

Palcem po mapie.

Manifest antropologii
rowerowej

Kacper Pobłocki

fot. archiwum



Jesteśmy zdecydowanie mniej mobilni, niżbyśmy tego chcieli – zwłaszcza że z ogromną prędkością pojawiają się nowe, również fizyczne, bariery między różnymi regionami świata, rosną wciąż nowe mury, a granice między państwami są coraz szczelniej strzeżone.

Mówienie o miejscach, w których nigdy się nie było i w których nigdy prawdopodobnie się nie będzie, jest o tyle istotne, że miejsc i społeczności, które możemy poznać bezpośrednio, będzie zawsze mniej od miejsc, o których można się dowiedzieć jedynie z relacji innych. Ten truizm ma poważne konsekwencje, wbrew obietnicy większego dostępu do szerszego świata, jaką niesie ze sobą idea globalizacji i jaką przyniósł w Polsce rok 1989, skazani jesteśmy w budowaniu własnego obrazu świata na wiedzę zapożyczoną. Mimo że teoretycy globalizacji trąbią wszem wobec o konsekwencjach „kompresji czasoprzestrzeni”¹ – efektu kurczenia się świata na

skutek oddziaływania nowych technologii², to globalizacja w większej mierze dotyczy towarów niż ludzi – praktycznie każdy otaczający nas przedmiot codziennego użytku ma długą i krętą międzynarodową historię³. Mimo że znakiem „ponowoczesnych” błyskawicznych podróży w najbardziej odległe zakątki świata jest samolot, to zdecydowana większość ludzkości, i to nie tylko poza światem Zachodu, samolotem nie leciała. Graham Robb podaje, że jeszcze na początku ubiegłej dekady 86 procent Francuzów nigdy nie leciało samolotem⁴. Żyjemy w świecie zdominowanym bardziej fantazją mobilności niż samą mobilnością. Świetnie widać to na przykładzie Chińczyków z nadmorskiego regionu Fuzhou, opisywanych przez Julie Chu. Zarówno jego mieszkańcy, jak i krajobraz (zdominowany przez „amerykańskie” wille Meiguoke) są kształtowane przez ideę globalnej mobilności, która wydaje się być na wyciągnięcie dłoni: kosmopolityczny Tajwan jest wyjątkowo blisko, a niemal 80 procent rodzin z tego regionu ma krewnego za granicą. Tymczasem emigracja jest możliwa jedynie za pomocą nielegalnych (i przez to kosztownych) środków. Wiele osób żyje dosłownie długie lata na walizkach, czekając w napięciu na cynk od przemytników ludzi, że właśnie nadszedł dzień ich wymarzonej (choć niebezpiecznej) podróży. W większości wypadków ten dzień nigdy nie nadchodzi⁵. Jesteśmy zdecydowanie mniej mobilni,

¹ Harvey D., *The Condition of Postmodernity: an Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford 1989, s. 240–242. Por. Thrift N., *Spatial Formations*, London 1996, s. 45–47.

² Nie tylko Internetu, ale również tak niepozornych wynalazków, jak kontenery transportowe, bez których nie byłoby tak szybkiego obrotu towarów, a części samochodów składanych w jednym miejscu nie mogłyby być produkowane w innym itd. Por. Sekula A., Burch N., *The Forgotten Space*, Amsterdam 2010.

³ Opisy „łańcuchów towarowych” znajdują się m.in. w: Pearce F., *Confessions of an Eco Sinner: Travels to Find Where My Stuff Comes From*, London 2009.

⁴ Robb G., *The Discovery of France*, London 2008, s. 242.

⁵ Chu J.Y., *Cosmologies of Credit: Transnational Mobility and the Politics of Destination in China*, Durham 2010.

nizbyśmy tego chcieli – zwłaszcza że z ogromną prędkością pojawiają się nowe, również fizyczne, bariery między różnymi regionami świata, rosną wciąż nowe mury, a granice między państwami są coraz szczelniej strzeżone⁶.

Podróże i „geograficzne występki” Kanta

Tymczasem fetyszyzacja bezpośredniego poznania sprawiła, że tradycja podróży gabinetowych, choć niezmiernie bogata, pozostaje poważnie zaniedbana. Niekwestionowanym mistrzem tego gatunku jest wciąż Immanuel Kant. W żargonie filozofów „podróże Kanta” są synonimem oksymoronu – Kant znany był z tego, że praktycznie nie ruszał się z Królewca. Jednocześnie, mimo że znany jest głównie jako filozof, Kant blisko 40 lat życia poświęcił na wykładanie geografii i antropologii – tej pierwszej uczył aż 49 razy, a drugiej – 28 razy. Dla porównania zajęcia z metafizyki i logiki Kant prowadził 54 razy, a z etyki 46 razy. Można zatem spokojnie powiedzieć, że geografia i antropologia były istotną częścią życia zawodowego Kanta, który sam zresztą uważał, cytując Locke’a, że wiedza o tak zwanym szerokim świecie, której miały dostarczać antropologia i geografia, jest podstawą wszelkiego poznania oraz jego projektu uniwersalnej etyki.

Wykłady geograficzne Kanta, choć skrupulatnie spisane przez jego studentów, nigdy nie były uważane przez interpretatorów jego filozofii za istotne. Dlatego długo nie były dostępne w językach innych niż niemiecki – francuskie tłumaczenie pojawiło się dopiero w 1999 roku, a angielskie ma się ukazać nie-

bawem. Jednym z powodów, dla których geografia Kanta zdaje się niewygodnym tematem, jest to, co kryje się w tych wykładach. Wiele z jego poglądów odbiega od współczesnych standardów poprawności politycznej. Kant uważał między innymi, że osoby mieszkające w strefach ciepłych szybciej rosną, ale osiągną zdecydowanie niższy poziom zdolności intelektualnych niż ludzie mieszkający w strefach umiarkowanych; w klimatach zbyt ciepłych lub zbyt zimnych ludzie nadmiernie lub niedostatecznie się pocili, co przekładało się na „jakość” ich krwi (która była „gęsta i zła”) i, co za tym idzie, ich charakter. Kant twierdził, że kobiety w Birmie ubierają się w sposób „wyzywający”, gdyż czekają tylko na to, aby zostać zapłodnione przez Europejczyków, a ludzkość osiągnęła swoją doskonałość w postaci rasy białej, zamieszkującej strefę umiarkowaną, natomiast pozostałe rasy – żółta, a zwłaszcza czarna, są z natury zdecydowanie mniej utalentowane, bardziej leniwe, bojaźliwe i skłonne do zabobonów, itd.⁷

Z jednej strony, można się oburzać na dość oczywisty rasizm, jaki się wylania z lektury wykładów Kanta, można też próbować go „usprawiedliwić”, pokazując, że w ówczesnym kontekście historycznym takie tezy nie były niczym wyjątkowym – podobne poglądy można często spotkać w pismach innych „gabinetowych podróżników”, a były one też rozpowszechniane w popularnych publikacjach podróżniczych, które miały na celu wykazanie słuszności europejskiego podboju kolonialnego⁸. W dzisiejszych czasach, kiedy

⁷ Harvey D., *Cosmopolitanism and the Geographies of Freedom*, New York 2009, s. 19–27.

⁸ Adas M., *Machines as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca 1990; por. Fabian J., *Out of Our Minds: Reason and Madness in the Exploration of Central Africa*, Berkeley 2000.

⁶ Parenti Ch., *Tropic of Chaos: Climate Change and the New Geography of Violence*, New York 2011.

to „odległe” światy są na wyciągnięcie ręki, a wrażliwość na odmienność kulturową jest integralnym elementem socjalizacji w krajach Zachodu, takie poglądy już nie mają racji bytu. Tymczasem David Harvey twierdzi, iż nie ma wcale rozdzwiewku między Kantowskim uniwersalnym projektem etycznym oraz jego ideą uniwersalnego obywatelstwa czy kosmopolityzmu a „geograficznymi występami” i wykluczaniem poszczególnych grup społecznych z tego projektu na podstawie przekonania, że nie są one wystarczająco „dojrzałe”, aby stać się pełnowartościowym i pełnoprawnym podmiotem politycznym czy filozoficznym. Można nawet powiedzieć, że atrakcyjność Kantowskiej filozofii polega właśnie na tym, iż „pozwała ona utrzymać otoczkę przywiązania do idei uniwersalnego dobra i jednocześnie w praktyce tolerować, a nawet usprawiedliwiać, niezliczone przypadki opartych na uprzedzeniach wykluczeń”⁹. Dlatego Harvey twierdzi, że George W. Bush jest „prawdziwym kantystą”, gdyż idee szerzenia uniwersalnej demokracji i pokoju doprowadziły do tak dramatycznych efektów, jak krwawa i wyniszczająca wojna w Iraku.

Z reguły dysonans między szczytnymi ideałami, takimi jak powszechna wolność czy sprawiedliwość, a brutalną rzeczywistością obfitującą w wojny, przemoc i wyzysk tłumaczony jest albo jako różnica między teorią a praktyką, albo twierdzeniem, że ideały to jedynie zasłona dymna dla zimnej kalkulacji i gry interesów. Tymczasem dialektyka uniwersalności i lokalności jest bardziej skomplikowana: „jeśli jakaś polityka okazuje się skuteczna ze względu na szczególne warunki geograficzne lub antropologiczne, wtedy uznaje się to za triumf uniwersalnej teorii”, pisze Harvey. „Gdy taka strategia okazuje się fiaskiem,

odpowiedzialnością za to fiasko obarcza się lokalne czynniki”¹⁰. Zatem początkowo sowiecki komunizm uważany był za uniwersalistyczny, oświeceniowy i na wskroś europejski projekt; w chwili gdy ukazał on swoją brutalną stronę, zaczęto sowiecki terror tłumaczyć jako spuściznę „dzikiego” i „azjatyckiego” charakteru Rosji czy też dziedzictwo „caratu”¹¹. Albo idea uniwersalnych praw człowieka: pozostaje na wskroś słuszna, a największą przeszkodą w jej powszechnej realizacji są lokalne szwarccharaktery pokroju ostatnio obecnego w mediach Josepha Kony, lidera ugandyjskiej partyzantki, który wstawił się między innymi tym, że rekrutował i szkolił dziesiątki tysięcy dzieci do swojej armii. Wojna z „tyraniami” w Iraku i Afganistanie była z zasady sprawiedliwa, ale figla spletały „lokalne warunki”, które albo przerosły możliwości intelektualne Amerykanów i pokrzyżowały ich plany¹², albo ludność lokalna po prostu nie dojrzała jeszcze do tego, aby się zmierzyć z „wolnością”, którą jej Amerykanie podarowali, likwidując reżim Saddama Husseina.

Banalność takiej krytyki „geograficznych występów” Kanta czy Busha polega na tym, że przeciwstawia ona lokalność uniwersalności bez względu na to, czy skłania się ku obronie prymatu uniwersalnych ideałów, czy kładzie nacisk na suwerenność lokalnych warunków i kultur. A zatem prawdziwym zadaniem nie jest odrzucenie Kantowskiego projektu i zanurzenie się w „lokalności”, zakorzenienie w „miejscu”, ale radykalna zmiana zasad dyskusji i przebudowanie projektu Kanta –

¹⁰ Ibidem, s. 106.

¹¹ Gray J., **Czarna msza. Apokaliptyczna religia i śmierć utopii**, Kraków 2009, s. 82–85.

¹² Bush zakładał, że różnica między sunnitami a szytami na Bliskim Wschodzie jest tym samym co różnica między anabaptystami a metodystami w Teksasie. Por. Harvey D., **Cosmopolitanism...**, op. cit., s. 101.

⁹ Harvey D., **Cosmopolitanism...**, op. cit., s. 34.

a zatem, parafrazując Foucaulta, „odrzućcie intelektualnego szantażu bycia albo zwolennikiem, albo przeciwnikiem Oświecenia”¹³. Problemem uniwersalnej polityki nie jest brak wystarczającej i szczegółowej wiedzy na temat odległych miejsc, ale to, że „miejsce” nie powinno być podstawową kategorią poznania świata i doświadczenia terytorialności. „Miejsce” jest równie banalne jak Kantowskie występkę geograficzne. Czasy autentycznej „inności”, którą kiedyś antropolodzy mogli znaleźć w odległych „miejscach”, a potem opisywać, bezpowrotnie się skończyły – inność kulturowa jest dzisiaj jedynie świadomie wytwarzanym produktem turystycznym¹⁴. Inność nie znajduje się „poza” granicami znanego nam i uważanego za cywilizowany świata, jak to było w dobie europejskiego kolonializmu, ale w szczelinach znanego nam świata, pomiędzy nachodzącymi na siebie reżimami przestrzennymi.

O ile „antropologia miejsca” ma ogromną literaturę i od mniej więcej dwóch dekad stanowi niezmiernie popularne przedsięwzięcie¹⁵, o tyle poznawanie przestrzeni jest metodologicznie zdecydowanie trudniejsze i pozostaje wciąż w powijakach. Literatura polskojęzyczna nie odbiega tutaj znacząco od światowych trendów – mamy w zasadzie do dyspozycji tylko dwie, choć świetne, pozycje: teoretyczną Bohdana Jałowickiego oraz historyczną

Andrzeja Piskozuba¹⁶. Wszystko to wymaga zupełnie innego modelu podróżowania i zupełnie innego modelu poznania, co świetnie rozumieją podróżnicy „nieprofesjonalni”, tacy jak Daniel Kalder, „antyturysta”, który opisał przestrzenie „zapomnianych” postsowieckich republik, czy Iain Sinclair, autor książki o podróżach wzdłuż londyńskiej obwodnicy¹⁷. Pokazują oni, że prawdziwie ciekawe podróżowanie to nie jest przebywanie w odległym i egzotycznym „miejscu”, ale raczej bycie pomiędzy miejscami, to przemieszczanie się „poprzez” przestrzeń. O ile „miejsce” jest zdominowane przez kategorię „bycia”, o tyle przestrzeń jest zdominowana przez kategorię „stawania się”¹⁸. I taki model podróżowania nie tyle daje nam poczucie „inności”, ile przede wszystkim pozwala zrozumieć, jakie czynniki wpływają na kształt otaczającego nas świata.

Wyalienowany kosmopolityzm i geograficzna ignorancja

Utarło się przekonanie, że Amerykanie to taka geograficzna „blondynka” (bimbo) – jednym z ulubionych sposobów Europejczyków na udowodnianie wyższości Starego Kontynentu nad Nowym są historie na temat tego, jak uboga jest wiedza geograficzna Amerykanów, którzy nie wytykają nosa poza granice swojego kraju i nie rozumieją subtelnych różnic kulturowych albo redukują je do schematów, które znają z własnego podwórka. W internecie często krążą mapy „świata według

¹³ Ibidem, s. 6.

¹⁴ Por. Conklin B.A., **Body Paint, Feathers, and VCRs: Aesthetics and Authenticity in Amazonian Activism**, „American Ethnologist” 4(24)/1997, s. 711–737.

¹⁵ Świadczy o tym m.in. popularność klasycznego już tomu: Gupta A., Ferguson J. (red.), **Culture, Power, Place: Explorations in Critical Anthropology**, Durham 1997; por. też: Pile S., Keith M. (red.), **Place and the Politics of Identity**, London 1993.

¹⁶ Jałowicki B., **Spoleczne wytwarzanie przestrzeni**, Warszawa 2010; Piskozub A., **Dziedzictwo polskiej przestrzeni: geograficzno-historyczne podstawy struktur przestrzennych ziem polskich**, Wrocław 1987.

¹⁷ Kalder D., **Zagubiony kosmonauta. Zapiski antyurysty**, Wołowiec 2008; Sinclair I., **London Orbital: A Walk Around the M25**, London 2003.

¹⁸ Por. Deleuze G., Guattari F., **Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia**, Minneapolis 1987.

Amerikanów”, gdzie stereotypy, podobne do tych wyrażanych przez Kanta, nanoszone są na różne miejsca na świecie. Amerykańska geograficzna ignorancja nie jest pokłosiem braku wiedzy, ale tego, że kształt przestrzeni, w której żyjemy, radykalnie się odmienił od czasów europejskich podbojów kolonialnych. Współczesne amerykańskie imperium tym się różni od europejskich poprzedników, że jest pierwszym w pełni globalnym. Jak pisał Neil Smith, „amerykańska światowa supremacja oznaczała brak konieczności dbania o geograficzne szczegóły. Jako że geografia była wszystkim, była też jednocześnie niczym”¹⁹. Innymi słowy, czasy kolonialnej „przestrzeni absolutnej”, martwej, dziewiczej, biernego obiektu poznania przez badacza czy opisania przez kartografa oraz podboju kolonialnego dobiegły końca.

W złotym okresie europejskiego imperializmu podróżowano nie tylko na rubieże „cywilizowanego świata”, ale również w drugim kierunku, z peryferii do metropolii. Oba rodzaje podróży „kształciły”. Długa jest tradycja młodzieńczych *Wanderjahre*, których – jak zauważa Joanna Kusiak – współczesnym echem są stypendia Erasmusa²⁰ i których spektakularnym przykładem była podróż Piotra Wielkiego do Amsterdamu w 1697 roku, skutkująca między innymi zbudowaniem Sankt Petersburga oraz modernizacją Rosji. James Ferguson zauważa, że kosmopolityzm jako przeciwieństwo lokalizmu polega nie tylko na budowaniu więzi z odległymi miejscami – w których nawet nie trzeba bywać, ale z któ-

rymi łączność podkreśla się w codziennych praktykach (np. poprzez modę) – ale również na zrywaniu więzi z innymi – w wypadku zambijskich górników były to więzi z rodziną na wsi, do której jednak większość górników, w obliczu katastrofalnego załamania gospodarczego, była skazana na starość wrócić²¹. Strategie kosmopolityczne są zatem strategiami alienowania się z otaczającego nas świata – czego świetnym przykładem są chociażby współczesne elity w Mumbaju, tak świetnie opisane przez Suhetu Mehtë: „wśród bombajskich wyżyn [społecznych] spotykam ludzi, którzy potrafią powiedzieć, gdzie można kupić najlepsze czekoladki w Paryżu, ale nie mają pojęcia, gdzie w Bombaju znaleźć dobre *bhulpuri* – miejscowy odpowiednik nowojorskiego kawałka pizzy”. Mimo że przenieśli do swego miasta elementy życia z odległych krajów i odtworzyli lokalne wersje Nowych Jorków czy Londynów, to gdyby „kiedykolwiek faktycznie przenieśli się do miast swoich marzeń, poczuliby się pozbawieni celu, nieważni” – skazani są na życie w replikach innych światów w mieście, w którym żyć nie chcą²².

Taki wyalienowany kosmopolityzm jest efektem ciągłej dominacji myślenia w kategoriach przestrzeni absolutnej – wykształconej w wyniku europejskiego podboju kolonialnego świata²³. Jak pokazuje Graham Robb, narzucenie przestrzeni absolutnej, które odbywało się również w Europie, przejawiało się głównie w nowych „racjonalnych” podziałach administracyjnych oraz wyrugowaniu krajobrazu społeczno-kulturowego, często sięgają-

¹⁹ Smith N., *American Empire: Roosevelt's Geographer and the Prelude to Globalization*, Berkeley 2004, s. 18. Por. Arrighi G., *Adam Smith in Beijing: Lineages of the Twenty-First Century*, London 2007, s. 250–274.

²⁰ Kusiak J., *Miejska osmoza*, „Kultura Liberalna” 13(116)/2011, 29.03.2011, <http://kulturaliberalna.pl/2011/03/28/kusiak-miejska-osmoza/> (20.05.2012).

²¹ Ferguson J., *Expectations of Modernity: Myths and Meanings of Urban Life on the Zambian Copperbelt*, Berkeley 1990, s. 212.

²² Mehta S., *Maximum City: Bombaj*, Poznań 2011, s. 50.

²³ Więcej na ten temat: Poblocki K., *Antropologia miasta – urbanizacja, przestrzeń i relacje społeczne*, „Lud”, tom XCV, 2011, s. 69–90.

cego wiele stuleci wstecz. W czasie gdy po raz pierwszy w historii próbowano stworzyć mapę Francji (projekt ten, zapoczątkowany w 1740 roku, zakończył się 70 lat później, gdy ukazały się drukiem ostatnie karty tzw. mapy Cassiniego – a zatem wiele z nich było już znacznie przedawnionych), kraj ten był istną terra incognita – w kategoriach czasu podróży mierzył trzy tygodnie wzdłuż oraz trzy tygodnie wszerz. W całym kraju znajdowało się najwyżej kilkaset pojazdów (konnych), którymi można było takie odległości przemierzać. Pomiędzy utartymi duktami znajdował się świat zupełnie obcy dla metropolitalnych podróżników. Był to świat rozlicznych „wiosek-państw”, gdzie nie stosowano pieniędzy, nie uznawano własności prywatnej i gdzie panował własny, osobny system sprawiedliwości. Był to świat, w którym zwierzęta były traktowane jako domownicy i gdzie pokoje mieszkalne miały „okna” na pomieszczenia dla zwierząt, a w rejonach granicznych można było spotkać całe watahy specjalnie szkolonych psów-przemysłowców. W górach można było się natknąć na pasterzy biegnących po pagórkach na szczudłach i rozwijających prędkość galopującego konia – jeszcze w latach 30. ubiegłego wieku w niektórych rejonach Francji listonosze poruszali się w ten sposób. Był to świat tysiąca różnych języków, między innymi języka „gwizdanego” używanego przez pirenejskich górali, którzy dzięki niemu mogli komunikować się nawet na odległość dwóch mil. Jeszcze w 1880 roku tylko jedna piąta mieszkańców Francji posługiwała się biegle językiem francuskim²⁴.

Owa „zapomniana” geografia Francji, tak sugestywnie opisana przez Robba, opierała się na pays – niewielkich „wysepkach”

przestrzennych, których granice zwyczajowo wyznaczał zasięg dźwięku kościelnych dzwoń. Tę właśnie potoczną geografiją miały zastąpić departamenty, których idea polegała na tym, że teraz każdy obywatel Francji mógł w ciągu jednego dnia podróży dojechać do lokalnego centrum administracyjnego. Celem było „zastąpienie starych, feudalnych i plemiennych podziałów nową, abstrakcyjną logiką administracyjną”. Powodzenie tego projektu „stworzenia” nowoczesnej Francji opierało się na pojawieniu w całym kraju „lokalnej miejskiej klasy średniej, która była w nikłym stopniu związana z wielowiekowymi podziałami i lokalnymi tożsamościami. Historyczne podziały we Francji zaczęły być kojarzone z osobliwym prowincjonalizmem oraz prymitywnym chłopstwem”. A zatem nie zdobywanie wiedzy, ale jej anulowanie leżało u podwalin tej przestrzennej rewolucji: „w kraju tysiąca języków monojęzyczność stała się symbolem osoby wykształconej [...], a świadoma nieznanomość warunków życia poza wielkimi metropoliami stała się znakiem oświeconej nowoczesności”²⁵. Krótkie podróże do „egzotycznych miejsc”, bez względu na to, czy znajdowały się one kilkadziesiąt kilometrów za Paryżem, na odległym kontynencie wśród „dzikich”, czy też był to świetnie prosperujący w XIX wieku miejski „slumming”, doskonale się wpisywały w tę strategię wykształcenia nowoczesnego, wyalienowanego, celowo wybiórczego kosmopolityzmu i reżimu obywatelstwa²⁶.

Pojawienie się nowych, szybszych środków transportu, takich jak kolej, wcale nie przybliżyło odległych miejsc do „centrum” – jak

²⁵ Ibidem, s. 69–70.

²⁶ Hitchcock P., *Slumming*, [w:] Sánchez M.C., Schlossberg L. (red), *Passing: Identity and Interpretation in Sexuality, Race, and Religion*, New York 2001, s. 160–186.

²⁴ Robb G., *The Discovery of France*, op. cit., s. 10, 32–35, 53, 61, 165–168, 190–197, 243.

pisze Robb – w wielu wypadkach czas podróży się wydłużył, a nie skrócił. Jednocześnie zniknął cały krajobraz wcześniej związany z podróżą konną – przewoźnicy dylizansami, przydrożne karczmy. A zatem przekonanie, że „kompresja czasoprzestrzeni” zbliża nas do siebie, jest złudne. To, co obserwujemy, to nie linearny progres kurczenia się świata lub, jak ujął to Thomas Friedman, pojawienie się „płaskiego świata”, w którym różnice geograficzne są niwelowane przez środki komunikacji, ale ciągły proces „nierównomiernego rozwoju” między różnymi fragmentami przestrzeni²⁷. Innymi słowy, żyjemy dzisiaj nie w świecie przestrzeni absolutnej, której emanacją jest mapa (na której od punktu A do punktu B jest tylko jedna najkrótsza droga), ale w przestrzeni „relacyjnej”, która rządzi się zasadami nierównomiernego rozwoju. Nie ma już terytoriów położonych „poza” znanym nam i oswojonym światem, jak to było w czasach podbojów europejskich – dlatego czas przestrzeni absolutnej, która była instrumentem kolonialnego podboju, minął. Dlatego też Amerykanie mogą sobie pozwolić na bycie „geograficzną blondynką”. Od chwili gdy zakończyła się ekspansja osadników europejskich na amerykańskim „Dzikim Zachodzie”, kiedy to Afryka została ostatecznie podzielona pomiędzy imperia europejskie, zniknęły ostatnie „białe plamy” na mapie świata, a granica ekspansji, wyrażona w wyobraźni amerykańskiej pod pojęciem rubieży/kresu (*frontier*), przesunęła się wewnątrz już podbitego (i „zmapowanego”) świata. Dlatego wiek XX nie był wiekiem zwykłego „podboju” nieznanych terytoriów, ale tego, co Henri Lefebvre nazwał „wytwarzaniem” przestrzeni²⁸.

Rowerem po mapie

Mimo że na mapie świata pozostają rejony takie jak ten, który James Scott nazywa „Zomią” – obszar w Azji Południowo-Wschodniej, który wciąż opiera się zewnętrznej kolonizacji i podporządkowaniu strukturom państwowym²⁹, to okres podboju kolonialnego świata, który – jak pokazuje Felipe Fernandez-Armesto – nie był wyłącznie dziełem europejskim, zamknął się definitywnie mniej więcej w latach 60. ubiegłego wieku. Wtedy to w bardziej trwałe sposoby społeczności wcześniej stosunkowo osobne (choć, jak pokazuje Eric Wolf, wcale nie odizolowane³⁰) zostały w sposób trwały wcielone do globalizującego się świata. Doskonałym i bardzo sugestywnym opisem tego procesu, często opartego na strukturalnej przemocy, jest unikalny dokument Johna Marshalla, ukazujący losy namibijskich buszmenów między 1951 a 2001 rokiem³¹. Pół wieku temu również zakończył się trwający nieprzerwanie od kilku stuleci proces „wewnętrznej” kolonizacji i podboju „dzikiego zachodu” w Chinach – który był równie krwawy i bezwzględny, jak podboje dokonywane przez Europejczyków. Jak przypominają Fernandez-Armesto, w latach 1667–1707 ponad 1,5 miliona nowych osadników zostało przeniesionych do kolonizowanego Syyczuanu, trzy czwarte ludności tubylczej zostało wymordowane, a reszta osadzona, zupełnie jak później w Ameryce, w „rezerwach”³². W ten sposób zakończył się okres żywiołowej „eksploracji” i kolonizacji globu, zapoczątkowany mniej więcej w XVI wieku w różnych częściach globu i nie tylko przez Europejczyków.

²⁷ Friedman T.L., *Świat jest płaski. Krótka historia XXI wieku*, przekł. Hornowski T., Poznań 2006.

²⁸ Smith N., *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*, London 2010, s. 119–126; Smith N., *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, London 1996.

²⁹ Scott J.C., *The Art of Not Being Governed: An Anarchist History of Upland Southeast Asia*, New Haven 2009.

³⁰ Wolf E., *Europa i ludy bez historii*, Kraków 2009.

³¹ Marshall J., *A Kalahari Family*, Watertown 2001.

³² Fernandez-Armesto F., *Millennium: A History of Our Last Thousand Years*, London 1995, s. 243.

Pierwsze dwie dekady po II wojnie światowej, pod wieloma względami „złoty okres” w historii światowego kapitalizmu³³, były jednocześnie okresem wzmożonej urbanizacji. Świadome „wytwarzanie” przestrzeni miejskiej, rozpoczęte na wielką skalę pierwszy raz przez Barona Haussmana w Paryżu, weszło w nowy etap. Jak pisze David Harvey, po 1945 roku Robert Moses w swojej przebudowie Nowego Jorku „zmienił skalę myślenia o urbanizacji poprzez przeniesienie jej na cały obszar metropolitalny, a nie tylko do miasta”³⁴. Od tamtego czasu, głównie za sprawą urbanizacji w Chinach, „miasto” zaczęło coraz bardziej się globalizować oraz wylewać poza swoje granice – była to kolejna transformacja skali urbanizacji. Obecnie ponad połowa światowych zasobów cementu jest konsumowana przez Chiny. W rejonie delty rzeki Perłowej powstaje obszar metropolitalny o powierzchni 26 Londynów lub dwukrotności terytorium całej Walii, który zamieszkiwać będą 42 miliony mieszkańców. Mimo że uwaga badaczy miast skupia się obecnie na megamiastach w Globalnym Południu i wylaniającej się dramatycznie „planecie slumsów”, to o wiele bardziej charakterystyczne jest pojawienie się tego, co czasami nazywa się „międzymiastem” (Zwischenstadt) – tworzy hybrydalnego między wsią a miastem³⁵.

Dlatego „miasto” nie powinno być już traktowane jako „miejsce”, ale jako „przestrzeń”, i dlatego zamiast badać „miasta” i o nich mówić, należy mówić raczej o „miejskości” lub, jak to ujął Marcin Czerwiński, o „umiastowieniu”. Czerwiński jako pierwszy zauważył wpływ rozlewającej się urbanizacji na krajobraz i kulturę Polski. Już w latach 60. ubiegłego

wieku w Polsce zniknęła wyraźna granica między wsią a miastem – w sensie architektonicznym (ekspansja na wsi zabudowy typu podmiejskiego) oraz w sensie kulturowym (zacieranie się tradycyjnych różnic regionalnych oraz odmiennych na wsi i w mieście „stylów życia”)³⁶. Innymi słowy, Polska od kilku dobrych dekad jest jednym wielkim miejskim sprawem – choć owo „rozlewanie się” polskiej miejskości jest odmienne od klasycznego amerykańskiego sprawu³⁷. Wszechobecność „umiastowienia” w polskiej przestrzeni tłumaczy dość niski w skali globalnej oficjalny wskaźnik urbanizacji w Polsce: w naszym kraju tylko 61 procent – liczba mało imponująca w porównaniu do Brazylii, Korei Południowej czy nawet Chin.

Dlatego pojawia się problem metodologiczny, jak badać tę rozlewającą się „miejskość” i jak badać przestrzeń. Świetnym przykładem jest tutaj książka Grahama Robba, w której „odkrył” on na nowo Francję – i która jest podróżą, jak to ujął autor, w „czterech wymiarach”, efektem 14 tysięcy mil przejechanych rowerem oraz czterech lat spędzonych w bibliotece. Truizmem może zdawać się przekonanie, że punkt widzenia zależy od punktu siedzenia lub, w naszym wypadku, od środka lokomocji. Jeżeli przejedziemy Polskę pociągiem, to zobaczymy inny kraj, niż gdybyśmy zrobili to samochodem – podróż wzdłuż linii kolejowych to jakby odtworzenie XIX-wiecznego i dziś już poprzemysłowego krajobrazu. Nie zobaczymy tam krasnali ogrodowych – jednej z ikon „Polski przydrożnej”. I jeszcze inny kraj nam się ujawni, gdy przejedziemy go rowerem. Ten rodzaj doświadczenia przestrzeni ma bardzo długą tradycję – i to nie przypadek,

³³ Arrighi G., *Adam Smith...*, op. cit., s. 253.

³⁴ Harvey D., *The Enigma of Capital and the Crises of Capitalism*, London 2010, s. 169.

³⁵ Davis M., *Planeta slumsów*, Warszawa 2008, s. 20–21.

³⁶ Czerwiński M., *Życie po miejsku*, Warszawa, s. 5–8.

³⁷ Amerykańska specyfika została świetnie opisana w: Hayden D., *Building Suburbia: Green Fields and Urban Growth 1820–2000*, New York 2003.

że David Harvey, który odegrał ogromną rolę w „przywroceniu” myślenia przestrzennego do nauk społecznych, zapytany w wywiadzie o genezę swojego zainteresowania geografiami, powrócił do czasów młodości i wycieczek rowerowych po obrzeżach Londynu i hrabstwie Kent (o którym później napisał pracę doktorską)³⁸.

Podróż rowerem jest szybsza niż chodzenie pieszo, ale wolniejsza niż jazda samochodem – i dlatego dzięki niej możemy doświadczyć, z jednej strony, dynamizmu zmieniających się przestrzeni, a z drugiej strony, zagłębić się w różnicach lokalnych, a zatem badać „nierównomierny rozwój”. Podróże rowerowe, pisze Robb, „nie tylko pozwalają na skosztowanie lokalnych produktów, ale również wyrabiają ogromny apetyt na informacje. Pewne konfiguracje krajobrazu, drogi, pogody czy zapachów wyciskają piętno na pedału mózgu tak silnie, że często powracają one wiele lat później w formie nękających pytań”³⁹. Owo niewerbalne, fizyczne doświadczenie, coś, co antropolog Michael Taussig nazywa „cielesną nieświadomością” (the bodily unconscious), jest kwintesencją doświadczenia antropologicznego⁴⁰. Rowerzysta jest całkowicie, również fizycznie, zanurzony w otaczającym go krajobrazie, a przemieszczanie się przez przestrzeń za pomocą własnego ciała pozwala na „zapisywanie stopniowych zmian w przestrzeni w napięciu mięśni oraz ustawieniu przetrzutek”. Ponadto rowerzysta często zmuszony jest unikać głównych szlaków komunikacyjnych, więc siłą rzeczy „podąża starożytnymi, rzymskimi, traktami handlowymi, szlakami, którymi kiedyś pędzono bydło, korytami rzek, które zniknęły na skutek industrializacji, do-

linami i szlakami, które kiedyś były uczęszczane przez wędrownych handlarzy”, odtwarzając w ten sposób zapomnianą geografiami historyczną. Jednocześnie rowerzysta, który spędza w podróży więcej niż dwa tygodnie i przywyka już do życia „na drodze”, pozbywa się swojego codziennego habitusu – doświadcza prawdziwej, bo fizycznej, inności. Tak jak George Orwell, który po jakimś czasie życia jako kłozard zrozumiał między innymi nieracjonalność mycia się przy takim „stylu życia”, tak tutaj nabieramy innych codziennych nawyków, które zaskakująco szybko wchodzi w krew. Mieszkanie na rowerze, nawet jeśli się jeździ po własnym kraju, jest klasycznym doświadczeniem antropologicznej transgresji. Szok kulturowy doświadcza nie w „terenie”, ale po powrocie „do domu” – po sześciu tygodniach spędzonych na rowerze, na podróży między Budapesztem a Morzem Czarnym i z powrotem, kilka dobrych dni zajęło mi ponowne przyzwyczajenie się do „normalnego” życia, a swój „dom” postrzegałem tak, jakbym widział go po raz pierwszy. Takie doświadczenie transgresji w przestrzeni, uczenie się tego, jak przestrzeń współczesnego świata jest kształtowana przez nierównomierny rozwój, pozostaje w „cielesnej nieświadomości” bardzo długo, kształtując wrażliwość poznawczą, również wpływając na to, jak poruszamy się po bibliotece.

Czym jest zatem podróżowanie rowerem po mapie? To takie doświadczenie przestrzeni, które pozwala doświadczyć jej dynamizmu, wyzwającego nas od wciąż uznawanego za dominujący ontologicznego prymatu „miejsca” nad „przestrzenią”. To taki rodzaj poznania, który ukazuje nam banalność i nieadekwatność naszych stereotypów związanych z rozumieniem miejsc odległych – i to nie tylko takich, które jesteśmy w stanie przemierzyć rowerem. Mimo że żyjemy w dobie renesansu +

³⁸ Harvey D., *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*, New York 2001, s. 3.

³⁹ Robb G., *The Discovery of France*, op. cit., s. xvi.

⁴⁰ Taussig M., *What Color is the Sacred?*, Chicago 2009.

podróży, zrozumienia dla odległych kultur i poznawania egzotycznych miejsc, nasze potoczne wyobrażenie o tym, jak wygląda cały świat, wciąż uwięzione jest w stereotypach wykształconych w dobie pojawienia się „przestrzeni absolutnej” i nie zmieniło się od blisko 500 lat. Gdyby nas zapytano, „jak wygląda świat”, to najprawdopodobniej wskazałibyśmy na mapę w odwzorowaniu Mercatora – to jest mapa, której używa się wciąż na lekcjach geografii. Tymczasem jest ona niezmiernie myląca, zwłaszcza jeśli chodzi o przedstawienie wielkości różnych terytoriów: Grenlandia na przykład wydaje się zdecydowanie większa niż Chiny, choć w rzeczywistości Chiny są czterokrotnie większe. Europa jest w centrum świata i zdaje się rozmiaru Ameryki Południowej, a Skandynawia wielkości Indii, choć faktycznie to Ameryka Południowa jest dwukrotnie większa, a Indie większe trzykrotnie. Tak oplakany stan naszej potocznej wiedzy geograficznej o „szerokim świecie”, która w zasadzie niewiele się zmieniła od czasów Kanta, to wystarczający powód do tego, aby zająć się poważnie badaniem przestrzeni – a jak pokazuje przykład świetnej książki Robba, nawet tak oswojone i na pozór mało „egzotyczne” przestrzenie jak Francja kryją w sobie ogromne pokłady historii, których nie dostrzeżemy, patrząc z perspektywy „miejsca” i nie siedząc na pędzącym rowerze. ●



© Znak, 11/2012

Femen w drodze

z Inną Szewczenko,
aktywistką i jedną z organizatorek ruchu Femen,
rozmawia Piotr Andrusieczko

