowego. W dyskusji zamykającej sesję najwięcej miejsca poświęcono zagadnieniom wyznaczania granic między rośliną przydatną i ważną a chwastem.

Drugą sesję, prowadzoną przez Filipa Rogalskiego, otworzył referat Kacpra Świerka (Uniwersytet Gdański) zatytułowany *The Tsíreri Song: Euterpe Precatoria Palm in Traditions of the Matsigenka People (Lowland Peru)*. Prelegent przedstawił wybrane tradycje ludu Matsigenka z peruwiańskiej Amazonii związane z palmą tsíreri (*Euterpe precatoria*). Następny referat, również dotyczący badań w społecznościach rdzennych Amazonii, wygłosiła Aleksandra Iczetkin, doktorantka Uniwersytetu Łódzkiego. Tytuł jej prezentacji brzmiał: *The Process of Negotiating Existence and Meaning of Plants in Amazon Rainforest Through Their Relationship with Indigenous Communities*. W swoim wystąpieniu poruszyła kwestię postrzegania roślin przez rdzenne ludy Amazonii jako czynnych uczestników relacji międzygatunkowych. Kluczowym zagadnieniem w prowadzonych przez prelegentkę badaniach jest ustalenie znaczenia ontologicznej płynności (*ontological fluidity*) oraz tego, jak relacja roślin i ludzi zmienia się w różnych kontekstach. Kolejny referat, *Coca Leaves as a Borrowed Body: Shared Subjectivity and Relational Ontology in the Andes*, wygłosiła Anna Przytomska (badaczka niezależna). Prezentacja dotyczyła koki (*Erythroxylum coca*) jako ważnego elementu tożsamości andyjskiej. Badaczka omówiła znaczenie rośliny w kontekście przekonań i rytuałów, a także odniosła się do relacji ludzi i roślin w badanym regionie. Ostatnim elementem sesji było wystąpienie w formule online Rui'ego M. Sá (University of Lisbon, Portugal) pod tytułem: *Invasive Plant Species and Wildfires: Towards An Ethnography of Eco-Anxiety*. Wystąpienie dotyczyło nie tylko relacji międzygatunkowych, ale również zdrowia psychicznego. Badacz omówił, w jaki sposób w Portugalii ludzie postrzegają gatunki inwazyjne w powiązaniu z pożarami lasów. Zauważył, że badane zagadnienie wiąże się z lękiem oraz poczuciem porzucenia przez rząd Portugalii i instytucje Unii Europejskiej. Końcowa dyskusja dotyczyła głównie

społeczno-kulturowego postrzegania gatunków inwazyjnych oraz metodologicznych konsekwencji zastosowania perspektywy wielogatunkowej w badaniach etnograficznych.

Trzecią sesję poprowadził Rafał Betlejewski, student pierwszego roku etnologii na Uniwersytecie Gdańskim. Jako pierwsza wystąpiła Małgorzata Kowalska (Instytut Antropologii i Etnologii UAM w Poznaniu) z referatem *Anthropology not of but in Relation to Stonewort Meadows*. Prezentacja dotyczyła łąk ramienicowych, występujących w niektórych jeziorach objętych programem Natura 2000. Kolejny referat: *Entangled Movements: Migrant Plants, Migrant People in Contemporary Germany* należał do Hilal Alkan (Leibniz-Zentrum Moderner Orient). Mówczyni opowiedziała o swoich badaniach w społeczności tureckich migrantów, którzy osiedlili się w Niemczech w ciągu ostatnich pięćdziesięciu lat. Jej wystąpienie dotyczyło relacji między migrantami a przywożonymi przez nich roślinami. Ostatni referat w tej sesji wygłosiła Anna Zadrozna (Uniwersytet Gdański). W wystąpieniu zatytułowanym *Rethinking Possibilities for More-Than-Human Futures With Plants* badaczka skupiła się na sposobach planowania oraz zarządzania terenami zielonymi oraz roślinami w miastach, porównując przypadki Gdańska oraz Stambułu. W dyskusji zamykającej sesję dużo uwagi poświęcono pytaniu, kiedy roślina inwazyjna przestaje być obca oraz znaczeniom roślin w różnych kontekstach społecznych.

Zwieńczeniem konferencji był wykład plenarny *Symbiogenesis With Plants. From Hybrid Agency to Decentered Multispecies Design* wygłoszony przez profesora Ebena Kirkseya (University of Oxford). Podczas trwającego półtorej godziny wykładu zostały omówione zagadnienia związane z symbiogenезą ludzi i roślin. Posługując się licznymi przykładami, badacz opisał proces tworzenia się relacji z roślinami jako gatunkami towarzyszącymi. Dyskusje na podjęte tematy długo kontynuowano w kularach.

Omówiona konferencja była ważnym i interesującym wydarzeniem dla wszystkich zainteresowanych wielogatunkową antropologią roślin. Wśród osób przysłuchującym się wystąpieniom szczególnie licznie pojawili się studenci, w tym my – studentki i studenci pierwszego roku studiów licencjackich na kierunku etnologia Uniwersytetu Gdańskiego. Udział w tej konferencji był dla nas szczególnie cenny i ciekawy. Dla wielu z nas było to pierwsze zetknięcie się z konferencją naukową w roli biernych uczestników. Omawiane zagadnienia bardzo nas zaciekały, zwłaszcza że była to dla nas dziedzina mniej znana. Jednocześnie konferencja wymagała od nas cierpliwości i skupienia, aby zrozumieć poruszane tematy. Mamy nadzieję, że w przyszłości będziemy mieć wiele okazji do uczestnictwa w podobnych wydarzeniach naukowych.

Niniejsze sprawozdanie powstało jako uzupełniające zadanie w ramach przedmiotu „Podstawy warsztatu naukowego” prowadzonego przez doktora Filipa Rogalskiego dla studentek i studentów pierwszego roku studiów licencjackich na kierunku etnologia na Uniwersytecie Gdańskim. Pragniemy serdecznie podziękować Panu doktorowi Filipowi Rogalskiemu za udzielone wsparcie i uwagi merytoryczne w przygotowaniu niniejszego tekstu.

SUMMARY

Report from the International Academic Conference “Common, Disregarded, Marginalized. Exploring New Perspectives in Anthropology of Plants”
Gdańsk, May 7, 2025

This paper presents a summary of the international academic conference “Common, Disregarded, Marginalized: Exploring New Perspectives in the Anthropology of Plants” is the title of an international academic conference held on May 7, 2025, at the University of Gdańsk, aiming to highlight previously understudied plants, practices, and places in the field of anthropology. The conference sought to provide new theoretical and methodological perspectives by focusing on the “margins of socio-cultural worlds”, such as “weeds” and ruderal plants, as well as less-studied botanical entanglements

Keywords: anthropology of plants, more-than-human anthropology

Informacje o osobach współtworzących numer

Agnieszka Bednarek-Bohdziewicz – doktor nauk humanistycznych, antropolożka kulturowa i literaturoznawczyni. Pracuje w Instytucie Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego. Zainteresowania: etnologia Kaszub, antropologia lokomocji i transportu, antropologia przestrzeni, strategie kształtowania tożsamości kulturowej i zagadnienie dziedzictwa kulturowego, antropologia religii i zwrot postsekularny. Adres e-mail: agnieszka.bednarek-bohdziewicz@ug.edu.pl

Małgorzata Dubasiewicz – doktor nauk humanistycznych, etnolożka i archeolożka. Pracuje w Oddziale Etnografii Muzeum Narodowego w Gdańsku. Zainteresowania: antropologia wizualna, antropologia rzeczy, etnografia wsi, muzeologia. Adres e-mail: m.dubasiewicz@mng.gda.pl

Agata Dudek – absolwentka Wydziału Polonistyki Uniwersytetu Warszawskiego oraz magistrantka na kierunku etnologia i antropologia kulturowa (Uniwersytet Warszawski). Obecnie prowadzi badania etnograficzne nad polskim autostopem i przemianami w jego obrębie. Wcześniej zajmowała się naukowo animal studies i feministyczną krytyką literacką. Zainteresowania: antropologia mobilności, autoetnografia. Adres e-mail: am.dudek8@student.uw.edu.pl

Anna Gontarska – studentka etnologii na Uniwersytecie Gdańskim. Adres e-mail: j.gontarski.339@studms.ug.edu.pl

Bogna Kietlińska-Radwańska – doktora nauk społecznych, socjolożka, adiunktka w Instytucie Stosowanych Nauk Społecznych Uniwersytetu Warszawskiego. Specjalizuje się w jakościowych badaniach społecznych oraz badaniach nad cielesnością, seksualnością i kobiecością. Jej zainteresowania obejmują również badania kultury, ze szczególnym uwzględnieniem instytucji teatralnych.
Adres e-mail: b.kietlinska@uw.edu.pl

Marcin Krassowski – doktor, antropolog kultury, etnograf. Adiunkt/postdoc w Instytucie Antropologii i Etnologii UAM w Poznaniu. Zainteresowania naukowe: antropologia środowiska, kryzys klimatyczny, antropocen, zrównoważony rozwój, oddolne ruchy środowiskowe, permakultura, ekowioski, teorie praktyk, miasto 15-minutowe.
Adres e-mail: marcin.krassowski@amu.edu.pl

Justyna Laskowska-Otwinowska – doktor nauk humanistycznych, antropolożka, niezależny pracownik naukowy. Zainteresowania: antropologia społeczna, etnologia.
Adres e-mail: laskowskaotwinowska@gmail.com

Karolina Maciejewska – doktorantka w Szkole Doktorskiej przy Wydziale Biologii oraz studentka etnologii na Uniwersytecie Gdańskim. Absolwentka kierunków biologia oraz archeologia. Zainteresowania: archeobotanika, rośliny użytkowe w przeszłości i w teraźniejszości, historia roślin egzotycznych, historia łąk i pastwisk.
Adres e-mail: karolina.maciejewska.1@phdstud.ug.edu.pl

Kamil Pietrowiak – doktor etnologii, adiunkt w Instytucie Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego. Prowadzi różnego rodzaju badania i działania edukacyjne we współpracy z osobami niewidomymi. Zainteresowania: animal studies, disability studies, etyka badań antropologicznych, badania jakościowe poza akademią.
Adres e-mail: kamil.pietrowiak@ug.edu.pl

Inge Schjellerup – doktor, antropolożka i archeolożka, senior researcher w Muzeum Narodowym w Kopenhadze. Zainteresowania: archeologia i etnohistoria kultur prekolumbijskich, zwłaszcza Inków w Ameryce Południowej. Prowadziła badania terenowe w Peru, Boliwii i Ekwadorze. Jest autorką kilku monografii oraz licznych artykułów na temat prehiszpańskich zmian środowiskowych, wzorców osadnictwa i praktyk rolniczych wzdłuż wschodnich zboczy Andów.
Adres e-mail: schjellerup@hotmail.com

Reidar Solsvik – magister archeologii, kurator w Muzeum Kon-Tiki od 2006 roku. Prowadził badania terenowe na Rapa Nui, Wyspach Towarzystwa, Hawajach oraz w Samoa Zachodnim. W latach 2001–2004 współkierował wykopaliskami archeologicznymi struktur świątynnych na wyspie Huahine (Wyspy Pod Wiatrem,

archipelag Wysp Towarzystwa). Autor popularnonaukowej książki o wyprawie Thora Heyerdahla na Rapa Nui w latach 1955–1956.

Adres e-mail: r.solsvik@kon-tiki.no

Jacek Splisgart – antropolog kulturowy, japonista, adiunkt w Zakładzie Kultury i Języków Azji Wschodniej (Instytut Rusycystyki i Studiów Wschodnich) Uniwersytetu Gdańskiego. Zainteresowania: antropologia Japonii, historia antropologii powszechnej oraz japońskiej folklorystyki, zmiana kulturowa w społeczeństwach pozaeuropejskich (w szczególności Azji Wschodniej).

Adres e-mail: jacek.splisgart@ug.edu.pl

Agata Stanisław – doktora habilitowana, profesorka uczelni w Instytucie Antropologii i Etnologii Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu, antropolożka społeczna, fieldrecordistka. Zainteresowania: mobilność vs. lokalność, etnografia mobilna oraz wielomiejscowa, reżimy mobilności, antropologia transportu towarowego, road studies/dromologia, pokrewieństwo i studia nad rodziną.

Adres e-mail: agata.stanislaw@amu.edu.pl

Zuzanna Śmigielska – uzyskała tytuł inżyniera na Wydziale Nawigacyjnym Uniwersytetu Morskiego oraz tytuł magistra na Wydziale Malarstwa ASP w Gdańsku i w Instytucie Antropologii Uniwersytetu Gdańskiego. Zainteresowania: antropologia a sztuka, antropologia lokomocji, antropologia przestrzeni i miejsca, antropologia codzienności.

Adres e-mail: zuzannasmigielska@gmail.com