



Ernesta Dambrauskaitė – Lietuvos istorijos instituto doktorantė, Kauno apskrities viešosios bibliotekos kultūrinės veiklos organizatorė

Moksliniai interesai: kasdienybės tyrinėjimai, jaunimo subkultūros

El. paštas: er.dambrauskaite@gmail.com

Ernesta Dambrauskaitė – PhD student of ethnology at the Lithuanian Institute of History, cultural manager at Kaunas County Public Library

Research interests: daily routine studies, youth subcultures

E-mail: er.dambrauskaite@gmail.com

Ernesta Dambrauskaitė

Lietuvos istorijos institutas

NEMATOMAS MOBILUMAS IR ĮKASDIENINTOS TECHNOLOGIJOS. JOSVAINIŲ MIESTELIO ATVEJIS

Anotacija

Šiame straipsnyje svarstomas klausimas, ar kasdienybė eiliniame mažame Lietuvos miestelyje išties yra nejudri, sustingusi, tuščia ir kartu nemobili. Straipsnyje mobilumas kasdienybėje bus analizuojamas per Josvainių miestelio vietinių gyventojų judėjimo įpročius gyvenvietės viduje ir ryšius su artimiausiais miestais bei užsienyje gyvenančiais artimaisiais. Nagrinėjant mobilumą, dėmesys skiriamas darbui, vartojimui, tarpusavio bendravimui, laisvalaikiui – kasdienio gyvenimo veiklos sritims. Straipsnyje analizuojami lauko tyrimo, vykdyto Josvainių miestelyje 2019 m. liepos – 2020 m. sausio mėn., duomenys.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: mobilumas, dienotvarkė, miestelis, kasdienybė, Josvainiai.

Abstract

The article discusses the question of whether everyday life in an ordinary small Lithuanian town is indeed inactive, stagnant, empty and immobile. Mobility in everyday life is analysed through the habits of locals in the town of Josvainiai, and relations with the nearest cities and relatives living abroad. In analysing mobility, the main focus is on areas of everyday life such as work, consumption, communication and leisure. The article analyses data from a field study carried out in Josvainiai from July 2019 to January 2020.

KEY WORDS: mobility, agenda, town, everyday life, Josvainiai.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15181/rh.v28i0.2401>

Įvadas

Spaudoje ir kituose diskursuose galima dažnai perskaityti, jog Lietuvos periferijai priskiriami miesteliai yra pilki, nejudrūs ir sustingę, kad tokiuose miesteliuose niekas nevyksta. Viename iš tokių straipsnių „Lietuvos miesteliai – mūsų ateities tylūs pranašai“ teigiama, kad „<...> daugelis miestelių merdi. Jie pilki, tušti ir nuobodūs. Jie nespinduliuoja gyvenimo džiaugsmu, juose, katastrofiškai mažėjant gyventojų, senka netgi gyvybės tęstinumas“ (Nefas, Lakis 2014). Viešajame diskurse galima išgirsti ir daugiau panašių nuomonių. Tai teigia net patys miestelių gyventojai. Remiantis vieno pateikėjo iš Josvainių žodžiais, „gyvenimas čia ne toks įdomus, kaip atrodo“. Lankantis miestelyje vizualus įspūdis visuomet išliko toks pat – kad miestelis ramus, kad pravažiuoja viena kita mašina, praeina vienas kitas žmogus. Be to, tai ir pačių gyventojų įspūdis. Paprastai pilkuma, tuštuma ir nuobodulys siejami su nejudrumu, t. y. fiziniu, o kartu ir socialinio aktyvumo stoka. Čia pat iškyla klausimas, ar duotuoju momentu neužfiksuotas arba nepastebėtas mobilumas reiškia, kad jis neegzistuoja?

Kasdienybėje vyksta daugybė dalykų, kurie apima nuolat besikeičiančias veiklas, erdves, tikslus ir pan., tad iš esmės kasdienybė yra mobili. Todėl šiame straipsnyje siekiama nagrinėti ir pasižiūrėti, kaip, nepaisant to, kad pati kasdienybė yra mobili, kasdienis gyvenimas mažame miestelyje atrodo sustingęs ir tuščias.

Pagrindinis šio straipsnio *tikslas* – nagrinėti, ar iš tiesų mobilumas miestelyje yra nematomas, ir aptarti, kokia kasdienybė miestelyje yra mobilumo požiūriu. Šiame straipsnyje mobilumas daugiausia siejamas su būdais, kurie padeda žmogui judėti ir susisiekti.

Tyrinėjant kasdienybę mobilumo požiūriu, dėmesys skiriamas darbui, vartojimui, tarpusavio bendravimui, laisvalaikiui – kasdienio gyvenimo ir veiklos sritims. Straipsnyje judumas suvokiamas kaip tam tikras būdas ar priklausymas įvairiems su judėjimu susijusiems tinklams bei ryšiams, tuo tarpu judėjimas labiau traktuojamas kaip judumo išraiška. Straipsnyje žodžiai *mobilumas*, *judumas* ir *judrumas* bus vartojami sinonimiškai.

Atsižvelgiant į iškeltą problemą ir tikslą, straipsnyje siekiama įgyvendinti šiuos *uždavinius*: 1. Trumpai apžvelgti mobilumo teorijas ir tyrimui svarbiausius darbus; 2. Apibūdinti tyrimo lauką ir metodologines prieigas; 3. Aptarti miestelio gyventojų mobilumą dienotvarkės atžvilgiu; 4. Atskleisti susisiektimo bei judėjimo miestelyje ir už jo ribų pobūdžius; 5. Parodyti miestelio gyventojų judėjimo skaitmeninėje erdvėje tikslus ir ypatybes.

Teorinės tyrimo prieigos

Anot Noelio B. Salazaro, mobilumas, t. y. judumas ir judėjimas, yra pagrindiniai elementai, struktūruojantys žmonių gyvenimus. Daugelyje pasaulio šalių judumas yra svarbus priklausymo šiandieninei visuomenei būdas. N. Salazaras atkreipia dėmesį, kad nauja mobilumo paradigma apima naujus teorizavimo būdus, kaip žmonės, objektai ir idėjos juda, tyrinėjant juos per socialinius reiškinius, kurie yra glaudžiai susiję su judėjimu (Salazar 2018, 155). Taip pat verta atkreipti dėmesį į mobilumo koncepciją, kuri apima migrantų ir turistų mobilumą, transporto sistemas ir mikromobilumą kasdiniame gyvenime. Judumas yra susijęs su ideologijomis, įsivaizduojamomis vietomis ir savo vietos keitimo politika, infrastruktūromis ir įkūnyta fizinio judėjimo praktika, jis taip pat yra siejamas su sustingimu, įvairiomis apgyvendinimo formomis, sėsliomis ideologijomis ir imobilizacija (Horolets 2020).

Judėjimo studijos gali padėti sutelkti dėmesį į tokius reiškinius kaip įvairios migracijos, transportas, kelionės ir turizmas, socialinė transporto bei komunikacijos organizavimo patirtis, išmaniojo telefono naudojimas, regioniniai ir tarpvalstybiniai kapitalo bei materialinių objektų srautai ir t. t. Mobilumo tyrimai yra nauja paradigma, nes tai verčia abejoti socialine ir kultūrine judėjimo reikšme, kuri paliečia tiek teorinį, tiek metodologinį klausimą (Vannini 2012, 1). Tačiau per pastaruosius 150 metų taip sparčiai viskas pasikeitė, kad žmonės juda ne tik todėl, kad reikia, bet ir dėl to, kad jie tai gali daryti. Nuolatinis judėjimas tapo ne tik darbo ir pragyvenimo atributu, bet ir kelionių, gero gyvenimo, turtingumo įrodymu. Manoma, kad bet koks judėjimas, nepriklausomai nuo to, kokia transporto priemonė yra pasitelkiama, ilgainiui įgauna vis svarbesnę socialinę reikšmę. Mobilumas yra skatinamas kaip šiuolaikiška ir produktyvi socialinė bei ekonominė jėga, leidžianti žmonėms greičiau ir efektyviau daryti daugiau dalykų, kurie būtų neįsivaizduojami ankstesnėms kartoms. Įvairūs statiniai ir tvariniai yra tapę žmogaus kūrybingumo ir fantazijos monumentais. Išplėsdami save per įgūdžius su technologijų ir infrastruktūrų pagalba, matome daugybę sudėtingų mobilumo formų, kurios įgalina, palaiko, sukonfigūruoja ir perkonfigūruoja visus ryšius (Vannini 2012, 5).

Brenda Farnell teigia, kad į mobilumą ilgą laiką buvo žiūrima kaip į fizinį ir abstraktų judėjimą. Judėjimas ne visuomet buvo priimamas kaip savaime suprantamas kultūrinis ar socialinis bruožas (Farnell 1999). Iš tiesų reikėtų pažymėti, kad mobilumą gali nulemti bent keli esminiai aspektai. Pirma, mobilumas ir jo formų suaktyvėjimas (turizmas, migracija ir kt.) siejamas su globalizmu, kuris suteikia prieigą prie išteklių ir paslaugų, skatina vartotojiškumą ir keitimąsi informacija, taip dar labiau išplečiant judėjimo galimybes (Chintha, George 2012,

42) Antra, vertėtų atkreipti dėmesį, kad mobilumas taip pat pasireiškia kaip plati ir neretai teoriškai sunkiai suvaldoma kasdienės gyvensenos sritis. Visuotiniai su globalizmu, ekonomika, ekologija ir kitomis sritimis susiję tyrimai atskleidžia pagrindinius judėjimo, kaip reiškinių, niuansus ir sritis.

Mobilumo sąvoka apima tiek didelio masto žmonių, objektų ir informacijos judėjimą visame pasaulyje, tiek vietinius kasdienio judėjimo viešojoje erdvėje ir materialių daiktų „kelionių“ procesus kasdieniame gyvenime. Tokios mobilumo problemos kaip per didelis ar mažas judėjimas arba judėjimas netinkamoje vietoje ar netinkamu metu dažnai yra svarbūs klausimai daugelio žmonių, organizacijų ir vyriausybių gyvenime (Hannam, Sheller, Urry 2006, 1). Svarbu atkreipti dėmesį, kad mobilumas egzistavo visais laikais. Žmonės, norėdami pasiekti kitas vietas ar siekdami patogumo, visuomet judėjo ir ieškojo būdų, kaip susisiekti vienas su kitu, dėl ko išsivystė subtilios ir tarpusavyje susipynusios mobilumo sistemos.

Tokiose mokslo disciplinose kaip urbanistika, istorija, sociologija ir kt. nuolat išsilyja mobilumo klausimai, kurių fone ėmė formuotis nauja „mobilumo“ paradigma, apimanti naujas tyrimų temas ir metodus. Šiandien daugelis mokslų siekia su mobilumu susijusius klausimus įtraukti į savo tyrimų lauką. Toks pasirinkimas ypač išryškėja tyrinėjant kasdienio gyvenimo praktikas (Hein, Evans, Jones 2008, 126). Antropologijoje ir etnologijoje mobilumo klausimai svarbūs, nes jie apima ne tik tyrinėjamas vietas, žmones ar jų bendruomenes, bet ir pačių mokslininkų metodologines tyrimo prieigas (Pelckmans 2009). Dažnai pačių tyrėjų įėjimas į lauką ir veikimas jame tampa atskiromis mobilumo sistemomis ir naujais metodais, kurie taip pat tampa tyrimo objektu. Antropologai dažniausiai užsiima daugybės reikšmių, susijusių su įvairiomis judėjimo formomis, išskleidimu tiek pavienių žmonių, tiek visuomenės atžvilgiu (Salazar 2013, 55).

Tuo tarpu mažose bendruomenėse gali išryškėti kiek kitokie su mobilumu susiję aspektai – jiems įtaką gali daryti gyvenamosios vietos geografinė padėtis, darbo pobūdis ar profesiniai ypatumai, amžius ir apskritai gebėjimas ir turėjimas galimybę judėti. Taip pat verta pabrėžti, kad erdvės technologijomis išplėtimas ir mobiliųjų sistemų pagreitėjimas paskatino naujų gyvenimo, darbo ir turizmo formų atsiradimą (Hannam 2006). Toks pokytis ne tik suteikė įvairių galimybių ir palengvinimų, susijusių su keliavimu ir susisiekimu, bet kartu pakeitė kasdienybėje įsitvirtinusių darbo organizavimo, apsipirkimo, susisiekimo ir bendravimo įpročius. Įvairios mobilumo formos yra susijusios su sistemomis, infrastruktūromis ir technologijomis, kurias pasitelkiant yra formuojamos dar įvairesnės sistemos (Freudendal-Pedersen, Hannam, Kesselring 2016, 2). Dėl šios priežasties išauga mobilumo teikiamų galimybių skaičius, su kuriuo atsiranda naujų

kasdienio gyvenimo formų, o jose glaudžiai susipina skirtingos gyvenimo sritys, paremtos judrumo principu.

Josvainių miestelis yra vienas iš tokių mažųjų bendruomenių pavyzdžių, tad remiantis anksčiau išvardytomis teorinėmis priegomis toliau straipsnyje į Josvainius žiūrima kaip į tam tikrą apibrėžtą erdvę, kurioje daiktai ir žmonės turi aiškiai nustatytas vietas, o jų judėjimo laukas yra apibrėžtas tuo atžvilgiu, kad jie visada grįžta į tą pačią vietą. Toks apibrėžtumas sukuria galimybę išryškinti mikrojudėjimo apraiškas ir jas kvalifikuoti.

Lauko tyrimo patirtys: miestelis ir jo žmonės

Josvainių miestelis, kuriame gyvena apie 1 300 gyventojų, yra Vidurio Lietuvoje, įsikūręs prie Šušvės upės. Josvainių seniūnijoje yra daug miškų – didžiausi iš jų yra Svilių ir Josvainių miškai. Miestelis priklauso Kėdainių rajono savivaldybei. Nuo Kėdainių jis nutolęs 10 km, nuo didžiųjų miestų: Kauno 40 km, Vilniaus 140 km. Miestelį kerta ir pusiau dalija kelio atkarpa Kaunas–Kėdainiai. Iki 2003 m. ši kelio atkarpa, vadinama KK229, buvo Europos kelio E67, dar kitaip vadinamo „Via Baltica“, dalis. E67 kelias – tai tarptautinis greitkelis, einantis nuo Prahos per Varšuvą, Marijampolę, Kauną, Panevėžį, Rygą, Taliną ir keltu iki Helsinkio. Lietuvoje pirmasis „Via Baltica“ kelio plėtros etapas buvo vykdomas 1997–2000 m., tačiau 2003 m. nutiesus „Via Baltica“ aplinkkelį, eismo apimtys maršrutu Kaunas–Kėdainiai sumažėjo (lakd.lrv.lt 2020). Jam suteiktas krašto kelio statusas, tačiau, nepaisant to, transporto judėjimas čia vis tiek išliko gana aktyvus. Tad Josvainių miestelis ir dabar yra tranzitinis, pravažiuojamasis ir turi puikų susisiekimą su Kėdainių ir Kauno miestais.

Josvainiai yra Kėdainių rajono savivaldybės seniūnijos centras, tad tiek dėl savo administracinės, tiek dėl geografinės padėties yra gana glaudžiai susijęs su Kėdainių miestu. Josvainių seniūnija yra tiesiogiai pavaldi Kėdainių miesto savivaldybei – kasmet parengia jai metines ataskaitas, atsiskaito už atliktus darbus, teikia siūlymus, gauna ir disponuoja seniūnijai skirtomis lėšomis. Miestelyje yra seniūnija, bažnyčia, kapinių koplyčia, gimnazija, žirgynas, jaunimo centras, socialinis ir ugdymo centras, kuriame veikia darželis ir senelių globos namai, kultūros namai, biblioteka, parkas, kavinė, ambulatorija, vaistinė, čia taip pat veikia dvi maisto parduotuvės, vienas kioskas, kuris taip pat parduavinėja maisto prekes, yra viena padėvėtų drabužių parduotuvė, medžio apdirbimo įmonių. „Seniūnijos žmonės užsiima žemės ūkiu, miškininkyste, medienos apdirbimu <...>, šalia Josvainių yra stambus kiaulininkystės kompleksas, kuriame dirba ir dalis josvainiečių“ (kedainiai.lt 2020).

Kėdainių rajono internetiniame naujienų puslapyje rinkosaikste.lt skelbtame straipsnyje pavadinimu „Kėdainių rajone grėsmingai didėja nedarbas“ teigiama, kad 2019 m. Kėdainių rajone sparčiai augo nedarbo lygis (Kasparavičė 2019). Straipsnyje teigiama, kad Lietuvoje nuo 2017 m. nedarbo lygis pradėjo mažėti, tačiau Kėdainių rajone išryškėjo priešinga tendencija – jis yra beveik 2 proc. didesnis (10,9 proc.) nei kitose Lietuvos miestų rajonų savivaldybėse. Aiškina, kad nedarbas yra susijęs su emigracija, mažėjančiu gimstamumu, senstančia visuomene, į didmiesčius išvykstančiu jaunimu. Taip pat teigiama, kad nedarbo lygį kelia žemės ūkio ir miškininkystės srityse dirbantys, bet save bedarbiais laikantys žmonės. Jie galbūt užsiregistravę kaip bedarbiai, naudojami valstybės lengvatomis ir pašalpomis, bet pragyvena iš žemės ūkio, tačiau niekur oficialiai nenurodo savo pajamų. Būdinga ir tai, kad tiek Kėdainiuose, tiek šalia esančios įmonės vis daugiau automatizuoja įrenginių sistemas ir atitinkamai sumažina darbuotojų poreikį, todėl gyventojai priversti rinktis – vieni važinėja dirbti į didmiesčius, kiti emigruoja į tokias šalis kaip Didžioji Britanija, Norvegija, Olandija, Suomija ir pan., dalis tenkinasi pašalpomis (Kasparavičė 2019).

Miestelio žmonės daugiausia gyvena individualiuose mūriniuose arba mediniuose 1–2 aukštų namuose, apsupti kaimynų arba pažįstamų, su kuriais bendrauja. Miesteliuose taip pat yra 3–4 aukštų daugiabučių mūrinių namų. Vyrauja nuklearinės šeimos, kuriose gyvena sutuoktiniai su savo vaikais. Individualiuose namuose arba butuose taip pat gyvena vieniši vyresnio amžiaus žmonės. Kai kurių šeimų vyrai emigravę dirbti į užsienį, todėl moterys gyvena vienos su vaikais, kai kur suaugę arba savo šeimas sukūrę vaikai gyvena su tėvais ar su vienu iš jų. Daugelis gyventojų turi nuosavus daržus ir sodus, tačiau maistą taip pat perka parduotuvėse, iš kitų maisto produktus gaminančių gyventojų arba kitų miestų parduotuvėse. Dalis gyventojų naudoja vietinėmis kultūros paslaugomis – vaikšto į biblioteką, dalyvauja kultūros namų ir miestelio bendruomenės renginiuose.

Šis straipsnis pagrįstas etnografiniu lauko tyrimu Josvainių miestelyje ir jo metu surinktais duomenimis. Lauko tyrimo metu, 2019 m. liepą – 2020 m. sausį, buvo reguliariai lankomasi Josvainių miestelyje (paprastai buvo siekiama lankytis bent po savaitę per mėnesį), siekiama užmegzti kontaktus su miestelyje gyvenančiais ir jo įstaigose dirbančiais asmenimis. Tyrimo metu taip pat buvo vaikščiojama po miestelį, buvo vykdomi pusiau struktūruoti interviu ir neformalūs pokalbiai, taip pat vedami lauko tyrimo užrašai. Tyrimo pradžioje ieškant pateikėjų buvo siekiama su jais užmegzti kontaktą jų įprastoje ir kasdienėje aplinkoje – parduotuvėje, parke arba tokiose darbo vietose kaip kultūros namai, senelių namai, kavinė ir pan.

Atsižvelgus į tai, kad miestelio gyventojus jų gyvenamojoje vietoje ne visada pavyksta aptikti, buvo nuspręsta jų ieškoti per socialinio puslapio „Facebook“ platformą ir joje esančią bendruomenę „Josvainių miestelis“. Tokia pateikėjų paieška pasiteisino, nes žmonės, skirtingai nei sutikti savo darbo vietoje ar kitų veiklų metu, gali pasirinkti, kada atrašyti, taip pat gali pasiūlyti sau patogų laiką ir vietą susitikimui.

Dienotvarkė ir judėjimas

Lauko tyrimų metu vaikstant po miestelį ir siekiant pabendrauti su jo gyventojais, sutikta itin mažai žmonių. Tačiau net ir sutikti bei atsitiktinai pakalbinti miestelio gyventojai dažniausiai nesutikdavo pasikalbėti, nes jie jau buvo suplanavę savo laiką ir laikėsi iš anksto nustatytų dienotvarkių. Išryškėjo, kad žmonių gyvenimas yra suplanuotas, jie turi būti arba yra vienoje ar kitoje vietoje, ir jų dienotvarkė yra tas laukas, kuriame galima apčiuopti miestelio gyventojų judėjimą. Kiek vėliau bendraujant su žmonėmis pastebėta, kad būtent dienotvarkė yra judri, čia matyti, kiek joje yra suplanuotų dalykų, kuriuos reikia padaryti. Judrumas čia pasireiškia tuo, kokiose vietose tie dalykai daromi, kaip greitai reikia persikelti iš vienos vietos į kitą, koks to judėjimo intensyvumas. Tad judėjimas atsiskleidžia dienotvarke ir tuo, kiek ir kur žmogus būna, kaip jis keičia vietas ir veiklas, kaip plačiai jis juda (ar tik savo namų erdvėje, ar jas toli peržengia). Tad atsitiktinė pateikėjų paieška vaikstant po miestelį ir jo įstaigas nepasiteisino, nes nesutikta žmonių, su kuriais būtų galima pabendrauti, kadangi žmonės labai užsiėmę ir daugelis jų susiplanavę savo darbus, negalintys keisti dienotvarkės. Taigi, žmonių individualios dienotvarkės buvo intensyvios.

Kita vertus, paaiškėjo, kad žmonių dienotvarkės nėra visiškai individualios, nes tyrimo metu sutikti gyventojai iš esmės dalyvavo savo arba šeimos narių, darbo vietos bei kitų įstaigų suformuotoje dienotvarkėje, kuri įgalina ir kartu apriboja arba išplečia jų judėjimą. Dienotvarkės, kurias pateikėjai nuolat planuoja mintyse, darbo knygoje, elektroniniuose kalendoriuose, yra derinamos su kitais šeimos nariais, kolegomis ar kasdienėmis veiklomis. Šios dienotvarkės apibrėžia gyvenimo struktūrą, taip pat atskleidžia miestelio gyventojų mobilumą. Lauko tyrimo metu sutikti pateikėjai taip pat gali būti priskiriami tam tikriems mobilumo tinklams, kurie apibrėžia gyventojų ritmą ir aktyvumą. Laukdami sutarto skambučio, atsitraukdami nuo pokalbio ir aptarnaudami klientus, ką tik grįžę iš darbo ir vėliau planuojantys gaminti vakarienę, vedžioti šunį ir kt., pateikėjai per savo planus atskleidė gana intensyvią, tačiau retai aiškiai įžvelgiamą judėjimą kasdienybės erdvėse. Anot Hanso Peterio Hahno ir Hadas Weiss, vienas iš specifinių uždavinių, tyrinėjant mobilumą, yra siekis parodyti nematomus žmonių,

daiktų ir objektų judesius (Hahn, Weiss 2013, 1). Remiantis šia išvalga, tyrimo metu buvo siekta pamatyti ir atskleisti mobilumo apraiškas, kurios dažnai yra nematomos ir ne visada įvardijamos net pačių pateikėjų.

Vered Amit rašo, jog žmonės keičia vietas, kad laikinai pakeistų tempą, pavyzdžiui, per atostogas, arba nuolat, pavyzdžiui, persikraustydami, išeidami į pensiją ar pan. Kadangi vietą lengviau įsivaizduoti nei laiką, žmonės paprastai savo planus dėlioja vietos atžvilgiu ir tik vėliau ją sujungia su laiku, nuspręsdami, kada turi būti konkrečioje vietoje. Vis dėlto išlieka klausimas, ar suvoktas tempas yra susijęs su vieta kaip tokia, ar socialinė žmonių, veikiančių vietoje, praktika sukuria kasdienius ritmus, taigi ir vietos tempą. Galų gale manoma, kad kai kurios žmonių grupės gyvena greičiau arba lėčiau nei kitos. Bet koku atveju judėjimas čia yra esminis, nes judėdami žmonės suvokia tempą. Taip pat mobilumas verčia suvokti, kad laikas yra išreikštas ir struktūruotas erdvės požiūriu ir kad erdvė yra suskaidyta laiko (Amit, Salazar 2021, 12). Taigi miestelio gyventojų dienotvarkėse matomos kasdienybės laiko ir judėjimo erdvėje sąsajos padeda tyrinėjant mobilumą.

Vis dėlto daugelio žmonių kasdienybė yra susijusi su tvarka, nuspėjamumu ir kontrole. Įpročiai gali būti laikomi naudingais laiko tėkmės organizavimo įrankiais. Jie sukuria ritmus ir modelius, sekdami ir sinchronizuodami laiką. Jie taip pat veikia kaip nuorodos, pasakančios, ką reikia nuveikti per dieną namuose, darbe ir kitose erdvėse (Ehn, Löfgren 2010, 81). Kalbėdama apie namų erdvę Mary Douglas teigė, kad namus sudaro ne pastatas, o vidinė tvarka su taisyklėmis, įpročiais ir ritmais. Namus pirmiausia sudaro rutinos, tylių susitarimų ir įvairių būdų žinojimo, kaip daromi dalykai, tinklas (Douglas 1991). Remiantis šia išvalga galima daryti prielaidą, kad toks pats tylus žinojimas bei susitarimai yra būdingi ir kitose erdvėse, pavyzdžiui, miestelyje. Žmonės į savo dienotvarkes įtraukia ne tik darbus, susijusius su namų aplinka, bet ir kitus reikalus, kurie išseina už namų ribų. Taigi gyventojų judėjimas miestelio erdvėje yra nulemtas išankstinio žinojimo, ką ir kaip jie darys. Tad tyrinėjant mobilumą kasdienybėje tampa svarbu ne tik stebėti miestelį, bet ir pažinti jo gyventojų dienotvarkes.

„Aš neinu, aš važiuoju.“ Susisiekimasis miestelyje

Urbanistas Jeffas Speckas knygoje „Vaikštomasis miestas“ rašo, kad miesto demografinė, ekonominė, socialinė ir kultūrinė sėkmė priklauso nuo to, kaip gyventojams patogų pėsčiomis pasiekti jiems reikalingus objektus – darbą, mokyklą, universitetą, maitinimo įstaigas, ligoninę, koncertų sales, muziejus ir kt. Anot J. Specko, miesto suplanavimas ir jame esamų bei pasiekiamų objektų išdėstymas nulemia žmonių vaikštumą miesto erdvėje (Speck 2021). Vidinis ju-

dėjimas Josvainiuose pirmiausia yra susijęs su darbu. Dalis miestelio gyventojų dirba, apsipirkinėja ir pramogauja Josvainiuose. Josvainių miestelis, palyginus su didmiesčiais, yra sutelktas nedidelėje geografinėje erdvėje, kurioje viską įmanoma pasiekti pėsčiomis. Tačiau pakalbinus čia dirbančius miestelio gyventojus išryškėja priešingos tendencijos: „*Matot, aš dabar mažokai vaikštau pėsčia. Pėsčia vaikštau savo teritorijoje, o čia man tolokai, tai mes atvažiuojam paprastai. Čia nuo mokyklos iki pusantro kilometro. Tai kaip ir netoli, galima nuvykt su dviračiais, bet visokie orai yra. Kelias mūsų gatvė yra žvyruotas, tai dabar labai duobėta ir reikia vežtis va ir knygas, ir sąsiuvinius ar ką. Nu tiesiog nepatogu*“ (Moteris, 59 m.). Patogumo klausimą pabrėžia ir kita Josvainiuose mokytoja dirbanti pateikėja. Paklausta, kokių maršrutų ji įprastai einanti į parduotuvę, 48 m. amžiaus moteris pabrėžia į parduotuvę ne vaikstanti, o važinėjanti: „*Aš neinu, aš važiuoju. Nors čia kilometras, bet aš važiuoju. Nors čia nuo namų 200 metrų, aš važiuoju iki tos parduotuvės.<...> Patogumas. Patogumas. Sau sėdi ir važiuoji, nors kartais ateiti į garažą yra daugiau laiko. Ateiti į garažą, atsidaryti, užsikurti, atidaryti vartus, nuvažiuoti, grįžti. Tu greičiau pirmyn atgal sukursi, bet nu čia gi mes išlepe jau turbūt.<...>*“

Kita pateikėja kiek kitaip paaiškina, kodėl mažoje miestelio erdvėje pasirinko važinėti automobiliu: „*Nu aš dabar ir supratau, kodėl dabar va seniūnas gyvena vi-sai čia pat, o iki mūsų jis važiuoja mašina. Nu galvoju, kaip čia dabar taip, nu kodėl. Nu dabar aš supratau, nes ir aš dabar visur važiuoju su mašina, nes tu kai eini pėsčias, tu susitinki labai daug žmonių, ir jie visi su savo problemom, ypatingai seniūnui: „A kada mūsų gatvei tą padarys? A mum reiktų tą, a kada mums tuos kontenerius atveš?“ Ir aš suprantu, kad jis nedaiktų iki to darbo, nes jeigu jisai susitiktų dešimt žmonių, ir visi jį pažįsta, ir visi vis kažko klausų“ (Moteris, 40 m.). Kai kurie antropologai vairavimą automobiliu sieja su buvimo kokone jausmu, ir tai vadina „kokonavimu“ (angl. *cocooning*). Aiškinama, kad „automobilio kokonavimas“ sukelia jutiminį atsiribojimą tarp vairuotojų ir aplinkos bei statiškas privačias jutimo erdves, kurios yra kuriamos paties automobilio viduje (Miller 2001). Išties dalis gyventojų automobilių kasdienėms praktikoms įgyvendinti renkasi ne tik dėl patogumo ar lengvesnio susisiekimo, bet ir dėl to, kad siekia išvengti nepageidaujamų socialinių kontaktų.*

Kitas atvejis atskleidžia judėjimo intensyvumo aspektą, kuris nurodo, jog miestelyje judėjimas yra aktyvesnis vasarą nei žiemą. Josvainiuose gyvenanti ir savo verslą turinti 43 m. pateikėja, kalbėdama apie judėjimą, pabrėžia sezoniškumo reikšmę. Tačiau sezoniškumas pats savaime nėra veiksnys. Sezoniškumas greičiau yra konkrečių veiklų ir jų cikliškumo bei intensyvumo pasekmė. Kalbinta pateikėja teigia, kad šaltuoju metų laiku vyras jai padeda ir kartu su vyru ji vyksta į Kauną pirkti prekių ir produktų savo parduotuvei, tačiau atėjus šil-

tajam sezonui moteris į Kauną važiuoja pati, nes vyras yra ūkininkas ir turi užsiimti žemės darbais. Be to, vasarą moteris ne tik dirba savo parduotuvėje, bet ir padeda vyrui atveždama jam tai, kas reikalinga: „*Jisai daugiau dirba už tai, kad nu viskas yra su technika. Nu traktorius, sėt, art, kult, jau viskas ant jo, purkšt, viskas jam. O aš nu tai pagalbinis [darbuotojas], kai jisai ten pradeda kult, pavyzdžiui. Kai prasideda kūlimas, tai <...>. Jis paskambina „reikia dalies“ arba ten surast dalį arba nupirkt nuvažiuot dalies kažkur tai arba kuro pritrūko, tai pasiimk kanes, atvežk. Arba va ten nueik paimk kažkokių raktų, raktą atvežk, nu dalių, nu tai va. <...>.*“ Čia galima pasakyti, jog sezoniškumas ne tik suaktyvina žemės ūkyje dirbančių gyventojų judėjimą miestelio erdvėje, įtraukia naujas kryptis bei maršrutus, bet ir keičia darbinių pareigų pasiskirstymą, lyčių tarpusavio santykius. Žiemą žemės ūkyje dirbantys vyrai yra laisvesni, gali daugiau padėti dirbančioms moterims, tačiau vasarą moterys ne tik dirba savo darbus, bet ir padeda vyrams. Iš pirmo žvilgsnio tokia tendencija gali pasirodyti visai nesusijusi su judėjimu, tačiau atsižvelgiant į tai, jog darbas yra vienas iš labiausiai judėjimą nulemiančių veiksnių, galima pastebėti, kad tokiose šeimose vasaros metu judėjimas suaktyvėja, o jo kryptys tampa įvairesnės.

Automobilis miestelyje glaudžiai susijęs ne tik su darbu, bet ir su vietinio jaunimo laisvalaikiu ir pramogomis: „*Einu arba pas savo draugą į pirtį. Tada važiuojam krepšinį žaisti į salę arba.... Tiesiog važinėjam su mašina. Tai irgi yra viena iš pramogų josvainietiška!*“ (vyras, 23 m.). Apžvelgiant į šiuos atvejus, galima matyti, jog, nepaisant to, kad pateikėjai nurodo skirtingus automobilio naudojimo miestelyje motyvus, čia taip pat išryškėja jų bendras požiūris, kuris leidžia suprasti, jog pateikėjai savo miestelį mato, patiria ir padaro gerokai erdvesnį ir judresnį, nei jis atrodo iš šalies. Socialinė miestelio erdvė nesutampa su geografiniu jos apibrėžimu. Ji yra gerokai platesnė ir apima veiklą, užsiėmimą, pomėgių įvairovę.

Bendraujant su pateikėjais taip pat išryškėjo, kad jų pasirinkimas naudoti automobilį vietojėjimo pėsčiomis arba netgi likti namuose yra susijęs ne tik su jų asmeniniu apsisprendimu, patogumu, maloniu laiko leidimu, bet ir su tokiomis aplinkybėmis kaip saugumo jausmas: „*Vaikščioti, jeigu aš turėčiau laiko, sakykim, valkatauti po tą miestelį. Sportuoti, sakykim, ale su šiaurietiškom lazdom. Man čia išvis kosmosas. Aš, ko gero, nelabai ryžčiausi. Dieną aš bijau šunų, vakare aš bijau nu kažkokio neadekvataus jaunimo gal apsirūkiusio, prisigėrusio.<...> Dieną aš kokių šunų bijočiau. Mašinoj – ne. Mašinoj aš jaučiuosi saugi. Atvažiuoju, kartais mamą apvežu parodyt, kas pasikeitė, kas ne. Ten į porą metų kartą apvažiuojam, turą po Josvainius padarom*“ (moteris, 48 m.).

Be to, čia galima pabrėžti, jog pateikėja pasivaikščiojimą įvardija kaip valkatavimą. Atsižvelgiant į tokią konotaciją, dera įvertinti ne tik automobilio, kaip sau-

gios transporto priemonės, pasirinkimą, bet ir tai, jog vaikščiojimas čia siejamas su laiko švaistymu ir neturėjimu ką veikti. Galima teigti, kad miestelio gyventojų aktyvumas jo erdvėje yra susijęs ir su asmens vertybinėmis nuostatomis – pasivaikščiojimas gali reikšti sportiško gyvenimo būdą, sveikatą, laiko leidimą su artimaisiais, bet gali būti ir tiesiog laiko gaišimas. Taigi ir nuo vertybinių sistemų priklauso, kaip asmuo susiplanuoja ir nusprendžia pasiekti jam reikiamus objektus bei tikslus. Kita vertus, derėtų atkreipti dėmesį, jog kalbinta pašnekovė daugelį metų dirbo kelis darbus skirtingose mokyklose ir nuolat į jas važinėjo. Jos dienotvarkė ilgą laiką buvo intensyvi, įtempta ir paremta stipriai išreikštu poreikiu būti konkrečioje vietoje ir laiku, nevėluoti. Atsižvelgiant į tokį intensyvų gyvenimo būdą, kritiškas pateikėjos požiūris į pasivaikščiojimą yra suprantamas, nes jos asmeninis gyvenimo ritmas net ir sumažinus darbų kiekį išliko intensyvus ir nederantis prie „lėto buvimo“. Anot Randi Hjorthol, toks ryškus automobilio vaidmuo kasdieniame gyvenime yra susijęs ne tik su laiko taupymu ar lengvesniu susisiekimu, bet ir su tuo, kad daugeliui augant automobilis jau buvo įtrauktas į jų kasdienybę (Hjorthol 2005, 18). Automobilis, kaip turimas daiktas, savaime diktuoja judėjimo formą ir suteikia galimybę gyventojams rinktis nesuvaržytą judėjimą, patiems sprendžiant, kada ir kur nuvykti. Taigi, žmonės į tolimesnes vietas vyksta ne tik dėl to, kad tai būtina, bet todėl, kad jie gali tai daryti.

Pasiekti už miestelio ribų

Nors miestelyje yra daugelis kasdieniam gyvenimui būtinų įstaigų, jos nesiūlo tokio plataus prekių ar paslaugų spektro kaip įstaigos, esančios didžiuosiuose miestuose. Esant menkai išplėtotai infrastruktūrai, miestelyje gyventojai atitinkamai planuoja laiką, kuris paprastai apsiriboja svarbiausių poreikių tenkinimu. Josvainiuose, palyginus su didžiais miestais, yra nedaug viešųjų erdvių, kur žmonės galėtų būriuotis ir užsiimti bendromis veiklomis. Tačiau net ir esančios viešosios erdvės ne visai tenkina miestelio gyventojus – jaunimas nesupranta sudėtingos Jaunimo dienos centro darbo laiko sistemos, aktyviai veiklai skirtas stadionas yra neremontuotas, o parkuose esantys suoliukai dažnai užimti asocialių asmenų. Tad žmonės natūraliai vengia jiems nepatrauklių vietų ir apsiriboja savo namais arba renkasi laiką leisti kitur. Be to, jau minėta ne itin išplėtotą infrastruktūrą lemia, kad miestelio gyventojai į apsipirkimo vietas ir kitas įstaigas ateina su tikslu įsigyti reikiamų produktų arba gauti tam tikrų paslaugų. Paprastai kažkur eidami gyventojai neturi tikslo pasižmonėti, pasidairyti ar pasižiūrėti „kas naujo“, jie neina pasivaikščioti.

Bedarbystė, senstanti visuomenė, žmonių išvažiavimas galimai suponuoja pasyvumą, uždaramą, tylą, tačiau pažvelgus į Josvainių gyventojų kasdieny-

bę, jų veiklas, pomėgius ir bendravimą galima teigti, kad tuo pat metu minėti veiksniai gali būti ir aktyvumą skatinantys veiksniai. Kitaip tariant, darbo paieškos skatina miestelio gyventojus važinėti į kitus miestus ar užsienį. Tačiau dirbantieji už miestelio ribų kasdien grįžta į namus, išvykę į užsienį gyventojai atostogų ir per šventes taip pat sugrįžta į savo miestelį – taip prasiplečia miestelio erdvės ir atsiranda naujų susisiekiimo ir bendravimo būdų. Dalis gyventojų dirba Josvainiuose, kiti – didesniuose miestuose, dažniausiai Kaune ir Kėdainiuose. Dirbantieji Kaune paprastai važinėja automobiliais, dirbantieji Kėdainiuose taip pat paprastai renkasi kelionę automobiliu, rečiau – autobusu, nors susisiekiimas juo irgi yra gana patogus. Tokiu atveju, jei darbas yra kitame mieste, automobilis tampa ypač svarbia kasdienybės dalimi ir priemone susisiekti.

Nors miestelyje yra mokykla, ambulatorija, kultūros centras, parduotuvių, gyventojai mokytis, apsipirkti ir pramogauti taip pat vyksta į kitus miestus. Miestelio gyventojai drabužius ir stambesnes prekes perka kituose miestuose, daugelis pramogauti arba susitikti su draugais vyksta taip pat už miestelio erdvių. Taigi, miestelio žmonių kasdienybė yra judri, tačiau šis judėjimas nėra sutelktas vienoje erdvėje. Miestelio gyventojai į didžiuosius miestus važiuoja ne tik dėl darbo, bet ir kitais reikalais. Ypač svarbus judėjimo į didesnį miestą tikslas yra vaikų lavinimas: „*O dar taip buvo daug metų, daug metų buvo su viena dukra septynerius metus ir, kaip sakau, dirbau „taksiste“, nes septynerius metus šokti vežiojau į pramoginius. Nuvažiuoji ir lauki ten pusantrų valandos treniruotė, paskui grįžti. O kita po to. Kita metė šokius, kita pradėjo muzikos mokyklą lankyti. Vėl septyneri metai. Nu tai buvo tas toksai, kadangi viskas Kėdainiuose, tai automatiškai su mašina važinėdavau ir vežiodavau jas ten va taip susiderinę laiką. Nes baigiasi vėlai, aštuntą valandą, nepaleisi jau va taip va“* (moteris, 51 m.). Taigi, miestelio gyventojų tvarkaraščiai yra glaudžiai susiję su jų šeimos narių tvarkaraščiais – tai ypač išryškėja, kai tėvai savo laisvu laiku arba derindamiesi su darbo grafiku vežioja vaikus į mokyklą ar kitus užsiėmimus.

Išryškėja ir tai, kad miestelio gyventojai, vykdami toliau, dažnai sudeda kelis tikslus į vieną ir glaudžiai susieja kelias veiklos sritis. Kitaip tariant, jeigu į kurią nors iš aplinkinių miestų vykstama dirbti, tai tas miestas tampa pagrindine apsipirkimo vieta. Jeigu darbas, dažniausiai verslas, yra Josvainiuose ir į kitą miestą važiuojama darbo tikslais – pirkti prekių, tokiu atveju gali prisidėti apsipirkimas namų ūkiui ir pramogos. Tai patvirtina ir verslą Josvainiuose turinti pateikėja: „*Ne, nu matot, mes kai savo [kavinę] turim, važiuojam apsipirkti, aš prie to paties ir namo nusiperku, ko reikia“* (moteris, 48 m.). Taigi, darbas, užsiėmimai, poreikių tenkinimas praplečia socialinę erdvę, o kartu ir geografinę, neapsiriboja ta vieta, kurioje žmonės gyvena, nes jiems reikia pasiekti ir kitas vietas.

Dažnai kasdienybės mobilumo aspektas, susijęs su įvairiais judesiais, yra aiškinamas įsitikinimu, kad palikę pažįstamą namų aplinką ir nukeliavę į naują vietą žmonės turės naujų išpūdžių ir nuotykių (Olwig 2021). Tačiau kai važinėjimas į kitas vietas tampa įprastas, tos vietos virsta įprasta kasdienybės dalimi. Tokiu atveju kiti miestai įvairiais atžvilgiais tampa svarbia miestelio gyventojų savasties ir kasdinių maršrutų dalimi. Pripažįstama, kad mobilumo rūšys, pavyzdžiui, susijusios su darbu, dažnai priverčia žmones lanksčiau organizuoti veiklas ir optimizuoti žmogiškųjų išteklių paskirstymą. Tačiau riba tarp laisvalaikio ir darbo gali būti labai plona, o su darbu nesusijęs mobilumas gali atrodyti turintis mažiau pasirinkimų, nei dažnai manoma (Büscher 2014, 227). Plataus pobūdžio judėjimas už miestelio ribų apima ne tik kasdinių poreikių tenkinimą ar naujų išpūdžių poreikį, bet ir yra susijęs su miestelio gyventojų turimomis techninėmis galimybėmis, kurios jiems leidžia laisvai priimti sprendimus ir judėti. Kita vertus, tokių galimybių neturintys arba būtinybės kitur važiuoti neįsivaizduojantys gyventojai vis tiek randa būdų, kaip patenkinti savo poreikius, – jie naudojami internetu ir kitomis išmaniosiomis technologijomis.

Paklausti apie apsipirkinėjimo įpročius ir su jais susijusį mobilumą, pateikėjai teigė Josvainiuose paprastai perkantys tik kasdienės arba pirmo būtinumo prekes. Kitais atvejais pasirenkamas vienas iš anksčiau minėtų miestų. Pavyzdžiui, 19 m. amžiaus pateikėjas, paklaustas, kur jis dažniausiai perka drabužius, įvardijo internetinę prekybą arba Kaune esančius didžiuosius prekybos centrus: „<...> bet daugiausia tai turbūt vėl, jeigu pirkti kažką reikia, tai žiūrint, ko reikia, bet pasiieškai kažko internete, nežinau. Batų jeigu reikia, maždaug pasižiūri, ko tu nori, jeigu įmanoma, tada perki internete, jeigu ne, – Akropolis, Mega, visi ten prekybos didieji centrai <...>.“ Kitas 18 m. josvainietis, paklaustas, kur dažniausiai važiuoja apsipirkti, atsakė: „Į Kauną. Nes Kėdainiuose nelabai yra pasirinkimas tų parduotuvių <...>. Į Kauną dabar šiuo metu važinėju, nes noriu dovanų nupirkti, ir įvairesnių, bet, aišku, gal internetu reiktų naudotis, ten ieškot, bet vis tiek.“

Taigi susisiekiama ne tik automobiliais, bet ir naujosiomis technologijomis, internetu. Internetas atveria daugybę naujų galimybių susisiekti ir galimybę tenkinti įvairiausius poreikius. Kartu naujosios technologijos ir stabdo judėjimą. 19 m. amžiaus pateikėjas josvainietis studentas, į Josvainius grįžtantis kiekvieną savaitgalį, nurodė tam tikrą informacinių technologijų įtaką, kuri pasireiškia internetine prekyba: „Priklauso, ką perki. Šiais laikais, manau, išvis nereikia kažkur važiuoti. Tiesiog užsisakai internetu, ir tau atveža <...>.“ Apžvelgus šiuos pavyzdžius, galima pažymėti, jog su prekyba ir apsipirkinėjimu susijęs mobilumas yra daugiakryptis ir daugiasluoksnis, nes techninės galimybės susisiekti keičia kryptis ir judėjimą. Kitaip tariant, Josvainių miestelio gyventojai ne tik patys vyksta į šalia esančius miestus, bet ir aktyviai užsisakinėja prekes internetu,

taip nukreipdami pašto darbuotojų, kurjerių ir siuntų tarnybų judėjimo srautą į Josvainius. Tokiu būdu yra skatinamas lokalumas, nes žmonės, atsisakydami galimybės vykti į kitus miestus ir užsisakydami prekes bei laukdami jų pristatymo, galbūt sukuria intensyvesnį judėjimą miestelio viduje. Kita vertus, reikia atkreipti dėmesį, jog minėtas judėjimas yra susijęs ne tik su asmeniniais internetiniais užsakymais, bet ir su prekybininkais bei kitais verslininkais, kurie pasirenka užsakytų prekių pristatymą į vietą, užuot važiuavę apsipirkti į didesnę miestą.

Čia būtų galima pasitelkti analizei V. Amit įžvalgą, jog priešingai, nei dažnai atrodo, ištis šiuolaikinės judumo formos nereiškia privilegijų. Anot V. Amit, poreikis kirsti savo gyvenamosios vietos ar net šalies ribas dažnai yra susijęs su išteklių, dažniausiai ekonominių, trūkumu (Amit 2007, 4). Kitaip tariant, miestelyje per jį vykstantis ir su juo susijęs mobilumas yra paremtas ne gausos ir gebėjimo judėti principu, o su tam tikru jau minėtų ekonominių, infrastruktūrinių, socialinių ar kitų sričių išraiškų stoka. Kita vertus, miestelyje yra dalykų, kurių žmonės nestokoja, tačiau jų įsigyti vis tiek vykstama į kitas vietas. Tokį reiškinį galima sieti su vartojimo kultūra, kuri paremta siekiu įsigyti kokybiškesnių, geresnių ar įdomesnių daiktų bei paslaugų. Gamintojų visuomenėje gaminami ilgalaikiai ir tvirti daiktai padėjo užsitikrinti saugumą, tačiau šiuolaikinė vartotojų visuomenė yra orientuota į pasitenkinimą, kurį sukuria malonumas įsigyti naują prekę ar paslaugą (Bauman 2011, 61). Šiuolaikinė visuomenė, įsigydama naujas prekes ir nuolat besikeičiančius jų modelius, ne tik gerina savo buitį, bet ir per tuos daiktus kuria savo tapatybę (Bauman 2011, 202). Tad gyventojų mobilumas kertant miestelio ribas yra susijęs ne tik su būtinų poreikių patenkinimu, bet ir su socialiniais aspektais, iš kurių, atrodo, svarbiausias yra laisvė rinktis ir pačiam kurti savo unikalų gyvenimo stilių.

Judėjimas skaitmeninėse erdvėse

Tyrime dienotvarkė buvo pasirinkta kaip raktas, kuriame matyti judėjimas. Tačiau ši dienotvarkė apima ne tik veiklas – darbą, vaikų vežiojimą, apsipirkimą ar pramogas. Ji nėra individuali, nes apima ir kitus šalia esančius žmones, taip pat ir esančius toli, išvykusius ar kitur gyvenančius. Šis dienotvarkės „kolektyviškumas“ ypač pasireiškia tyrinėjant miestelio gyventojų judėjimą skaitmeninėje erdvėje. Pavyzdžiui, skirtinguose miestuose gyvenantys šeimos nariai bendrauja „Facebook“ paskyroje specialiai sukurtose grupėse. Šeimos nariai susirašinėja, pasakodami kasdienio gyvenimo naujienas, kurios apima darbo, sveikatos, bendrų pažįstamų ir kitas temas, taip pat dalijasi įvairiais straipsniais apie vaikų auklėjimą, namų tvarkymą ir pan. Kita vertus, idėjų mobilumą tarp žmonių ska-

tina ir emigracija, išvykimas bei palaikomas ryšys su saviškiais. Būtent išvykimas praplečia erdves ir skatina judėjimą, o techninės priemonės padeda išlaikyti ryšį.

Kalbant apie miestelio viduje vykstantį mobilumą, norisi paliesti ir bendravimo su užsienyje gyvenančiais artimaisiais specifiką. Kiekvieno iš kalbintų pateikėjų šeimoje yra arba buvo asmenų, kurie gyveno arba tebegyvena užsienyje. Atsižvelgiant į pateikėjų pasisakymus, galima teigti, jog bendravimas su užsienyje gyvenančiais šeimos nariais yra reguliarus ir tokį ryšio palaikymą galima priskirti judėjimui skaitmeninėje erdvėje, tačiau jis specifinis tuo, jog iš šalies visai nepastebimas. 19 m. pateikėjas, pagal mainų programą metus gyvenęs Argentinoje, dabar besimokantis dvyliktoje klasėje, paklaustas apie tai, kaip palaikė ryšį su savo Josvainiuose gyvenančiais artimaisiais, atsakė: „<...> *tai bent jau per mėnesį kartą skambindavomės tiesiog per „messenger’ą“, „skype’ą“ su vaizdu, o šiaip tai dažniausiai kas antrą arba kas dvi dienas susirašom kažką dėl... kaip sekas, ką veiki ir panašiai.*“ Kita pateikėja, kurios vyras dirba užsienyje, įvardija per laiką (20 metų) pasikeitusią bendravimo dinamiką: „*Anksčiau, kai nebuvo tų galimybių, tai būdavo „skype’as“, o ir retais atvejais telefonas, nes buvo labai brangu. O dabar tai praktiškai „viber’iais, „whatsapp’ais“, „messenger’iais“, galų gale, kad ir skambučiais. Kalbam, kiek norim, kada norim, jįsai skambina, aš skambinu, vaikai skambina.*“ Čia svarbu paminėti, kad iš užsienio grįžus artimiesiems suaktyvėja Josvainiuose gyvenančių šeimos narių gyvenimas, kuris pasireiškia įvairių miestų, giminių, kapinių ar kultūrinių objektų lankymu. „*Tada prasideda giminių lankymas, važinėjimas pas visus giminaičius arba ten kažką irgi nuvažiuoti į įdomesnę vietą apžiūrėti. Paskutinį sykį Anykščius aplankėm, aplakstėm*“ (moteris, 56 m.). Judumo kontekste migracija gali reikšti labai skirtingus dalykus kiekvienam šeimos nariui, atsižvelgiant į jų amžių, priklausomybę nuo infrastruktūros, vaizduotę ir norus. Atrodo, kad šeimos deda pastangas sinchronizuoti įvairius laikus, kad būtų pasiektas „idealus“ visų šeimos narių judėjimo ir nejudrumo laikas (Sutter 2021). Vis dėlto tokie sinchronizavimo procesai dažniausiai yra laikini ir susiję su užsienyje dirbančių arba gyvenančių šeimos narių praleisto laiko trukme, darbo grafiku ir grįžimo į miestelį trukme.

Kitas atvejis rodo, kad technologijos, šiuo atveju mobilusis telefonas, ne tik padeda palaikyti ryšį su išvykusiais šeimos nariais ir artimaisiais, bet tampa ir kasdienio judėjimo savo erdvėje planavimo priemone. Čia pat greta gyvenantys kaimynai tarpusavyje net dėl smulkmenų bendrauja mobiliuoju telefonu. Daugelis pripažįsta, kad mobilusis telefonas tam tikras situacijas pavertė saugesnėmis ir praktiškesnėmis. Jamesas E. Katzas kalba apie „asmeninį įgalinimą“, kuris reiškia, jog žmonės gali jaustis saugesni viešose vietose. Mobiliojo telefono naudojimas išplėtė vietas ir erdves, į kurias žmonės gali eiti, tuo padidindami savo laisvę ir judumą (Katz 2006, 18).

Tokios mobilumo priemonės kaip automobilis ar telefonas tampa ne tik patogesnio susisiekiimo ir laiko taupymo įrankiais, bet ir tam tikrais simboliniais garantais, kurie žmogui suteikia saugumo jausmą ir gebėjimo valdyti situaciją pojūtį. Kitaip tariant, šios priemonės įgyja daugiau papildomų socialinių reikšmių, kurios tiesiogiai yra susijusios su gyventojų judėjimo įpročiais miestelyje. Čia verta atkreipti dėmesį ir į saugios bei nesaugios erdvės klausimą, kurį iškelia tarp žmonių įsiterpiančios ir juos atitolinančios technologijos nedideliame miestelyje. Taigi, technologijos ir specifinis jų lemiamas judėjimas dažnai yra glaudžiai susijęs su tuo, kaip saugiai žmonės jaučiasi savo gyvenamojoje asmeninėje ir viešojoje miestelio erdvėje. P. Vannini straipsnyje „Mobilumo technologijos Amerikoje. Įvadas“ kalba apie tai, jog gyvename mobiliame pasaulyje, praktikuojame judrų gyvenimo būdą, o mobiliesios technologijos pakeitė mūsų santykį su šeimos nariais, kolegomis, taip pat bendruomene (Vannini 2012, 1). Verta pažymėti, kad kiekvieno asmens judėjimas yra vis kitoks. Tačiau automobilis ir telefonas taip susilieję su kasdieniu gyvenimu, jog tapo nereflektuojami – kaip tik tai atsispindi ir pateikėjų kalboje, kai jie pasakoja apie priemones, kurias pasitelkia savo mobilumui suaktyvinti.

Naudojimasis telefonu ir automobiliu suteikia patogumo ir saugumo jausmą, tačiau iš dalies šių priemonių pasirinkimas kasdienybėje kuria judėjimą, kuris yra suplanuotas. Kitaip tariant, tarpusavyje susisiekdami telefonu, miestelio bendruomenės gyventojai įvairius reikalus tvarko nuotoliniu būdu, taip atsakydami realaus fizinio judėjimo miestelio erdvėje. Netgi jeigu telefonu tariamasi dėl susitikimo, jis irgi tampa suplanuota konkrečios dienotvarkės dalimi. Automobilio naudojimas taip pat veikia ir miestelio gatvių judrumą. Pasirinkdami važiuoti automobiliu, gyventojai apriboja atsitiktinių gyvų kontaktų galimybę ir su kitais miestelio žmonėmis susitinka ne eidami į konkrečią vietą, o joje jau būdami.

Apie naujas mobilumo formas pasakoja ir kita 50 m. amžiaus Josvainiuose parduotuvėje dirbanti moteris: *„Mokslo metais dienyas reikalingas, <...> vėlgi aš kiekvieną dieną, kiekvieną pamoką matau ataskaitą – buvo pamokoj, ką veikė, ką namų darbų gavo, nu kontrolė reikalinga. <...> Tas pats skaiapas ar kita programa bendravimui su anūkais. Internetiniai anūakai pas mane, tai... Kad ir ne internetiniai, toj pačioj Lietuvoj gyvenant, kitam mieste gyvenant, nu tai neprivažinėsi – vėl būna pasiskambini, pamatai viens kitą, nėra būtinumo važiuot jau. Buvo laikai, kada namuose sėdžiu, laukiu skambučio, nu ne visi tuo metu turėjo telefonus laidinius, jau čia apie tokius [mobilius telefonus], tai... <...> Ir galvoju, kaip būtų gerai, kad būtų galima pasiimt tą telefoną ir eit su juo, ir man paskambintų. Ir visai nu net neįsivaizdavau, kad čia po kelių metų tokie laikai ateis.“*

Čia taip pat galima įžvelgti ir tai, kad naujosios technologijos tam tikra prasme suteikia galimybę sekti ir valdyti kito mobilumą pačiam būnant namuose ar

kitoje nuolatinėje vietoje. Minėtas elektroninis dienynas tėvams suteikia teisę duotuoju laiku sekti savo vaiko dienotvarkę ir esant reikalui ją valdyti. Žinoma, šis reiškiny yra visuotinis ir nesietinas vien tik su vienu miesteliu, tačiau vis tiek verta atkreipti į tai dėmesį kaip į vieną iš naujų mobilumo formų. Mobilieji telefonai ir kitos technologijos suteikia galimybę būti prieinamam ir pasiekiamam net ir tada, kai asmuo yra kitur (Lasén 2002, 11). Taigi technologijos tampa ne tik žmogaus pratęsimu, bet ir svarbiu elementu, kuriant ir palaikant kasdienes santykius su kitais žmonėmis ar sprendžiant kitas kasdienes užduotis.

Išvados

Lankantis Josvainių miestelyje ir bendraujant su pateikėjais, paaiškėjo, kad mobilumas tiek miestelio viduje, tiek nukreiptas į kitus miestus ar net šalis yra gana stipriai išreikštas, tačiau beveik nematomas. Josvainių miestelis iš tiesų atrodo nejudrus ir sustingęs, tačiau negalima pasakyti, kad jame nieko nevyksta – žmonės vis tiek, nors ir neintensyviai, vedami dienotvarkių kasdien važiuoja arba eina savo maršrutais.

Visgi miestelio gyventojų mobilumas kasdienybėje yra labai suplanuotas ir dėl to tampa beveik nematomas. Tad gyventojų dienotvarkių ir su jomis susijusio judėjimo pažinimas padėjo atskleisti specifinį ir iš pirmo žvilgsnio nepastebimą mobilumą. Paaiškėjo, kad judėjimas miestelyje yra suplanuotas, tvarkingas, jame nėra atsitiktinumų, nėra sustojimų paplepėti „šiaip sau“, žmonės retai palieka namus dėl kasdinių smulkmenų ir kelias veiklas sudeda į vieną. Stipriai struktūruotos dienotvarkės ir toks pat iš jų kylantis judėjimas sudaro įspūdį, kad miestelyje nieko nevyksta.

Josvainių gyventojų mobilumas taip pat reiškiasi per technines priemones – automobilį, internetą, telefoną. Šios priemonės, tapusiomis kasdienėmis, žmogaus judėjimą daro taip pat nematomą, nes judėjimas skaitmeninėje erdvėje lieka niekam nepastebimas, išskyrus jame dalyvaujančius.

Apibendrinant galima teigti, jog suplanuotos dienotvarkės ir kasdienybėje gyventojų plačiai naudojamos technologijos lemia, kad miestelio kasdienybė mobilumo atžvilgiu ne tik atrodo, bet ir išties yra rami bei nejudri.

Literatūra ir šaltiniai

- Amit 2007 – Vered Amit. *Going first class? New approaches to privileged travel and movement*. Oxford, Berghahn.
Amit, Salazar 2021 – Vered Amit, Noel B. Salazar. *Pacing Mobilities*. Berghahn, New York, Oxford.
Bauman 2011 – Zygmunt Bauman. *Vartojamas gyvenimas*. Vilnius: Apostrofa.

- Büscher 2014 – Monika Büscher. Nomadic Work: Romance and Reality. *Computer Supported Cooperative Work* 24(2), 223–238.
- Chintha, George 2012 – Sam Sundar Chintha, Babu George. Globalization, Mobility, Identity, and Consumerism: an Analysis of the Genesis of Unsustainable Consumption. *Palermo Business Review (Special Issue)*, p. 41–52.
- Cunningham, Heyman 2004 – Hilary Cunningham, Josiah Heyman. Introduction: Mobilities and Enclosures at Borders. https://www.researchgate.net/publication/259914216_Introduction_Mobilities_and_Enclosures_at_Borders [žiūrėta 2020 06 02].
- Čiubrinskas 2007 – Vytis Čiubrinskas. *Socialinės ir kultūrinės antropologijos teorijos*. Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas.
- Farnell 1999 – Brenda Farnell. Moving bodies, acting selves. *Annual Review of Anthropology* 28, 341–373.
- Freudendal-Pedersen, Hannam, Kesselring 2016 – Malene Freudendal-Pedersen, Kevin Hannam, Sven Kesselring. Applied mobilities, transitions and opportunities. *Applied Mobilities* 1, 1–9.
- Hahn, Weis 2013 – Hans Peter Hahn, Hadas Weis (Eds.). *Mobility, Meaning and Transformations of Things: shifting contexts of material culture through time and space*. Oxbow Books, 2013.
- Hannam 2006 – Kevin Hannam. Tourism and Development III: Performances, Performativities and Mobilities. *Progress in Development Studies* 6(3), 243–249.
- Hannam, Sheller, Urry 2006 – Kevin Hannam, Mimi Sheller, John Urry. Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities* 1(1), 1–22. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/174501005000489189> [žiūrėta 2020 06 03].
- Hein Ricketts, Evans, Jones 2008 – Jane Hein Ricketts, James Evans, Phil Jones. Mobile Methodologies: Theory, Technology and Practice. *Geography Compass* 2(5), 1266–1285.
- Horolets 2020 – Ana Horolets. Anthropology of Mobility. http://informatorects.uw.edu.pl/en/courses/view/prz_kod=3102-FAOM [žiūrėta 2020 03 02].
- Kasparavičė 2019 – Kristina Kasparavičė. Kėdainių rajone grėsmingai didėja nedarbas. [rinkosaikste.lt](http://www.rinkosaikste.lt/naujienos/dienos-tema/kdaini-rajone-grsmingai-didja-nedarbas). <http://www.rinkosaikste.lt/naujienos/dienos-tema/kdaini-rajone-grsmingai-didja-nedarbas> [žiūrėta 2020 02 26].
- Katz 2006 – James E. Katz. *Magic in the air: Mobile communication and the transformation of social life*. New Brunswick & London: Transaction Publishers.
- Lasén 2002 – Amparo Lasén. A comparative study of mobile phone use in London, Madrid, and Paris. Wireless Future studies. https://www.researchgate.net/publication/237417266_A_comparative_study_of_mobile_phone_use_in_London_Madrid_and_Paris [žiūrėta 2021 09 05].
- Miller 2001 – Daniel Miller. Driven Societies. <https://www.ucl.ac.uk/anthropology/people/academic-and-teaching-staff/daniel-miller/driven-societies> [žiūrėta 2021 09 06].
- Nefas, Lakis 2014 – Saulius Nefas, Juozas Lakis. Lietuvos miesteliai – mūsų ateities tylūs pranašai. *Delfi.lt* 01 22. <https://www.delfi.lt/verslas/kaimas/s-nefas-ir-j-lakis-lietuvos-miesteliai-musu-ateities-tylus-pranasai.d?id=63814710> [žiūrėta 2020 03 05].
- Pelckmans 2009 – Lotte Pelckmans. Phoning anthropologists: The mobile phone's reshaping of anthropological research. In *Mobile Phones: The new talking drums of Africa*. Bamenda, Leiden: Langaa RPCIG, p. 23–49.
- Randi 2005 – Hjorthol Randi. Mobility in daily life – The car and use of information and communication technology for family logistics. *Ideas.repec.org*. <http://www.sre.wu.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa05/papers/569.pdf> [žiūrėta 2020 03 17].
- Salazar 2013 – Noel B. Salazar. Anthropology (The anthropology of mobility). https://www.academia.edu/7255439/Antropology_The_anthropology_of_mobility_email_work_card=view-paper [žiūrėta 2020 05 24].
- Salazar 2018 – Noel B. Salazar. Theorizing mobility through concepts and figures. *Tempo Social* 30(2), 153–168.

- Sheller, Urry 2006 – Mimi Sheller, John Urry. The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning* 38, 207–226.
- Speck 2021 – Jeff Speck. *Vaikštomas miestas*. Vilnius: Hubris.
- Trumpai apie seniūniją 2020. *kedainiai.lt*. <http://kedainiai.lt/go.php/lit/Trumpai-apie-seniuni-ja/1> [žiūrėta 2020 02 26].
- Užfikso pilką nedidelio Lietuvos miesto kasdienybę 2018. *Delfi.lt* 02 08. <https://www.delfi.lt/keliones/po-lietuva/uzfikso-pilka-nedidelio-lietuvos-miesto-kasdienybe.d?id=77105081> [žiūrėta 2020 03 01].
- Vannini 2009 – Phillip Vannini. Material Culture and Technology in Everyday Life. https://www.academia.edu/380839/Material_Culture_and_Technology_in_Everyday_Life [žiūrėta 2020 02 27].
- Vannini 2012 – Phillip Vannini. Technologies of Mobility in the Americas: Introduction. https://www.academia.edu/1509085/Technologies_of_Mobility_in_the_Americas_Introduction [žiūrėta 2020 03 01].
- Via Baltica. Bendra informacija. <https://lakd.lrv.lt/lt/projektai/via-baltica/bendra-informacija-via> [žiūrėta 2020 06 03].

Ernesta Dambrauskaitė

INVISIBLE MOBILITY AND EMBEDDED TECHNOLOGY. THE CASE OF THE TOWN OF JOSVAINIAI

Summary

The main purpose of the article is to examine whether mobility in a town is indeed invisible, and to discuss what everyday life in a town is in terms of mobility. Mobility in this article is mostly related to ways that help a person to move and connect.

While analysing everyday life in terms of mobility, the main focus is on such areas as work, consumption, communication and leisure. Mobility is perceived in the article as a certain way or belonging to various networks and connections relating to movement; while movement is treated more as an expression of mobility. Mobility and movement are used as synonyms in the article.

On visiting the town of Josvainiai and interacting with the interviewees, it became clear that mobility, both in the town and towards other cities, and even countries, is quite strongly expressed, but almost invisible. Josvainiai really looks motionless and stagnant, but it cannot be said that nothing happens there. People still, even if not extensively, drive or walk their own routes every day, according to their routines.

However, the daily mobility of the town's residents is highly planned, and, as a result, it is almost invisible. Thus, a knowledge of the routines of the townspeople and the movement associated with them helped to see a specific and

seemingly imperceptible mobility. It was noticed that the movement in the town is planned and ordered; there are no coincidences, no stops to chat 'just for the sake of it'. People rarely leave home for the daily little things in life, and combine several activities into one. The highly structured daily routines, and the same movement that emerges from them, give the impression that nothing happens in the town.

The mobility of the residents of Josvainiai is also manifested by technical means, such as a car, the internet, or a telephone. These means that have become daily means also make a person's movement invisible, as movement in the digital space is invisible to anyone except the participants involved in it.

To sum up, it can be said that the planned routines and the technologies widely used in the everyday life of townspeople determine that the everyday life of the town not only looks but is very calm and immobile in terms of mobility.