

## Mobil szociológia?

Az új mobilitási paradigma programja a szociológia megújítására<sup>1</sup>

## Mobile sociology?

The agenda of the new mobilities paradigm for renewing sociology

Zsinka Flóra<sup>2</sup>

<https://doi.org/10.51624/SzocSzemle.2024.1.4>

Beérkezés: 2023.11.25.

Átdolgozott változat beérkezése: 2024.02.28.

Elfogadás: 2024.03.23.

**Összefoglaló:** A tanulmány célja az új mobilitási paradigma néven ismert interdiszciplináris irányzat bemutatása és kritikai kiértékelése, különös tekintettel arra a programra, amelyet John Urry fogalmazott meg a szociológia megújítása céljából. Urry írásaiban amellet érvel, hogy a 21. században jelentkező olyan tendenciák, mint a technológiai újítások révén egyre fokozódó mobilitás, a növekvő hálózatosodás, hibridizáció és komplexifikáció, indokoltá teszik a korábbi területiség-központú megközelítés felülvizsgálatát, és olyan konceptuális keretek és módszertani eljárások kialakítását, amelyek alkalmasak lehetnek a társadalmi élet átalakuló formáinak tanulmányozására. Jelen írás e program összefoglalását követően először elméleti, majd módszertani szempontból értékeli az Urry és szerzőtársai által javasolt újításokat, azután az irányzat folyóiratában, a *Mobilities*ban 2006 és 2023 között megjelent tanulmányok áttekintésével vizsgálja a mobilitási fordulat hatását. A tanulmány mindezek alapján amellet érvel, hogy az új mobilitási paradigma képviselői által kínált elméleti és módszertani megfontolások hiányosságai ellenére sok tekintetben gazdagíthatják a szociológiai kutatások eszköztárát, és elősegíthetik bizonyos társadalmi jelenségek árnyaltabb értelmezését, de egységes paradigmáról nem beszélhetünk. Az Urry által kidolgozott elméleti szintézis nagymértékben épít más szerzők műveire, és úgy tűnik, hogy a megközelítés újdonsága sok esetben inkább az általa hivatkozott elméletek sajátja. A vizsgált folyóiratcikkek alapján arra lehet következtetni, hogy Urry elméleti-módszertani programja a kritikai mobilitáskutatás területén sem vált egységesen elfogadott értelmezési keretté.

**Kulcsszavak:** új mobilitási paradigma, mobilitási fordulat, (im)mobilitás, tudományos paradigma

**Abstract:** The aim of this paper is to present and critically evaluate the interdisciplinary research direction known as the new mobilities paradigm, with particular reference to the programme that

1 A tanulmány „A vidéki dzsentifikáció szerepe a településfejlődésben” című (FK-138098) projekt keretében az Innovációs és Technológiai Minisztérium Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból nyújtott támogatásával készült el.

2 PTE Demográfia és Szociológia Doktori Iskola, e-mail: florazsinka@gmail.com

John Urry has set out to renew sociology. In his writings, Urry argues that trends in the 21st century, such as increasing mobility enabled by technological innovation, growing networking, hybridisation and complexification, requires a reconsideration of the previous territoriality-centred approach and the development of conceptual frameworks and methods that can be used to study the changing forms of social life. After summarising this agenda, this paper first assesses the innovations proposed by Urry and his co-authors from a theoretical and methodological perspective, and then examines the impact of the mobility turn based on a review of studies published in the *Mobilities* journal between 2006 and 2023. On this basis, the paper argues that, despite their shortcomings, the theoretical and methodological considerations offered by the proponents of the new mobilities paradigm can enrich the toolkit of sociological research in many respects and contribute to a more nuanced understanding of certain social phenomena, but cannot be considered a theoretically coherent paradigm. The theoretical synthesis developed by Urry draws heavily on the work of other authors, and the novelty of the approach seems in many cases to be more a feature of the theories he refers to. Based on the journal articles examined, it can be concluded that it has not become a uniformly accepted framework of understanding even in the field of mobilities studies.

**Keywords:** new mobilities paradigm, mobilities turn, (im)mobilities, scientific paradigm

## Bevezetés

Azt a radikális átalakulási folyamatot, amelyen a globális kapitalizmus ment keresztül az 1970-es évek közepe óta, olyan terminusokkal szokás jellemezni, amelyek különböző (jogszabályi, politikai, területi) kötöttségekből való kiágyazódást, kiszakadást jelölnek (dereguláció, liberalizáció, denacionalizáció, deterritorializáció) (Appadurai 1991, Sassen 2003, Amin 2004, Harvey 2005). A termelési rendszer és a munkaszervezés átalakulása, a politikai változások és a technológiai újítások azonban nem pusztán a tőke és a munkaerő szabad áramlását tették lehetővé, hanem az emberi és a tárgyi világ, valamint a különböző mediatizált tartalmak soha nem látott mértékű mobilitását eredményezték. Nem csak a mozgások intenzitásának és sebességének fokozódásáról, tömegessé válásáról és a megtett távolságok növekedéséről van szó. A mobilitás új formái, gyakorlatai jelennek meg, amelyek megváltoztatják a társadalmi érintkezés módjait. Az identitások létrejöttében a lokalitás szerepe megváltozik, míg a mobilitás több tekintetben is jelentőségre tehet szert az egyéni és kollektív identitáskonstrukciók szempontjából (Easthope 2009, Hannerz 1996). A mozgás a késő modernitás meghatározó tapasztalata, aminek köszönhetően átalakulnak a mobilitás társadalmi és kulturális reprezentációi is (Cresswell 2006). Az ezredfordulón megjelenő, új mobilitási paradigmaként<sup>3</sup> vagy mobilitási fordulatként (Hannam et al. 2006, Sheller–Urry 2006) definiált interdiszciplináris irányzat, amely többek között a szociológia, a kulturális antropológia, a kritikai kultúrákutató, a humán geográfia, a közlekedéstudomány és a migrációkutatás kapcsolódásai révén alakult ki, ezekre a változásokra próbál reflektálni.

3 A továbbiakban több esetben is az új mobilitási paradigma megnevezést használom az irányzat megjelölésére az egyszerűség kedvéért, annak ellenére, hogy a későbbiekben vitatni fogom a paradigma kifejezés használatának indokoltságát.

2000-ben jelent meg John Urry *Sociology Beyond Societies* (Urry 2000b) című könyve, amelyben új alapokra kívánja helyezni a szociológiát, mivel meglátása szerint az átalakuló globális társadalom tanulmányozásához meg kell haladni a területiség hagyományos felfogását, és mind a társadalom, mind pedig a tér fogalmát a mozgások megnövekedett jelentőségét figyelembe véve kell újrakonceptualizálni. Urry munkásságában nem előzmények nélkül való az újításra való igény, sem pedig a tér problematikái iránti érdeklődés (lásd erről Berger 2018: 163–168), azonban e művében kifejezetten programszerű leírását találjuk annak, hogy milyen szociológia felel meg annak a posztársadalmi állapotnak, amelyben a szociológusok klaszikus kutatási egységei, a területileg lehatárolható és szilárd struktúrákkal rendelkező társadalmak megszűnnek létezni.<sup>4</sup> Urry és mobilitási fordulat más képviselői nemcsak arra törekedtek, hogy a későmodern globalizált társadalom működését a mobilitások különböző aspektusainak elemzése által megvilágítsák, hanem határozott szándékuk volt az is, hogy a kritikai mobilitáskutatást<sup>5</sup> (*mobilities studies*) önálló területként, és új tudományos paradigmaként ismertessék el. Ennek érdekében több olyan folyóiratcikket<sup>6</sup> is megjelentettek, amelyekben összefoglalják azt, hogy milyen elméleti és módszertani elveket vallanak magukénak, és mi az, ami véleményük szerint a kritikai mobilitáskutatás rendkívül eklektikus, szerteágazó irodalmát összefogja<sup>7</sup>. Emellett arra is törekedtek, hogy a paradigmához csatlakozó szerzőket formális szervezeti keretek között is összefogják. 2003-ban alakult meg a Centre for Mobilities Research (CeMoRe)<sup>8</sup> a Lancastari Egyetemen, ahol Urry tanított. Az Urry és Mimi Sheller által alapított kutatási központ immár húsz éve koordinálja a kritikai mobilitáskutatást, és létrejött nagymértékben hozzájárult az irányzat önálló kutatási területként való intézményesüléséhez. Nemzetközi szinten a 2004-ben alapított Cosmobilities Network<sup>9</sup> fogja össze a mobilitással kapcsolatos kutatásokat. Az irányzatnak saját folyóirata is van, a 2005-ben alapított és 2006-tól megjelenő *Mobilities*.

A mobilitási fordulat képviselőinek határozott törekvése, hogy egy olyan elméleti és módszertani programot körvonalazzanak, amely véleményük szerint alkalmas lehet a késő modernitásban jelentkező új tendenciák megragadására. E program keretében a tér és az idő hagyományos koncepcióizálásán túllépve a társadalmiságnak

4 Urry a szociológia átalakítását célzó programját folyóiratcikk formájában is megjelentette (Urry 2000a).

5 A *mobilities studies* megjelölést a cultural studies/kritikai kultúrakutatás mintájára kritikai mobilitáskutatásnak fordítottam, mivel a mobilitáskutatás a magyar nyelvű szakirodalomban a társadalmi mobilitás kutatására vonatkozik, és az egyéb kínálatozó fordítási lehetőségek (mobilitások kutatása, mobilitási kutatás) kevésbé tűntek szerencsés megoldásnak.

6 Három fontosabb publikációt érdemes megemlíteni, amelyben Urry és szerzőtársai megpróbálják elméleti és módszertani szempontból megalapozni kutatási területüket. Az első Sheller és Urry (2006) *The new mobilities paradigm* című programadó írása, amelyben először használják az új mobilitási paradigma kifejezést. A második Hannam, Sheller és Urry szerkesztői előszava, amelyet a *Mobilities* folyóirat legelső számához írtak Editorial: *Mobilities, Immobilities and Moorings* címen (Hannam et al. 2006). A harmadik pedig a *Mobilizing the new mobilities paradigm* című írás, amely az *Applied Mobilities* folyóirat első számában jelent meg Sheller és Urry (2016) tollából. Ebben a tanulmányban az első programadó írásuk óta eltelt tíz év fejleményeit értékeli a kritikai mobilitáskutatás szemszögéből.

7 Erre azért is szükség lehetett, mert sokan, akik a mobilitások kutatásával foglalkoznak, nem tekintik magukat a mobilitási fordulat részesének (Cresswell 2011: 555).

8 <https://www.lancaster.ac.uk/cemore/>

9 <https://www.cosmobilities.net/>

egy olyan értelmezését kínálják, amelyben a mobilitásnak központi jelentősége van. Urry szerint ez a szemléletváltás szükséges ahhoz, hogy a szociológia lépést tudjon tartani a társadalmi viszonyok átalakulásával a 21. században. Jelen tanulmány célja e program bemutatása és az általa kínált elméleti és módszertani újítások értékelése.

Amint a fentiekből kiderült, hangsúlyozottan interdiszciplináris irányzatról van szó, és az új mobilitási paradigmához kapcsolódó szerzők különböző tudományterületeket képviselnek. A következőkben azonban elsősorban Urry témához kapcsolódó írásai, valamint az Urry és más szerzők által jegyzett fontosabb programadó cikkek jelentik a hivatkozások elsődleges forrásait. Ennek oka, hogy Urry kifejezetten a szociológia tudománya számára igyekezett megfogalmazni olyan tematikus, elméleti és módszertani újításokat, amelyek a korábbi diszciplináris keretek kitágításával lehetővé teszik a szociológia megújítását az átalakuló társadalmi világ követelményeinek megfelelően. A következőkben tehát ebből a szemszögből próbálom meg áttekinteni azt, hogy az új mobilitási paradigma mint értelmezési keret milyen előnyöket és hátrányokat rejt magában. A mobilitási fordulat fontosabb elméleti és módszertani kiindulópontjainak összefoglalását követően először társadalomelméleti szempontból veszem szemügyre a paradigma képviselői által megfogalmazott állításokat. Ezt követően tekintem át azt, hogy milyen érvek szólnak az általuk ajánlott módszertani eljárások mellett és ellen. Végül pedig mobilitás és hatalom történetileg változó viszonyának elemzésével próbálom meg bemutatni azt a folyamatot, amelynek eredményeképpen a mobilitás jelentősége a késő modernitásban radikálisan átalakult. Ezzel összefüggésben amellet érvelek, hogy mivel korunkban a szabad mozgás diskurzusait alapvetően nemzetközi politikai szervezetek, kapitalista érdekszövetségek termelik, ezért a mobilitásról való beszéd nem lehet politikailag semleges. Az új mobilitási paradigma képviselői kevéssé reflektálnak arra a kontextusra, amelyben állításait megfogalmazzák, ezért fennáll a veszélye annak, hogy hozzájárulnak a hatalmi viszonyok diszkurzív újratermeléséhez.

## Az új mobilitási paradigma<sup>10</sup>

Az új mobilitási paradigma egy olyan elméleti vállalkozásként definiálható, amely túllép a hely és a mozgás szedentarista elgondolásán, valamint a mozgást idealizáló és romanticizáló nomadológia szemléletén is, és a 21. század globalizált világában egymást keresztül-kasul metsző mobilitások (*mobilities*) vizsgálatára fekteti a hangsúlyt (Sheller–Urry 2006, Urry 2000a, b, 2007). A szedentarizmus a stabilitást, az állandóságot, a mozdulatlanságot, a helyhezkötttséget tekinti normálisnak, a mozgást, a változást, a helyváltoztatást pedig abnormálisnak. E nézőpont szerint a lehatárolt helyek, nemzetek, régiók képezik az emberi identitás és tapasztalat alapjait, és ezek jelentik a társadalomtudományos vizsgálódás alapvető kutatási egységeit

10 Az új mobilitási paradigmáról magyarul lásd még Berger 2018: 167–169 és Váradi 2020.

is.<sup>11</sup> Ezzel szemben az új mobilitási paradigma képviselői azt hangsúlyozzák, hogy a világon minden hely az egyes helyeken túlmutatató kapcsolati hálókbá ágyazódik be (Sheller–Urry 2006: 209). Tehát az egyes helyeket, mozgásokat, vagy bármely társadalmi jelenséget a hálózat relációit figyelembe véve kell elemezni. A hely és a társadalom dinamikus és folyamatszerű felfogását képviselik, mivel szemléletükben a mobilitások és immobilitások révén az egyidejűleg jelen lévő vagy egymással kapcsolatba kerülő emberek és tárgyak közötti dinamikus változó viszonyok (közelség-távolság) hozzák létre a helyeket, valamint a társadalmi kapcsolatokat (Sheller–Urry 2006). Tehát egyfajta relacionális ontológiáról van szó, mely szerint a mobilitás és az immobilitás egymást kölcsönösen meghatározó viszonyrendszereiben, a kettő dinamikai által válik lehetővé a társadalmi létezés, szerveződnek a társadalmi kapcsolatok és formálódnak a hatalmi viszonyok (Sheller 2018: 9–10). Az olykor hatalmas távolságokat átívelő kapcsolati szálak bizonyos csomópontokba futnak össze. E megkülönböztetett terek (pályaudvarok, benzinkutak, repülőterek, hotelek, utcasarkok, bevásárlóközpontok stb.) a társadalmi élet, a kapcsolódások és az együttműködések új formáinak adnak helyet (Hannam et al. 2006). Vagyis nem pusztán annak felismeréséről van szó, hogy a 21. század technológiai vívmányai a mobilitás eddig nem látott formáit teszik lehetővé, hanem arról is, hogy a mobilitásoknak több értelemben is társadalomkonstituáló szerepük van.

A paradigmához kapcsolódó szerzők a mobilitások kifejezést mindig többes számban és meglehetősen széles értelemben használják; a mobilitások sokféleséséről beszélnek (*multiple mobilities*). A mobilitások fogalma magában foglalja az emberek, a tárgyak, a tőke és az információ globális léptékű mobilitását és az olyan sokkal inkább lokálitáshoz kötődő mozgásokat is, mint a tömegközlekedés, a nyilvános terek használata és a tárgyak mozgatása a mindennapi élet során (Hannam et al. 2006: 1). Urry (2007: 47) a mobilitásoknak öt típusát különbözteti meg: a fizikai mozgást, a tárgyak mozgását, a képzeletbeli utazást, a virtuális utazást és a kommunikációt.

A mozgások fentiekben felsorolt típusai komplex hálózatokon belül kapcsolnak össze humán és nem humán ágenseket, hiszen az emberek fizikai és virtuális mobilitását kiterjedt és differenciált materiális infrastruktúra teszi lehetővé. Az új mobilitási paradigma szerint a mobilitás így kialakuló összetett rendszerei építik fel azt a társadalmi világot, amely korunkban a szociológia vizsgálódási terepét jelentheti.

Urry (2000a, 2003) a cselekvőhálózat-elmélet belátásaira is támaszkodva amellett érvel, hogy e hibrid rendszerek létrejötte indokolatlanná teszi a természeti és a társadalmi szféra megkülönböztetését. Tehát az új mobilitási paradigmára egy olyan poszthumanista szemléletmód jellemző, amelyben a társadalmi jelenségeket a tárgyi világgal való szoros összefonódásukban vizsgálják. Urry (2007) szerint a technológiai fejlődés egyre összetettebb mobilitási rendszerek létrejöttét eredményezte

<sup>11</sup> Sheller és Urry (2000) szerint a szedentarista szemléletmód korlátainak egyik kézenfekvő példája az, hogy a társadalomtudományok teljesen figyelmen kívül hagyták azt a tényt, hogy a gépkocsik tömeggyártása és elterjedése rendkívül nagy hatást gyakorolt a társadalmi életre.

(időrendben: gyaloglás, vasút, autózás, repülés, kommunikáció és imaginárius utazás).<sup>12</sup> Történetileg minden társadalomra egy bizonyos mobilitási rendszer volt jellemző. E rendszerek kölcsönhatásban vannak egymással, és ahogyan a társadalom átalakul, egyes rendszerek zsugorodnak, míg mások kiterjedtebbé válnak (Urry 2008: 16). A 21. századi mobilitási rendszerek egészen új sajátosságokat mutatnak a korábbiakhoz képest: egyre komplexebbek és interdependensebbek lesznek, egyre nagyobb mértékben számítógép-vezéreltek és egyre több szakélelemre van szükség a működtetésükhöz (Urry 2007: 14). A rendszerek komplexitásából adódóan egyre gyakrabban fordulnak elő az ún. normális balesetek (*normal accident*), amelyek előre nem láthatóak, és így nincs esély a megelőzésükre. Ez a fajta kiszámíthatatlanság azzal magyarázható, hogy a globális mobilitási rendszerek olyan komplex, önszerveződő rendszerekké váltak, amelyeknek a káosz ugyanúgy részét képezi, mint a rend (Urry 2003). A véletlenszerűség szerepet játszik a társadalmi gyakorlatok kialakulásában is, amelyek szándékolatlan következményeként jönnek létre azokból a módokból, ahogyan az emberek használják, kombinálják, megújítják a különböző mobilitási rendszereket (Sheller–Urry 2016: 12). A komplexitás azt is jelenti, hogy a növekvő fluiditást és mobilitást bizonyos értelemben a stabilitás teszi lehetővé. A mobilitások és az azokat konfiguráló, kanalizáló, szabályozó immobil infrastruktúrák is részei a rendszernek. Például a repülőgépek mobilitása a repülőterek nélkül elképzelhetetlen lenne, az autók mobilitását pedig benzinkutak biztosítják. Az új mobilitási paradigmában így a mobilitás és a helyhez kötöttség dialektikája teremti meg a társadalmi világ komplexitását (Urry 2003: 124–128).

Tehát a paradigma képviselői a mobilitást és a helyben maradást egymáshoz való viszonyukban igyekeznek megérteni. Ha tekintetbe vesszük ezeket a relációkat, a mobilitásnak vagy a mobilitásra való képességnek különböző fokozatai írhatók le, amelyek összefüggésbe hozhatók a hatalmi viszonyokkal. Tehát a mobilitás a társadalmi egyenlőtlenségek egy fontos dimenzióját is képezi (Hannam et al. 2006). Az új mobilitási paradigmához kapcsolódó több kiemelkedő szerző is részletesen foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy hogyan vizsgálható a társadalmi egyenlőtlenségek problémája a mobilitásokkal összefüggésben.

Cresswell szerint a mobilitások társadalmi viszonyok termékeiként jönnek létre, ugyanakkor alakítják is e társadalmi viszonyokat. Ebben az értelemben beszélhetünk a mobilitás politikáiról. A mobilitás magában foglalja a fizikai értelemben vett mozgást, a mozgás reprezentációit és gyakorlatait. Mindhárom aspektusban megtekinthetjük a mobilitás politikáit, vagyis azokat a mechanizmusokat, amelyek révén a hatalmi viszonyok egyrészt leképeződnek, másrészt generálódnak a mobilitásokkal összefüggésben. Az egyenlőtlenségek tetten érhetőek a fizikai mozgásokban (Ki mozog a leggyorsabban? Ki mozog a legtöbbit?), a reprezentációkban (Hogyan jelenik

<sup>12</sup> Urry elsősorban az itt felsorolt mobilitási rendszereket emeli ki, és a *Mobilities* című könyvben a mobilitási rendszerekkel foglalkozó fejezeteket is a felsoroltak mentén tagolja, ugyanakkor egyes helyeken említést tesz a lovas közlekedésről, a hajózásról és más közlekedési módokról is (Urry 2007: 13, 68, 91).

meg a mobilitás a diskurzusokban? Milyen narratívák szólnak róla? Milyenek a mobilitás reprezentációi?), és a gyakorlatokban (Hogyan testesül a mozgás? Szabadon mozog valaki, vagy kényszerítik?) (Cresswell 2010: 19).

Vincent Kaufmanntól származik a motilitás koncepciója, amely a mobilitásra való képességet jelöli. A térbeli mobilitás korunkban rendkívüli jelentőségre tett szert, és egyfajta ideológiává, normatív imperatívusszá vált, ami kényszerítő erővel bír, és arra ösztönöz, hogy fokozzuk mobilitási hajlandóságunkat és képességeinket. Ebben az értelemben a mobilitás a társadalmi integráció fontos tényezője (Flamm–Kaufmann 2006). A motilitás tehát a tőke egy típusának tekinthető, amely egyenlőtlenül oszlik meg a társadalomban. Egyrészt kapcsolatban áll a többi (materiális, kulturális, kapcsolati) tőketípussal, másrészt át is konvertálható más típusú tőkévé (Kaufmann et al. 2004).

Az új mobilitási paradigmán belül más szerzők a hálózati tőke (*network capital*) fogalmát használják, amely a mobilitás hálózataiba való bekapcsolódáshoz és az akár nagy földrajzi távolságokat átívelő társadalmi kapcsolatok kialakításához és fenntartásához szükséges feltételek és eszközök birtoklását jelenti (közlekedési eszközök, kommunikációs eszközök, internet-hozzáférés, útlevel, pénz, idő, kompetenciák, kapcsolatok) (Elliot–Urry 2010, Larsen et al. 2006, Urry 2007). Urry szerint napjainkban a hálózati tőke növekvő jelentőségre tesz szert a többi tőketípushoz képest, és egyre inkább meghatározza az egyének és társadalmi csoportok pozícióját a globális egyenlőtlenségek rendszerében (Urry 2007). Hangsúlyozza azt is, hogy a mobilitás hálózatai arisztokratikusak (a fogalmat a kisvilág-elméletből kölcsönzi) abban az értelemben, hogy az erőforrások az előnyös helyzetben lévő központok felé áramlanak, tehát a mobilitás 21. századi rendszerei e tekintetben is hozzájárulnak az egyenlőtlenségek fenntartásához. Graham és Marvin (2001) a fragmentált városfejlődés (*splintering urbanism*) jelenségének leírásánál szintén úgy érvelnek, hogy a társadalmi megosztottságok az infrastrukturális rendszerek megtapasztalásában is visszatükröződnek. A prémium és a marginalizált hálózati terek elválnak egymástól. A jómódúak által lakott városrészeket és az általuk használt, szintén elkülönített prémium fogyasztási tereket külön infrastruktúra köti össze, amely lehetővé teszi használóik akadálytalan mozgását. A marginalizált terek és lakóik azonban kirekesztődnek ezekből az infrastrukturális hálózatokból, tehát számukra inkább akadályokat, korlátokat jelentenek, amelyek szabad mozgásukban gátolják őket.

Sheller (2018) a mobilitási igazságosság (*mobility justice*) fogalmával ragadja meg a mobilitásokkal összefüggésben jelentkező társadalmi egyenlőtlenségeket. A mobilitási igazságosság a korlátozások nélküli szabad mozgás igényét jelenti, amely társadalmi hovatartozására való tekintet nélkül mindenkit megillet. A koncepció tehát felfedi azokat a hatalmi mechanizmusokat, amelyek különböző diskurzusok, gyakorlatok és intézmények formájában ellenőrzik és szabályozzák a különböző társadalmi csoportok mozgásait, és ezáltal egyenlőtlen viszonyokat teremtenek közöttük, vagy megerősítik a meglévő törésvonalakat.

Összefoglalóan tehát az új mobilitási paradigma keretein belül végzett kutatók egyrészt a mozgás konstitutív szerepét vizsgálják a társadalmi intézmények és gyakorlatok szempontjából, másrészt pedig a mobilitások sokféleségét és a közöttük létrejövő komplex együttállásokat, kombinációkat tanulmányozzák, beleértve a mobilitások fizikai, virtuális és képzeletbeli formáit. A mobilitás e komplex rendszereinek elemzése teszi szükségessé a legkülönbözőbb kvalitatív és kvantitatív eljárásokat magába foglaló „mobil módszertan” (*mobile methods*) alkalmazását (lásd Büscher–Urry 2009, Sheller–Urry 2016: 217–219, Urry 2007: 39–42). A közös jelenlétben alapuló face-to-face interakciók vizsgálata mellett a mobilitási fordulat képviselői javasolják a mobil etnográfia egyre elterjedtebb módszereit, amelyek a digitális eszközhasználat során generált adatok etnográfiai elemzését vagy a vizsgált személyek/csoportok mozgásainak nyomon követését jelentik mobil eszközök által. Továbbá ide tartoznak az olyan módszertani eljárások is, amikor a kutató együtt mozog a kutatókkal. Ez a megközelítés lehetővé teszi számára, hogy közvetlenebb benyomást szerezzen arról, hogy a mozgásban lévő szubjektum hogyan tapasztalja meg önmagát és a környezetét. Spinney (2006) például azt vizsgálja, hogy túrakerékpárosok számára hogyan konstituálódnak a bejárt helyek, útvonalak jelentései. Ehhez szükségesnek véli, hogy a biciklisekkel folytatott beszélgetései során fenntartsa azt a kontextust, amelyben a tájhoz kapcsolódó jelentések megszületnek, és ezt a folyamatot ne csak szöveges reprezentációkon keresztül, hanem saját testi tapasztalatai alapján tudja értelmezni és interpretálni. Ennek érdekében a kutatót személyek által bejárt túraútvonalat hozzájuk csatlakozva maga is kerékpáron tette meg. A mobil etnográfia tehát jelentheti a vizsgált személyekkel való együtt gyaloglást, futást, autózást, biciklizést, a legkülönbözőbb közlekedési eszközökön az utasok megfigyelését, interjúkat, fotókat, videófelvevételek, terepnaplók készítését és elemzését. Ezeket a módszereket egyes kutatásokban kiegészítik azzal, hogy a megkérdezettek által bejárt útvonalakat a mobiltelefonjaikra letöltött GPS applikáció segítségével térképezik fel (például Hocking et al. 2018, Jensen et al. 2015).

Az új mobilitási paradigmához illeszkedő kutatási módszer még a téridőnaplók vezetése a mindennapi aktivitások, mozgások rögzítésére. A téridőnapló lehet szöveges, de tartalmazhat fotókat is, vagy készülhet hangrögzítéssel vagy videókamerával. A naplóbejegyzésekből látható, hogyan rajzolódik ki és milyen körülmények befolyására változik a vizsgált csoporthoz tartozó személyek aktivitási tere (például Meijering et al. 2023), de a naplóírás vagy a fényképek készítése során lehetőség van a mozgással kapcsolatos szubjektív tapasztalatok, észleletek és érzések rögzítésére, ami lehetővé teszi például annak elemzését, hogy a szubjektum számára hogyan kel életre a táj az éjszakai biciklizés során (Cook–Edensor 2017), vagy hogyan tapasztalják meg a várost a Delhi metróhálózat utasai (Butcher 2011).

A mobil módszerek között említik a kiberkutatást, amely az emberek online térben zajló virtuális vagy képzeletbeli mozgásait tárja fel, tehát lényegében a virtuális etnográfival azonos.



A mobil módszertanok részét képezi az atmoszférák elemzése is, melynek során azt vizsgálják, hogy a bejárt helyek atmoszférái hogyan befolyásolják az utazás, a mozgás tapasztalatát. Például Ashmore (2013) egy tanulmányban egy skót üzletember '30-as években íródott útinaplója alapján mutatja be, hogy az óceánjárón megtett hosszú tengeri út során az anyagi és társadalmi világ összekapcsolódása révén létrejövő együttállások hogyan teremtik meg az utazás élményét meghatározó atmoszférákat. Az elemzésekből kiolvasható, hogy a folyton változó atmoszférák kiváltotta érzések, hangulatok, gondolatok által hogyan teremődik meg az utas figurája.

Az új mobilitási paradigma képviselői javasolnak még olyan eljárásokat, mint az utazások során gyűjtött emlékek (képek, szuvenírek, fotók, levelek) elemzése, valamint különböző transzferpontok, köztes helyek vizsgálata, amelyek a mobilitási hálózatok csomópontjait képezik (például várótermek, kikötők, repülőterek, kávézók, parkok, pályaudvarok, játéktértek, motelek). Az irányzathoz tartozó kutatók előszeretettel fordítják figyelmüket a mobilitáson alapuló „új világrend ikonikus tere” (Sheller–Urry 2006: 219), a reptér felé, amely *par excellence* példáját jelenti azoknak a csomópontoknak, vagy más szóval kikötőknek (*moorings*), amelyek a mozgásokat biztosítják és szabályozzák. De ilyen átmeneti térként elemzi Vannini (2011) a brit-kolumbiai partvidék kis szigetei között közlekedő kompok megállóhelyeit. Ezekben a kikötőkben a gyakran hosszúra nyúló várakozás során az emberek kiszakadnak a mindennapi élet ritmusából, időleges közösségek részeivé válnak és nagyon változatos tevékenységeket folytatnak. E megállóhelyek tehát „lopott időterekként” léteznek a helyi életvilág tagjai számára.

És végül a mobilitások elemzéséhez szükségesnek tartják az olyan módszerek alkalmazását is, amelyek lehetővé teszik az emberek, tárgyak, a tőke és információ követését a globális áramlásokban. Ez megvalósulhat több helyszínrű (*multi-sited*) etnográfiai kutatással vagy az ún. „kövesd a dolgot” (*follow the thing*) módszerek által. Ez utóbbi a kutatott személyek, tárgyak, szimbolikus javak vagy mediatisált tartalmak követését jelenti az offline vagy online térben. Például Cullen (2020) Bangladesben végzett terepmunkája során téglák útját követte végig keletkezésüktől a lebomlásukig, annak érdekében, hogy bemutassa azt, hogy az időjárás nem objektív háttérként, hanem mint cselekvő szubjektum, az épített környezet és a társadalmi világ alakítója van jelen ebben a folyamatban. A módszer online térben történő alkalmazására példa Allen-Robertson és Beer (2010) tanulmánya, amelyben a „Spime” kifejezés terjedését követték nyomon öt éven keresztül internetes keresőprogramok segítségével.

A fentiekben röviden összefoglaltak jelentik az új mobilitási paradigma legfontosabb elméleti és módszertani újításait, amelyek lehetővé teszik globális mobilitások átalakuló mintázatainak elemzését. Ez az, amire Sheller és Urry (2016) szerint a szedentarista tudomány a '90-es évektől kezdve alkalmatlannak bizonyult, vagyis Kuhn terminológiájával élve az új mobilitások anomális jelenségnek bizonyul-

tak a statikus társadalomtudomány számára. Meglátásuk szerint az új mobilitási paradigma kell legyen az, amit Kuhn normál tudományként definiált, vagyis fel kell váltania a korábbi szedentarista paradigmát. Amellett érvelnek, hogy a nagy mennyiségű és magas idézettségi mutatókkal bíró szakirodalom mellett számos kutatóközpont, egyetemi kurzus és szakirány létrejötte is bizonyítja, hogy a kritikai mobilitáskutatás egy komoly elméleti háttérrel rendelkező, módszertanilag megalapozott, intézményes keretekre is támaszkodó önálló kutatási irányzattá vált, és ilyen értelemben is paradigmaként definiálható.

## Mobil társadalomelmélet?

Amint a fentiekben láttuk, az új mobilitási paradigma képviselői szerint az általuk kínált új fogalmiság alkalmassá teszi a társadalomtudományokat arra, hogy képesek legyenek megragadni a késő modernitás olyan jellegzetességeit, amelyek leírására a statikus tudomány alkalmatlannak bizonyult.

A mobilitási fordulat szerzőinek programját áttekintve azonban kérdéses lehet, hogy mennyiben jelentenek újdonságot az általuk megfogalmazott elméleti állítások. A '80-as évektől kezdve egyre több olyan társadalomtudományos irányzat bontakozott ki, amely a tudományos tradíciók újragondolását, a korábbi nagy elméletek kritikai átértékelését és alternatív magyarázatok megfogalmazását tűzte ki célul, mivel az első/klasszikus modernitás leírására kialakított megközelítések nem bizonyultak alkalmasnak az új korszak társadalmi folyamatainak értelmezésére. A reflexív modernitás (Beck et al. 1994) és a likvid modernitás (Bauman 2000) elméletei más-más fókusszal, de számot vetnek a korábban statikusnak tűnő struktúrák, társadalmi intézmények meggyengülésével, a hagyományos közösségi kötelékek felbomlásával. Fernand Braudel műveitől kezdve a függőségi elméleteken keresztül a különböző globalizáció elméletekhez, a kritikai geográfiához és a térbeli fordulathoz kapcsolódó szerzők munkásságáig számos példáját találjuk a módszertani nacionalizmuson és territorializmuson túlmutató értelmezési keretek megalkotásának (például Amin 1974 [1971], Wallerstein 1983 [1974], 2010 [2004], Appadurai 1991, Harvey 1975, Massey 1991, Soja 1996, Brenner 1998, 2004). Tehát a szedentarizmus meghaladása és az abszolutista térkonceptiók felülvizsgálata egyrészt nem jelent újdonságot, másrészt nem következik belőle szükségszerűen, hogy az új mobilitási paradigma legyen az a domináns világmagyarázat, amely a korábban uralkodó fel fogást leváltja.

Az új mobilitási paradigma egyes kritikusi szerint felmerül a kérdés, hogy ha a rendszerelméletek és a komplexitáselméletek, amelyekre az új mobilitási paradigma nagymértékben támaszkodik, már önmagukban választ kínálnak a felvetett problémákra és a megváltozott társadalmi környezet kihívásaira, akkor vajon miért van szükség az új mobilitási paradigmára (Ferentzy 2009, Randell 2020). Ezt tekintetbe véve az új mobilitási paradigma inkább egyfajta hibrid komplexitás- vagy rendszer-

elméleti paradigmának tekinthető, amely a mobilitásokra fókuszál. Tehát ilyen értelemben az új mobilitási paradigma valójában nem is paradigma (Randell 2020). A korábbiakban leírtakat figyelembe véve jogosnak tűnik ez a felvetés. Mindehhez azt is érdemes hozzátenni, hogy Kuhn a paradigma fogalmát alapvetően a természettudományok fejlődésének szemléltetésére dolgozta ki, és a társadalomtudományokra nem tekintette érvényesnek, mivel e diszciplínák esetében sem az alaptételek, sem a követendő módszertan, sem a megfelelő elméletek tekintetében nincsen konszenzus (Kuhn 1984 [1962]: 10–11).

Urry szerint az általa kínált értelmezési keret számos korábbi társadalomelméleti vitára tehet pontot. Ugyanis, ha a mobilitások komplex rendszereiben gondolkodunk, az egy sor olyan dichotómia meghaladását teszi lehetővé, amelyek a korábbiakban meghatározták a társadalomról való gondolkodást (Urry 2000b, 2003: 122). Egyrészt értelmét veszíti az életvilág és rendszer, a mikro és makro, a lokális és globális léptékek közötti megkülönböztetés.<sup>13</sup> Az új mobilitási paradigma szerzői hangsúlyozzák, hogy az idő, a tér és a társadalom értelmezése esetén szakítani kívánnak minden korábbi lineáris és hierarchikus metaforával, mivel a mobilitási hálózatok esetében e kategóriák értelmezhetetlenek. Azonban a hierarchikus földrajzi léptékeket meghaladó síkontológia sem az új mobilitási paradigma teoretikusainak az újítása. Egyrészt az ezredfordulón a földrajztudomány területén is megjelent egy olyan diskurzus, amely szembehelyezkedett a hierarchikus léptékeken alapuló szemléletmóddal, másrészt a cselekvőhálózat-elmélet is egy alternatíváját jelenti a hagyományos léptékfelfogásnak (Berki 2017).

Az elméleti perspektíva fent említett sajátossága tehát sokkal inkább abból következik, hogy Urry a mobilitási hálózatok koncepciójának megalkotásánál nagymértékben épít a cselekvőhálózat-elméletre. Érvélese szerint a társadalomtudományok tárgyát napjainkban olyan hibridek alkotják, amelyek magukban foglalnak olyan eltérő entitásokat, mint például az egészség, a technológia, az internet, a szélsőséges időjárás és a közúti forgalom, tehát az emberi cselekvők természeti jelenségekkel, tárgyakkal és a legkülönbözőbb nem humán aktorokkal osztoznak az ágencián (Urry 2003: 17–18). Urry a mobilitási rendszereket is ilyen hibrid hálózatokként írja le, amelyek egy-egy mobilitási forma köré szerveződnek. Példaképpen az automobilitás rendszere olyan önszervező, globálisan kiterjedt, nemlineáris rendszert jelent, amelynek részét képezik többek között az autók, az autósok, az úthálózat, az üzemanyag-ellátás, az autógyárak, a vonatkozó szabályok és az autózás reprezentációi (Urry 2004). A társadalomnak ebből a felfogásából következik az is, hogy értelmét veszíti a módszertani individualizmus és holizmus, valamint struktúra és cselekvő szembeállítás (Urry 2000b: 15). Ugyanakkor Urry elveti a struktúra és ágencia problémáját áthidaló, a cselekvés és struktúra egymást kölcsönösen meg-

13 „A vasútvonal lokális vagy globális?” – teszi fel a kérdést Bruno Latour (1999 [1991]: 199), akinek cselekvőhálózat-elmélete fontos referenciát jelent Urry számára a mobilitási hálózatok leírásakor. Latour ezzel a példával világít rá a különbségtétel értelmetlenségére, hiszen a hálózatok minden pontja lokális, ugyanakkor akár az egész világot átfoghatják.

határozó voltát feltételező elméleteket is, mivel szerinte nem létezhet a társadalmi valóságnak olyan elkülönített szférája, amelyet a materiális világtól független, tudatos cselekvők hoznak létre. Ez az oka annak, hogy Giddens strukturációs elméletével is szembehelyezkedik. Míg Giddens elgondolásában a cselekvéseket orientáló struktúrákat tudatos és reflexív cselekvők teremtik meg, addig Urry szerint a cselekvések következményei nincsenek összhangban a cselekvők szándékaival, ezért a társadalmi élet szerveződését nagyfokú kontingencia jellemzi (Urry 2000a: 194–195). Meglátása szerint tehát Giddens strukturációelmélete nem tudja kezelni a társadalmi világ komplexifikációjából adódó kiszámíthatatlanság problémáját, vagyis nem ad kielégítő választ arra, hogy hogyan születik a rendből káosz (Urry 2000b: 206–207). A rekurzív (vagy még inkább iteratív) folyamatok ugyanis nem mindig ugyanazzal a következménnyel járnak.

Urry célja tehát, hogy olyan értelmezési keretet alkosson meg, amely lehetővé teszi a mobilitási rendszereken belül létrejövő kölcsönhatások véletlenszerű kimeneteleinek értelmezését is. Mivel a lineáris és oksági magyarázatok nem megfelelőek erre a célra, a komplexitás- és káoszelméletek belátásait felhasználva írja le a 21. századi globális mobilitási rendszereket. Urry szerint ugyanis a globális komplexitás világában a legapróbb változtatás is kaotikus, felbecsülhetetlen és előre nem látható következményekkel járhat, aminek semmi köze sincs a cselekvők eredeti szándékaihoz (Urry 2003: 46–47). Amint láttuk a társadalmi gyakorlatokat és intézményeket sem tudatos cselekvő szubjektumok hozzák létre, hanem a mobilitási rendszerek használatából fakadó, nem szándékolt következményekként alakulnak ki. Emellett klasszikus értelemben vett cselekvőkről azért sem beszélhetünk a mobilitási hálózatok esetében, mert az új mobilitási paradigma képviselői szembehelyezkednek azzal a humanista állásponttal, amely szerint az emberi szubjektumok képesek a tárgyi világtól függetlenül cselekedni. A hálózatoknak az emberek mellett a nem emberi aktorok is részét képezik. Vagyis a cselekvések a hálózatokhoz kötődnek, nem szubjektumokhoz.

A struktúra és ágencia problémája azonban csak látszólag oldódik meg. Ahogy Urry *Mobilities* című könyvének egyik recenzense is megállapítja, Urry elvétve és inkább implicit formában, de utal arra, hogy a mobilitási rendszereket mobilitások hozzák létre – az ösvényeket gyalogosok tapossák ki –, de érdemben nem foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy hogyan jönnek létre a mobilitási rendszereket fenntartó immobil képződmények (Bogard 2009). Vagyis az előbbi példánál maradva az ösvénynek azon sajátosságát hangsúlyozza, hogy immobil infrastruktúráként elősegítik a mozgást, de arról már kevésbé esik szó, hogy az ösvény a cselekvők ismétlődő mozgásai által jön létre, amelyek ezek szerint többnyire mégis ugyanazzal a következménnyel járnak. Nehéz lenne elképzelni, hogy az Urry által leírt, stabil és tartós materiális infrastruktúrák hogyan jöhetnének létre pusztán véletleneknek köszönhetően. Amint láttuk, a mobilitási fordulat képviselői programadó írásaikban kiemelt figyelmet szentelnek az immobil rendszereknek, de jellemzően nem adnak

számot a keletkezésükről. Hivatkoznak David Harvey *spatial fix* fogalmára (például Hannam et al. 2000: 3), de Harvey koncepciójával<sup>14</sup> ellentétben az ő megközelítésükben rejtve marad a hatalmi ágencia és a tőke szerepe abban a folyamatban, amelynek során a mobilitások materiális formában is leképeződnek. A hangsúlyt arra fektetik, hogy a mobilitások jelentik a társadalmiság forrását, de megfelelnek a mobilitási rendszerek és az azokat fémjelező technológiai vívmányok társadalmi beágyazottságáról. Az új mobilitási paradigma programadó írásai és Urry itt tárgyalt művei jellemzően nem térnek ki arra, hogy mi által jönnek létre a mobilitásokat biztosító materiális és szimbolikus infrastruktúrák.

Amint a korábbiakban leírtakból kiderül, a mobilitási hálózatok lényegüket tekintve cselekvőhálózatok, azoknak minden sajátosságával együtt, azzal a különbséggel, hogy egy új dichotómia jelenik meg bennük, amely a hálózaton belül a mobil és immobil entitásokat különíti el. Tehát a feloldott dichotómiák helyére egy újabb kerül, ami viszont, ahogy ezt a későbbiekben látni fogjuk, legalább annyi problémát vet fel, mint az előzőek.

## Mobil módszertan?

Az új mobilitási paradigma által kínált megközelítés nemcsak elméleti, de módszertani szempontból is elmozdulást jelent a szedentarista szemlélethez képest. A hagyományos vizsgálati egységeket, a lehatárolható és kiterjedéssel bíró területeket az e kategóriákkal nem jellemezhető hálózatok váltják fel. A korábbi hierarchikus metaforák, amelyek révén a társadalmak vizuális reprezentációi az euklideszi geometrián alapuló térképzeteknek megfelelően a mélység, a magasság, a kiterjedés és a rétegződés fogalmi mentén bontakoznak ki, már nem bizonyulnak elégségesnek az emergens hálózatos formációk leírására (Urry 2000b, Law–Urry 2004). Mivel a mobilitási hálózatok az emberi és nem emberi cselekvők követésével és a közöttük létrejövő kapcsolódások megfigyelésével elemezhetők, ezért olyan módszertani eljárásokra van szükség, amelyek lehetővé teszik a kutató számára, hogy kövesse mozgásban lévő kutatási alanyait, és felfedezze az empirikus valóságnak azokat a szegleteit, amelyekre az új nézőpont rálátást kínál (Urry 2007, Büscher–Urry 2009).

Kétségtelen, hogy az átalakuló társadalmi valóság megkívánja a klasszikus módszertan újragondolását is. A „mobil módszerek” olyan kreatív és innovatív eljárásokat jelentenek, amelyek jól illeszkednek a megváltozott körülményekhez, és lehetővé teszik, hogy új fényben lássunk bizonyos társadalmi jelenségeket. Ugyanakkor, ahogy Peter Merriman (2014) felhívja rá a figyelmet, e tekintetben is fennáll a veszély, hogy a mobilitási fordulat képviselői túlhangsúlyozzák saját megközelítésük

<sup>14</sup> Harvey (2001) a *spatial fix* (az angol szó kettős értelmének megfelelően térbeli rögzítést és korrekciót is jelent) fogalmával írja le azt a tendenciát, ahogy a kapitalizmus a saját belső ellentmondásából következő válságokra földrajzi terjeszkedéssel és a földrajzi tér újstrukturálásával reagál. A tőke elsődleges körforgásában (termelés) bekövetkező túltermelési válságok átmeneti megoldásait jelenthetik a tőke másodlagos (állótőke, épített környezet) körforgásába történő beruházások. E folyamat során többek között a városi infrastruktúrákban materializálódik és immobilizálódik a tőke áramlása.

újszerűségét, és delegitimálják a konvencionálisnak tekintett kutatási módszereket (kérdőív, interjú, fókuszcsoport, diskurzus elemzés stb.), mivel gyakran azt hangsúlyozzák, hogy ezek alkalmatlanok a mozgáshoz kapcsolódó testiesült tapasztalatok és gyakorlatok leírására. Nehezen tartható állítás azonban, hogy hagyományos eljárások révén nem juthatunk érvényes adatokhoz a mobilitások bizonyos aspektusait illetően. Megfontolandó az is, hogy az új mobilitási paradigma képviselői által javasolt módszerek kizárólagos alkalmazásával elveszik a kutatásokból az átfogó perspektíva. A 21. század számtalan új mobilitási formájának bemutatása különböző esettanulmányokon keresztül vélhetően nem visz közelebb a mobilitás holisztikus megértéséhez (Cresswell 2008: 129–130).

Amellett, hogy a legutóbbi idők eseményei arra engednek következtetni, hogy a nemzetállamok halálát prognosztizáló diagnózis egyelőre nem helytálló, nagyszámú adatbázis nemzetállami szinten áll rendelkezésre. Vagyis amellett, hogy a társadalmi jelenségeknek egyre növekvő része nehezen értelmezhető a hagyományos területiség-központú megközelítéssel, a nemzetállam sem mint adatforrás, sem mint hatalmi tényező nem hagyható teljesen figyelmen kívül. Emellett, ahogy Favell (2001) a migrációkutatások tapasztalatai alapján megállapítja, a mozgások kiterjedése, természete akkor ismerhető meg igazán, ha a kutató olyan stabilan álló, mozdulatlan dolgoknak szenteli a figyelmét, mint a határok, az intézmények és a nemzetállamok területei. Tehát a mozgás csak a mozdulatlansághoz képest válik láthatóvá.

A mobil módszertani eljárásokkal kapcsolatban felmerül az a probléma is, hogy kiélezi a kutatók közötti egyenlőtlenségeket, mivel a mobilitási tőke a kutatók között is egyenlőtlenül oszlik meg (Giubilaro 2021: 477). A mobil módszerek egyrészt megkövetelik, hogy a kutató is mobil legyen, másrészt nagymértékben támaszkodnak a digitális technológiára, vagyis olyan erőforrásokat igényelnek, amelyek nem mindenütt egyformán állnak rendelkezésre.

Amint láttuk, az új „mobil” módszereknek is megvannak az előnyei és korlátai, ezért célszerűnek tűnik az a megoldás, hogy a vizsgált témának és a kérdésfeltevésnek megfelelően, a klasszikus módszerekkel ötvözve alkalmazzuk őket.

## Mobilitás, modernitás, hatalom

Kétségtelen, hogy az ősember kontinenseket átívelő vándorlásaitól kezdve a mobilitásnak mindig is hatalmas szerepe volt az emberiség története során. Mi az, ami a 21. századi mobilitásokat megkülönbözteti a mobilitás más, történetileg létezett formáitól? Az új mobilitási paradigma szerzői az újdonságot a mobilitás ontológiai jelentőségében látják, és azt hangsúlyozzák, hogy a késő modernitásban a társadalmi élet különböző formái a mozgások révén épülnek fel és termelődnek újra. Az indoklásból azonban hiányzik a történeti perspektíva, mert azt jellemzően nem tematizálják, hogy mi vezetett ehhez a változáshoz, és a korábbi társadalmi formá-

ciókban mennyiben és miért volt más szerepe a mobilitásnak. Ahogy Cresswell megállapítja, az újdonság túlhangsúlyozása és túlértékelése az új mobilitási paradigmán belül magában hordozza azt a veszélyt, hogy megfosztja a mobilitások kutatását a történeti távlatoktól, és ahistorizálja, előzmények nélkül adottnak tekinti mind a mobilitások mai formáit, mind pedig a mobilitások kutatását (Cresswell 2011). Urry (2007) ugyan meglehetősen részletesen és szemléletesen tárgyalja a közlekedés társadalomtörténetét, és a különböző mobilitási rendszerek megjelenésének a szerepét abban, hogy a modernitás egyes szakaszaiban hogyan alakultak át a társadalmi gyakorlatok, de ezekben az elemzésekben figyelmen kívül hagyja technika és társadalom komplex viszonyát, és a technológiai újítások társadalmi beágyazottságát (Ferentzy 2009: 188). Cresswell szerint a nagyobb történeti tudatosság mellett a mobilitás fogalmának átfogó teoretizálására lenne szükség, ami magában foglalja a mozgás különböző aspektusainak (fizikai mozgás, a mozgás reprezentációi, diskurzusai és a mozgás testiesült formái) a figyelembevételét, valamint a mobilitás hatalmi viszonyokkal összefüggésben történő elemzését. Megállapítása szerint ez az, ami jellemzően hiányzik a kritikai mobilitáskutatás irodalmából (Cresswell 2008: 129–130).

A következőkben a fentieket szem előtt tartva megpróbálom a mobilitás kérdését a modernitás kialakulásának és a modern hatalom működésének kontextusában értelmezni. Amint láttuk, az új mobilitási paradigma képviselői elsősorban a világ és a társadalom szedentarista szemléletével szemben próbálják kifejtteni saját álláspontjukat. A szedentarista perspektíva egy olyan hatalomgyakorlási módnak felel meg, amelyben a modern nemzetállam kontrollálja polgárai mobilitását. Az állam egyébként, ahogy Scott (1998: 1) megállapítja, mindig ellenségesen és gyanakodva tekintett a vándorló életformákra és mindig is a letelepítésükre, szedentarizálásukra törekedett. Ezt a feladatot a középkorban még a társadalom látta el. A feudális korszakra nagyfokú immobilitás volt jellemző. Egy olyan társadalomban, ahol az egyén pozícióját a kölcsönös függőségi rendszerekbe való beilleszkedése határozta meg, a vándorló egzisztenciáknak nem volt helyük, lényegében a társadalmon kívül éltek. A mobilitás tehát a különböző marginális létformákhoz kapcsolódott ebben az időszakban (Cresswell 2006: 10–12). Az európai újkor hajnalán a céhes munkaszervezési mód kezdődő átalakulásával és a feudális kötelékek gyengülésével megjelent a mobilitás egy egészen új formája. A társadalmi és térbeli kötöttségekből kiilleszkedettek új csoportjának nagy része csavargó életformára kényszerült, ami számkivetettséget és súlyos állami büntetőintézkedéseket vont maga után (Castel 1998). A 16. században a kezdődő iparosodás azt eredményezte, hogy egyre többen veszítettek el földjeiket, és egyre nagyobb tömegek váltak kényszerűen mobillá. A korabeli állam ezt a problémát egyértelműen rendőrségi kérdésként kezelte és kriminalizálta a csavargást. A csavargó veszedelmes, aszociális figurája hatalmi diskurzusok révén teremtődött meg, és a rajtuk alkalmazott büntető intézkedések elrettentő példaként szolgáltak az egész társadalom számára (Castel 1998). A 19. századi Magyarországra

is jellemző volt, hogy a börtönöket csavargókkal töltötték meg, még akkor is, ha a fogvatartott személyek egyébként semmilyen más bűncselekményt nem követtek el (Gyáni 1999). Ilyen értelemben tehát a kora újkortól kezdve évszázadokon át a helynéküliség vagy a folyamatos helyváltoztatással járó életforma már önmagában devianciának minősült. Míg a középkorban a feudális kötöttségek rendszere biztosította a társadalmi kontrollt, a modern társadalomban a mobilitás felügyeletét már a nemzetállami keretek között működő központi hatalom vette át (Cresswell 2006: 12–15). A vesztfáliai béke intézményesítette azt a folyamatot, amelynek során az erőszak monopóliumával bíró nemzetállamok létrejöttek. A szuverén állam hatalmi törekvései innentől kezdve befelé, a társadalom ellenőrzésére irányultak. Ez lehet a forrása annak az elképzelésnek, amely a territoriális államot a társadalmat magában foglaló konténerként azonosítja (Jakab 2009). Ezt a hatalmi berendezkedést modellezi Foucault (1990 [1975]) panoptikonja is, amely nemcsak szétválasztja térben, de helyhez is köti a megfigyeltet. A hatalom tehát az alávettettek térben való rögzítésére törekszik, és ugyanakkor maga a hatalom is térbe ágyazott. A területiség e hagyományos felfogása a karteziánus filozófiában gyökerezik, amely a szellemi szubsztanciától különválasztott anyagi világ dolgait alapvetően a kiterjedésükkel jellemzi, amiből az is következik, hogy a tér bizonyos részét a testek kizárólagosan foglalják el. Ennek a filozófiának a politikai térre való alkalmazása teremti meg a szuverén nemzetállam koncepcióját (Jakab 2009). A nemzetállami szerveződés keretein belül tudott kialakulni a hatalomnak az a formája, amelyet Foucault (1999 [1976]) biohatalomnak nevez, és amelynek célja a nemzet határain belül élő népesség nyilvántartása, ellenőrzése, a népesedési folyamatok befolyásolása. A fegyelmző terek létrehozása mellett a hatalom a cirkuláció biztosítására is törekszik, ami magában foglalja többek között az emberek, a tárgyak, a fizikai és a szimbolikus javak mozgásainak ellenőrzését is, a veszélyesnek ítélt folyamatok kiszűrése és megállítás, valamint a cirkuláció kívánatos formáinak elősegítése érdekében (Foucault 2007 [1978]). Az a hatalmi logika, amely alattvalóit a rendezett, áttekinthető, „olvasható” térben való *elhelyezés* révén kívánja kontrollálni, tetten érhető a szigorú geometriai elveket követő városrendezésben és az állam azon törekvéseiben, hogy polgárait vezetéknévvel és állandó lakcímmel ruházza fel (Scott 1998). A modernitás kialakulásával összefüggésben a középkor változatos térrepresentációit felülírva dominánssá vált a homogén, áttekinthető és végtelen tér képzete, aminek köszönhetően általánossá vált a modern „racionalizált” térképészeti ábrázolás, és elterjedt a lineáris perspektíva alkalmazása a művészetekben és a városépítészetben (Berger 2012a, b). Ebben a szigorú rendben a világ dolgai az értelem számára beláthatóak, megmérhetőek, rendszerezhetőek, vagyis mindennek helye van, tehát a helyváltoztatás a kívánatos rend megbontását jelenti.

Amellett, hogy a mobilitás a modernizáció feltétele, a klasszikus modernitás irodalmában a mobilitás reprezentációi is azt tükrözik, hogy a hatalom és a presztizs továbbra sem a mobilitáshoz, hanem sokkal inkább az időbeli és térbeli stabilitás-



hoz kötődik (Barrère–Martucelli 2008 [2005]). A modernitásban a társadalmi rend egyik legfontosabb szervezőelvét, a társadalmi hovatartozás alapját, a presztízs és a bizalom forrását mindig is az adott földrajzi térben való huzamosabb tartózkodás és a lokális kapcsolatrendszerbe való betagozódás jelentette (Niedermüller 2006). Ezek a kulturálisan mélyen gyökerező elgondolások képezik az alapját a mozgáshoz képest az immobilitás elsődlegességét (logikai és morális értelemben is) tételező „szedentarista metafizikának” (Cresswell 2006).

A 20. század utolsó évtizedeiben a globális piacgazdaság kialakulása révén a nemzetállamok egyre inkább elveszítették a kontrollt a pénzpiacok felett, és inentől kezdve a gazdaság, a politika és a kultúra területén is csökkenni látszik a szerepük. Az olajválságot követően kialakult a rugalmas felhalmozás rezsimje a neki megfelelő termelési és szervezeti formákkal, ami magával hozta a kulturális és a szellemi élet posztmodern átalakulását is (Harvey (2013 [1990])). A globális gazdaság és a társadalom szerkezete már sokkal inkább az áramlások, a hálózatok (Castells 2005 [1996]) vagy a tájak (Appadurai 2008 [1990]) metaforáival írható le. Az 1970-es évek közepétől a rugalmas munkaszervezési formák kialakulásával összefüggésben a „kapitalizmus új szelleme” kezdett kibontakozni, amelyben a mobilitás és a kapcsolatteremtés képessége az érvényesüléshez szükséges követelménnyé vált (Boltanski–Chiapello 2005 [1999]). A tőke akadályok nélküli áramlását elősegítő nemzetközi egyezmények és politikák megteremtik a mobilitás új diskurzusait, amelyek már a szabad mozgást idealizálják.<sup>15</sup> A hatalom természete megváltozott. A korábbi fegyelmző társadalom zárt terei nem illeszkednek a hálózati kapitalizmus működéséhez, ezért az új digitális panoptikon már nem az elzárás és a korlátozás, hanem az önkéntes mobilitás és a kommunikáció révén működik (Han 2020 [2014]). Minél mobilabbak vagyunk akár a fizikai, akár a virtuális térben, annál több információt generálunk magunkról. Korunkban nem a helyben maradás, hanem a mozgás az, ami láthatóvá tesz. A neoliberális korszakban a kormányozhatóság a mozgások által válik lehetővé (Bærenholdt 2013). A késő modernitásban tehát a mobilitás már a hatalom sajátja. Ahogy láttuk, ez a tény a korábbiakhoz képest gyökeresen új helyzetet teremt, ami valóban kihívások elé állítja a társadalomtudományokat és indokolttá teszi a területiség-központú episztemológia felülvizsgálatát. Azonban, ha kritikailag szeretnénk megközelíteni a mobilitás szerepének átalakulását a késő modernitásban, akkor a fent leírtak fényében érdemes lenne feltenni azt a kérdést, hogy kik termelik a szabad mozgás diskurzusait, és milyen érdekek fejeződnek ki a mobilitás 21. századi narratíváiban. Az új mobilitási paradigma szerzőinek művei jellemzően nemcsak a történetiséget nélkülözik, hanem a mobilitás és a hatalom viszonyának szisztematikus elemzését is. Az irányzat képviselői kevéssé reflektálnak saját szerepükre azoknak a valóságteremtő diskurzusoknak a termelésében, ame-

<sup>15</sup> A mobilitás új diskurzusai például az EU területfejlesztési politikáját legitimáló retorikai eszközként is szolgálnak. E diskurzusok ugyanis egy olyan szemlélet megalapozását segítik elő, amely a területfejlesztésben a gazdasági versenyképesség imperatívuszának engedve háttérbe szorítja a szociális és környezeti szempontokat (Richardson–Jensen 2000).

lyek a mobilitás szemantikáját hatalmi érdekeknek megfelelően alakítják át. Ahogy Frello (2008) is megállapítja, nem pusztán arról van szó, hogy a megváltozott körülmények szükségessé teszik a mobilitással kapcsolatos társadalomtudományos megközelítések újragondolását, hanem arról is, hogy a mobilitásról való beszéd együttal reprezentációs küzdelem, tehát hatalmi vetülettel is bír.

Ennek kapcsán felmerülhet az a probléma is, hogy a valóság mobilitásra és immobilitásra történő bináris felosztása egy olyan diskurzusba ágyazódik be, amely nemcsak tükrözi a fennálló hatalmi viszonyokat, de reprodukálja is azokat. Ahogy Franquesa (2011) megállapítja, ha az új mobilitási paradigma a mobilitások tanulmányozását helyezi a fókuszba, és a mobilitást tekinti az átalakuló társadalmi világ meghatározó tényezőjének, akkor ez azt jelenti, hogy analitikus szempontból a mozgásra képes dolgok élveznek prioritást. Ebből az is következik, hogy az immobilitás egyfajta hiányállapotot jelöl (a mozgás hiányát), és a világot átformáló aktív erővel, a mozgással szemben passzivitást fejez ki. Ez pedig egyáltalán nem dialektikus viszony, hanem egy aszimmetrikus dichotómia, amely a társadalmi világot is ennek megfelelően leegyszerűsítő módon osztja fel a pozitív póluson elhelyezkedő mobilokra és a negativitással asszociált immobilokra (Franquesa 2011). A pozitívizmus által tételezett kötött formák ellentétét valójában nem a mobilitás jelenti, mint ahogyan azt a mobilitási fordulat képviselői állítják, hanem a relationalitás (uo.). Tehát ha a valóságot a mobilitás és immobilitás kategóriájának szétválasztásával figyeljük meg, akkor az elemzés kontextualizálása és a definíciók megalkotása során érdemes figyelembe venni annak veszélyét, hogy az ilyen típusú analitikus különbségtételek is hozzájárulhatnak az egyenlőtlenségek és a hegemónikus viszonyok szemantikai újratermeléséhez (Faist 2013). A mobilitásokat középpontba helyező produktivista felfogás figyelmen kívül hagyja a mozdulatlanságban rejlő etikai és politikai potenciált (Bissel–Fuller 2009). Az immobilitás fogalmát nemcsak hiányállapotként vagy valamire való képtelenségként értelmezhetjük, hanem ennél sokkal árnyaltabb jelentéseket és értékeket is társíthatunk hozzá (vö. Bissel–Fuller 2011).

A fentiekből nem következik, hogy az új mobilitási paradigma szerzői által kínált értelmezési keretet el kell vetni. Ahogyan láttuk, a társadalmi egyenlőtlenségek elemzése tekintetében a mobilitási fordulat több új megközelítést is kínál, amelyek lehetővé teszik, hogy árnyaltabb képet kapjunk a 21. századi társadalmi viszonyokról. A hálózati/mobilitási tőke koncepciójával kétségkívül az egyenlőtlenségek egy nagyon fontos dimenziójára világítanak rá.<sup>16</sup> A fent részletezett kritikai meglátások inkább arra hívják fel a figyelmet, hogy a mobilitásról való beszéd jelentősebb önreflexiót igényel a társadalomtudományos kutatás során. Vagyis az új mobilitási paradigma követőinek is tisztázniuk kellene, hogy amikor mobilitásról esik szó, akkor ki beszél, és milyen pozícióból (Giubilaro 2021). Bizonyos társadalmi jelenségeket új

<sup>16</sup> Mindemellett érdemes lenne átgondolni, hogy a mobilitási tőke mennyire jelent önálló tőketípust a három bourdieui tőkefajtaához képest. Ugyanis elméletileg lehetséges, hogy valaki csak anyagi, csak kulturális, vagy csak társadalmi tőkével rendelkezzon, de nehezen elképzelhető, hogy kizárólag mobilitási tőkével bírjon, mivel ez utóbbi nagymértékben az eredeti három függvénye.

oldalról világíthat meg, ha a mobilitás-immobilitás dichotómia mentén értelmezzük őket, de közben nem szabad megfeledkezni e kategóriák performativitásáról és a valóságnak azokról az aspektusairól, amelyek nem értelmezhetőek e megkülönböztetés alapján és így vakfoltban maradnak.

## A mobilitási fordulat a *Mobilities* folyóirat cikkeinek tükrében

Ahhoz, hogy a mobilitási fordulat hatását értékelni tudjunk, érdemes megvizsgálni, hogy az irányzat saját folyóiratában megjelenő tanulmányok milyen mértékben alkalmazzák a fentiekben ismertetett elméleti és módszertani javaslatokat. Ez már csak azért is tűnik releváns kérdésnek, mert az új mobilitási paradigma programadói mobilitási fordulatot (*mobilities turn*) követeltek a társadalomtudományokban. A kérdés tisztázása érdekében áttekintettem a *Mobilities* folyóiratban az alapítástól, azaz 2006-tól 2023-ig megjelent tanulmányokat. A szerkesztői előszókat és a programadó írásokat leszámítva összesen 694 tanulmányt kategorizáltam a téma, a módszertan és az alkalmazott elméleti keret szempontjából. A részletes eredményeket a függelék 1–4. táblázata tartalmazza, ahol azokat a kategóriákat tüntettem csak fel, amelyek alá 10-nél több tanulmányt tudtam besorolni.

A cikkek témája tekintetében először azt jelöltem meg, hogy a mobilitás mely formájára fókuszál az írás (1. táblázat).<sup>17</sup> Ebből látható, hogy a migráció és a menedékkérők problémája messzemenően a legnépszerűbb kutatási téma; összesen 161 cikk foglalkozik ezzel a kérdéssel. Sok tanulmány állítja középpontba a turizmus, nyaralás, utazás témáit is (76 cikk), illetve viszonylag sokan foglalkoznak az autózás, automobilitás (47) és a kerékpározás (37) kérdéseivel. A „migráció, menedékkérők, országhatárok” elnevezésű kategória alá sorolt cikkek nagy száma utal arra, hogy nemzetközi mobilitások kutatásában nagyon is számolni kell a nemzetállamok szerepével, és a globális társadalom viszonyai nem írhatók le e kategória figyelembevételével. Az új mobilitási paradigma kétségkívül új látószögbe helyezi a migráció kérdését, mivel a hagyományos migrációs elméletekkel ellentétben nemcsak a kibocsátó és befogadó országoknak tulajdonít jelentőséget, vagyis nem egyszerűen csak A-ból B-be történő helyváltoztatásként értelmezi a migráció folyamatát, hanem a kettő között megtett út időbeli és térbeli dinamikái és az ezeket alakító szándékok, meghatározottságok és hatalmi viszonyok is elemzés tárgyát képezik (Cresswell 2006). A migrációval foglalkozó tanulmányokból látható, hogy a nemzetállami politika mint a mozgásokat nagymértékben befolyásoló tényező figyelembevételével megkerülhetetlen, akár emberek, akár nem emberek globális mozgásait elemezzük. Vagyis az Urry által javasolt elméleti keret e területen több tekintetben nem állja

<sup>17</sup> Egy tanulmányon belül természetesen több mobilitási formáról is szó eshet. Ezekben az esetekben abba a kategóriába soroltam a cikket, amelyikre a tartalma alapján legnagyobb hangsúlyt fekteti. Ha több mobilitási formára közel azonos mértékben fókuszál az írás, akkor mindegyik címke alá besoroltam.

meg a helyét. Nem véletlen, hogy a migrációval foglalkozó írások jellemzően nem, vagy csak ritkán hivatkoznak Urry műveire.

Ha egy adott tanulmányban a vizsgált mobilitási forma mellett valamely más téma is hangsúlyosan megjelent, akkor ezt is minden esetben feltüntettem. E kategorizáció eredményei szerint (2. táblázat) a leggyakrabban előforduló témák (tíznel nagyobb elemszámmal): a társadalmi egyenlőtlenségek, kirekesztés (21), gender (21), Covid (19), szexualitás, szerelem, érzelmek (19), klímaváltozás, antropocén (18), természeti katasztrófák, kockázatok (15), biztonság (15).

Az empirikus anyagot is bemutató írások esetében azt is megjelöltem, hogy milyen módszertani eljárást alkalmaznak (természetesen egy cikk esetében többféle módszertan is lehetséges). Amint a 3. táblázatból láthatjuk, a klasszikus módszertani eljárások lényegesen népszerűbbek a mobil módszertanoknál. A leggyakrabban alkalmazott technika a „klasszikus” interjú (289 cikk), a (részt vevő) megfigyelés és etnográfiai terepmunka (127). Viszonylag kevés cikk támaszkodik kvantitatív módszertanra: kérdőívet 48 tanulmányban alkalmaztak a kutatók, és 7 tanulmány szerzői végeztek statisztikai adatelemzést kész adatbázisokból. Mobil módszertant mindössze 66 tanulmánynál alkalmaztak. Ez a legtöbb esetben az ún. *go-along* módszereket jelentette, vagyis olyan eljárást, amikor a kutató a vizsgált személyeket mozgásuk (gyaloglás, autózás, biciklizés, vonatozás stb.) közben követi, velük együtt mozog és közben interjút készít, vagy videófelvételen, fotókon rögzíti az elemzésre szánt anyagot. Érdeemes megemlíteni, hogy 2011-ben a második folyóiratszámában egy külön blokk kifejezetten a mobil módszertanokkal foglalkozott, valószínűleg arra reflektálva, hogy a megelőző években csak elvétve jelentek meg mobil módszertani eljárást alkalmazó tanulmányok. Ahogy a blokk bevezető írásából (D'Andrea et al. 2011) is kiderül, a mobil megközelítéssel dolgozó elemzések számára kihívást jelent a makro- és mikroperspektíva integrálása. A 2011-es blokkot követően időről időre megjelenik egy-egy tanulmány, amely a mobil módszertani eljárások fejlesztésével foglalkozik, és e megközelítések népszerűsítésére törekszik, de amint a 3. táblázat adataiból láthatjuk, a „hagyományos” módszertan népszerűsége töretlen. Mindez azt támasztja alá, hogy a mobil módszertan az új mobilitási paradigma képviselőinek saját orgánumban, a *Mobilities*-ben sem jelenti a klasszikus módszertan alternatíváját, hanem inkább annak kiegészítésére alkalmas.

Az alkalmazott elméleti keretet vizsgálva (4. táblázat) azt láthatjuk, hogy a 694 cikkből 147 alkalmazta következetesen az új mobilitási paradigma fentiekben bemutatott koncepcióinak valamelyikét, ami alig több mint az elemszám ötöde. A társadalmi egyenlőtlenségekkel foglalkozó írások gyakran hivatkoznak Kaufmann motilitásfogalmára és a mobilitási igazságosság shelleri koncepciójára. Sok tanulmány alkalmazza Cresswell megközelítését a mobilitás politikáival kapcsolatban. Cresswellre és az új mobilitási paradigma humán geográfia területéről érkező olyan szerzőire, mint Peter Merriman vagy Peter Adey gyakran hivatkoznak a migrációról szóló cikkek is. Az autózással foglalkozó tanulmányokban találunk sok hivatkozást

Sheller és Urry automobilitással kapcsolatos munkáira, és ezek a cikkek gyakran használják az *assemblage*- és a cselekvőhálózat-elméletet is. Mindebből az derül ki, hogy az új mobilitási paradigma kínál néhány olyan fogalmat, amelyek elméletileg megalapozottak, más társadalomtudományos elméletekkel jól kombinálhatók, és az empirikus kutatásokban is jól alkalmazhatók, de ezek a megközelítések meglehetősen témaspecifikusak. Meglepő módon a folyóiratban megjelenő tanulmányok nemigen hivatkoznak Urry könyveire. A természeti katasztrófák és váratlan kockázatok témái esetében például segíthetné az értelmezést Urry gondolatainak bevezetése a 21. századi mobilitási rendszerek működéséről, ennek ellenére az ilyen tematikájú cikkek általában nem hivatkoznak rá. A második leggyakrabban alkalmazott elméleti keret nem meglepő módon az *assemblage*-elmélet és a cselekvőhálózat-elmélet. Foucault hatalomelméletére is sok tanulmány hivatkozik, elsősorban a migráció, az országhatárok és a biztonság témáinak tárgyalásakor.

Ami az időbeli tendenciákat illeti, mind az elméleti keret, mind pedig a módszertan szempontjából az időben előrehaladva egyre gyakrabban találkozunk az új mobilitási paradigmához illeszkedő tanulmányokkal. A legutóbbi évfolyamokban a tematika is egyre változatosabbá válik, és a szerzők a mobilitás egyre újabb formáit veszik figyelemre.

Összességében tehát elmondhatjuk, hogy az Urry által alkotott, több elméleti megközelítést ötvöző értelmezési keret nem vált általánosan elfogadottá az irányzat saját folyóiratában sem, így átfogó mobilitási fordulatról semmiképp sem beszélhetünk. A *Mobilities* folyóiratban megjelent tanulmányok azt tükrözik, hogy a kritikai mobilitáskutatás egy egyre változatosabb tematikájú szakszociológiává vált, amely többféle elméleti hagyományt is sikeresen felhasznál bizonyos társadalmi jelenségek értelmezéséhez, de nem tekinthető egységes paradigmának.

## Következtetések

Az előző fejezetben ismertetett eredmények és a korábbi fejtegetések alapján érdemes átgondolni azt, hogy a kritikai mobilitáskutatás által kínált elméleti és módszertani újítások mennyiben és milyen területeken nyithatnak új perspektívákat a társadalomtudományos kutatások számára. A következőkben a teljesség igénye nélkül néhány ilyen lehetőséget próbálok meg felvázolni, valamint azt igyekszem tisztázni, hogy milyen tekintetben érdemes továbbgondolni a paradigma szerzői által kijelölt kutatási irányokat.

A magyar nyelvű szakirodalomban, az irányzat nemzetközi súlya ellenére, viszonylag kevés szerző alkalmazza az új mobilitási paradigma elméleti és módszertani megközelítéseit. Elsősorban az autózásról, önzvezető járművekről szóló írásokban találunk hivatkozásokat a mobilitási fordulat irodalmára (például Braun 2020, Csizmadia–Rechnitzer 2021, Tóth 2019), és ezen írások némelyike részletesebben is tárgyalja Urry és a paradigmához kapcsolódó más szerzők gondolatait az

automobilitásról. Emellett azonban más területeken is hasznos lehet az irányzat fogalmiságának, szemléletmódjának és módszertani eljárásainak beemelése a kutatásokba.

Amint láttuk, az új mobilitási paradigma irodalma többféle megközelítést is kínál a szociológia klasszikus témájával, a társadalmi egyenlőtlenségekkel összefüggő problémák megragadására. A motilitás fogalma és a hálózati tőke koncepciója is azon a megfigyelésen alapszik, miszerint a társadalmi életben való érvényesülés szempontjából egyre jelentősebb szerepe van a mobilitási hálózatokba való bekapcsolódást elősegítő tényezőknek. Ezzel az egyenlőtlenségek egy növekvő fontosságú aspektusára hívják fel a figyelmet. Azonban, ahogyan láttuk, a mobilitásra való képesség tőkeként való konceptualizálása problémákat is felvet, és ezért e fogalmak alkalmazása jelentősebb reflektáltságot és körültekintést igényel. Érdeemes figyelembe venni azt, hogy bizonyos kontextusokban az immobilitás is lehet kívánt állapot, a mobilitás is lehet kényszerű, valamint hogy e kettő nem mindig állítható szembe egymással (vö. McMorran 2015). A térbeli mobilitás akkor is járhat veszteséggel és fájdalommal, ha látszólag önkéntes és szabad választáson alapul. Például a szülőhelyüket elhagyó, társadalmilag mobil személyek sokkal nehezebben élik meg az osztályváltás következményeit, mint azok, akik visszatérnek vagy maradnak azon a településen, ahonnan származnak (Nyíró–Durst 2022). Németh Krisztina (2020a, 2020b, 2022) elemzése bemutatják a társadalmi-térbeli mobilitás és immobilitás gazdag jelentésvilágát, és a tényezőknek azt a komplexitását, amely meghatározza, hogy az érintettek hogyan élik meg a helyváltoztatás és helyben maradás előnyeit és árnyoldalait. A mobil személyek tapasztalatait tehát érdemes szembeállítani a mobilitást idealizáló diskurzussal. E tekintetben a hátrányos helyzetű csoportok kikényszerített mozgásai mellett érdekes lehet az is, hogy hogyan élik meg az állandó helyváltoztatást azok, akiket a karrierjükben való előrejutás vagy egyszerűen csak előnyös társadalmi pozíciójuk vagy munkahelyük megtartása motivál a mobilitásra. E folyamatok megértését segítheti a környezetpszichológia helyidentitással, helyváltoztatással, helyvesztéssel kapcsolatos terminológiájának és eredményeinek (Düll 2009: 67–74, 2015a, 2015b) beépítése a kutatásba. A különböző társadalmi csoportok (im)mobilitási gyakorlatainak összehasonlító elemzése mindenképpen ígéretes megközelítés lehet a társadalmi egyenlőtlenségek értelmezése szempontjából, amennyiben az elemzés képes kritikailag reflektálni a mobilitással kapcsolatos neoliberalis diskurzusra.

A(z) (im)mobilitási gyakorlatok elemzésébe integrálható például a bourdieu-i elmélet is, mivel e praxisok is megkülönböztető jelentésekkel bírnak. Habitusuknak megfelelően a különböző társadalmi csoportok tagjai eltérő módjait preferálhatják a mobilitásnak és az immobilitásnak. E preferenciák jelentősége az adott társadalmi tér relációin belül értelmezhető. Például bizonyos kontextusokban a privilegiált pozíciójú csoportok habitusa a közlekedés olyan költségkímélő gyakorlataiban is testet ölthet, mint a gyaloglás és a kerékpározás (Hjorthol–Bjørnskau 2005). Ezt

a megközelítést lehet alkalmazni konkrét közlekedési eszközökhöz, módokhoz kapcsolódó gyakorlatok elemzéséhez, de az olyan átfogóbb térfolyamatok megértését is segítheti, mint például a városi és vidéki tereket is érintő dzsentrifikáció (vö. Tomay 2019, Tomay–Berger 2024).

A mobilitásokra fókuszáló megközelítés segíthet a szegregáció fogalmát is kitágítani és dinamizálni, hiszen a társadalmi csoportok térbeli elkülönülése nemcsak vagy nem feltétlenül a lakóhely tekintetében tapasztalható, hanem abban is, hogy mozgásaik során eltérő infrastrukturális rendszereket vesznek igénybe (Graham–Marvin 2001), tehát lehetséges az, hogy egymás földrajzi közelségében élnek, de szinte soha nem találkoznak. Ezt a megközelítést össze lehet kapcsolni a különböző társadalmi csoportok aktivitási terét vizsgáló kutatások eredményeivel (például Aksyonov 2011, Dixon et al. 2019, Schnell–Yoav 2001). A napi mozgások rétegspecifikus mintázatainak elemzése akár a városi, akár a vidéki terekben is segítheti a helyi társadalmat alakító folyamatok megértését. Váradai Monika (2020) részletesen is írt arról, hogy az új mobilitási paradigma fogalmisága hogyan alkalmazható a vidéki terekben lejátszódó folyamatok elemzésére. A fentiekben tárgyalt témák kutatásához a kérdőívvezésen és a hagyományos interjúkon kívül egyaránt jól használhatóak lehetnek a mobil etnográfia módszerei és a téridőnaplók vezetése.

A kritikai mobilitáskutatás által képviselt szemlélet rávilágít arra, hogy az olyan tevékenységek, mint az utazás, a közlekedés, a transzferpontokon való várakozás, egyáltalán nem jelentenek holtidőt, hiszen az emberek a legkülönbözőbb tevékenységeket végezhetik ezek során. Ezek olyan kontextusokat is jelentenek, amelyekben a társadalmi kapcsolatok jellegzetes formái születnek meg. Minden közlekedési módra sajátos térbeliség jellemző és a tárgyi környezet konfigurációja, a közlekedési eszközök fizikai struktúrája, a mozgás tempója, valamint az adott mobilitási formához kapcsolódó társadalmi normák és jelentések mind olyan tényezők, amelyek befolyásolják azt, hogy a mobil szubjektum milyen perspektívából észleli a tájat és más személyeket, hogyan tapasztalja meg önmagát és a környezetét, és milyen interakciókra van lehetősége másokkal. A *Mobilities* folyóiratban megjelent cikkek alapján úgy tűnik, hogy ezek a témák jelentik a *go-along* módszerek tipikus alkalmazási területeit. A magyar szakirodalomban is találunk olyan elméleti írásokat, amelyek azt elemzik, hogy hogyan tapasztalják meg mozgásaik során a városi gyalogosok és autósok a környezetüket (például Berger 2016, 2022, Berze–Düll 2022). Ezen elméleti megközelítések állításainak empirikus vizsgálatához is adekvát megoldást jelenthetnek a *go-along* módszerek. A mobil módszerekkel végzett kutatások kiegészíthetők és más perspektívából vizsgálhatják meg a magyar társadalom vagy egyes települések lakosságának közlekedési szokásait bemutató, makroadatokon alapuló elemzéseket (például Fleischer–Tir 2018, Lieszkovszky–Szabó 2009). Érdekes téma lehet még az utazások során, vagy a mobilitási csomópontokon (buszmegállóknban, vonatpályaudvarokon stb.) kibontakozó interakciók vizsgálata is, például abból a szempontból, hogy milyen társadalmi csoportokból kerülnek ki az utasok,

hogyan észlelik egymást, mennyire különülnek el, milyen mértékben és hogyan lépnek érintkezésbe egymással.

A közlekedéssel, utazással töltött idő itt vázolt megközelítése egyrészt túl lép az idő lineáris elgondolásán, amely a cselekvések egymásutánosságát feltételezi (Sheller–Urry 2006), mivel rávilágít arra, hogy utazás közben számos cselekvést végezhetünk a mozgással egyidejűleg, másrészt pedig felfedi a mindennapi életnek egy olyan szegletét, amelyre a magyar szociológiai szakirodalomban eddig kevés figyelem irányult. A magyar társadalom tagjai naponta átlagosan 1 órát töltenek közlekedéssel (Fleischer–Tir 2018), tehát ez a tevékenység egy meghatározó mozzanata az életünknek, ezért érdemes részletesebben feltárni a hozzá kapcsolódó, társadalomtudományos szempontból releváns összefüggéseket. Amint láttuk, ehhez a területhez kitűnően illeszkedik az új mobilitási paradigma elemzési eszköztára.

Összefoglalóan tehát azt mondhatjuk, hogy az új mobilitási paradigma elméleti belátásai, fogalmai némi továbbgondolással számos területen beépíthetők a társadalomtudományos kutatásokba, amelyekből a fentiekben csak néhányat emeltünk ki.

Ahogy a *Mobilities* folyóirat cikkeinek elemzéséből láttuk, a mobil módszertanokat a klasszikus eljárások a kritikai mobilitáskutatás területén is háttérbe szorítják. Ennek több oka is lehet. Mivel főleg kvalitatív módszerekről van szó, a mobil módszerekkel nyert adatok nem alkalmasak az általánosításra. Ez a tény bizonyos mértékben határokat szab alkalmazásuknak, azonban azt nem indokolja, hogy miért alkalmazzák a kritikai mobilitáskutatás területén is gyakrabban a klasszikus interjút. Ennek egyrészt oka lehet az, hogy a mobil eljárások általában több anyagi erőforrást igényelnek. Másrészt meghatározó lehet az is, hogy tematikai szempontból nagyon behatárolt az a terület, ahol a mobil módszerek használatával releváns információkhoz juthat a kutató. Mindemellett azonosíthatunk néhány olyan kutatási kérdést, területet, ahol érdemes a mobil módszertanokat alkalmazni, mivel az általuk nyert adatok bizonyos jelenségeket új oldalról világíthatnak meg.

## Összefoglalás

A fentiekben áttekintettük az új mobilitási paradigma programját, amelynek keretében az irányzat képviselői különböző elméleti és módszertani megközelítéseket kínálnak a késő modernitást jellemző társadalmi jelenségek tanulmányozására. Amint láttuk, Urry és a mobilitási fordulathoz kapcsolódó más szerzők abból indulnak ki, hogy a szociológia hagyományos kutatási egységét jelentő társadalmak megszűnőben vannak, mivel a társadalom már nem területi alapon, hanem mozgások által szerveződik. A társadalmi szférát már nem csak a fizikai közelségen alapuló kapcsolatok, a lokalitás bázisán létrejövő közösségek alkotják, mivel napjainkban a világ legtávolabbi pontjai közötti kapcsolatok is megsokszorozódnak, és az interakciók új formái válnak lehetővé. Az új mobilitási paradigma képviselői a társadalmi



gyakorlatokat és intézményeket a globális áramlások és kapcsolódások révén létrejövő együttállások következményeiként értelmezik, tehát ebben az értelemben állítják, hogy a késő modernitásban a társadalom mozgások révén épül fel. Ez indokolja azt, hogy a társadalomtudományos kutatás fókuszába a mobilitásokat kívánják állítani. A fokozódó mobilitás mellett a koncentráció folyamatait is megfigyelik, amelyek bizonyos immobil infrastruktúrák formájában materializálódnak. A mozgások különböző fizikai, virtuális és imaginárius formái mellett az e mozgásokat konfiguráló immobil rendszerek és materiális képződmények is részei a hálózatoknak. A mobilitás e komplex rendszereibe való bekapcsolódáshoz szükséges eszközökkel és erőforrásokkal nem azonos mértékben rendelkeznek a társadalom tagjai, tehát ezáltal az egyenlőtlenségek új dimenziója teremődik meg, amelynek elemzésére a mobilitási fordulat irodalma több különböző kiindulópontot is felvet.

Az új mobilitási paradigma programja kétségtől olyan megközelítéseket kínál, amelyek elméleti és módszertani szempontból is bővíthetik a szociológia eszköztárát. Ugyanakkor a mobilitási fordulat képviselői adósak maradnak a mobilitás 21. századi fogalmának dekonstrukciójával, amiből az is következik, hogy nem pozicionálják saját állításaikat a szabad mozgást normalizáló hatalmi diskurzushoz képest. A mobilitás-immobilitás dichotómia sok esetben hozzájárulhat a társadalmi világ komplexebb értelmezéséhez, ugyanakkor nem hagyhatjuk figyelmen kívül az inkább más minőségekkel leírható jelenségek körét. Emellett a fogalom pár redukcionista alkalmazása esetén fennáll a veszély, hogy a tudomány által használt analitikus kategóriák hozzájárulnak a hatalmi viszonyok diszkurzív újratermeléséhez.

Amint láttuk, az új mobilitási paradigma által kínált értelmezési keret lehetővé teszi a társadalomelmélet olyan klasszikus ellentéteinek áthidalását, mint szubjektivizmus és objektivizmus, cselekvés és struktúra, mikro és makro szembeállítása, mivel ezen ellentétpárokat a kapcsolódások fogalmával oldja fel. Amellett azonban, hogy a megközelítés újszerűsége is vitatható, úgy tűnik, elméleti ellentmondásoktól és feszültségektől sem mentes.

A *Mobilities* folyóiratban 2006–2023 között megjelent tanulmányok áttekintése alapján arra következtethetünk, hogy a John Urry által felvázolt elméleti keret nem tekinthető egységesen elfogadottnak a kritikai mobilitáskutatás területén sem. Egyes tanulmányok sikerrel alkalmazzák a mobil módszertant, de a folyóirat szerzőinek körében is lényegesen népszerűbbek a klasszikus módszertani eljárások.

A fentiekben leírtakat figyelembe véve az új mobilitási paradigma nem kínál átfogó kritikai megközelítést, és kimutathatók bizonyos hiányosságai. Ugyanakkor a 21. századi szociológia számára megkerülhetetlen kérdéseket és lehetőségeket vet fel. A mobilitási fordulat rendkívül gazdag irodalma a legkülönbözőbb társadalmi jelenségek tanulmányozásához nyújt új szempontokat. A számos szellemi forrásból merítő, több különböző megközelítést eredeti módon ötvöző elméleti szintézis hiányosságai sokkal inkább továbbgondolásra, mint a program elvetésére ösztönöznek.

## Irodalom

- Aksyonov, K. E. (2011): Social segregation of personal activity spaces in a posttransformation metropolis (case study of St. Petersburg). *Regional Research of Russia*, (1), 52–61. <https://doi.org/10.1134/S2079970511010023>
- Allen-Robertson, J. – Beer, D. (2010): Mobile Ideas: Tracking a Concept through Time and Space. *Mobilities*, 5(4): 529–545. <https://doi.org/110.1080/17450101.2010.510336>
- Amin, A. (2004): Regions Unbound: Towards a New Politics of Place. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 86(1): 33–44. <https://doi.org/10.1111/j.0435-3684.2004.00152.x>
- Amin, S. (1974 [1971]): *Accumulation on a World Scale: A Critique of the Theory of Underdevelopment*. New York – London: Monthly Review Press.
- Appadurai, A. (1991): Global Ethnoscapes: Notes and Queries for a Transnational Anthropology. In Fox, R. (szerk.): *Recapturing Anthropology: Working in the Present*. Santa Fe, N. M.: School of American Research, 48–65.
- Appadurai, A. (2008 [1990]): Különválások és különbségek a globális kulturális gazdaságban. In Niedermüller, P. – Horváth, K. – Oblath, M. – Zombory, M. (szerk.): *Sokféle modernitás. A modernizáció stratégiái és modelljei a globális világban*. Budapest: L' Harmattan, 238–261.
- Ashmore, P. (2013): Slowing Down Mobilities: Passengering on an Inter-war Ocean Liner. *Mobilities*, 8(4): 595–611. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.769721>
- Barrère, A. – Martucelli, D. (2008 [2005]): A modernitás és a mobilitás elképzelései. In Niedermüller, P. – Horváth, K. – Oblath, M. – Zombory, M. (szerk.): *Sokféle modernitás. A modernizáció stratégiái és modelljei a globális világban*. Budapest: L' Harmattan, 215–237.
- Bauman, Z. (2000): *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity.
- Bærenholdt, J. O. (2013): Governmobility: The Powers of Mobility. *Mobilities*, 8(1): 20–34. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.747754>
- Beck, U. – Giddens, A. – Lash, S. (1994): *Reflexive Modernization. Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order*. Cambridge: Polity.
- Berger, V. (2012a): A térképek rejtett tere, *BUKSZ*, 24(1), 30–36.
- Berger, V. (2012b): Térteremtő szavak. Gondolatok Ricardo Padrón *The Spacious Word* című művéről. *Acta Sociologica. Pécsi Szociológiai Szemle*, 5(1): 19–28. <https://doi.org/10.15170/AS.2012.5.1.2>
- Berger, V. (2016): Séta a városban, GPS-navigáció és a terek konstitúciója: A mindennapi térkezelés De Certeau-i értelmezése ellen. In Bódi, J. – Maksa, Gy. – Szijártó, Zs. (szerk.): *Újratöltve. Médiakutatás és mindennapi élet*. Budapest–Pécs: Gondolat – PTE BTK Kommunikáció- és Médiatudományi Tanszék, 108–136.
- Berger, V. (2018): *Térré szőtt társadalmiság*. Budapest: L'Harmattan.
- Berger, V. (2022): A GPS-es navigáció vegyes terei. *Tér és Társadalom*, 36(2): 3–25. <https://doi.org/10.17649/TET.36.2.3420>

- Berki, M. (2017): A földrajzi lépték változó értelmezése és a cselekvőhálózat-elmélet. *Földrajzi Közlemények*, 141 (3): 203–215.
- Berze, I. Zs. – Dúll, A. (2022): Gyalogolhatóság és gyaloglási viselkedés ember–környezet tranzakciótudományi megközelítésben. *Tér és Társadalom*, 36(4): 52–85. <https://doi.org/10.17649/TET.36.4.3438>
- Bissel, D. – Fuller, G. (2009): The Revenge of the Still. *M/C Journal*, 12(1). <https://doi.org/10.5204/mcj.136>
- Bissel, D. – Fuller, G. (szerk.) (2011): *Stillness in a Mobile World*. London – New York: Routledge.
- Bogard, W. (2009): Review of Urry's Mobilities. *Surveillance & Society*, 6(2): 188–189. <https://doi.org/10.24908/ss.v6i2.3262>
- Boltanski, L. – Chiapello, E. (2005 [1999]): *The New Spirit of Capitalism*. New York – London: Verso.
- Brenner, N. (1998): Between Fixity and Motion: Accumulation, Territorial Organization and the Historical Geography of Spatial Scales. *Environment and Planning D: Society and Space*, 16(4): 459–481. <https://doi.org/10.1068/d160459>
- Brenner, N. (2004): *New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. New York: Oxford University Press.
- Butcher, M. (2011): Cultures of Commuting: The Mobile Negotiation of Space and Subjectivity on Delhi's Metro. *Mobilities*, 6(2): 237–254. <https://doi.org/10.1080/17450101.2011.552902>
- Büscher, M. – Urry, J. (2009): Mobile Methods and the Empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1): 99–16. <https://doi.org/10.1177/1368431008099642>
- Castel, R. (1998): *A szociális kérdés alakváltozásai*. Budapest: Max Weber Alapítvány – Wesley Zsuzsanna Alapítvány – Kávé Kiadó.
- Castells, M. (2005 [1996]): A hálózati társadalom kialakulása – Az információ kora. *Gazdaság, társadalom és kultúra*, I. kötet. Budapest: Gondolat.
- Cook, M – Edensor, T. (2017): Cycling through Dark Space: Apprehending Landscape Otherwise. *Mobilities*, 12(1):1–19. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.956417>
- Cresswell, T. (2006): *On the Move. Mobility in the Western World*. New York: Routledge.
- Cresswell, T. (2008): Understanding mobility holistically: the case of Hurricane Katrina. In Bergmann, S. – Sager, T. (szerk.): *The ethics of mobilities: Rethinking place, exclusion, freedom and environment*. London: Routledge.
- Cresswell, T. (2010): Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1):17–31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Cresswell, T. (2011): Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, 35(4): 550–558. <https://doi.org/10.1177/0309132510383348>
- Cullen, B. (2020): Constellations of weathering: following the meteorological mobilities of Bangla bricks. *Mobilities*, 15(6): 862–879. <https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1759929>

- Csizmadia, Z. – Rechnitzer, J. (szerk.) (2021): *Az önvezető járművek világa. Társadalmi hatások és kihívások*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- D'Andrea, A. – Ciolfi, L. – Gray, B. (2011): Methodological Challenges and Innovations in Mobilities Research. *Mobilities*, 6(2): 149-160.
- Dixon, J. – Tredoux, C. – Davies, G. – Huck, J. – Hocking, B. – Sturgeon, B. – Whyatt, D. – Jarman, N. – Bryan, D. (2019): Parallel lives: Intergroup contact, threat and the segregation of everyday activity spaces. *Journal of Personality and Social Psychology*, 118(3): 457–480. <https://doi.org/10.1037/pspi0000191>
- Dúll, A. (2009): *Helyek, tárgyak, viselkedés. Környezetpszichológiai tanulmányok*. Budapest: L'Harmattan.
- Dúll, A. (2015a): Amikor messze van az „odakinn” az „idebenn”-től: a helyváltoztatás és az identitás összefüggései. In Keszei, A. (szerk.): *Hely, identitás, emlékezet*. Budapest: L'Harmattan Kiadó, 19–33.
- Dúll, A. (2015b): Az identitás környezetpszichológiai értelmezése: helyérvényesítés, helykötődés és helyidentitás. In Bodor, P. (szerk.): *Emlékezés, identitás, diszkurzus*. Budapest: L'Harmattan, 77–99.
- Easthope, H. (2009): Fixed Identities in a Mobile World? The Relationship Between Mobility, Place, and Identity. *Identities*, 16(1), 61–82. <https://doi.org/10.1080/10702890802605810>
- Elliott, A. – Urry, J. (2010): *Mobile Lives*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203887042>
- Faist, T. (2013): The mobility turn: a new paradigm for the social sciences? *Ethnic and Racial Studies*, 36(11): 1637–1646. <https://doi.org/10.1080/01419870.2013.812229>
- Favell, A. (2001): Migration, mobility and globaloney: metaphors and rhetoric in the sociology of globalization. *Global Networks* 1(4): 389–398. <https://doi.org/10.1111/1471-0374.00022>
- Ferentzy, A. (2009): Book review: Mobilities, *Canadian Journal of Sociology*, 34(1): 188–190. <https://doi.org/10.29173/cjs5119>
- Flamm, M. – Kaufmann, V. (2006): Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities*, 1(2): 167–189. <https://doi.org/10.1080/17450100600726563>
- Fleischer, T. – Tir, M. (2018): Hazai közlekedési időmérleg elemzés. *Közlekedéstudományi Szemle*, 68(2): 7–22. <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2018.2.1>
- Foucault, M. (1990 [1975]): *Felügyelet és büntetés. A börtön története*. Budapest: Gondolat.
- Foucault, M. (1999 [1976]): *A szexualitás története I. A tudás akarása*. Budapest: Atlantisz.
- Foucault, M. (2007 [1978]): *Security, Territory, Population. Lectures at the Collège de France, 1977-78*. London: Palgrave Macmillan.

- Franquesa, J. (2011): "We've Lost Our Bearings": Place, Tourism, and the Limits of the "Mobility Turn". *Antipode*, 43(4): 1012–1033.  
<https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2010.00789.x>
- Frello, B. (2008): Towards a Discursive Analytics of Movement: On the Making and Unmaking of Movement as an Object of Knowledge. *Mobilities*, 3(1): 25–50.  
<https://doi.org/10.1080/17450100701797299>
- Giubilaro, C. (2021): Chi ha bisogno della mobilità? Per una critica situata del new mobilities paradigm. In Dini, F. – Martellozzo, F. – Randelli, F. – Romei, P. (szerk.): *Memorie Geografiche*. Firenze: Società di Studi Geografici, 473–479.
- Graham, S. – Marvin, S. (2001): *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London – New York: Routledge.  
<https://doi.org/10.4324/9780203452202>
- Gyáni, G. (1999): Könyörületesség, fegyelmezés, avagy a szociális gondoskodás genealógiája. *Történelmi Szemle*, 41(1–2): 57–84.
- Han, B. (2020 [2014]): *Pszichopolitika. A neoliberalizmus és az új hatalomtechnikák*. Budapest: Typotex.
- Hannam, K. – Sheller, M. – Urry, J. (2006): Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1 (1):1–22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>
- Hannerz, U. (1996): *Transnational Connections. Culture, People, Places*. London – New York: Routledge.
- Harvey, D. (1975): The Geography of Capitalist Accumulation: The reconstruction of the Marxian theory. *Antipode*, 7(2): 9–21.  
<https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.1975.tb00616.x>
- Harvey, D. (2001): Globalization and the "Spatial Fix". *Geografische Revue*, 2(3): 23–31.
- Harvey, D. (2005): *A Brief History of Neoliberalism*. New York: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780199283262.003.0010>
- Harvey, D. (2013 [1990]): Rugalmas felhalmozás az urbanizáción keresztül. Megjegyzések az amerikai városok „posztmodernizmusáról”. In Jelinek, Cs. – Bodnár, J. – Czirfusz, M. – Gyimesi, Z. (szerk.): *Kritikai városkutatás*. Budapest: L'Harmattan, 115–141.
- Hjorthol, R. – Bjørnskau, T. (2005): Gentrification in Norway: Capital, Culture or Convenience? *European Urban and Regional Studies*, 12(4): 353–371. <https://doi.org/10.1177/0969776405058953>
- Hocking, B. T. – Sturgeon, B. – Whyatt, D. – Davies, G. – Huck, J. – Dixon, J. – Jarman, N. – Bryan, D. (2018): Negotiating the ground: 'mobilizing' a divided field site in the 'post-conflict' city. *Mobilities*, 13(6): 876–893.  
<https://doi.org/10.1080/17450101.2018.1504664>
- Jakab, D. B. (2009): Területiség és deterritorializáció. A terület mint a társadalomelméletek vezérfonala. *Replika*, (66), 163–176.

- Jensen, O. B. – Sheller, M. – Wind, S. (2015): Together and Apart: Affective Ambiences and Negotiation in Families' Everyday Life and Mobility. *Mobilities*, 10(3): 363–382. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.868158>
- Kaufmann, V. – Bergman, M. M. – Joye, D. (2004): Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4): 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Kuhn, T. S. (1984 [1962]): A tudományos forradalmak szerkezete. Budapest: Gondolat.
- Larsen, J. – Urry, J. – Axhausen, K. (2006): *Mobilities, Networks, Geographies*. Aldershot: Ashgate.
- Latour, B. (1999 [1991]): *Sohasem voltunk modernek*. Budapest: Osiris.
- Law, J. – Urry, J. (2004): Enacting the Social. *Economy and Society*, 33(3): 390–410. <https://doi.org/10.1080/0308514042000225716>
- Lieszkovszky, J. P. – Szabó, Sz. (2009): A Krasznokvajdai mikrotérség lakosságának közlekedési szokásai. *Tér és Társadalom*, 23(4): 117–135. <https://doi.org/10.17649/TET.23.4.1279>
- Massey, D. (1991): A global sense of place. *Marxism Today*, (38): 24–29.
- McMorran, C. (2015): Mobilities Amid the Production of Fixities: Labor in a Japanese Inn. *Mobilities*, 10(1): 83–99. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.825439>
- Meijering, L. – Osborne, T. – van Doorne, M. – Weitkamp, G. (2023): Seasonal differences in mobility and activity space in later life: a case study of older adults in the Northern Netherlands. *Mobilities*. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2289453>
- Merriman, P. (2014): Rethinking Mobile Methods. *Mobilities*, 9(2): 167–187. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.784540>
- Németh, K. (2020a): „Cseberből vederbe” – Lakásmobilitás-mintázatok egy marginalizált térben. *Tér és Társadalom*, 34(3): 90–113. <https://doi.org/10.17649/TET.34.3.3279>
- Németh, K. (2020b): Marginalizált térből átmeneti térbe. Egy térbeli-társadalmi mobilitási pálya megélt jelentései. *Szociológiai Szemle*, 30(2): 50–71. <https://doi.org/10.51624/SzocSzemle.2020.2.3>
- Németh, K. (2022): Az önkizsákmányolás fénytörései: A kertészet és a térbeli, társadalmi mobilitás összefüggései egy tanyán élő nő történetében. *socio.hu: Társadalomtudományi Szemle*, 12(2):1–23. <https://doi.org/10.18030/socio.hu.2022.2.1>
- Niedermüller, P. (2006): A lokalitás metamorfózisai. *Replika*, (56–57): 33–44.
- Nyíró, Zs. – Durst, J. (2022): Rasszizálás mindenekfelett. Az oktatási mobilitás hatása a habitusra. In Durst, J. – Nyíró, Zs. – Bereményi, Á. (szerk.): *A társadalmi mobilitás ára*. Budapest: Gondolat Kiadó – Társadalomtudományi Kutatóközpont.
- Randell, R. (2020): No paradigm to mobilize: the new mobilities paradigm is not a paradigm. *Applied Mobilities*, 5(2): 206–223. <https://doi.org/10.1080/23800127.2018.1493063>

- Richardson, T. – Jensen, O. B. (2000): Discourses of mobility and polycentric development: a contested view of European spatial planning. *European Planning Studies*, 8(4): 503–520. <https://doi.org/10.1080/713666421>
- Sassen, S. (2003): Globalization or Denationalization? *Review of International Political Economy*, 10(1): 1–22. <https://doi.org/10.1080/0969229032000048853>
- Schnell, I. – Yoav, B. (2001): The Sociospatial Isolation of Agents in Everyday Life Spaces as an Aspect of Segregation. *Annals of the Association of American Geographers*, 91(4): 622–636. <https://doi.org/10.1111/0004-5608.00262>
- Scott, J. C. (1998): *Seeing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven – London: Yale University Press.
- Sheller, M. – Urry, J. (2000): The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4): 737–757. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>
- Sheller, M. – Urry, J. (2006): The New Mobilities Paradigm. *Environmental and Planning A*, 38(2): 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Sheller, M. – Urry, J. (2016): Mobilizing the New Mobilities Paradigm. *Applied Mobilities*, 1 (1):10–25. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>
- Sheller, M. (2018): *Mobility Justice: The politics of movement in an age of extremes*. London – New York: Verso.
- Soja, E. W. (1996): *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*, Oxford: Blackwell.
- Spinney, J. (2006): A Place of Sense: A Kinaesthetic Ethnography of Cyclists on Mont Ventoux. *Environment and Planning D Society and Space*. 24(5): 709–732. <https://doi.org/10.1068/d66j>
- Tomay, K. (2019): Az összekötő társadalmi tőke (újra) termelődésének terei: A városi és vidéki dzsentrifkáció szerepe a vállalkozói és innovációs ökoszisztémákban. *Replika* (111): 43–62. <https://doi.org/10.32564/111.4>
- Tomay, K. – Berger, V. (2024): Inclusion or Exclusion? The Spatial Habitus of Rural Gentrifiers. *Social Inclusion*. (12): 1–17. <https://doi.org/10.17645/si.7787>
- Tóth, P. (2019): Az autózás mint társadalmi-technikai rendszer. *Tér–Gazdaság–Ember*, 6(1): 33–59.
- Urry, J. (2000a): Mobile Sociology. *The British Journal of Sociology*, 51(1): 185–203. <https://doi.org/10.1080/000713100358499>
- Urry, J. (2000b): *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*. London: Routledge.
- Urry, J. (2003): *Global Complexity*. Cambridge: Polity.
- Urry, J. (2004): The “System” of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21 (4–5): 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Urry, J. (2007): *Mobilities*. Cambridge, Polity.
- Urry, J (2008): Moving on the Mobility Turn. In Canzler, W. – Kaufmann V. – Kesselring, S. (szerk.): *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot: Ashgate.

- Vannini, P. (2011): Mind the Gap: The Tempo Rubato of Dwelling in Lineups. *Mobilities*, 6(2): 273–299. <https://doi.org/10.1080/17450101.2011.552904>
- Váradí, M. M. (2020): Az (im)mobilitás dinamikái vidéki terekben – szakirodalmi kitekintés, empirikus kiegészítésekkel. *Tér és Társadalom*, 34(3): 114–141. <https://doi.org/10.17649/TET.34.3.3285>
- Wallerstein, I. (1983 [1974]): *A modern világgazdasági rendszer kialakulása: A tőkés mezőgazdaság és az európai világgazdaság eredete a XVI. században*. Budapest: Gondolat.
- Wallerstein, I. (2010 [2004]): *Bevezetés a világregndszer-elméletbe*. Budapest: L'Harmattan – Eszmélet Alapítvány.



## Függelék

1. táblázat: A *Mobilities* folyóiratban megjelent tanulmányok által vizsgált mobilitási formák

Mobilitási forma	N
migráció, menedékkérők, országhatárok	161
turizmus, nyaralás, utazás	76
autózás, automobilitás	47
kerékpár	37
életkori és foglalkozási csoportok mobilitása	33
kommunikáció, mobil eszközök, digitális technológia	29
gyaloglás, futás	27
tömegközlekedés, busz, metró	20
kisebbségi csoportok (etnikai, vallási, szexuális kisebbségek, öslakosok) mobilitása	20
repülés	19
vasút	17
hajózás, komp	14
virtuális mobilitás	13
fogyatékkal élők mobilitása	12

*Forrás: Mobilities, saját adatgyűjtés és szerkesztés*

2. táblázat: A *Mobilities*-tanulmányokban tárgyalt további témák

Társadalomtudományos téma	N
társadalmi egyenlőtlenségek, kirekesztés	21
gender	21
Covid19, pandémia	19
szexualitás, szerelem, intimitás, érzelmek	19
klímaváltozás, antropocén	18
természeti katasztrófák, kockázatok	15
biztonság	15

*Forrás: Mobilities, saját adatgyűjtés és szerkesztés*

3. táblázat: A Mobilitiesban megjelent tanulmányokban alkalmazott módszertan

Alkalmazott módszertan	N
klasszikus interjú	289
rész vevő megfigyelés, megfigyelés, etnográfiai terepmunka	127
mobil módszertan	66
kérdőív	48
tartalomelemzés, dokumentumelemzés, korpuszelemzés	37
fókuszcsoport	17
diskurzuselemzés, szemiotikai elemzés	13
meglévő adatbázisok alapján végzett kvantitatív adatelemzés	7

*Forrás: Mobilities, saját adatgyűjtés és szerkesztés*

4. táblázat: A Mobilitiesban megjelent tanulmányokban alkalmazott elméleti keret

Elméleti keret	N
új mobilitási paradigma	147
assemblage-elmélet, cselekvőhálózat-elmélet	38
Foucault	33
migrációs elméletek, diaszpóraelméletek	24
társadalmigyakorlat-elméletek (social practice theory)	16
Lefebvre	16
Bourdieu	13
genderelmélet, queerelmélet	12
Goffman	11

*Forrás: Mobilities, saját adatgyűjtés és szerkesztés*