Szociológiai Szemle 36(3): 4–10.

A térbeli (im)mobilitás társadalomtudományos perspektívái – Szerkesztői előszó

Social science perspectives on (im)mobilities – Editorial

Zsinka Flóra[1]

https://doi.org/10.51624/SzocSzemle.24175

„Kétnapi utazás sokkal jobban eltávolítja az embert – kivált a fiatal, az életben még kevéssé gyökerező embert – köznapi világától, mindattól, amit kötelességének, érdekének, gondjának, reménységének nevezett, mintsem a pályaudvarra menet, a bérkocsiban megálmodta volna. A tér, amely kerengve, hátrafelé elmaradozva közéje meg tenyészhelye közé furakszik, olyan erőkről tesz tanúbizonyságot, amelyeket többnyire csupán az időnek tulajdonítanak; óráról órára belső változásokat hoz létre, amelyek erősen hasonlítanak az idő okozta változásokhoz, bizonyos tekintetben azonban felülmúlják emezeket. Mint az idő, a tér is feledést szül: de olyan módon teszi ezt, hogy az ember személyét kioldja a kapcsolataiból, eredeti szabad állapotba helyezi, sőt még a pedánsból, a nyárspolgárból is szempillantás alatt valami csavargófélét csinál. Azt mondják, az idő Léthe vize, de az idegen levegő is valami afféle ital, s ha hatása talán kevésbé alapos is, de annál gyorsabb."

Thomas Mann: A varázshegy

*A varázshegy*et általában az idő regényének tekintik, Mann az első oldalakon mégis a térről szól, amely a vonatút során az utazó és szülőföldje közé ékelődik. A regényből itt idézett néhány sorban sűrítve jelennek meg azok a narratívák, amelyeket a modernitás embere a mobilitásról szőtt egy olyan korszakban, amikor a közlekedési technológiák fejlődésének köszönhetően a földrajzi távolságoknak a korábbiakhoz képest rendkívül gyors leküzdése egyre inkább a mindennapi tapasztalat részévé vált. Ezek között olyan, a mozgáshoz kapcsolódó képzetek jelennek meg, mint a mindennapokból való kilépés, gyökértelenség, változás, feledés, szabadság, társadalmon kívüliség és az identitás mélyreható átalakulása. A felsorolt képzettársításokból kitűnik, hogy a mobilitás jelentései, reprezentációi a klasszikus modernitásban is sokrétűek és egymásnak részben ellentmondóak voltak: a mozgás egyszerre jelentette a felszabadulás

1 PTE BTK Szociológia Tanszék, egyetemi tanársegéd, zsinka.flora@pte.hu, ORCID: https://orcid.org/0000-0002-6301-7681

és a megújulás lehetőségét, valamint a lokális kötődésekből való kiszakadást, a társadalmi rend megbomlását és az identitás megrendülésének tapasztalatát is.

A térbeli mobilitás lehetőségeinek kitágulása a modernitás alapvető feltétele és egyúttal fejleménye is volt. Amint Marx írja, a tőke természetében benne rejlik a térbeli korlátok legyőzése, így a kapitalista terjeszkedés igényeinek megfelelően a közlekedési és szállítási infrastruktúrák fejlődése egyre inkább lehetővé tette „a térnek az idő által való megsemmisítését" (1972: 9). A vasúti utazás a tér és az idő egészen újfajta élményét nyújtotta a tér „összezsugorodása" által, ami a korszak utazói számára meghatározó tapasztalattá vált (Schivelbusch, 2008). Az újfajta közlekedési módok elterjedése mellett a látást és a látványt dinamizáló optikai eszközök és más technológiai innovációk megjelenése is hozzájárult az érzékelésben és a világ megtapasztalásában bekövetkező változásokhoz (Crary, 1999). Mindez persze nem járt következmények nélkül a kor emberének pszichikumára nézve. Gondoljunk ismét Hans Castorpra, és azokra a fejleményekre, amelyeket a rövid idő alatt megtett „túlságosan is hosszú út" idézett elő eredetileg rövidre tervezett davosi látogatása idején. A modernitásban tehát a mobilitásnak megszületett egy olyan narratívája, amelyben a mozgás a haladás és a szabadság szimbólumává vált. Másrészt viszont ez a narratíva kimeneteleit illetően kétségeket is ébresztett, ahogyan erről a szociológia nagy klasszikusainak művei is tanúskodnak.

Mindamellett, hogy az ipari kapitalizmus kibontakozásától kezdve a mobilitásnak az eddigiekben tárgyalt új olvasatai is megjelentek, a klasszikus modernitásban a társadalmi rend egyik legfontosabb szervező elvét és a társadalmi identitás alapját az egyénnek tartós helyben maradása és a lokális kapcsolatrendszerekbe való beilleszkedése jelentette (Niedermüller, 2006). Ehhez képest a mobilitás jelentéseiben és diskurzusaiban a '70-es évektől kezdődő gazdasági-politikai átalakulás nyomán következett be változás. A neoliberális politika arra törekszik, hogy minél nagyobb földrajzi hatókörben a lehető legnagyobb sebességgel és gyakorisággal menjenek végbe a piaci tranzakciók, ami prioritássá emeli a digitális technológia és a mobilitást elősegítő infrastruktúrák fejlesztését (Harvey, 2005). A termelési rendszer átalakulása szükségessé tette olyan munkaszervezési formák kialakítását, amelyek flexibilis és mobilitásra képes munkavállalókat igényelnek. A piacgazdaság működése tehát nagymértékben függ a munkavállalók mobilitási hajlandóságától (Kesselring, 2015), ezért a kapitalizmus új korszakának ünnepelt hősei azok lesznek, akik nem kötődnek senkihez és semmihez, és bármikor készen állnak a helyváltoztatásra és az új kapcsolatok kialakítására (Boltanski & Chiapello, 2005). A tőke akadályok nélküli áramlását elősegítő nemzetközi egyezmények és politikák megteremtik a mobilitás új diskurzusait, amelyek már a szabad mozgást idealizálják. A munkaerőpiacon való elhelyezkedés és a karrierépítés sikeressége szempontjából azok a munkavállalók vannak előnyben, akik képesek és hajlandóak a mobilitásra. A magasabban kvalifikált munkaerőt igénylő pozíciók esetében ennek előkészítése már a felsőoktatásban elkezdődik a különböző mobilitási programok által, illetve annak révén, hogy sokan a tanulmányaikat a származási helyüktől távol eső településen folytatják. Ezek köré az elvárások köré egy olyan diskurzus szerveződik, amely a mobilitást mindenki

számára kívánatos és elérendő életformaként tünteti fel, és egyre inkább az életpálya szerves és magától értetődő részeként naturalizálja.

A mobilitást normalizáló és naturalizáló érvek a neoliberalizmus egyéni felelősségről szóló diskurzusában úgy nyernek értelmet, hogy a mobilitást a boldogulás eszközeként tüntetik fel, amellyel a sorsát kompetensen és felelősen irányító egyénnek a maga érdekében élnie kell. Ebben a diskurzusban nemigen esik szó arról, hogy a mobilitás milyen kockázatokkal és terhekkel járhat, mivel e szemléletben mindenki „önmaga vállalkozója", aki számára a migráció befektetést jelent, aminek a költségeit vállalnia kell céljai érdekében (Foucault, 2008: 230). E szemléletmódból az következik, hogy aki nehezen mobilizálható és erős lokális kötődésekkel rendelkezik, saját magának köszönheti, ha emiatt nem élhet azokkal az előnyökkel, amelyek a helyváltoztatás útján elérhetők.

Amellett azonban, hogy a mobilitás e hatalmi diskurzusok révén normatív imperatívusszá vált (Farrugia, 2016), a mobilitás lehetőségei nem mindenki számára egyformán adottak. Ebben egyrészt nyilvánvalóan szerepet játszhat a mobilitáshoz szükséges tőkékkel való ellátottság egyenlőtlen megoszlása, másrészt pedig az, hogy a különböző mobilitási rezsimek a kormányzati technikák révén gyakran diszkriminatív módon szabályozzák az egyes társadalmi csoportok (im)mobilitási lehetőségeit (vö. *Mitrovics* jelen lapszámban). Mindemellett a neoliberális korszakban maga a mobilitás is hatalmi eszközzé válik, amelyen keresztül a társadalmak kormányozhatóvá lesznek (Bærenholdt, 2013).

A fentiekből is kitűnik, hogy a térbeli (im)mobilitás kérdései a (késő) modernitásban olyan kitüntetett jelentőségre tettek szert, amelyet a társadalomtudományok nem hagyhatnak reflektálatlanul. És mivel hatalmi kérdésekről van szó, ezért a hangsúlyozottan kritikai (ön)reflexiónak is van helye. Egyrészt reflektálni szükséges arra, hogy a(z) (im)mobilitás viszonyai hogyan járulnak hozzá az egyenlőtlenségek fennmaradásához, illetve a különböző hatalmi mechanizmusok hogyan szabályozzák, értékelik, normalizálják vagy éppen kriminalizálják a(z) (im)mobilitásokkal összefüggő egyéni és társadalmi helyzeteket. Másrészt a tudomány képviselői részéről kritikai önreflexió szükséges, amennyiben a társadalmi jelenségeket a(z) (im)mobilitás kategóriáin keresztül szemlélik, mivel a társadalmi taxonómiák nem csupán a tudományos megismerést szolgálják, hanem a szimbolikus hatalom gyakorlásának is eszközei (vö. Bourdieu, 1987).

A térbeli (im)mobilitás kérdései a fentieken túlmenően nemcsak a társadalomtudományos kutatások tárgya, nézőpontja vagy a jelenségek vizsgálatára alkalmazott sémák szempontjából lehetnek fontosak, hanem módszertani implikációik is vannak. A nagy földrajzi távolságok áthidalására alkalmas technológiák elterjedése a társadalomtudományok hagyományos kutatási terepeit is átalakítja, és egyre gyakrabban válik szükségessé olyan módszertani megközelítések alkalmazása, amelyek lehetővé teszik a mozgásban lévő vagy a globális térben szétszórt kutatási alanyok követését (Gupta & Ferguson, 1997; Marcus, 1995; Urry, 2000; Sheller & Urry 2006).

A fentieket összegezve láthatjuk, hogy a térbeli (im)mobilitás feltételeinek és jelentőségének átalakulása amellett, hogy a társadalmi élet szinte minden területén új

kutatási kérdéseket vet fel, egyúttal episztemológiai kihívások elé is állítja a társadalomtudományokat. *A térbeli (im)mobilitás társadalomtudományos perspektívái* címet viselő két lapszám, a 2026/3. és 4. tanulmányai e sokrétű kérdéskör különböző aspektusainak feltárására vállalkoznak.

Az első számban szerepelnek egyrészt a fent említett episztemológiai kihívásokra reflektáló tanulmányok, illetve a(z) (im)mobilitás társadalmi viszonyait elsősorban távlati/kutatói perspektívából megközelítő szövegek. A második lapszám cikkeiben egyrészt nagyobb hangsúlyt kap a cselekvők nézőpontja, másrészt pedig tematikai szempontból az is összefogja az írásokat, hogy interjúk vagy kérdőíves adatok elemzése révén a mobilitás/immobilitás dichotómia árnyalásához járulnak hozzá.

A mobilitás társadalmi szerepének átalakulására, valamint ezzel összefüggésben a társadalomtudományos kutatás területén a szemléletváltás szükségességére a legexplicitebben az új mobilitási paradigma programadó szövegei hívták fel a figyelmet (Hannam és mtsai., 2006; Sheller & Urry, 2006). Ezek az írások a kiindulópontjukat az ún. szedentarista paradigmához képest pozicionálják, amely a helyhez kötöttséget, a stabilitást normalizálja. *Mezei Katalin és szerzőtársai* tanulmányukban arra mutatnak rá, hogy a szedentarista megközelítés a hagyományos statisztikai adatfelvételi és nyilvántartási eljárásokban is tükröződik: ezek a népességet alapvetően a regisztrált lakóhelyhez kötődő kategóriák mentén teszik mérhetővé, így kevéssé képesek megragadni a tényleges térbeli mozgásokból és a változó térhasználati mintázatokból fakadó népességjelenlétet. A szerzők a látens népesség becslésére irányuló, többféle adatforrást integráló megközelítésükkel e korlátok meghaladásához járulnak hozzá.

A(z) (im)mobilitás társadalmi viszonyainak tágabb, strukturális és hatalmi összefüggéseire összpontosít *Mitrovics Zoltán* tanulmánya, amely a helyi önazonosság védelméről szóló 2025. évi XLVIII. törvény példáján keresztül mutat rá arra, miként szabályozzák a foucault-i kormányzatiság fogalmi keretében értelmezhető hatalmi technikák és normalizáló gyakorlatok a(z) (im)mobilitás, valamint a térhez való hozzáférés lehetőségeit. Elsősorban kvalitatív jogszociológiai dokumentumelemzésre építve mutatja be, hogy e politikai praxisok áttételes módon hogyan teremtenek egyenlőtlen feltételeket a különböző társadalmi csoportok (im)mobilitási lehetőségeiben anélkül, hogy a helyváltoztatást közvetlenül tiltanák.

A térbeli (im)mobilitás társadalomtudományi értelmezésének elméleti és fogalmi kereteit tágítja *Berger Viktor és Zsinka Flóra* tanulmánya, amely a térbeli habitus koncepciójának újragondolására tesz kísérletet. Bourdieu elméletét a testi fenomenológia, különösen Merleau-Ponty megközelítése felől továbbgondolva olyan értelmezési keretet vázolnak fel, amely a(z) (im)mobilitási gyakorlatokat, valamint a térbeliséggel kapcsolatos diszpozíciókat a társadalmi és hatalmi viszonyok összefüggésében ragadja meg. A szerzőpáros második tanulmánya az előző írás elméleti megközelítését kiegészítve a térbeli habitus empirikus vizsgálatának módszertani lehetőségeit járja körül, mérlegelve a hagyományos módszerek, a mobil módszertanok, az érzékszervi etnográfia és az atmoszférakutatás alkalmazási lehetőségeit és korlátait.

Az új mobilitási paradigma kibontakozása és a mobilitások iránti megnövekedett kutatói érdeklődés egyfajta túlzott elfogultságot eredményezett a mobilitások irányába (*mobility bias*) a társadalomtudományok terén (Schewel, 2020). Erre reflektálva jelent meg egy olyan kutatási irány, amely egyrészt a mobilitás és immobilitás közötti kategorikus különbségtételt árnyalja, másrészt felhívja a figyelmet az immobilitás komplex okaira és gazdag jelentésvilágára (például Mata-Codesal, 2015, 2018; Østergaard és mtsai., 2024; Preece 2018; Silva 2025). A második lapszám tanulmányaiból is kiderül az, hogy mobilitást és immobilitást nem feltétlenül bináris oppozícióként kell elgondolnunk, hanem egymással összefonódó, egymásból következő gyakorlatokként és élethelyzetekként.

A fent említett *mobility bias* következménye az is, hogy a szakirodalomban a mobilitás és immobilitás dichotómia a társadalmi különbségeket szervező, a csoportokat egymástól elválasztó, egymással szembenálló ismérvek rendszerébe úgy illeszkedik be, hogy a mobilitást feleltetik meg az előnyös pozíciókkal, a magas társadalmi státusszal és általában a pozitív pólussal, míg az immobilitást a kedvezőtlen helyzetekkel, az alacsony státusszal és a negatív pólussal. Ez a szemlélet nemcsak a *mobilities studies* irodalmában jelenik meg, hanem például Bourdieu megközelítésében is bizonyos mértékig jelen van, amikor az általa definiált, egymásnak gyakran megfeleltethető térrétegek (fizikai tér, társadalmi tér, szimbolikus tér) közötti viszonyt elemzi. *Németh Krisztina* írása Bourdieu e téri trialektikáját továbbgondolva árnyalja azt az állítást, hogy a társadalmi rétegződés legalsó szegmenséhez tartozók a legkevésbé mobilak. A tanulmány bemutatja, hogy a szerző által vizsgált marginalizált élethelyzetek egy része sokkal inkább egymást követő kisebb léptékű mobilitásokkal jellemezhető, mintsem immobilitással. Az elemzés rámutat arra, hogy a tőkékkel való ellátottság (vagy inkább azoktól való megfosztottság) alapján lényegében hasonló osztálypozíciót elfoglalók társadalmi, fizikai és szimbolikus térbeli helyzete között is relatív különbségek mutatkozhatnak.

Gyursánszky Ágnes tanulmánya az immobilitás jelentéstartományát gazdagítja azáltal, hogy a helyben maradást nem pusztán a térbeli elmozdulás hiányaként, hanem a társadalmi feltételek, a cselekvési lehetőségek és a biográfiai önértelmezés összefüggésében vizsgálja a reflexív modernitás elméleti háttere előtt. Két narratív életútinterjú példáján, hermeneutikai esetrekonstrukcióra építve elemzi azt, hogy a reflexió milyen cselekvési formákba tud átfordulni, illetve hogy a két életút kontextusában milyen tényezők, mozzanatok jelölik ki e lehetőségek határait, és azt, hogy milyen válaszok adhatók a „merre tovább" kérdésére.

Több, egymással összefüggő kontextusban jelenik meg a mobilitás és immobilitás kérdése *Apjok Vivien és szerzőtársai* tanulmányában. A szegedi KucuBanda példáján keresztül a szerzők a zene és a tánc mobilitási infrastruktúraként betöltött szerepét vizsgálják, különös tekintettel arra, hogy ezek a kulturális gyakorlatok miként járulnak hozzá a roma kultúra városi nyilvánosságban való megjelenéséhez. A tanulmány így a mobilitást nem csupán a társadalmi felemelkedés lehetőségeként, hanem térbeli

és reprezentációs folyamatként is értelmezi, amelyben a kulturális jelenlét megteremtése és legitimálása egyaránt társadalmi és politikai tétet hordoz.

Kohut-Ferki Julianna és szerzőtársai tanulmánya az immobilitás értelmezését az otthonhoz fűződő viszony és az arról való emlékezet vizsgálatával árnyalja. A háborús körülmények között szülőföldjükön maradó kárpátaljai magyarok példáján keresztül rámutat arra, hogy az otthon egyszerre válhat a biztonság és a menedék forrásává, valamint a beszűkülő lehetőségek terévé. Az otthon jelentéseit a korábbi válságok és történeti traumák emlékezete is alakítja, amely narratív erőforrásként legitimálhatja a maradást, és viszonylagossá teheti a jelen fenyegetéseit. A tanulmány így a helyben maradást nem csupán a gyakorlati körülményekkel összefüggő helyzetként, hanem a múlthoz és az otthonhoz fűződő viszonyban formálódó identitás részeként is értelmezi.

Horzsa Gergely és Megyesi Boldizsár írása a térbeli immobilitás értelmezését a szabadság fogalmához kapcsolódó, térben differenciált jelentésmező feltárásával teszi összetettebbé. A tanulmány a modern társadalomtudományi gondolkodás mélyen rögzült előfeltevéseire, valamint a fentiekben említett mobilitási elfogultságra is reflektálva kérdőjelezi meg azokat a képzettársításokat, amelyek a szabadság, az autonómia és a mobilitás lehetőségeit a városi terekhez kötik, míg a rurális tereket a stabilitás, a passzivitás, a kötöttség fogalmaival azonosítják. A szerzők ebből a kritikai perspektívából kiindulva, országos reprezentatív mintán végzett kérdőíves felmérés adatainak elemzésével jutnak arra az eredményre, hogy a szabadság fogalma inkább a vidékhez, mint a nagyvárosokhoz köthető. Az eredmények a különböző tértípusokhoz kapcsolódó eltérő szabadságimázsokat is kirajzolják: a vidéki szabadság képzete elsősorban a nyugalomhoz, a tágassághoz és a külső kényszerektől való mentességhez, míg a városi szabadságé a sokféleséghez, a kreativitáshoz és az innováció lehetőségeihez kapcsolódik.

Irodalom

Bærenholdt, J. O. (2013). Governmobility: The powers of mobility. *Mobilities, 8*(1), 20–34. https://doi.org/10.1080/17450101.2012.747754

Boltanski, L., & Chiapello, E. (2005). *The new spirit of capitalism*. Verso.

Bourdieu, P. (1987). What makes a social class? On the theoretical and practical existence of groups. *Berkeley Journal of Sociology, 32*, 1–17.

Crary, J. (1999). *A megfigyelő módszerei: Látás és modernitás a 19. században*. Osiris.

Farrugia, D. (2016). The mobility imperative for rural youth: The structural, symbolic and nonrepresentational dimensions of rural youth mobilities. *Journal of Youth Studies, 19*(6), 836–854. https://doi.org/10.1080/13676261.2015.1112886

Foucault, M. (2008). *The birth of biopolitics: Lectures at the Collège de France*. Palgrave Macmillan.

Gupta, A., & Ferguson, J. (1997). The field as site, method, and location in anthropology. In A. Gupta & J. Ferguson (Eds.), *Anthropological locations:*

Boundaries and grounds of a field science (pp. 1–46). University of California Press. https://doi.org/10.1525/9780520342392-002

Hannam, K., Sheller, M., & Urry, J. (2006). Editorial: Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities, 1*(1), 1–22. https://doi.org/10.1080/17450100500489189

Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oso/9780199283262.001.0001

Kesselring, S. (2015). Corporate mobilities regimes: Mobility, power and the socio-geographical structurations of mobile work. *Mobilities, 10*(4), 571–591. https://doi.org/10.1080/17450101.2014.887249

Marcus, G. E. (1995). Ethnography in/of the world system: The emergence of multi-sited ethnography. *Annual Review of Anthropology, 24*, 95–117. https://doi.org/10.1146/annurev.an.24.100195.000523

Marx, K. (1972). *A politikai gazdaságtan bírálatának alapvonalai II.* Kossuth.

Mata-Codesal, D. (2015). Ways of staying put in Ecuador: Social and embodied experiences of mobility-immobility interactions. *Journal of Ethnic and Migration Studies, 41*(14), 2274–2290. https://doi.org/10.1080/1369183X.2015.1053850

Mata-Codesal, D. (2018). Is it simpler to leave or to stay put? Desired immobility in a Mexican village. Population, *Space and Place, 24*(4), Article e2127. https://doi.org/10.1002/psp.2127

Mitrovics, Z. (2026). A helyi önazonosság védelme mint a térbeli immobilitás kormányzásának eszköze. Szociologiai Szemle, jelen lapszám.

Niedermüller, P. (2006). A lokalitás metamorfózisai. *Replika, (56–57)*, 33–44.

Østergaard, J., Pless, M., Blackman, S., & MacDonald, R. (2024). "Nothing happens here, but that's ok": Reflexivity, immobility and staying among young people in marginalised rural locations. *Journal of Youth Studies, 27*(9), 1256–1273. https://doi.org/10.1080/13676261.2024.2352716

Preece, J. (2018). Immobility and insecure labour markets: An active response to precarious employment. *Urban Studies, 55*(8), 1783–1799. https://doi.org/10.1177/0042098017736258

Schewel, K. (2020). Understanding immobility: Moving beyond the mobility bias in migration studies. *International Migration Review, 54*(2), 328–355. https://doi.org/10.1177/0197918319831952

Schivelbusch, W. (2008). *A vasúti utazás története: A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Napvilág.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A, 38*(2), 207–226. https://doi.org/10.1068/a37268

Silva, A. V. da. (2025). Beyond the American dream: Unveiling the complexity of young people's (im)mobility in Governador Valadares, Brazil. *Mobilities, 20*(1), 175–192. https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2393333

Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.