

Agata Stanisz

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu  
e-mail: stanisz@amu.edu.pl

# Mobilność mimochodem, czyli przydrożne społeczności i strefy przepływu. Praktyczne zastosowanie „paradygmatu nowych mobilności”

## Abstract

### Mobility by the Way or Roadside Societies and Zones of Flow. Practical Usage of the “Paradigm of New Mobilities”

This article looks at a particular problem relating to the use of a theory of mobility with reference to transitions of local cultural, social and economic landscapes in roadside societies. The problem is set beside ethnographic research carrying out in Polish localities situated between the A2 motorway and the national road no. 92 – on the section between Bolewice and Boczów. Field studies are conducted within project “Moving modernizations. Influence of motorway A2 on local cultural landscapes” financed by The National Science Centre. In this article I consider the research situation where the mobility category as the theory is not central, but remains empirically observed phenomena. Although the flow and transit are clearly present in studied societies (govern varying micromobilities) doesn't explain adequately its everyday life. Theoretical assumptions relating to the mobility and movement became blurred. The paradigmatic concept of mobility is questionable primarily because of the grassroots perspectives exposed the roadside societies as local and relative immobile. This issue becomes even more significant in the light of the application of mobile and multi-sited research methods. When researchers are propelled and are in constant movement dynamics of mobility are distorted.

**Keywords:** mobility, flow, roadside, locality, motorway.

## Fetysz mobilności?

Literaturę z zakresu studiów nad mobilnością cechuje pewien schematyzm polegający na zapewnieniach, że bez uwzględnienia teorii mobilności rozumienie współcześnie zachodzących zjawisk społecznych nie jest do końca możliwe. Ma ona bowiem odzwierciedlać nie tylko powszechne wrażenie, ale także fakt, że globalnie ujmowane życie społeczne znajduje się w przepływie, a sama mobilność nie jest tym, co robimy czy wybieramy, lecz tym, w jaki sposób żyjemy (Hannam, Sheller, Urry 2006: 1–22). Bezustannym przemieszczaniem podlegają ludzie, kultury, rzeczy, kapitały, biznesy, usługi, choroby, media, obrazy, informacje oraz idee (Salazar 2010: 53–68; 2011: 576–598; 2013a: 55–63; 2013b: 18–27; 2013c: 233–252). W konsekwencji wzrastające od końca XX wieku zainteresowanie mobilnością stało się domeną zarówno nauk społecznych oraz humanistyki, jak i wielu strategii o charakterze politycznym i ekonomicznym (Glick Schiller, Salazar 2013: 183–200). Właściwie refleksję nad mobilnością w naukach społecznych, zwłaszcza w antropologii, socjologii i geografii, definiuje się jako paradygmat, w którym wyjaśnia się nie tylko sam ruch, lecz także jego efekty i implikacje w szerszych kontekstach życia społeczno-kulturowego. Jako kategorie analityczne mobilność, przepływ, ruchliwość oraz szybkość i efektywność dystrybucji wszystkiego (Kaufmann, Bergman, Joye 2004: 745–756) mają stanowić swoistego rodzaju ramy pozwalające na domknięcie adekwatnych opisów i interpretacji współczesności. Tego rodzaju stwierdzenia można odnaleźć w pierwszych akapitach wielu artykułów i wprowadzeń do książek na temat mobilności niezależnie od tego, czy mają one charakter interdyscyplinarny, czy bardziej wyspecjalizowany (np. Adey 2010; Muñoz-Escalona, Korstanje 2014: 175–185; Büscher 2011; Cresswell 2006; 2011: 550–558; 2012: 645–653; Fincham i in. 2010; Salazar 2010: 53–68; Shaw, Hesse 2010: 305–312; Sheller, Urry 2006: 207–226; Urry 2000; 2007).

Postępujący od lat 90. XX wieku zwrot ku mobilności należy odczytywać jako reakcję badaczy społecznych na nie tyle ogólny wzrost poziomu przepływu, co raczej intensyfikujące się praktyki nowych form mobilności niekoniecznie związanych wyłącznie z jej fizycznym bądź geograficznym aspektem. Wyłaniający się nowy „mobilny paradygmat” oznaczał nowe sposoby na wyjaśnianie zjawisk, nowe teorie, pojęcia i koncepcje w tym wypadku na temat tego, jak i dlaczego mobilność znajduje się w centrum konstelacji władzy, w procesach wytwarzania hierarchii i struktur społecznych, tożsamości i mikrogeografii dnia codziennego (Cresswell 2011: 551). To konceptualne przesunięcie należy również odczytać z perspektywy metodologicznej – dotąd bowiem stosowane w naukach społecznych narzędzia teoretyczne i metodologie miały statyczny charakter. W konsekwencji oznaczało to ignorowanie lub trywializowanie ruchu – wobec zmian, statyczne opisy stały się nieadekwatne lub niepełne. Teoria mobilności powstała więc jako krytyka ogólnej orientacji ku zarówno sedentaryzmowi, jak i deterioryzacji

(Castells 2008; Clifford 1992: 96–116; 1997; Friedman 2002: 21–36; Marcus 1995: 95–117; Sheller, Urry 2006: 207–226).

Paradygmat nowych mobilności bywa jednak krytykowany za fetyszyczację mobilności, przyznawanie jej statusu ogólnej zasady nowoczesności oraz przytłaczający dyskurs przepływu. Niemniej jednak daje on możliwość śledzenia i wyjaśniania zmieniających się konstelacji i konfiguracji zarówno mobilnych, jak i stałych elementów tworzących współczesne społeczeństwa. Dostrzeżenie tego, iż ruch oraz przepływ zależą od różnorodnych form stabilności oraz materialnego wymiaru życia społeczno-kulturowego, powoduje, że „nowe mobilności” to narzędzie pozwalające na opis dynamicznej sieci relacji łączących lokalność z globalnością, mobilność z niemobilnością i zastojem, płynność ze stabilnością. Wszystkie formy ruchu są współzależne od różnorodnych czasoprzestrzennych stałości i ściśle powiązane z nimi. Narzędzia mobilności, takie jak telefony komórkowe, samochody, pociągi, samoloty, wymagają odpowiedniej infrastruktury, która zawsze posiada lokalizację oraz rozbudowaną, niekiedy wręcz monumentalną, materialną strukturę (Canzler, Kaufmann, Kesselrings 2008: 2–3). Dopiero takie ujęcie mobilności, która nie jest w opozycji do bezruchu i lokalności, może czynić je cennym w kontekście badań etnograficznych, o których piszę w tym artykule.

## Zdecentralizowana mobilność i ruchome modernizacje

Nie uważam, by moja praca naukowa była do końca reprezentatywna dla antropologii mobilności. W obszarze moich zainteresowań nie znajdują się tak charakterystyczne dla niej ani migracje, ani uchodźstwo, ani turystyka; nie zajmuję się także zagadnieniem mobilności społecznej czy mobilnymi technologiami. Wręcz przeciwnie najbardziej interesująca jest dla mnie lokalność. Niemniej jednak od kilku lat szczególną uwagę poświęcam infrastrukturom mobilności, wykonawstwu przepływu i dystrybucji towarów i w tym zakresie moim rozważaniom bliżej bywa do teorii cechujących geografę transportu. Chcę podkreślić, że w wypadku prowadzonych przeze mnie badań etnograficznych, których tematyka ewidentnie skupia się wokół zjawiska mobilności, podstawą było nie ono samo, lecz intuicyjne zastosowanie mobilnych metod, które wpisują się w koncepcję etnografii wielomiejscowej (Marcus 1995: 95–117), oraz paradygmat nowych mobilności (Sheller, Urry 2006: 207–226). Z tej perspektywy chciałabym się przyjrzeć sytuacji, w której kategoria mobilności nie jest centralna dla procesu budowania teorii i interpretacji, lecz stanowi empirycznie obserwowalne procesy charakterystyczne dla szczególnego rodzaju lokalnej społeczności, którą definiuje przydrożność.

Kontekstem moich rozważań pragnę uczynić projekt badawczy „Ruchome modernizacje. Wpływ autostrady A2 na lokalne krajobrazy kulturowe”<sup>1</sup>, którego założenia teoretyczne właściwie nie uwzględniają teorii mobilności, choć na poziomie metodologicznym czerpie on z szeroko rozumianej etnografii mobilnej oraz wielomiejscowej, a samo pojęcie mobilności jest jednym z kluczowych słów mających charakteryzować obserwowane zjawiska. W projekcie mobilność nie została zdefiniowana wcale. Dziś po prawie dwóch latach prowadzonych w jego ramach badań fakt ten prowokuje do postawienia pytania o to, czy oraz jak możliwe jest adekwatne opisanie zjawisk z zakresu mobilności, gdy nie zostały one konceptualnie doprecyzowane, ale stanowią wyraźnie obserwowalny komponent badanej rzeczywistości. Na gruncie antropologii kulturowej pytanie to może wydawać się nietrudne, wręcz trywialne. Otóż wybór sposobu, w jaki mobilność jest konceptualizowana oraz potem operacyjnie definiowana, będzie prowadził do stosowania tej kategorii na poziomie analitycznym i interpretacyjnym. Podobnie też wyłaniający się w trakcie badań materiał empiryczny, a także „interes badawczy” wpływają na definicję mobilności. Oznacza to, że epistemologiczna podstawa tego zjawiska jest sprzężona z tymi instytucjonalnymi, to jest akademickimi praktykami i zwyczajami (Kaufmann, Bergman, Joye 2004: 745–756). I tutaj pojawia się problem – jakkolwiek teoria nowych mobilności nie byłaby atrakcyjna, w rzeczywistości bywa trudna do zastosowania wobec wiedzy terenowej uzyskanej w trakcie wielopoziomowo zlokalizowanych i mikroskalowych badań etnograficznych.

Kategoria mobilności została ujęta niejako w domyśle, mimochodem, jako wręcz oczywista w projekcie, którego przedmiotem badań są zmiany ekonomiczne oraz społeczne rekonfiguracje zachodzące w społecznościach przydrożnych miasteczek oraz wsi. Dynamika tych przemian jest warunkowana między innymi rozwojem infrastruktury dla mobilności – otwarciem pod koniec 2011 roku autostrady A2 na odcinku między Świeckiem a Nowym Tomyślem. Podstawowymi celami projektu są opis i analiza wielokierunkowej transformacji, jakiej ulegają lokalne krajobrazy kulturowe. Modernizacja wywołana przez budowę autostrady A2 paradoksalnie okazała się tworzyć zarówno nowe formy przedsiębiorczości, jak i nowe formy ubóstwa. Obserwacja oddolnych praktyk społeczno-ekonomicznych wiąże się więc z próbą uchwycenia niedostrzeganych zazwyczaj mechanizmów i skutków modernizacji – tu rozpatrywanej w kontekście mobilności. Kontekst ten w projekcie został uwypuklony, jak wspomniałam, na poziomie me-

---

<sup>1</sup> Projekt jest realizowany w Instytucie Etnologii i Antropologii Kulturowej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu w latach 2014–2016. Finansowany jest ze środków Narodowego Centrum Nauki w ramach programu Opus. Projekt ten prowadzę wspólnie z dr. hab. prof. UAM Waldemarem Kuligowskim. Naszą współpracę w tym obszarze należy określić jako opierającą się na pełnym zaufaniu oraz konsensusie co do twórczego i otwartego podejścia do wyłaniających się rezultatów prowadzonych przez nas badań. Nasze perspektywy oraz interpretacje cechuje zatem różnorodność, której efektem jest m.in. niniejszy artykuł.

toologicznym. Mobilność, choć niewyniesiona na piedestał ani nie też nienaznaczona ideologicznym fetyszyzmem, zjawia się w postaci etnografii mobilnej oraz etnografii wielomiejscowej.

Prace badawcze są prowadzone właściwie od roku 2012 roku, począwszy od bardzo wstępnej „kwerendy terenowej” zrealizowanej jeszcze w trakcie tworzenia projektu, badań pilotażowych, na systematycznie odbywających się wizjach lokalnych, wielomiejscowych pogłębionych i uzupełniających badaniach terenowych (stacjonarnych i mobilnych) kończąc. Po wstępnych wyjazdach terenowych wyodrębniono pięć punktów badawczych znajdujących się przy drodze krajowej nr 92 (dalej DK 92) w różnej odległości od autostrady A2 (od 1 do 10 km). Punkty te są zlokalizowane na terenie dwóch województw – wielkopolskiego oraz lubuskiego, czterech powiatów i siedmiu gmin. W ich zakres weszło ponad 20 miejscowości – w większości osady, różnej wielkości wsie, trzy miasteczka – wszystkie przecięte DK 92. Wyraźne, lecz odmienne jakościowo zmiany społeczno-ekonomiczne zaszły w miejscowościach, w obrębie których znajdują się węzły autostradowe, oraz tych, dla których DK 92 pozostała głównym kanałem komunikacyjnym między Poznaniem a granicą polsko-niemiecką. Pod wpływem otwarcia nowego odcinka autostrady, a także globalnych procesów politycznych i ekonomicznych badany obszar dotknięty został przez znaczące, lecz różne transformacje. Miejscowości do niedawna leżące przy drodze tranzytowej, czerpiące korzyści z ruchu samochodowego, na skutek modernizacji poprzez rozbudowę infrastruktury dla mobilności, zmuszone są jej doświadczać z nowej perspektywy. W mikroskali dokonała się tam z jednej strony „trauma wielkiej zmiany” (Sztompka 2000; Kabzińska 2009: 83–94), polegająca na nieoczekiwanej degradacji o charakterze zewnętrznym, relatywnie szybkim i przede wszystkim niezwykle złożonym, z drugiej strony rewaloryzacja obu – lokalności i ruchliwości. Wywołane przez „traumę” i wzrost potencjału mobilności procesy mają charakter niejednoznaczny – ich kierunki, logiki, rządzone nimi reżimy i dyskursy, przejawy i znaczenia okazały się ważne nie tylko dla zrozumienia obecnej kondycji kultury społecznej i gospodarczej w Polsce (Kuligowski, Stanisław 2015: 175–194), ale także po czasie w znacznie szerszym kontekście, który możemy nazwać globalnym systemem kapitalistycznym.

Geograficznie teren badań rozciąga się między wsią Bolewisko na wschodzie a wsią Boczów na zachodzie oraz liczy zaledwie 90 km długości. Tworzą go miejscowości zróżnicowane pod względem społecznym, infrastrukturalnym, samorządowym i częściowo architektonicznym. To jednak, co stanowi ich wspólną cechę, to specyficzna przydrożna estetyka i ekonomia. Ich lokalny krajobraz tworzą charakterystyczne miejsca obsługi transportu dalekobieżnego i turystycznego (motele, hotele, stacje benzynowe, bary, restauracje, kluby nocne) oraz punkty i zakłady usługowe, których działalność skupia się wokół automobilności (skupy palet, ciągników siodłowych, miejsca napraw nawigacji i CB-radia, wulkanizacje, stacje naprawcze, myjnie samochodowe). Miejsca te na poziomie wizualnym zdecydowanie wyparły to, co mogłoby się kojarzyć z wiejską lokalnością.

Proces odkrywania kolejnych warstw przydrożnych rzeczywistości coraz intensywniej zdradzał znaczenie ruchu. Sytuacja, gdy badania etnograficzne przyjmują formę wielomiejscową i mobilną, a ukierunkowane są na lokalność o specyficznym geograficznym położeniu – wzdłuż i jednocześnie na poboczu tych struktur, które decydują o mobilności lub jej braku – jawi się jako problematyczna. Ruch, w tym wypadku potraktowany domyślnie, przy zastosowaniu perspektywy mikrocodzienności okazał się dalece bardziej złożony, różnorodny i nieprzewidywalny. Z kolei jego kierunki, przyczyny i implikacje były zniuansowane na poziomie nawet poszczególnych miejscowości. Przy stale utrzymywanym maksymalnym przybliżeniu założenia teoretyczne zaczęły ulegać rozmyciu. Paradigmatyczna koncepcja mobilności jest bowiem problematyczna do zastosowania w przypadku ujęcia oddolnego, kiedy bada się konkretną rzeczywistość, na którą choć składają się bezbrzeżne strefy ciąglego przepływu, to pozostaje relatywnie niemobilna i stała oraz wobec której nie da się zastosować na przykład koncepcji nie-miejsc (Augé 1995).

## Przydrożność Torzymia i strefy przepływu

Spośród wszystkich miejscowości znajdujących się na trasie projektu do jednych z bardziej interesujących i problematycznych należy miasteczko Torzym – typowo przydrożne i wyraźnie tranzytowe. Torzym jest położony na terenie powiatu sulęcińskiego w województwie lubuskim i pełni funkcję miasta gminnego. Jego powierzchnia obejmuje 9,11 km<sup>2</sup> i zamieszkuje go około 2,5 tys. osób<sup>2</sup>. Lokalność Torzymia na pierwszy rzut oka nie jest ciekawa – charakteryzuje go ciągły przepływ, przez co może wydawać się miejscem „mało antropologicznym” i idealnym do rozpatrywania go przede wszystkim w Augéowskiej kategorii nie-miejsca.

Pierwsza pisemna wzmianka o tej miejscowości to informacja o grodzie noszącym nazwę Sternberg z 1300 roku, ale prawa miejskie zostały mu nadane dopiero w 1375 roku. Od mniej więcej XVI wieku ziemia torzymska cieszyła się złą sławą ze względu na często zdarzające się tam napady raubritterów (rycerzy-zbójników) na kupców i podróżników (Pankow 2002). Leżący na uboczu szlaków handlowych Torzym nigdy nie zyskał większego znaczenia jako ośrodek handlowy. Od XV do XVIII wieku znajdował się w posiadaniu rodziny von Winningów. W latach 1759–1762 okupowały go wojska rosyjskie. W 1870 roku uzyskał połączenie kolejowe dzięki linii Frankfurt–Poznań. Pomimo to nie rozwinął się znacznie, za to po pierwszej wojnie światowej stał się popularną miejscowością sanatoryjną. W latach 1940–1942 funkcjonował na jego terenie niemiecki obóz pracy przy-

---

<sup>2</sup> Dane Głównego Urzędu Statystycznego: *Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2014 r. Stan w dniu 31 XII*, <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stan-i-struktura-ludnosci-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-xii-2014-r-,6,17.html> (dostęp: 2.08.2015).

musowej. Więziono w nim około 300 Żydów, którzy byli zmuszani do pracy przy budowie autostrady, której podwaliny częściowo wykorzystano współcześnie przy budowie A2. Pod koniec wojny miasto uległo zniszczeniu w 85%. W 1945 roku ludność niemieckojęzyczną wysiedlono, a na jej miejsce pojawili się polscy przesiedleńcy z Kresów Wschodnich. Skala zniszczeń spowodowała utratę praw miejskich. Odzyskano je dopiero w 1994 roku (Szczepaniak i in. 2014).

Torzym tworzą przede wszystkim strefy przepływu zarówno w sensie przestrzennym, jak i społecznym, a w ich obrębie można obserwować mobilności w znaczeniu fizycznego ruchu oraz potencjału przemieszczania. Strefy te nakładają się na siebie, a ich dynamika pozostaje płynna i ściśle powiązana z bliskością granicy polsko-niemieckiej. Odległość między Torzylim a przejściem granicznym wynosi 40 km, a czas, w którym można do niego dojechać, to około 30 minut niezależnie od tego, czy podróż odbywa się DK 92 czy płatną autostradą A2. Poziom natężenia ruchu samochodowego w Torzylim należy określić jako wysoki, choć charakteryzuje go tendencja spadkowa od momentu otwarcia nowego odcinka autostrady. Według oficjalnych danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w roku 2010 przez Torzym drogą krajową nr 92 przejeżdżało 17 tys. samochodów dziennie<sup>3</sup>. Lokalny samorząd na rok 2015 szacuje spadek tego ruchu do 10 tys. samochodów na dobę<sup>4</sup>. Tranzyt przez DK 92, w tym przez Torzym, to przede wszystkim przepływ samochodów ciężarowych zarówno w kierunku wschód–zachód, jak i zachód–wschód. Z perspektywy mieszkańców przepływ ten uległ zmniejszeniu jedynie między grudniem 2011 a majem 2012 roku, kiedy to nowo otwarty odcinek autostrady był bezpłatny. Wraz z wprowadzeniem wysokich opłat za przejazd autostradą na DK 92 powrócił transport towarowy. Ponadto przez Torzym równoległe do DK 92 oraz autostrady A2 przebiegają trasa kolejowa i trasa autobusowa – dziennie na stacji Torzym zatrzymuje się około 10 pociągów osobowych jadących w kierunku Rzepina oraz Zbąszynka, a także kilkanaście autobusów PKS. Najistotniejsze w Torzylim jest to, iż na jego obrzeżach znajdują się węzeł autostradowy i zjazd z A2, a wraz z nimi Obwód Utrzymania Autostrady.

Profil ekonomiczny tego miasteczka wydaje się dostosowany do jego statusu jako strefy przydrożnej i transgranicznej – jest nastawiony na obsługę transportu dalekobieżnego oraz przepływających ludzi, których mobilność ma różne przyczyny i przybiera zróżnicowane formy oraz intensywność. W Torzylim znajduje

<sup>3</sup> Dane pochodzą z raportów Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r.: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010> (dostęp: 15.11.2015).

<sup>4</sup> Dane nieoficjalne na podstawie szacunków Urzędu Gminy w Torzylim, przedstawionych w trakcie X Posiedzenia Rady Miejskiej w Torzylim w dniu 17 września 2015 r. O prawdopodobieństwie tych szacunków świadczy wliczenie przejeżdżających DK 92 samochodów na odcinku między Świebodzinem a Boczowem w miesiącach maj–wrzesień w 2015 r. przez badaczy terenowych. Obniżenie się poziomu dobowego natężenia ruchu samochodowego to konsekwencja odpływu transportu osobowego na autostradę A2. Samochody osobowe, które nadal poruszają się DK 92, należą do mieszkańców Torzylim i innych miejscowości wchodzących w skład gminy. Jest to ruch przede wszystkim lokalny.

się dziewięć moteli oraz tyle samo punktów gastronomicznych, sześć stacji paliw, pięć kantorów wymiany walut, kilka zakładów bezpośrednio obsługujących automobilność, takich jak zakłady wulkanizacyjne i naprawcze czy myjnie samochodowe. Miejsca te kreują charakterystyczną estetykę miasteczka, które poza tym odznacza się dobrze rozwiniętą infrastrukturą dedykowaną przede wszystkim jego mieszkańcom. Infrastruktura ta obejmuje sklepy spożywcze, odzieżowe, budowlano-ogrodnicze, banki oraz liczne drobne usługi, urząd miasta i urząd pocztowy, dwie szkoły oraz przedszkole, bibliotekę publiczną i ośrodek kultury, boiska, ośrodek zdrowia i szpital, straż pożarną i policję.

Torzyn jest miejscem intensywnego ruchu – od wspomnianego masowego przepływu transportu towarowego, poprzez przepływ emigrantów zarobkowych i turystów, po codzienną mikromobilność mieszkańców. Ruch okazał się warunkować ekonomiczną kondycję tej przydrożnej społeczności, którą samą w sobie cechują bardziej bezruch i uwikłanie w stacjonarność. To zaś bezpośrednio przyczynia się do problemów z rozważaną kategorią mobilności.

Niemniej jednak wyraźne są migracje wewnętrzne – w tym przypadku mieszkańców małych popegeerowskich osad i wsi do Torzymia, z niego zaś reprezentantów klasy średniej przeprowadzających się na wieś. To także napływ tzw. nowych osadników z większych miast z terenu województwa zarówno lubuskiego, jak i wielkopolskiego, dla których okolice miasta stały się atrakcyjne ze względu na możliwość szybkiego przemieszczania się autostradą A2. Jeśli spojrzymy na ten teren z perspektywy historycznej, sytuacja staje się jeszcze bardziej skomplikowana ze względu na kontekst ziem odzyskanych i przesiedleń. W Torzymiu nie ma w ogóle rdzennych mieszkańców.

Na tym terenie następuje również codzienne przemieszczanie się do i z pracy, czemu służą mało elastyczna i systematycznie ograniczana komunikacja publiczna oraz coraz częściej prywatna przybierająca interesującą formę, na przykład transportu samochodami osobowymi, którymi wspólnie podróżują pracownicy określonych zakładów produkcyjnych. Do najbardziej charakterystycznych przykładów należy wspólne, codzienne dojeżdżanie do fabryk zlokalizowanych w okolicach Berlina. Ponadto jest to transport autobusowy zapewniany przez międzynarodowe firmy, takie jak Molex w Sulęcinie, zajmująca się produkcją złącz elektronicznych, elektrycznych i światłowodowych. Ruchliwość mieszkańców Torzymia wydaje się wysoka tylko z pozoru.

Rzeczywisty potencjał mobilności przesłania położenie miasteczka względem „wielkiej” infrastruktury dla mobilności – autostrady A2 oraz drogi krajowej 92. Cała gmina boryka się z problemami społeczno-ekonomicznymi wygenerowanymi transformacją ustrojową w 1989 roku, kiedy to parcelacji uległy PGR-y. Niemal wszystkie miejscowości wchodzące w skład gminy, łącznie z samym Torzymiem objęte były formą socjalistycznej własności ziemskiej. Wiele z nich nie ma dostępu do internetu, gazociągu czy kanalizacji, a dojazd do nich bywa utrudniony na skutek priorytetowo traktowanych dróg bezpośrednio łączących się z autostradą



oraz DK 92. Mamy tu więc do czynienia z kolejną warstwą koncepcji mobilności – jej nierówną i zhierarchizowaną „dystrybucją”.

Codzienna mobilność obejmuje też przemieszczanie się w celach konsumpcyjnych – na zakupy, do miejsc rozrywki, takich jak baseny czy kina, oraz do placówek kulturalno-oświatowych, których oferta wykracza poza tę zagwarantowaną lokalnie. Wielu mieszkańców Torzymia podróżuje więc do Frankfurtu nad Odrą, Gorzowa Wielkopolskiego, Zielonej Góry, Świebodzina czy Poznania.

Te procesy oczywiście nie czynią z Torzymia szczególnej strefy przepływu w przeciwieństwie do wspomnianego tranzytu towarowego. Torzym to w ciągu dnia nieprzerwany strumień ciągników siodłowych, ciężarówek, lawet wwożących w głąb kraju setki używanych samochodów oraz busów wiozących emigrantów zarobkowych z całej Polski na Zachód, transportujących bagaże tych, którzy zdecydowali się na podróż samolotem, a także ogromne ilości paczek, w których kryją się materialne dobra podtrzymujące transnarodowe więzi rodzinne. Pierwszy strumień tworzą przede wszystkim kierowcy ze Wschodu (Ukrainy, Rosji, Białorusi, Litwy i Łotwy), których obecność odciska swoje piętno w warstwie językowej badanego terenu – zarówno tekstualnej, jak i mówionej. Wiele reklam i ogłoszeń, które wpisują się w przydrożny krajobraz DK 92, jest zapisanych cyrylicą, parkingi, bary i stacje benzynowe rozbrzmiewają językiem rosyjskim. W języku tym reklamują się przez CB-radio mniejsze i większe bary, w każdym motelu i zajeździe dostępne są rosyjskojęzyczne kanały telewizyjne. Drugi strumień to polscy emigranci zarobkowi, których obecność najwyraźniejsza jest w Zajeździe Chrobry w Torzymiu zlokalizowanym kilometr od węzła autostradowego.

Zajazd ten to charakterystyczna budowla na skrzyżowaniu DK 92 oraz drogi wojewódzkiej nr 138, stylizowana na staropolski gród, manifestująca polskość i rdzenność w najbardziej stereotypowy sposób, jaki można sobie wyobrazić. Tworzą go restauracja i motel, na których parkingu emigranci zarobkowi przesiadają się z jednego busa do drugiego, a także następują przeładunki i załadunki drobnych towarów i paczek. To miejsce oczekiwania i przystanek – częściowo wygenerowany bliskością autostrady, a częściowo programem lojalnościowym zajazdu dla kierowców; to jednocześnie ostatnie miejsce przed granicą polsko-niemiecką i pierwsze miejsce zaraz za nią, gdzie można tanio spożyć prawdziwy polski posiłek; to w tym miejscu emigranci wracający do domów w okresie świątecznym zaopatrują się w kilogramy pierogów z kapustą i grzybami czy wędliny wyrobiane tradycyjnymi metodami.

Modernizacja infrastruktury drogowej w Torzymiu, czy to w postaci budowy autostrady A2, czy rozpoczętego późnym latem 2014 roku remontu nawierzchni DK 92, wiązała się z napływem robotników drogowych i inżynierów, mobilizującym lokalną społeczność, która na przykład musiała odpowiedzieć na zapotrzebowanie na dodatkowe miejsca noclegowe czy zwiększenie się grupy klientów branży gastronomicznej.

Torzym jest interesujący także w kontekście mobilności związanej z turystyką. Stanowi on bowiem strefę przejściową dla zorganizowanych grup polskich i niemieckich turystów, którzy zwiedzają Berlin oraz korzystają z parku rozrywki i wypoczynku Tropical Island w Krausnick. Wiele zorganizowanych wycieczek w celu obniżenia kosztów zatrzymuje się na noc właśnie w torzymskich motelach, w których korzystają także z cateringu oraz dodatkowych rozrywek w postaci wieczorów integracyjnych. Tworzy to specyficzną tymczasową wahadłowość – turyści w ciągu dnia odpływają, po to, by wrócić wieczorem.

Geograficzna bliskość tej miejscowości do polsko-niemieckiej granicy przyczynia się też do napływu cudzoziemców (np. Ukraińców, Bułgarów, Turków), którzy w Torzymiu wynajmują pokoje i dojeżdżają do pracy do Niemiec. Są oni jednak niewidoczni w przestrzeni publicznej, ich obecność pozostaje ukryta.

W ruchu znajdują się także małe mobilne biznesy – od handlu obwoźnego (mobilna sprzedaż tzw. chemii z Niemiec, dywanów, odzieży i obuwia, kur niosek) chwilowo zatrzymującego się pod upadłymi torzymskimi sklepami, na placach lub pod kościołem, poprzez sezonowy przydrożny handel runem leśnym, po wielomiejscowość lokalnych przedsiębiorstw.

Mobilny kapitał to również zagraniczne inwestycje, o które w Torzymiu skutecznie zabiega lokalny samorząd. W jego pobliżu, w niewielkiej miejscowości Kownaty, rozpoczęła się budowa parku rozrywki Mayaland. Jest to duża belgijsko-francuska inwestycja, która jest realizowana wyłącznie dlatego, że Torzym posiada zjazd z autostrady oraz znajduje się blisko polsko-niemieckiej granicy. Inwestycja ta nastawiona jest bowiem przede wszystkim na klientów z Zachodu. Jak można się spodziewać, w sposób znaczący wpłynie ona na krajobraz kulturowy obszaru badanego w ramach „Ruchomych modernizacji”.

Wszelkie zmiany zewnętrzne – polityczne i ekonomiczne nie pozostają bez wpływu na ruch i przepływ wzdłuż przydrożnego Torzymia. Najlepszym przykładem jest wejście Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku, powodujące systematyczną relokację na wschód celników, którzy dotąd zamieszkiwali Torzym lub jego okolice. Wytworzyło to specyficzne formy rodzin i małżeństw na odległość. Otwarcie granicy polsko-niemieckiej przyczyniło się też do zaniku charakterystycznego dla Torzymia nielegalnego handlu niemieckimi samochodami. Rynek ten był zdominowany głównie przez rosyjskie rodziny, które zniknęły wraz z postępującym upadkiem przydrożnej giełdy samochodowej. Jeszcze innym przykładem jest proces wyludniania się miast w Brandenburgii po 1990 roku (por. Jurkowska 2013: 163–177); wpłynął on negatywnie na funkcjonowanie polskich klubów nocnych. Wraz z systematycznym odpływem ludności brandenburskiej do zachodnich landów oraz starzeniem się tej pozostałej kluby nocne utraciły dotychczasowych klientów i w większości wypadków rację bytu. W tym kontekście nie należy też zapominać o przydrożnej prostytucji, która wpisuje się w ideę handlu obwoźnego. Warto także wspomnieć o obecnie toczącym się konflikcie ukraińsko-rosyjskim, który odbija się na torzymskiej branży hotelarskiej, dotąd

utrzymującej się głównie z turystów rosyjskich. Po pierwsze, konflikt ten powoduje ubożenie się społeczeństwa rosyjskiego, po drugie, wzrost negatywnych reakcji na obywateli Federacji Rosyjskiej. Takie wydarzenia, jak wywieszenie we wrześniu 2014 roku na drzwiach jednej z sopockich restauracji kartki z napisem: „Nie obsługujemy Rosjan”, sprawiły, iż rosyjscy turyści boją się zatrzymywać w towarzyskich restauracjach z obawy przed napiętnowaniem.

Podsumowując, Torzym to zazębiające się ze sobą, nakładające się na siebie strefy złożonych przepływów: tranzytowego i międzynarodowego, lokalnego – zarówno publicznego, jak i prywatnego, turystycznego, migracyjnego – zewnętrznego i wewnętrznego oraz przepływu kapitałów – od lokalnego po globalny. Wszystko to w warunkach z jednej strony lokalności w sensie geograficznego zakotwiczenia, z drugiej transgraniczności i dosłownej przydrożności, która decyduje o kulturowych, społecznych i ekonomicznych fluktuacjach. Wobec ich skomplikowania, dynamiki i niejednoznaczności kategoria mobilności wydaje się niewystarczająca.

## Mobilność poprzez lokalność

Wszystkie społeczności doświadczają na różne sposoby znaczących zmian w zakresie przepływu dóbr, informacji oraz zasobów ludzkich. Zmiany te odnoszą się przede wszystkim do szybkości i efektywności procesów przemieszczania się i generują nowe wymiary mobilności – w tym także to, w jaki sposób ujawnia ona struktury nierówności, hierarchie władzy oraz jakimi systemami logistyki i reżimów jest zarządzana.

Nauki społeczne przez długi czas definiowały mobilność w terminach wyłącznie pozytywnego ruchu (Salazar 2010: 53). Z antropologicznej perspektywy mobilność w sposób oczywisty jest nie tylko zjawiskiem polegającym na przemieszczaniu się rzeczy, ludzi czy koncepcji, lecz także kolejnym konstruktym kulturowym będącym jedną z konsekwencji reżimów logistyki wszystkiego oraz towarzyszącej im elastyczności wymaganej przez globalny system kapitalistyczny. Odzwierciedleniem tego są moim zdaniem dominujące w dziedzinie studiów nad mobilnością jej koncepcje, teorie, a przede wszystkim tendencja do jej paradygmatyzacji. Przykład Torzymia – przydrożnego, konkretnie zlokalizowanego miasteczka – udowadnia z jednej strony, że ruch i przepływ są faktem, z drugiej zaś, że obserwowana na jego obszarze mobilność nie może być rozumiana bez odwołania się do lokalności oraz że w większości wypadków przepływ nie zawsze jest tym, co znajdowałoby się w gestii aktorów społecznych.

Początkowe problemy z kategorią mobilności w dużej mierze wynikały z metodologii projektu „Ruchome modernizacje”, od samego początku zakładającej także wprawienie w ruch samych badaczy. Celem tej swoistej mobilizacji była realizacja badań jako serii ujęć różnych perspektyw – chodziło o zestawienie ze sobą

interakcji między ideologiami modernizacyjnymi a ich realizacją na poziomie lokalnym. Modernizacje związane z rozwojem infrastruktury dla mobilności nie tyle okazały się warunkowane lokalnymi sytuacjami, co raczej restrukturyzowały lokalność na poziomie mikropolityki, oddolnych ekonomii czy codziennych reakcji. Etnografia wielomiejscowa wymagała potraktowania terenu jako przestrzennie rozproszonego, poprzez który badacze poruszali się w sposób dosłowny, przemieszczając się z jednego miejsca do drugiego, korzystając z różnorodnych drogowych środków transportu oraz podążając wzdłuż lokalnych ścieżek wykonywanych przez przemieszczające się różne grupy ludzi. W metodach tych jednak wiele zjawisk okazało się niezauważalnie umykać.

Dynamiki przepływu nie da się zaobserwować, gdy jest się tylko i wyłącznie jego częścią. W którymś momencie należy się zatrzymać i z perspektywy przydrożnej spojrzeć na lokalne konsekwencje tego przepływu. Istotne, jak się wydaje, jest również wyważenie interpretacji mobilności między jej globalnymi i lokalnymi kontekstami. W warunkach przepływu kontekstów jest wiele. W wypadku Torzysmia mamy do czynienia z koniecznością zestawiania ze sobą modernizacyjnych dyskursów wyrażanych w procesach rozwoju infrastruktury dla mobilności z globalnymi trendami i nieprzewidywalnymi sytuacjami politycznymi i ekonomicznymi, zewnętrznymi regulacji prawnych z kontekstami lokalnymi, które utkane są ze zderzających się w poszczególnych strefach przepływu siłami społeczno-kulturowymi i mikropolitycznymi. W szczególności zaś należy być wyczulonym na wykonawstwo mobilności, ponieważ zawsze jest ono zakorzenione w określonych systemach znaczeń i wartości. Problematyczność kategorii mobilności można rozwiązać przez jej krytyczne ujęcie, ponieważ tylko wówczas można obnażyć złożone praktyki, które kreują przedmioty i procesy mobilności. Ich odkrycie umożliwia dostrzeżenie i zrozumienie alternatywnych i oddolnych sposobów na radzenie sobie z reżimami przepływu. To zaś moim zdaniem jest wyzwaniem dla teleologicznych narracji o globalizacji oraz jej realizacji skrywanej w ideologii mobilności.

## Bibliografia

- Adey P.  
2010 *Mobility*, London–New York.
- Augé M.  
1995 *Non-Places: An Introduction to Supermodernity*, przeł. J. Howie, London–New York.
- Büscher M. i in. (red.)  
2011 *Mobile Methods*, London–New York.
- Canzler W., Kaufmann W., Kesselrings S. (red.)  
2008 *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*, Burlington.
- Castells M.  
2008 *Społeczeństwo sieci*, przeł. M. Marody, Warszawa.

- Clifford J.  
1992 *Travelling Culture*, [w:] *Cultural Studies*, red. L. Grossberg, C. Nelson, P. Treinch, New York, s. 96–116.  
1997 *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Cambridge.
- Cresswell T.  
2006 *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York.  
2011 *Mobilities I: Catching up*, „Progress in Human Geography”, t. 35(4), s. 550–558.  
2012 *Mobilities II: Still*, „Progress in Human Geography”, t. 36(5), s. 645–653.
- Fincham B. i in. (red.)  
2010 *Mobile Methodologies*, Houndmills–Basingstoke–Hampshire–New York.
- Friedman J.  
2002 *From Roots to Routes: Tropes for Trippers*, „Anthropological Theory”, t. 2(1), s. 21–36.
- Glick Schiller N., Salazar N.B.  
2013 *Regimes of Mobility Across the Globe*, „Journal of Ethnic and Migration Studies”, t. 39(2), s. 183–200.
- Hannam K., Sheller M., Urry J.  
2006 *Mobilities, Immobilities and Moorings*, „Mobilities”, nr 1, s. 1–22.
- Jurkowska B.  
2013 *Demografia a rynek mieszkaniowy we wschodnich landach niemieckich ze szczególnym uwzględnieniem Brandenburgii*, „PWSZ IPiA Studia Lubuskie”, t. 9, s. 163–177.
- Kabzińska I.  
2009 *Trauma kulturowa. Doświadczanie zmian systemowych w postsocjalistycznej Polsce*, „Bulletin of the Institute of Ethnography SASA”, t. 57(2), s. 83–94.
- Kaufmann V., Bergman M.M., Joye D.  
2004 *Motility: Mobility as Capital*, „International Journal of Urban and Regional Research”, t. 28(4), s. 745–756.
- Kuligowski W., Stanisław A.  
2015 *On the Road: Polish Modernization from the Perspective of the Anthropology of the Motorway*, [w:] *Rethinking Ethnography in Central Europe*, red. M. Buchowski, H. Cervinkowa, Z. Uherek, New York, s. 175–194.
- Marcus G.  
1995 *Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography*, „Annual Review of Anthropology”, nr 24, s. 95–117.
- Muñoz-Escalona F., Korstanje M.  
2014 *How Much Mobile we are?*, „Antrocom: Online Journal of Anthropology”, t. 10(2), s. 175–185, <http://www.antrocom.net/upload/sub/antrocom/100214/06-Antrocom.pdf> (dostęp: 10.09.2015).
- Pankow R.  
2002 *Legends i historie ziemi torzymskiej i okolic*, Sulęcín.
- Salazar N.B.  
2010 *Towards an Anthropology of Cultural Mobilities*, „Crossings: Journal of Migration and Culture”, t. 1(1), s. 53–68.  
2011 *The Power of the Imagination in Transnational Mobilities*, „Identities: Global Studies in Culture and Power”, t. 18(6), s. 576–598.  
2013a *Anthropology*, [w:] *The Routledge Handbook of Mobilities*, red. P. Adey i in., London, s. 55–63.

- 2013b *Ethnographies of Mobility: What's in a Name?*, [w:] *Ethnographies of Mobility. International seminar: Programme and Book of Proceedings*, red. N. Gregorič Bon i in., Ljubljana, s. 18–27.
- 2013c *Imagining Mobility at the 'End of the world'*, „History and Anthropology”, t. 24(2), s. 233–252.
- Shaw J., Hesse M.  
2010 *Transport, geography and the 'new' mobilities*, “Transactions of the Institute of British Geographers”, t. 34(3), s. 305–312.
- Shaw J., Sidaway J.  
2010 *Making Links: On (Re)engaging with Transport and Transport Geography*, „Progress in Human Geography”, t. 35(4), s. 502–520.
- Sheller M., Urry J.  
2006 *The New Mobilities Paradigm*, „Environment and Planning A”, t. 38(2), s. 207–226.
- Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2014 r. Stan w dniu 31 XII, <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stand-i-struktura-ludnosci-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stand-w-dniu-31-xii-2014-r-6,17.html> (dostęp: 2.08.2015).
- Szczepaniak B. i in.  
2014 *20 lat miasta Torzym na szlaku turystycznym*, Sulęcın–Torzym–Zielona Góra.
- Sztompka P.  
2000 *Trauma wielkiej zmiany: społeczne koszty transformacji*, Warszawa.
- Urry J.  
2000 *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*, London.  
2007 *Mobilities*, Cambridge, UK, Malden, MA.