

Agata Stanisz

Ruchome miejsca i etnografia translokalności

Tematy z Szewskiej nr 2(8), 7-18

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Ruchome miejsca i etnografia translokalności

Niniejszy artykuł skupia się na koncepcji ruchomych miejsc oraz translokalności. Prezentowana analiza bazuje na badaniach, które prowadzę w środowisku polskich kierowców ciężarówek dalekobieżnych zatrudnionych w firmach działających na terenie Europy Zachodniej. Celem moich rozważań jest wskazanie na problematyczność, zaktualizowanych na gruncie antropologii oraz geografii humanistycznej, kategorii miejsca oraz lokalności w odniesieniu do globalnego zjawiska mobilności, przepływu oraz ruchu. Dokonuję deskrypcji specyfiki mobilnego terenu oraz codziennych praktyk kierowców wytwarzających znaczące miejsca. Sygnalizuję procesy „mobilizujące” lokalność oraz potrzebę uwzględniania mobilności jako prekonceptualnego elementu etnografii translokalnej.

* * *

Tradycyjne rozumienie miejsca, odruchowe lokalizowanie społeczeństw i kultur, narodów i grup etnicznych, tożsamości koniecznie zakorzenione w przestrzeni o określonej historii i specyfice, osadzone i stacjonarne badania terenowe – wszystkie te tendencje na gruncie antropologii uległy rozmyciu, a zawartość pojęć opisujących relatywnie stabilne zjawiska społeczno-kulturowe stała się nieaktualna¹.

Od blisko dziesięciu lat zajmuję się niemal wyłącznie lokalnością oraz pracuję nad problemami związanymi z umiejscowieniem, zakorzenieniem i zrutynizowaniem. W centrum moich zainteresowań zawsze znajdowały się strategie charakterystyczne dla konkretnie osadzonego życia codziennego. I tak przez lata fascynowały mnie procesy wytwarzania domu, zarówno na poziomie ideowym, jak i materialnym, tożsamości rodzinne, zjawiska zasiedzenia, zawłaszczania przestrzeni i kreacji konkretnie oznaczonych oraz wartościowanych miejsc. Innymi słowy, jestem zainteresowana oczywistościami dnia codziennego, pod warstwą których, jak wierzę, muszą się kryć wieloznaczności i ambiwalencje, procesy i dynamika. Odpowiedź na pytanie, dlaczego właśnie takie, a nie inne problemy stały się polem moich badań, jest proste – uprawiam

¹ Lokalizowanie i umiejscawianie jest praktyką przede wszystkim etnograficzną, która sprawiała, iż antropolodzy mogli mieć do czynienia z konkretnymi społecznościami i kulturami. W ten sposób rzeczywistość mogła podlegać spójnemu opisowi, uporządkowaniu oraz klasyfikacji. Mobilność, jako kategoria opozycyjna do lokalności, była zarezerwowana przede wszystkim dla badaczy, bowiem to antropolodzy wędrowali, uprawiali wielomiejscowe tereny i nie dane im było znaleźć się w bezruchu. Jednakże w kontekście dynamicznych i płynnych zmian cechujących współczesność tradycyjnie rozumiane kategorie miejsca, lokalności i przestrzeni kulturowych z konieczności uległy dezaktualizacji (zob. M. Strathern, *Concrete topographies*, „Cultural Anthropology” 1988, t. 3, nr 1, s. 88-96; A. Appadurai, *Introduction: place and voice in anthropological theory*, „Cultural Anthropology” 1988, t.3, nr 1, s. 16-20; A. Appadurai, *Putting hierarchy in its place*, „Cultural Anthropology” 1988, t. 3, nr 1, s. 36-49.; A. Gupta, J. Ferguson, *Beyond „Culture”: space, identity and the politics of difference*, „Cultural Anthropology” 1992, t. 7, nr 1, s. 6-23.)

antropologię w nurcie „na miejscu”² i jestem antropolożką silnie zlokalizowaną, z konieczności działającą tam, gdzie właściwie nic się nie dzieje, jeśli by wziąć pod uwagę najbardziej aktualne trendy w antropologii społeczno-kulturowej³. To antropologiczne zakotwiczenie i minimalizm działań przestrzennych w kontekście zrealizowanych przeze mnie badań siłą rzeczy zawsze nakładały się na moje życie prywatne. Mobilność rozumiana jako ruch, podróż, intensywne fizyczne przemieszczanie się są, w moim przypadku, czymś wyjątkowym, ponieważ hołduję badaniom długoterminowym i osadzam je w centrach codzienności moich informatorów⁴. W efekcie każdorazowo przejmuję od nich lokalny styl życia – z rozbudowanymi więziami sąsiedzkimi, przywiązaniem do tych samych fragmentów przestrzeni prywatnych i publicznych, identyfikacją z określoną dzielnicą i współtworzącymi ją ludźmi. Nigdy też nie lubiłam podróżować, ponieważ przemieszczanie się pomiędzy dwoma oddalonymi od siebie punktami odczuwałam jako nużące. Każda moja podróż, niezależnie od tego za pomocą jakiego środka transportu się odbywała, była dla mnie uciążliwym stanem zawieszenia, kiedy to nie mogłam podejmować swoich codziennych działań, a mój czas uciekał stając się bezwartościowym. Strategią, za pomocą której bojkotowałam nie lubiany przez mnie stan „w drodze”, było zapadanie w głęboki sen. Nieważne, jak długo moje ciało musiało się przemieszczać w określonym środku transportu – spałam od początku do końca trwania ruchu. Moje podróżowanie właściwie zawsze wyglądało tak, że wsiadałam do samochodu, autobusu, pociągu lub samolotu w jednym miejscu i wysiadałam w drugim, całkowicie ignorując to, co pomiędzy.

Tematy, którymi dotąd się zajmowałam i w rezultacie tryby badań terenowych, jakie prowadziłam, często zjawiały się w moim życiu dość przypadkowo – w tym sensie, że rzadko stanowiły rezultat długich teoretycznych i refleksyjnych przygotowań. Podobnie stało się z moimi najbardziej aktualnymi badaniami, których dotychczasowe efekty pragnę uczynić centralnymi dla niniejszego artykułu. Latem 2011 roku na granicy duńsko-niemieckiej wsiadłam do ka-

² Zob. A. Jackson (red.), *Anthropology at Home*, ASA Monographs 25, London: Tavistock, 1987; M. G. S. Peirano, *When anthropology is at home: the different contexts of a single discipline*, „Annual Review of Anthropology” 1998, t. 27, s. 105-128; R. van Ginkel. *The repatriation of anthropology: some observations on endo-ethnography*, „Anthropology and Medicine” 1998, t. 5, nr 3, s. 251-267.

³ Jednym z takich trendów z pewnością stanowią studia nad mobilnością. Mobilność jest jedną z ważniejszych metafor we współczesnej antropologii i jako koncepcja odzwierciedla potoczne wrażenie, że świat współczesny znajduje się w ciągłym ruchu i przepływie, którym podlegają nie tylko ludzie, ale także kultury, przedmioty i idee. Zjawia się w studiach migracyjnych, uchodźczych, dotyczących transnacionalizmu i kosmopolityzmu, procesów zachodzących na skalę globalną w zakresie gospodarki, informacji, komunikacji, technologii i kultury popularnej (zob. N. B. Salazar, A. Smart, *Anthropological takes on (im)mobility*, „Identities: Global Studies in Culture and Power” 2011, t. 18, nr 6, s. i-ix.). Literatura przedmiotu pełna jest metafor i koncepcji usiłujących opisać wzmożony czasoprzestrzenny ruch, taki jak deterioracja (zob. A. Appadurai, *Global ethnoscapes: notes and queries for a transitional Anthropology*, [w:] Richard Fox (red.), *Recapturing anthropology: working in the present*, Santa Fe: SAR Press, 1992, s. 191-210; J. Clifford, *Routes: travel and translation in the late twentieth century*, Cambridge 1997; R. Cohenn, *Global diasporas: an introduction*, Seattle: Routledge, 1997.), przepływ (zob. A. Appadurai, *Disjuncture and difference in the global cultural Economy*, „Public Culture” 1990, t. 2, nr 2, s. 1-24; M. Castells, *The rise of the network society*, Oxford: John Wiley & Sons, 1996; U. Hannerz, *Flows, boundaries and hybrids: keywords in transnational anthropology*, za: www.transcomm.ox.ac.uk/working%20papers/hannerz.pdf (dostęp: 28.04.2012); S. Lash, J. Urry. *Economies of signs and space*, London: SAGE Publications, 1994) czy płynność (Z. Bauman, *Liquid modernity*, Cambridge: Blackwell Publishers, 2000). Studia nad mobilnością stanowią mieszankę mikro-interakcyjnych badań nad fenomenologią ucieleśnienia, zwrotu kulturowego w hermeneutyce, teorii i krytyki postkolonialnej z makro-strukturalnymi perspektywami stosowanymi w rozważaniach dotyczących państwa, ekonomii, polityki oraz studiów nad technologią i nowymi mediami. Oczywiście, zagadnienie mobilności nieuchronnie nakłada się na studia nad globalizacją, geografie kulturową oraz geografie transportu.

⁴ Badania terenowe, które dotychczas prowadziłam, cechowały się przede wszystkim stacjonarnością. I tak przykładowo, realizując badania dotyczące praktyk związanych z tworzeniem domu jako miejsca oraz idei, wprowadziłam się na okres trzech lat do kamienicy, w której mieszkali moi informatorzy.

biny ciągnika siodłowego zwanego potocznie tirem⁵. Ciężarówka wraz z naczepą należy do międzynarodowej firmy spedycyjnej, zatrudniającej około dwustu kierowców, w tym w zdecydowanej większości polskich pochodzących z zachodnich województw kraju⁶. Innymi słowy – wyruszyłam w kilkutygodniową trasę wraz z moim kluczowym informatorem – zawodowym kierowcą z ponad trzydziestoletnim stażem i jego pasjonującą historią o różnorodnych emigracjach zarobkowych. Przez cały okres trwania trasy dzieliłam z nim przestrzeń trzech metrów kwadratowych, po raz pierwszy doświadczając sytuacji, w której zawieszenie działań etnograficznych było niemożliwe i nie mogłam dłużej ignorować stanu przemieszczania się⁷. W ów mobilny teren wyruszyłam, co jest przecież oczywiste, z konkretnymi wyobrażeniami na temat tego, jakie doświadczenia czekać mnie będą w drodze. Przy tym dysponowałam jedynie delikatnie naszkicowaną linią konceptualną, a podjęcie decyzji o podróży ciężarówką wiązało się raczej z poszukiwaniem nowych etnograficznych fascynacji – tym razem mobilnych w założeniach. Większość z moich prekoncepcji i wyobrażeń była niesłuszna, choć budowałam je systematycznie, bazując na wcześniej zebranych narracjach kierowców tirów, lorów i innych ciężarówek⁸. Ich opowieści, anegdoty i wspomnienia okazały się posiadać charakter zmitologizowany, sytuacyjny oraz uwikłany w procesy budowania wizerunku i zawodowej tożsamości.

Zakładałam, że oto będę miała do czynienia z kwintesencją mobilności, z kulturą w drodze, etnografią w trasie, że nieustannie będę pędzić tysiące kilometrów autostradami, w przerwach zaś intensywnie integrować się z kierowcami o różnorodnym pochodzeniu etnicznym i narodowym. Myliłam się, bowiem w drodze bywałam stosunkowo rzadko, a przestrzenie wędrownie były zdominowane przez Polaków. W miejsce mobilności pojawił się też bezruch i statyczność. Badania terenowe tego typu posiadają tę cechę, że często są nieprzewidywalne. Wiele firm logistycznych trudniących się międzynarodową spedycją gałęziową⁹ jedynie częściowo nawiguje transportem odbywającym się na stałych trasach. Ich specyfiką jest zmienność oraz sytuacyjność – są układanie na bieżąco zawsze z uwzględnieniem aktualnej lokalizacji danego kierowcy. Z metodologicznego punktu widzenia realizacja ściśle określonych planów badawczych może w takim wypadku bazować jedynie na prognozach tworzonych we współpracy z kierowcami i dyspozytorami.

⁵ Ciągnik siodłowy to ciężarówka, która jest przystosowana do ciągnięcia naczepy. Elementem pozwalającym na połączenie naczepy z ciągnikiem jest tzw. siodło. Nie stanowi ono sztywnego połączenia, ale pozwala na skręcanie naczepy względem ciężarówki (tzw. łamanie). W nomenklaturze kierowców ciągnik siodłowy jest określany jako „koń”.

⁶ Jest to firma duńsko-niemiecko-norweska posiadająca swoją agenturę także na terenie Polski – w Szczecinie. Decyzja o podjęciu badań wśród kierowców pracujących w tej firmie wiązała się z tym, że zaliczał się do nich kierowca, którego znam już od dłuższego czasu. Wybór ten wydawał się najbardziej rozsądny ze względów bezpieczeństwa. Środowisko, w którym prowadzę badania jest zmaskulinizowane i cieszy się negatywną opinią jeśli chodzi o relacje genderowe.

⁷ Dokumentację z tej etnograficznej podróży w postaci fotografii, nagrań audio oraz obszernych fragmentów notatek terenowych można znaleźć na stronie: www.transportodrone.tumblr.com (dostęp: 20.06.2012). Moje dotychczasowe działania badawcze zostały podzielone na dwa etapy. Ich celem była nie tylko weryfikacja problemów badawczych, oszacowanie efektywności zastosowania określonych metod badań, lecz także ustalenie problemów organizacyjnych związanych z ich realizacją. Pierwszy etap posiadał charakter „kwerendy” firm spedycyjnych wyspecjalizowanych w transporcie dalekobieżnym oraz nawiązanie kontaktu z osobami mogącymi wprowadzić mnie w środowisko polskich kierowców pracujących na terenie Europy Zachodniej. Etap drugi – to sześciotygodniowe badania terenowe, jakie przeprowadziłam pomiędzy 31 lipca a 21 sierpnia oraz 18 a 30 grudnia 2011 roku na terenie Danii, Niemiec oraz Francji. W niniejszym artykule odwołuję się przede wszystkim do materiału empirycznego, jaki zebrałam podczas pierwszej wyprawy.

⁸ Moje wcześniejsze zainteresowanie kierowcami ciężarówek wiązało się z projektem badań dotyczących zagadnienia etosu pracy fizycznej, tzw. szarej strefy oraz zażyłości i kordialności charakterystycznych dla środowiska robotników i innych pracowników fizycznych. Wśród nich spotkałam między innymi byłych kierowców ciągników siodłowych.

⁹ Spedycja gałęziowa – to działalność polegająca na organizowaniu przewozu towaru, w której całość pracy wykonywana jest przy użyciu jednego rodzaju środka przewozowego, a w tym przypadku ciągnika siodłowego.

W trakcie mojej pierwszej podróży miałam okazję współuczestniczyć w tak zwanym transporcie przerzutowym, który odbywa się między kilkoma dokładnie określonymi miejscami. Dodatkowo był to transport sezonowy na terenie Danii oraz Niemiec sprzężony z aktualnie panującymi warunkami atmosferycznymi. Dokładniej mówiąc, wraz z moim kierowcą zajmowaliśmy się przewozem owoców (porzeczek, wiśni oraz jabłek) i krążyliśmy między gospodarstwami rolnymi, hurtowaniami a przetwórniami znajdującymi się w obrębie wyspecjalizowanych zon industrialnych. Wspomniane warunki atmosferyczne okazały się o tyle istotne, że im były one nie korzystniejsze, tym większy miały one wpływ na częściowe lub całkowite zahamowanie procesu tranzytu. Deszcz oraz wichury przerywały jego ciągłość – owoce nie mogły być zbierane, a wobec tego transport tracił sens.

W tym przypadku zawód kierowcy ciężarówki dalekobieżnej polegał przede wszystkim na pauzowaniu oraz czekaniu (na dyspozycje, załadunek, rozładunek, dokumenty, koniec pauzy). I było to oczekiwanie w konkretnych miejscach o określonych właściwościach przestrzennych, kulturowych i społecznych – na parkingach, w krzakach, po środku pól, w zonach industrialnych, w rampach, w kolejkach, na promach czy portowych granicach celnych. Jednocześnie trasa, w którą wyruszyłam, nosiła bardzo wyraźne znamiona lokalności. Kabina ciężarówki jest bowiem dosłownie domem oraz miejscem, w którym i poprzez które kierowcy pielęgnują i manifestują swoją przynależność narodową. Byłam w ruchu i bezruchu zarazem, a moje badania przybrały charakter translokalny i nieprzewidywalny. Przez większość czasu towarzyszyło mi ambiwalentne uczucie, że jednocześnie wcale nie ruszam się z miejsca i że znajduję się w miejscu, które się porusza. Momenty, w których się przemieszczałam, były rzadkie oraz nieuchronnie i konkretnie zlokalizowane.

Cel tego artykułu to przede wszystkim wskazanie na problematyczność zaktualizowanych na gruncie antropologii oraz geografii humanistycznej kategorii miejsca oraz lokalności w odniesieniu do globalnego zjawiska mobilności, przepływu oraz ruchu¹⁰. Kontekstem dla tych rozważań pragnę uczynić badania, których specyfikę opisałam powyżej, a których nie da się w sposób pewny określić jako wielomiejscowe, ani też nie da się precyzyjnie wskazać na ich główny przedmiot. Nie prowadzę badań, które koncentrowałyby się wyłącznie na środowisku kierowców ciężarówek, ponieważ nie stanowią oni w kontekście europejskim spójnej grupy czy społeczności. Co więcej badania te pozwalają na docieranie do ludzi związanych nie tylko z transportem, lecz także pracujących w hurtowniach, fabrykach, przetwórniach, zakładach wytwarzających industrialne półprodukty i przedmioty; ludzi, którzy w większości są emigrantami zarobkowymi pochodzącymi z różnych zakątków świata i których działania składają się na niezwykle skomplikowaną sieć globalnej ekonomii. Nie koncentruję się też wyłącznie na miejscu, na ruchu, czy kwestiach emigracji zarobkowej czy transnarodowości. Tych kategorii nie da się od siebie łatwo odseparować. Główny przedmiot badań w warunkach nieustannej niepewności wciąż umyka i nie daje się pochwycić. Umykanie to jest przy tym dosłowne, a istota tego, co mnie najbardziej frapuje tkwi jednocześnie w tym, co w tytule określam za pomocą pojęcia „ruchomych miejsc” oraz translokalności. Nie jestem w stanie zaplanować działań badawczych i nie mogę postanowić przed wyruszeniem w trasę, że tym razem zajmę się przykładowo historiami emigracyjnymi kierowców, czy też sposobami zawłaszczanie przestrzeni parkingów. Może się bowiem zdarzyć, że dana trasa będzie się charakteryzowała tym, że wraz z kierowcą nie zatrzymamy się ani razu na parkingach przy autostradach lub nie będą miały czasu lub okazji

¹⁰ Ruch często jest opisywany w kategorii przepływu. Przepływ jest przemieszczeniem w czasie z jednego miejsca do kolejnego, to bycie w ruchu i proces jego podtrzymywania. Nie jest prostym transportem, transmisją namacalnych form ze ściśle określonymi znaczeniami, to raczej niekończąca się seria przekształceń w czasie i przestrzeni, coś, co kształtuje i rozmywa znaczenia, granice oraz formy kulturowe (zob. A. Appadurai, *Disjuncture and difference...*, s. 1-24; U. Hannerz, *Flows, boundaries and hybrids...*, s. 5-9.)

na wejście w interakcję z innymi kierowcami, ponieważ wcale ich nie spotkam poza miejscami załadunku i rozładunku, bo są to miejsca w których trzeba się spieszyć.

Oczywiście nie ulega wątpliwości, że środowisko kierowców ciężarówek dalekobieżnych, ich doświadczenia, sposób życia, udział w globalnej sieci przepływu dóbr są mobilne i z łatwością mieszczą się w ramach zainteresowań charakterystycznych dla studiów nad współczesną mobilnością¹¹. Badania terenowe, które zaczęłam realizować, wsiadając do kabiny tira, już na ich pilotażowym etapie okazały się generować ogromną ilość antropologicznych tematów – nakładających się na siebie, mediujących ze sobą, czasem wręcz wykluczających się wzajemnie¹². Rzeczywistość kształtowana jednocześnie w fizycznym ruchu jak i jego braku staje się szczególnie problematyczna, kiedy przychodzi moment, w którym trzeba dokonać jej adekwatnego opisu i interpretacji.

Samochody ciężarowe to przestrzeń około trzech metrów kwadratowych, które na skutek określonych działań zawłaszczających, zarówno symbolicznych jak i materialnych, stają się miejscami o konkretnej wartości i znaczeniu. Kabiny tych maszyn – często interpretowane jako przedłużenia ciał kierowców¹³, są nie tylko medium dla mobilności¹⁴, miejscami pracy,

¹¹ Literatura z zakresu studiów nad mobilnością jest oczywiście niezwykle bogata, jeśli wziąć pod uwagę ich interdyscyplinarny charakter. Zagadnieniem mobilności zajmują się nie tylko antropolodzy, lecz także geografowie, historycy, socjologowie czy urbaniści. W kontekście prowadzonych przeze mnie badań warto wymienić kilku autorów, którzy dokonują analiz zjawisk bezpośrednio powiązanych ze sposobem życia kierowców ciągników siodłowych. I tak są to: rozważania antropologa Marca Augé, który rozwinął koncepcję nie-miejsca, czyli między innymi przestrzeni autostrad i parkingów (M. Augé, *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*, tłum. J. Howe, London-New York: Verso, 1995), geografów Colina Divalla i Georga Revilla na temat procesów wytwarzania reprezentacji idei transportu (C. Divall G. Reville, *Cultures of transport: representation, practice and technology*, „Journal of Transport History” 2005, t. 26, nr 1, s. 99-111.), Petera Merriama przyglądającego się z perspektywy historyczno-geograficzno-antropologicznej angielskiej autostradzie M1 (P. Merriam, *Driving spaces: a cultural-historical geography of Englands M1 motorway*, Oxford: Blackwell Publishing, 2007), Daniela Normarka zajmującego się przyautostradowymi parkingami w Europie Zachodniej (D. Normark, *Tending to mobility: intensities of staying at the petrol station*, „Environment and Planning” 2006, t. 38, nr 2, s. 241-252) czy w końcu Johna Urry’ego zainteresowanego, między innymi, przestrzennymi oraz materialnymi aspektami mobilności (J. Urry, *Inhabiting the car*. Published by the Department of Sociology, Lancaster University, Lancaster LA1 4YN, UK, 2002, www.lancs.ac.uk/fass/sociology/papers/urry-inhabiting-the-car.pdf (dostęp: 30.05.2012); J. Urry, *Mobility and connections*, za: www.ville-en-mouvement.com/telechargement/040602/mobility.pdf (dostęp: 30.05.2012), J. Urry, *Social network and mobile lives*, [w:] J. Urry, A. Elliot, *Mobiles lives*, London: Routledge, 2010, s. 1-10).

¹² Pojawiły się takie zagadnienia, jak: mobilność, rozproszenie, tymczasowość, wahadłowość, podróżowanie, zażyłość, intymność, cielesność, męskość, etos pracy, fizyczność i zmysłowość, ruch, tożsamość, nacjonalność, ekonomia, współdziałanie, technologia, dywersyfikacja, hierarchia, kultura materialna, nomadyczność, dyspersja, stabilność-niestabilność, rutyna, praktyki zawłaszczania, dyslokacyjność-lokacyjność, globalizacja, przynależność, odmiejscowienie-umiejscowienie, multikulturowość, afordacyjność, techniki cielesne, seksualność, zarządzanie czasem.

¹³ Koncepcję samochodu jako przedłużenia ciała kierowcy należy rozważać w kontekście teorii aktor -sieci opierającej się na założeniu sprawczości, także tzw. *nieludzi*, czyli również przedmiotów, komputerów i maszyn. Podkreśla, że ważne są sieci materialno-semiotyczne, a nie same przedmioty. W ramach sieci nie należy analizować osobno ludzi i *nieludzi*, bowiem zarówno ludzie jak i maszyny, a także oczywiście relacje między nimi, powinny być poddawane interpretacji (B. Latour, *Splatając na nowo to, co społeczne. Wprowadzenie do teorii aktora-sieci*, tłum. K. Abriszewski, A. Derra, Kraków: Universitas, 2010). Teoria aktora-sieci często jest wykorzystywana przez badaczy zajmujących się automobilnością i w ramach swoich rozważań kładą nacisk na relacje zachodzące między kierowcami i samochodami (zob. M. Sheller. *Automotive emotions: feeling the car*, 2003, www.lancs.ac.uk/fass/sociology/papers/sheller-automotive-emotions.pdf (dostęp: 23.05.2012); E. Laurier, *Pre-cognition and driving*, 2007, www.web2.ges.gla.ac.uk/~elaurier/habitable_cars/texts/Laurier_cog_driving.pdf (dostęp: 23.05.2012); E. Laurier, H. Lorimier i.in., *Driving and 'passagering': notes on the ordinary organization of the car travel*, „Mobilities” 2008, t. 3, nr 1, s. 1-23; P. Merriam, *Driving spaces...*, s.1-23).

¹⁴ Zob. T. Cresswell, P. Merriam. *Introduction: geographies of mobilities – practices, spaces, subjects*, [w:] T. Cresswell, P. Merriam (red.), *Geographies of mobilities – practices, spaces, subjects*, London: Asegate, 2011, s. 7-9; D. Normark, dz.cyt., s. 8-10.

ale także cyklicznego zamieszkiwania. Sami kierowcy określają swoje samochody – domami i mieszkaniami, miejscami, które się poruszają. Co więcej, te ruchome domy stanowią konkretne punkty, w których realizowane są strategie charakterystyczne dla powiązań transnarodowych. Kierowcy są w nieustannym kontakcie, internetowym bądź telefonicznym, ze swoimi rodzinami i przyjaciółmi, a kabiny, które zawłaszczają, są wypełniane materialnymi manifestacjami domów, w których są pierwotnie zakorzenieni. Wspomniana cykliczność zawłaszczania wynika z tego, że w przypadku firmy, której ciężarówkami jeździłam, wyruszenie w nową trasę (trzy-czterotygodniową oddzieloną jednym tygodniem przerwy) jest równoznaczne z wejściem w przestrzeń innych trzech metrów kwadratowych kabiny niż poprzednio¹⁵. Oznacza to, że za każdym razem kierowcy muszą odtwarzać na kilka tygodni swoje miejsce pracy i zamieszkania. W praktyce reprodukcja ta zawsze odbywa się według określonego schematu oraz przy użyciu identycznego zestawu rekwizytów. Kierowcy oswiają przestrzeń ciężarówek za pomocą „lokalnego” kompletu rzeczy – pościelą w kropki, paski lub kwiaty, małymi dywanikami, poduszkami o różnych kształtach, maskotkami (czasem wystylizowanymi regionalnie), fotografiami rodzinnymi, plastikowymi miskami, w których się myją, zapachowymi gadżetami, laptopami, na ekranach których koniecznie widnieje zdjęcie domu lub lokalnego krajobrazu. Do kabin nie wchodzi w butach, lecz kapciach, piją z kubków z nadrukami prezentującymi ich dzieci, jedzą z talerzy, które stanowią część zastaw, które pozostały w ich domach rodzinnych. Wnętrza samochodów są codziennie sprzątane – chodniki trzepane, kurze ścierane, podłoga zamieciona.

W kontekście europejskim do rzadkości należy sytuacja, w której kierowca danego tira jest jednocześnie jego właścicielem, co minimalizuje działania personalizujące zewnętrżność tych maszyn. W przeciwieństwie do doskonale znanych z popkultury ciężarówek amerykańskich, europejskie nie posiadają zindywidualizowanego charakteru – nie są wymyślnie pomalowane, ozdabiane dodatkowym oświetleniem, dekoracyjnymi grillami, chromowanymi elementami, chorągiewkami czy symbolami ikonograficznymi, nie mają też swoich imion. Są po prostu samochodami konkretnej marki cieszącymi się określoną opinią, jeśli chodzi o ich przestronność, ergonomię, ekologiczność i oczywiście awaryjność. Trudno też doszukiwać się analogii między kulturą amerykańskich kierowców ciężarówek a europejskich. W Europie praca w tym zawodzie nie cieszy się taką społeczną estymą jak w USA i niewiele ma wspólnego ze zmitologizowaną ideą wolności i nomadycznej podróży¹⁶.

Europejskie ciężarówki są nie tylko miejscami codziennych interakcji z bliskimi oraz przestrzenią dla ekspresji przynależności rodzinnej, lecz także tożsamości etnicznej i narodowej. To miejsca, w których wytwarzane są wielozmysłowe reprezentacje lokalności – w wymiarze wizualnym, dźwiękowym, zapachowym i smakowym. Owe ruchome miejsca podróżują kanałami dla mobilności (autostradami, mostami, promami, pociągami), stacjonują w tak zwanych nie-miejscach¹⁷ cechujących się standaryzacją i anonimowością, mają dostęp do zon z wyraźnie oznaczonymi granicami. Jednocześnie same w sobie jako miejsca prywatne i intymne są szczelnie odgradzane mimo symultanicznego nieustannego i wręcz panoptycznego dostępu do tego, co na zewnątrz¹⁸. Chwilowe osadzenia we wspomnianych nie-miejskach ze względu na to, że często przybierają formę powtarzalną i z czasem zrutynizowaną, rozmywają jednoznaczność

¹⁵ Kierowcy za każdym razem prowadzą inne ciągniki siodłowe. Firma, w której pracują moi informatorzy, jest w posiadaniu około 130 ciągników oraz około 200 naczep. Naczepy są niekiedy ciągnięte przez ciężarówki nienależące do firmy (są to przypadki leasingowanych przez kierowców ciągników siodłowych).

¹⁶ Zob. J. DePillo, S. Poduch, *True stories of driver turnover: translating the drivers perspective*, New York: Delmar Cengage Learning, 2005; S. Hamilton, *Trucking country: The road to America's wal-mart economy*, Princeton: Princeton University Press, 2008; L.J. Ouellet, *Pedal to the metal: the work lives of truckers*, Philadelphia: Temple University Press, 1994.

¹⁷ M. Augé, dz. cyt, s. 75-115.

¹⁸ Zob. E. Laurier, *Pre-cognition ...*; E. Laurier, H. Lorimier i.in., *Driving and 'passagering'...*, s. 9-10.

tej kategorii. Różnego rodzaju parkingi, pobocza, centra transportowe, stacje benzynowe, bazy spedycyjne, zony industrialne są przestrzeniami, w których umiejscowione na trzech metrach kwadratowych lokalności wydobywają się na zewnątrz i wchodzi z sobą we wzajemną, nie-rzadko znajonalizowaną, relację.

Najbardziej wyrazistą manifestacją przynależności narodowej jest jedzenie spożywane przez kierowców – jego zapach, sposób przyrządzania oraz konsumpcja. Nie tylko polscy kierowcy ciężarówek dalekobieżnych, ale także węgierscy, bułgarscy, ukraińscy czy rosyjscy spożywają tak zwane domowe jedzenie, które jest przygotowywane wcześniej w postaci zawekowanych najbardziej stereotypowych potraw narodowych¹⁹. Zdarza się niekiedy, że kierowcy w trakcie czterdziestoosmiodziesiętnych pauz weekendowych przyrządzają wspólne posiłki, będące mieszanką „regionalnych” wersji, na przykład kotletów schabowych czy sałatek jarzynowych. Wożenie ze sobą własnego jedzenia i niekorzystanie z ofert restauracji czy barów znajdujących się na parkingach posiada oczywiście podłoże ekonomiczne, co jest widoczne w tym, że podobna praktyka jest raczej obca kierowcom niemieckim, duńskim czy holenderskim, którzy otrzymują dwukrotnie wyższe diety dzienne niż kierowcy-emigranci. Jednakże przywiązanie do polskiego smaku i zapachu – nie tylko obiadów, ale także chleba, warzyw czy alkoholu – można tłumaczyć jako opór stawiany mobilnemu, nieprzewidywalnemu rytmowi życia w ruchomych domach.

Kierowcy, nawet jeśli przebywają w trakcie przysługujących im tygodniowych przerw w swoich rodzinnych stronach, w rzeczywistości nie przestają być w trasie. Nieustannie opowiadają o tym, co się wydarzyło, gdzie byli, co widzieli i kogo spotkali. Granica między miejscem pierwotnego zakorzenienia a ruchomym domem jest zamazana²⁰. Tydzień przerwy to czas na przygotowanie się do kolejnego cyklu związanego z odbudową i podtrzymaniem mobilnego domu, który by kierowca mógł się w nim czuć jak na miejscu, musi odpowiednio wyglądać, pachnieć, brzmieć i umożliwiać podejmowanie codziennych, zlokalizowanych ideowo działań, takich jak oglądanie ulubionych seriali, słuchanie polskiej muzyki, radia czy nawet oglądanie polskiej telewizji (niektórzy kierowcy wożą ze sobą anteny satelitarne). Czytają też polskie gazety i jeśli tylko mają dostęp do Internetu, komunikują się z polskimi znajomymi za pomocą portali społecznościowych. W odniesieniu do tego kategorię, która w najlepszy sposób opisuje sposób życia kierowców, jest multilokalność, która przez badaczy, takich jak Vincent Kaufmann czy Johanna Rolshoven jest interpretowana jako strategia koniecznej kontekstualizacji działań podejmowanych przez tak zwanych mobilnych aktorów²¹. Praktyka usadawiania się w ruchomych miejscach sprawia, że kierowcy stają się twórcami lokalności o wielu lokalizacjach w warunkach przepływu oraz mobilności.

Narodowa identyfikacja kierowców ciężarówek w przestrzeniach mobilności odbywa się, jak już wcześniej wspomniałam, multisensorycznie. Wzajemne rozpoznanie nie spoczywa jedynie na wizualności – europejscy kierowcy tirów ubierają się jednakowo, a samochody oraz naczepy do nich podpięte, są zarejestrowane w różnych krajach europejskich. W międzynarodowych i wielojęzycznych warunkach pracy, jaką trudnią się kierowcy ciężarówek, także język traci swoją

¹⁹ Wśród zawekowanych potraw, jakie wożą ze sobą kierowcy wymienić można: bigos, gołąbki, kotlety schabowe i mielone, gulasz, zupy, krostki, naleśniki, sałatki, smażone ryby. Ponadto prócz weków zawsze są zaopatrzeni w domowej roboty ciasta i ciasteczka, pszeniczny biały chleb lub bułki, polskie piwo oraz wódkę. O podobnej praktyce pisze Ferenc Hammer analizujący wizerunek kierowcy ciężarówki w węgierskim społeczeństwie w czasach socjalizmu (F. Hammer, *A Gasoline scentet Sindbad: the truck driver as popular hero in socialist Hungary*, „Cultural Studies” 2002, t. 16, nr 1, s. 80-126).

²⁰ Tygodniowa przerwa pomiędzy kolejnymi trasami jest przez kierowców wykorzystywana w celu przygotowania się do kolejnej wyprawy. I tak jest to niezmiennie tydzień robienia zakupów, gotowania jedzenia i jego wekowania, prania i prasowania.

²¹ Zob. J. Rolshoven, *The Temptation of the provisional multilocality as a way of life*, „Ethnologia Europea. Journal of European Ethnology” 2008, t. 37, nr 1-2, s. 17-25; V. Kaufmann, *Mobilités et réversibilités: vers des sociétés plus fluides*, „Cahiers internationaux de Sociologie” 2005, t. 118, s. 119-135.

jednoznaczną identyfikacyjną właściwość. Swojego poznać można po zapachu jedzenia, jakie odgrzewa, rodzaju piwa, które pije czy muzyce, której słucha. Zażyłość kulturowa uwidacznia się nie tylko w momentach pauz i oczekiwania, ale także wówczas, kiedy kierowcy realizują działania związane z pracą. Nie są oni jedynie biernymi nawigatorami maszyn, których zadaniem jest przetransportowanie około 40 ton różnego rodzaju towaru. Do ich obowiązków należy zadbanie o to, by ładunek był odpowiednio umieszczony w naczepie, zabezpieczony, a następnie rozładowany. Po to, by proces dystrybucji towaru był odpowiednio udokumentowany, niejednokrotnie muszą prowadzić negocjacje w biurach spedycyjnych czy na granicach celnych. W przebiegu tych negocjacji ważną rolę odgrywa klucz narodowościowy. Polscy kierowcy posługują się specyficznym językiem, swoistego rodzaju żargonem powstałym na bazie podstawowej nomenklatury związanej z kontekstem spedycji, logistyki i pracy fizycznej. Żargon ten stanowi mieszankę języków obowiązujących na terenie krajów, po obszarze których poruszają się wraz z ładunkiem. W przypadku firmy, której samochodami jeździłam są to: Niemcy, Dania, Holandia, Belgia, Francja, Szwajcaria i Norwegia. Nomenklatura, którą opanowali polscy kierowcy, niejednokrotnie jest niewystarczająca w sytuacjach charakterystycznych dla działania biurokracji – wówczas kluczowi stają się pracownicy biur, którzy są polskimi emigrantami, posiadają polskie pochodzenie lub co najmniej rosyjskie bądź ukraińskie (bliskość językowa); a takich można znaleźć w najbardziej zaskakujących miejscach. Tego typu symboliczna zażyłość w znaczący sposób usprawnia nie tylko pracę polskich kierowców, ale szybkość przepływu dóbr w Europie Zachodniej, jeśli wziąć pod uwagę to, że większość kierowców pracujących na jej terenie to Polacy²². Dzięki takiej zażyłości łamane są sztywne reguły obowiązujące w wielu firmach spedycyjnych, fabrykach, hurtowniach czy przetwórciach, w których przykładowo: godziny pracy, przyjmowania ładunku, przerw obiadowych są restrykcyjnie realizowane.

Zmultiplikowana lokalność wytwarzana przez kierowców TIR-ów, skrywana w poruszających się domach nadaje nowy wymiar koncepcji nie-miejsc Marca Augé²³. Nie-miejsca stanowią opozycyjny biegun dla tak zwanych miejsc antropologicznych, historycznie zdefiniowanych, określonych w danym miejscu i czasie oraz wytwarzających to, co społeczne²⁴. Każda inna przestrzeń nie posiadająca takich właściwości, to nie-miejsca, wśród których Augé wymienia między innymi te nieuchronnie związane z życiem kierowców – autostrady, mobilne kabiny, porty, parkingi, zony industrialne. Innymi słowy przestrzenie, które nigdy nie będą całkowite i kompletne, choć są formowane w relacji do pewnego końca związanego z transportem, tranzytem, handlem czy podróżowaniem. Jednak to właśnie one definiują współczesność, podczas gdy dawne miejsca antropologiczne, mimo iż nigdy nie ulegną całkowitemu rozpadowi, to są wykluczane z nowych krajobrazów mobilności, stając się jedynie miejscami pamięci. Nie-miejsca powstają w wyniku mediacji elementów znajdujących się w nieustannym ruchu (nieważne, czy jest to ruch fizyczny, czy nie) – ludzi, przedmiotów, idei oraz informacji pochodzących z różnorodnych kontekstów społecznych i kulturowych. Koncepcja ta komplikuje się w relacji do lokalizującej i umiejscawiającej sprawczości kierowców, kiedy Augé wskazuje, że nie-miejsca istnieją poza tradycyjnie rozumianym czasem i przestrzenią, są wszędzie takie same i pozbawione swoistego, lokalnego kolorytu. Jednakże te, w których przebywają kierowcy, są przez nich dosłownie zamieszkałe i siłą rzeczy wprowadzają oni w niespołeczną, pofragmentowaną konstrukcję nie-miejsc tymczasowe zakorzenienie. Czasowe zawłaszczanie przestrzeni

²² Wniosek ten wysuwam, bazując na własnych obserwacjach, opiniach moich rozmówców częstokroć posiadających wieloletnie doświadczenia w pracy jako kierowcy ciężarówek dalekobieżnych, a także na informacjach, jakie pozyskałam z kwerend stron internetowych zachodnioeuropejskich firm spedycyjnych, licznych forów oraz portali przeznaczonych dla kierowców.

²³ M. Augé, dz. cyt. s. 75-115.

²⁴ M. Merleu-Ponty, *Phenomenology of perception*, tłum. C. Smith, New York: Routledge, 1962.

niemieszkalnych – zatoczek przy autostradach, polnych ścieżek, dzikich parkingów bez toalet, placów między zabudowaniami przemysłowymi, ślepych uliczek w zonach industrialnych – sprawia, że zniwelowaniu ulega różnica pomiędzy tym, co bliskie a dalekie, a także pomiędzy tym, co intymne i własne a niczyje. Kierowcy, zwłaszcza w przestrzeniach opuszczonych, niezaludnionych, dokonują poszerzenia swojej prywatności z niemałym rozmachem – to, co poza kabinami ciężarówek, szybko staje się ich częścią. Na zewnątrz dokonują podstawy zabieg higieniczne, takie jak: mycie zębów, golenie zarostu, obmywanie ciała, skracanie paznokci, przygotowują jedzenie na turystycznych kuchenkach gazowych, zmywają naczynia, słuchają głośno muzyki (disco-polo, polskie techno, polski rock z lat 80. i 90.). Jeśli posiadają mobilny Internet, komunikują się z rodziną, prowadzą rozmowy o przysłowiowym niczym z kolegami za pomocą CB-radia. Nie do końca więc jest tak, jak twierdzi Marc Augé, że osoby przebywające w nie-miejskach z konieczności znajdują się wszędzie i nigdzie zarazem. Z czasem kierowcy, o ile oczywiście pracują wystarczająco długo w danej firmie spedycyjnej, częściowo zaczynają poruszać się tymi samymi trasami, wzdłuż których znajdują się punkty, w których zawsze się zatrzymują, ponieważ przywiązują się do nich z różnych względów.

Multilokalność kierowców ciężarówek nie jest rodzajem wielorezydencjalności czy przykładem podwójnego gniazda²⁵, to raczej nakładające się na siebie: dom rodzinny, cyklicznie odtwarzane miejsce zamieszkiwania w kabinie samochodu ciężarowego, przestrzeń pracy i rozrywki oraz wirtualna intymność z rodziną i znajomymi. Kierowcy nie są na miejscu raz tu, raz tam, znajdują się w ruchu i bezruchu jednocześnie. Tu warto uwzględnić jedno z odniesień koncepcji nie-miejsk do kategorii beczasowego czasu Manuela Castellsa. Z beczasowym czasem mamy do czynienia wówczas, gdy dochodzi do rozbicia jego linearnej ciągłości – fragmentaryzacji chronologii oraz połączeń pomiędzy jej fragmentami. Beczasowy czas generuje subiektywne doznanie wiecznej terażniejszości²⁶. Czas linearny zostaje zastąpiony czasem cyklicznym, dlatego kierowcy tirów nigdy nie przestają być w trasie, ani zamieszkiwać kabin ciężarówek, którymi nawigują.

Poruszające się miejsca, w których kierowcy żyją, pracują, oddają się ablucjom i rozrywkom, są współtworzone nie tylko przez wirtualną obecność ich rodzin i nie jedynie przez innych kierowców parkujących zaraz obok, czy przez materialną zawartość wnętrza kabin (o ile uprawomocniony sprawczość rzeczy), lecz także przez fizyczną współobecność tego, co zazwyczaj w rozważaniach nad procesami wytwarzania miejsc jest ignorowane. Koncepcje lokalności, mobilności oraz zawłaszczania przestrzeni są antropocentryczne. To symboliczne działania ludzi oraz znaczenia, które są tym aktywnościom przypisywane, kreują miejsca, podtrzymują ich trwanie i społeczno-kulturową wartość. Fizycznym (akustycznym) i nieczłowieczym elementem, który współtworzy ruchome miejsca zamieszkiwane przez kierowców, są nawigacje Global Positioning System (GPS). Werbalna reprezentacja tych systemów najczęściej jest żeńska – kierowcy twierdzą, że głos kobiety jest przyjemniejszy w odbiorze oraz daje poczucie bezpieczeństwa. Niekiedy posługują się oni dwoma systemami nawigacyjnymi naraz²⁷. Ignorowanie dwóch dodatkowych głosów nie jest możliwe, wobec czego kierowcy wchodzą w werbalną interakcję ze swoimi nawigacjami – rozmawiają z nimi, zadają im pytania, wyzywają się na nich, kierują ku nim wulgaryzmy. Mimo poczucia bezpieczeństwa, jaką dają wskazówki GPS-ów, kierowcy nie obdarzają ich bezgranicznym zaufaniem, toteż dodatkowo posługują się mapami kartograficznymi. Informacje przekazywane przez GPS weryfikowane są także w oparciu o wiedzę i doświadczenie kierowców, którzy z czasem znają na pamięć przebieg określonych tras. Zadaniem systemu nawigacji jest dostarczenie użytkownikowi danych o jego położeniu oraz ułatwienie poruszania się po terenie.

²⁵ J. Rolshoven, dz. cyt., s. 17-25.

²⁶ M. Castells, dz. cyt.

²⁷ Jedna z nawigacji należy do firmy spedycyjnych, druga do kierowców. Pierwsza z nich nierzadko okazuje się zdezaktualizowana, stąd konieczność posługiwania się dodatkową.

Pozwala na określenie współrzędnych, rejestrowanie śladu „do punktu” oraz „po trasie”, powrót do miejsca wyjścia „tą samą trasą”, pomiar odległości, wyznaczenie powierzchni, a nawet na obliczanie wschodów i zachodów słońca oraz pór księżyca. W efekcie ruchome miejsca zawsze są precyzyjnie zlokalizowane. Kierowcy nieustannie monitorują swoje położenie oraz ruch, jaki wykonują za pomocą ciągników siodłowych. Informacje przekazywane przez GPS często bywają nieaktualne, dlatego uruchamiane są inne sposoby odnalezienia na przykład punktów rozładunku czy załadunku. W sytuacjach, w których kierowcy nie potrafią znaleźć właściwej drogi bądź odpowiedniego adresu, z pomocą przychodzą członkowie ich rodzin. Kierowcy dzwonią do swoich żon bądź dorosłych dzieci, a więc wyszukują pożądane lokalizacje drogą internetową i następnie nawigują ciężarówkami za pośrednictwem telefonii komórkowej. Miejsca rozładunku i załadunku (zony industrialne, wsie, nierzadko pola, wielkomiejskie centra, peryferia miasteczek) zawsze znajdują się w przestrzeniach, w których przebywają ludzie potencjalnie mogący naprowadzić kierowców na właściwą drogę. Zdarza się, że ludność lokalna przekazuje błędne lub sprzeczne ze sobą informacje, które powodują, że tranzyt nabiera charakteru dryfującego i kierowcy gubią się. Równie częste są jednak sytuacje, zwłaszcza w małych miejscowościach, w których ludność lokalna organizuje przewodników dla zagubionych kierowców. W praktyce wygląda to tak, że w kabinie zasiada osoba znająca okolice lub przed ciężarówką jedzie samochód, za którym ona podąża do punktu, którego kierowca sam nie potrafił zlokalizować.

Cybermobilność podtrzymywana przez oprogramowania systemów nawigacji i komunikacji nakłada się tu na ludzką sytuacyjną sprawczość²⁸. Fizyczne przemieszczanie się, możliwość korzystania z mobilnego Internetu, telefonii komórkowej, systemów nawigacji satelitarnej wytwarza nowy sposób komunikacji w drodze²⁹, nowe formy koordynacji, tak ludzkiego jak i zmechanizowanego ruchu, a w przypadku kierowców ciężarówek dalekobieżnych wpływa na zamazanie się granic pomiędzy tym, co jest domem a pracą oraz tym, co jest prywatne i publiczne. Wedle Kevina Hannam, Mimi Sheller oraz Johna Urry mamy tu do czynienia z konwergencją pomiędzy transportem i komunikacją oraz procesem mobilizacji współobecności³⁰.

Niezależnie od tego, czy mówimy o tradycyjnym ujęciu miejsca, czy tym, które proponuje w niniejszym artykule, jest to kategoria niezmiennie wyłaniająca się poprzez praxis. W obrębie antropologii miejsce jest analizowane jako: a) lokalizacja (*location*), która odnosi się do przestrzennej dystrybucji socjoekonomicznych działań, b) przywiązanie do miejsca (*sense of place*) oraz c) miejsce akcji (*locale*), w którym ludzie działają w określony sposób. Miejsca są wobec tego uwikłane w sieci o charakterze przestrzennym, tworząc ramy dla działań i sprawczości³¹. Jednakże kontekst, w którym znajdują się kierowcy ciężarówek, pozwala na mówienie o miejscach stających się w ruchu, miejscach które podróżują – szybciej lub wolniej oraz pokonują mniejsze lub większe dystanse. Dodatkowo opowiadają o miejscach oplecionych siecią relacji łączących ludzi, rzeczy, wyobrażenia z systemami mobilności.

George Marcus pisze o etnografii wielomiejscowej, która jest konieczna ponieważ każda praktyka społeczno-kulturowa jest konstruowana przez ludzi działających w różnych kontekstach, miejscach i sytuacjach³². Kilkakrotnie posłużyłam się pojęciem translokalności, które odno-

²⁸ Zob. K. Hannam, M. Sheller, J. Urry, *Mobilities, immobilities and moorings*, „Mobilities” 2006, t. 1, nr 1, s. 4-6.

²⁹ Zob. B. Brown, N. Green, R. Harper (red.), *Wireless World: Social and Interactional Aspects of the Mobile World*, London: Springer, 2002.

³⁰ Tamże.

³¹ M. C. Rodman, *Empowering place: multilocality and multivocality*, „American Anthropologist” 1992, t. 94, nr 3, s. 640-656.

³² G. Marcus, *Imagining the whole: ethnography's contemporary efforts to situate itself*, „Critique of Anthropology” 1989, t. 9, nr 3, s. 7-30; G. E. Marcus, *Ethnography in/og the world system: the emergence of multi-sited ethnography*, „Annual Review of Anthropology”, nr 24, s. 95-117;

szą zarówno do sposobu wielorakiego umiejscowienia oraz usytuowania kierowców ciągników siodłowych, kiedy są w trasie, jak i do trybu badań wymuszanego specyfiką tego mobilnego terenu. Nie da się tu bowiem mówić o wielomiejscowej etnografii w sytuacji, w której badania są realizowane właściwie w jednym miejscu – z perspektywy kabiny ciężarówki. Translokarność to kategoria, która wyłoniła się w rozważaniach wiodących antropologów społecznych, takich jak Ajrun Appadurai czy Ulf Hannerz³³. W ich rozumieniu translokarność jest sposobem konstytuowania społeczno-kulturowych przestrzeni mobilności, wymiejscowienia czy deterioryzacji, ale także używają tego pojęcia w celu uchwycenia sensu płynnych granic i nowoczesnych tożsamości. Podsumowując – obaj badacze skupiają się na procesach makroskalowych, w pewnym sensie ignorując faktyczne materialne praktyki aktorów mobilnych zawsze znajdujących się w określonym kontekście. W relacji do koncepcji ruchomych miejsc i środowiska kierowców ciężarówek większy potencjał tkwi w ujęciu Hannerza, który prowadzi rozważania nad translokarnymi badaniami terenowymi. Definiuje on translokarność jako całość analiz i jednocześnie sieć miejsc, w której pomiędzy tymi miejscami lokują się pogłębione badania etnograficzne. Jest to podejście zgodne z koncepcją Michaela P. Smitha, który opisuje ją jako badania małoskalowe i długoterminowe³⁴. Problem translokarności nie powinien być rozważany bez teoretycznych prekonceptji dotyczących mobilności, które posiadają potencjał minimalizacji akademickiej tendencji badaczy do pozycjonowania badanych społeczności i zjawisk kulturowych. Musi się tu zrodzić pewien kompromis, który w moim przypadku odnalazłam w kategorii ruchomych miejsc. W sposób oczywisty ludzie znajdujący się w ruchu nadal nieuchronnie zajmują różnorodne historyczne i społeczne lokalizacje – mają rasę i płeć, przynależą do określonych klas społecznych, wyznają różne światopoglądy i religie oraz dysponują określonymi kapitałami. Zawsze też działają w relacji do konkretnych fizycznych przestrzeni oraz są podmiotami wewnętrznych więzi i konfliktów powodowanych przez ich wielolokalność. Świadomość tej wielopozycyjności praktyk oraz kontekstów instytucjonalnych, społecznych, ekonomiczno-politycznych zmusza do przemyślenia na poważnie tego, w jaki sposób mobilni kierowcy ciężarówek umiejscawiają samych siebie³⁵. Myślenie o tych miejscach lokalizacji mobilnych podmiotów pozwala trzymać w ryzach makroanalityczne spojrzenie na mobilność, która zazwyczaj prezentowana jest jako abstrakcyjny, globalny przepływ nieodzwierciedlający tego, czym zwykła byłam się zajmować – życiem ludzi, których działania rzadko są rozpatrywane w kategoriach sprawczości, przestrzeniami praktyk, które błędnie wydają się oczywiste.

Agata Stanisz (dr): adiunkt w IEiAK UAM, etnografka i badaczka w nurcie „na miejscu”, zainteresowana zagadnieniami z zakresu antropologii rzeczy, cyberantropologii, akustemologii; specjalistka od kinship/family studies; fieldrecorder, bloggerka, założycielka pierwszego podcastu antropologicznego Antropofon; prowadzi Pracownię Antropologii Audiowizualnej w IEiAK; rzeczniczka otwartej kultury oraz procesu popularyzacji wiedzy antropologicznej.

³³ A. Appadurai, *Modernity at large. Cultural dimension of globalization*, Minneapolis-London: University of Minnesota Press, 1996; U. Hannerz, *Being there...and there...and there! Reflection on multi-site ethnography*, „Ethnography” 2003, t. 4, nr 2, s. 201-216; U. Hannerz, *Transnational Research*, [w:] H.R. Bernard (red.), *Handbook of methods in cultural anthropology*, Walnut Creek, CA: AltaMira Press, 1988, s. 235-256.

³⁴ M.P. Smith, *Translocality: A critical reflection*, [w:] K. Bricell, A. Datta (red.) *Translocal geographies: spaces, places, connections*, Aldershot: Ashgate, 2011, s. 181-199.

³⁵ Tamże.

Moving places and ethnography of translocality

The article is an attempt to consider moving places and translocality issues. The analysis is based on current ethnographic research that I carry out within Polish long-distance truck drivers working for Western European freight companies. The main goal of my interpretation is to highlight controversiality of notions of place and locality categories which had been actualized within anthropology and humanistic geography. The controversiality emerges with the reference to global mobility, flow and motion concepts. I provide a description of specificity of mobile fieldwork and everyday practices of truck drivers through they create significant places. I draw attention to processes of „mobilizing” traditional meaning of the locality and I argue a necessity of taking into consideration the mobility category as a preconceptual part of translocal ethnography.