

MAJA POVRZANOVIĆ FRYKMAN

Međunarodne migracije i etnički odnosi, Sveučilište u Malmöu, Malmö

POVEZATI MJESTA, IZDRŽATI UDALJENOST: ISKUSTVA I IMPLIKACIJE TRANSMIGRANTSKIH PUTOVANJA*

U članku se definiraju transnacionalizam i njemu srodni pojmovi, te naglašava etnička komponenta identiteta situiranih u okvirima transnacionalnih praksi. Mikroetnografskim prikazom putovanja autobusom između Švedske i Hrvatske, kojim ekonomski migranti i izbjeglice — ovdje konceptualizirani kao transmigranti — stvaraju i održavaju transnacionalne društvene prostore, ilustriran je važan aspekt "transnacionalizma odozdo". Taj je prikaz ujedno i polazište metodoloških promišljanja u članku.

Ključne riječi: transnacionalizam, transmigranti, putovanje, etnografija

Više od tri rana jutarnja sata 31. listopada 1994. provela sam na dolaznom peronu zagrebačkog autobusnog kolodvora, čekajući autobus iz Frankfurta na Majni kojim mi je trebao stići paket od tete koja u Njemačkoj živi od ranih šezdesetih. Vrlo se jasno sjećam toga jutra, prije svega zbog osjećaja mučnine od ispušnih plinova, ali i zato što se, usprkos hladnoći, nisam usudila ni načas ući u čekanicu na katu. Bojala sam se, naime, da bih tako mogla promašiti "svoj" autobus: jedini način da ga prepoznam među pet autobusa istog prijevoznika koja su u ta tri sata stigla iz Frankfurta, bila je registracija. Ni za jedan se nije znalo niti moglo provjeriti točno vrijeme dolaska. Moglo se o njemu tek nagađati s iskusnijim čekačima kojih je, dakako, peron bio pun. Čula su se minimalna i maksimalna predviđanja: detaljan pregled roba u autobusu na nekoj od granica može potrajati satima. Napokon, svih je pet autobusa došlo u kratkim razmacima, gotovo istodobno. Zagrljaji, uzvici veselja, dovikivanje, osmjesi, uzdasi i vidni umor onih koji izlaze. No, važno je ne propustiti na

* Znatno dulja engleska verzija ovoga teksta objavljena je u časopisu *Ethnologia Scandinavica* 31, 2001. pod naslovom "Connecting Places, Enduring the Distance: Transnationalism as a Bodily Experience".

Dan mrtvih posjetiti obiteljske grobove, a život u nekom dalekom gradu slaba je isprika.

Uručena mi je teška kartonska kutija s poklonima za djecu, odjećom i kućnim potrepštinama. Vozaču sam samo trebala reći tko je šalje, nakon što sam se do njega probila kroz gomilu ljudi koji su, svi istodobno i nestrpljivo, nastojali prići što bliže autobusu. Gurali su se i prekoračivali naslage torbi, kovčega i kutija koje su rasle s obje strane vozila, tražeći svoju prtljagu, slažući je ili je dodajući onima koji su ih dočekali.

Iako se tada kao etnolog nisam zanimala za temu *gastarbajtera*, sjećam se svojeg iznenađenja i pomiješanih osjećaja. Oni nisu bili proizašli iz potpunog nepoznavanja *gastarbajterskih* života; nekoliko pripadnika moje šire obitelji — kao i brojnih drugih obitelji u Hrvatskoj — već godinama živi u inozemstvu.¹ Toga me je dana međutim broj autobusa koji su jedan za drugim stizali iz istoga grada naveo na razmišljanje o proporcijama i implikacijama fenomena kojemu sam bila sudionicom. Količina i vrsta predmeta koji su izranjali iz svih otvora vozila posebno me se dojmila. Bili su to dijelovi strojeva potrebnih u seljačkom gospodarstvu, smotak žice za ograde, dječji bicikl, velike kutije deterdženata za rublje i veliki paketi slatkiša, uz nepregledne količine prtljage koja je skrivala još mnogo predmeta svakodnevnog uporabe. Jesu li iz Njemačke donošeni da bi nekome uštedjeli novac ili iskazali brigu, da bi potvrdili nadmoć donositelja ili im omogućili da se osjećaju potrebnima, da bi utjelovili prisutnost onih koji su otišli i tako ispunili nepisanu obavezu, ili pak da bi zatrpali jaz između životnog standarda poslijeratne Hrvatske i onoga u Zapadnoj Europi?

Istodobno sam i žalila ljude koji su izlazili iz autobusa: iz jednog svog iskustva dugog putovanja autobusom znala sam kako ga je teško izdržati. Moja vlastita tjelesna nelagoda zbog dugog čekanja odjednom mi se učinila komplementarnom očitoj iscrpljenosti putnika — svi smo bili dijelom jedinstvenog projekta povezivanja mjesta, koji ostavlja neugodne tjelesne doživljaje.

¹ Prema *Hrvatskom statističkom godišnjaku* za 1995. 53,39% ukupnog broja ljudi hrvatske etničke pripadnosti živi u Hrvatskoj, 13,95% u ostalim državama nastalim nakon raspada SFRJ, 11,86% u ostalim europskim zemljama, a 20,80% na svim ostalim kontinentima. U Zapadnoj su Europi Hrvati najbrojniji u Njemačkoj (450.000 ljudi, ili 6,43%). Procjenjuje se da oko 30.000 Hrvata (0,43%) živi u Švedskoj.

Transnacionalizam, transmigranti i transnacionalni društveni prostori

Razmatrajući praksu putovanja na primjeru dvaju putovanja autobusom između Švedske i Hrvatske, ovim člankom nastojim osvijetliti jedan aspekt situiranja identiteta u transnacionalnim okvirima — tijelom iskušavanu geografiju fizičkih udaljenosti i nacionalnih granica. Zanima me potencijal takve transnacionalne prakse kao potvrde zajedništva i iskustva skupne pripadnosti. Etnografski dio ovoga članka nije dovoljno kompleksan da bi se na njemu mogla zasnovati iscrpna analiza, ali može poslužiti kao polazište promišljanja metodologije terenskoga rada u etnološkom razumijevanju transnacionalnih praksi i njihovih implikacija.

Moja se razmatranja odnose na ljude koji mogu biti klasificirani kao imigranti, a ovdje su konceptualizirani kao transmigranti. Ta kategorija uključuje ekonomske migrante i članove njihovih obitelji, kao i ljude koji su u Švedsku došli kao izbjeglice. Njihove su transnacionalne prakse povezane s nekim aspektima etničke i nacionalne identifikacije koju istražujem među Hrvatima koji u Švedskoj rade od šezdesetih i onih koji su u Švedsku došli (i ondje ostali) zbog rata u Hrvatskoj i BiH devedesetih.² Mnogi od njih nastoje redovito povezivati međusobno udaljena mjesta s kojima ih vežu porijeklo i aktualna životna situacija, iskustvo sadašnjeg i ranijeg života, rodbina, prijatelji, a možda i ekonomski i politički interesi. U tim su mjestima, ali i u samoj praksi njihova povezivanja, situirani njihovi identiteti.

Budući da opseg i namjera ovoga rada ne dopuštaju sustavan prikaz relevantne literature o transnacionalizmu, samo ću ukratko definirati pojmove koje koristim.³ Valja prije svega naglasiti distinkciju američke antropologinje Aihwe Ong (1994:4), za koju je *transnacionalnost* uvjet kulturne povezanosti i pokretljivosti u prostoru, dok se *transnacionalizam* odnosi na kulturne specifičnosti globalnih procesa. *Transnacionalnost* je tako važan kontekst oblikovanja identiteta u dijaspori i egzilu (usp. Povrzanović 2001a), dok je *transnacionalizam* "proces kojim migranti, svojim dnevnim aktivnostima i društvenim, ekonomskim i političkim odnosima, stvaraju društvena polja koja prelaze nacionalne granice" (Basch et al. 1994:22). Ljudi koji povezuju važne elemente svojih društvenih i kulturnih života preko nacionalnih granica nazvani su *transmigrantima*, a društveni prostori i mreže odnosa u svakodnevnu životu —

² Radi se o projektu pod naslovom "Seeds of War: Narrative Construction of Identities in Diaspora and Exile" (Sjeme rata: narativne konstrukcije identiteta u dijaspori i egzilu), koji tijekom 2000. i 2001. godine financira HSFR — švedski Savjet za humanistička i društvena istraživanja. Projekt je pobliže predstavljen u Povrzanović Frykman 2001b.

³ Glavnina utjecajnih članaka objavljenih devedesetih pretisnuta je u Vertovec i Cohen 1999. Teorijski najznačajnije do danas objavljene knjige o pojmu transnacionalizma su Basch et al. 1994, Ong 1999 i Faist 2000, te zbornici Glick Schiller et al. 1992. i Smith i Guarnizo 1998. Neke od tema iz te literature pregledno su predstavljene u Povrzanović Frykman 2001a.

— *transnacionalnim društvenim poljima* ili *transnacionalnim društvenim prostorima*. (Ovdje koristim potonji termin, premda ih smatram međusobno zamjenjivima.) Prema iscrpnoj definiciji njemačkog politologa Thomasa Faista,

transnacionalni društveni prostori sastoje se od kombinacija trajnih društvenih i simboličkih veza, njihovih sadržaja i pozicija u mrežama i organizacijama, te od mreža i organizacija koje se nalaze u više država. Ti prostori impliciraju dinamičke procese, a ne statične pojmove veza i pozicija. Kulturni, politički i ekonomski procesi u transnacionalnim društvenim prostorima uključuju akumulaciju, uporabu i efekte raznih vrsta kapitala, njihov opseg i konvertibilnost: ekonomskog kapitala, ljudskog kapitala poput obrazovnog stupnja, sposobnosti i *know-how*-a, kao i društvenog kapitala, uglavnom kao inherentnih resursa ili resursa prenošenih društvenim i simboličkim vezama (Faist 2000:200).

Istraživanje povijesti migracija pokazuje da su stoljećima postojale pojave koje se mogu smatrati pretečama današnjeg transnacionalizma imigranata. No, regularnost aktivnosti, rutinsko sudjelovanje i kritična masa aktivnih sudionika čini današnje primjere transnacionalizma različitim od svih prethodnih (usp. Portes et al. 1999:224-225). Američki sociolog Alejandro Portes i suradnici (1999:221) razlikuju *ekonomski, politički i sociokulturni transnacionalizam*, te predlažu radnu tipologiju koja olakšava interpretaciju različitih aspekata aktivnosti koje istraživač sreće na terenu.

Sljedeća njihova distinkcija je ona između *transnacionalizma odozgo* — transnacionalnih aktivnosti koje iniciraju i provode države i multinacionalne korporacije, i *transnacionalizma odozdo*, koji je rezultat manje institucionaliziranih inicijativa imigranata i njihovih partnera u zemljama porijekla.⁴ One su naime postale redovite i masovne (bez premca u povijesti) zahvaljujući tehnološkim mogućnostima komunikacije putem telefona i elektronske pošte, relativno jeftinog putovanja i transporta novca, roba, vijesti, te globalne pristupačnosti niza medijskih proizvoda.⁵

Mnoge aktivnosti obuhvaćene pojmom "transnacionalizma odozgo" dobro su poznate i istraživane sa stanovišta ekonomske globalizacije, međunarodnih odnosa ili kulturnih utjecaja razmjene (usp. Portes et al.

⁴ Ovaj je termin, prvi put upotrijebljen u Guarnizo 1997, postao poznat kao naslov zbornika koji su uredili Smith i Guarnizo 1998.

⁵ Telefon je najstarija tehnologija koja omogućava izravnu komunikaciju poništavajući fizičku udaljenost. Spominjući je ovdje na prvome mjestu, želim naglasiti da je telefoniranje još uvijek najdemokratskiji, najpristupačniji i najviše korišten pristup transnacionalnim društvenim prostorima. Dok, primjerice, u Švedskoj znatan dio stanovništva ima internet kod kuće, svakodnevna uporaba telefona posljednja je tehnološka novost u nekim mjestima iz kojih potječu imigranti u zapadnoeuropskim zemljama. Tako je u žumberačkim selima, tek desetak kilometara udaljenim od lokalnog središta Krašića, a šezdesetak kilometara od Zagreba, telefon uveden tek krajem devedesetih, i to uz visoke troškove koje su nerijetko pokrivali nositelji domaćinstava ili njihovi rođaci koji rade u inozemstvu.

1999:223). Stoga se nova literatura o transnacionalizmu (objavljena uglavnom devedesetih) bavi prije svega iskustvima "odozdo", na *grass-roots* razini inicijativa "običnih imigranata". Situacija *podređenosti* tih ljudi dominantnoj logici svjetske ekonomije — kao i ljudi u zemljama njihova porijekla koji sudjeluju u transnacionalnim praksama — je *differentia specifica* njihova položaja.

Apstraktna i konkretna ograničenja

Autentična migrantska perspektiva mogla bi se, možda, temeljiti na intuiciji da su *ovdje* i *tamo* same po sebi kulturne konstrukcije posljedica mišljenja u terminima fiksnih identiteta definiranih kao suprotnosti. Mogla bi započeti razumijevanjem kretanja, ne kao neugodnog intervala između čvrstih točaka odlaska i dolaska, već kao načina bivanja u svijetu (Paul Carter, *Living in a New Country: History, Travelling and Language*, London: Faber & Faber 1992:101, cit. u Chambers 1994:42; kurziv MPF).

Kretanje među udaljenim mjestima pripadanja svakako jest "način bivanja u svijetu" za ljude koji žive u transnacionalnim društvenim prostorima. No, njihovi identiteti nisu slobodnolebdeći, nego su izloženi raznim ograničenjima (usp. Sarup 1994:95), uključujući i doslovne granice. Kretanje o kakvome je ovdje riječ nije ni posve slobodno, ni lako, ni ugodno. Pri pokušaju predstavljanja utjelovljene — tijelom iskušane — — geografije fizičkih udaljenosti i nacionalnih granica, snaga etnografske metode je neupitna.

O nužnosti etnografske metode za razumijevanje implikacija nametnutih ograničenja identifikacijskih procesa svjedoči i članak američkog antropologa Michaela Kearneyja (1991) o korespondenciji transnacionalizma i političko-ekonomskog i sociokulturnog uređenja kasnog kapitalizma, temeljen na etnografiji ilegalnog prelaženja granice između Meksika i SAD. Kearneyjevo evociranje Foucaulta u objašnjenju "graničnih zona" kao prostora potencijalnog podrivanja definicija, izravno je primjenjivo i na temu ovog članka. On naime pokazuje da policijska ophodnja granice ne služi onemogućavanju ulaska Meksikanaca u SAD, već njihovu discipliniranju kriminalizacijom i iz nje proizlazećom nemogućnošću izbora — dakle prihvaćanju niskih nadnica bez ikakve socijalne zaštite. Kearney također pokazuje kako nepoklapanje kulturnih (transnacionalnih) i političkih prostora (određenih državnim granicama) "granične zone" čini prostorima ambigviteta, u kojima je konstruiran "stranac" čiji se identitet (prema potrebi hegemonijske države) priznaje ili stavlja pod sumnju, oduzima ili odbija. Svaka država ima monopol pripisivanja identiteta ljudima koji ulaze na njezino područje. Ima pravo — opredmećeno u udarcu pečata — prihvatiti ili ne prihvatiti putovnicu kao "produžetak osobe putnika" koji se *mora* povinovati prolasku kroz službena mjesta ulaska i izlaska (usp. Kearney 1991:58).

S jedne strane, putovanje znači slobodu kretanja u doslovnom smislu, kao i metaforičke transgresije, odrastanje i promjenu (usp. Robertson et al. 1994:5). S druge strane, glad i strah bili su među glavnim uzrocima "putovanja" u dvadesetom stoljeću (usp. Curtis i Pajaczkowska 1994). Kao masovna roba putovanje jasno odražava klasne odnose današnjeg svijeta, u ekonomskom, društvenom i svim mogućim metaforičkim smislovima klase kao klasifikacije: od čekaonica poslovne klase do "non-EU citizens" policijskih kontrola u zračnim lukama; od diplomatskih limuzina do *gastarbajterskih* autobusa. Među ljudima koji nastoje biti transmigrantima, a koje susrećem u Švedskoj, samo su cijene autobusnih veza s Hrvatskom smatrane niskima, odnosno prihvatljivima. Povratna autobusna karta od Malmöa do Zagreba stoji 1095 švedskih kruna, a od znatno udaljenijeg Jönköpunga do Zagreba 1295 kruna (oko 1000 kuna).⁶

Premda bitno određen financijskim mogućnostima putnika, putovanje je svjestan i slobodan odabir održavanja transnacionalnih društvenih odnosa kontaktima licem u lice. No, ono što se putnicima događa tijekom tridesetak sati dugoga putovanja autobusom, tek je u manjoj mjeri pod njihovom kontrolom. Pristajući biti putnikom u određenom tipu vozila određenog prijevoznika, čovjek stiče odgovarajuća osjetilna iskustva — sjedenje, toplinu/hladnoću, (ne)kondicionirani zrak, nužnik, hranu, glazbu, kao i iskustvo odnosa osoblja prema putnicima. Stiče međutim i niz "etiketa", materijaliziranih na graničnim prijelazima, koje nameću pitanje o tome je li "odljepljivanje" (ili, doslovno, odvoženje) od pripisanih implikacija određenog etničkog ili nacionalnog identiteta lako, ako je uopće moguće.

Pritom je iznimno važno da su autobusi između Švedske i svih nekadašnjih jugoslavenskih republika "etnički" — što znači da se nastoji da ljudi iste etničke pripadnosti putuju s istim prijevoznikom, koji je i sam najčešće pripadnik njihove etničke skupine. Osim rijetkih Slovenaca, poneki Muslimani iz Bosne i Hercegovine putuju "hrvatskim" autobusima (i obrnuto, Hrvati s "bosanskim"), no nisam čula o Srbima koji bi putovali tim autobusima. Razlozi su praktične naravi (krajnja su odredišta različita), ali su i rezultat etničke diferencijacije kao posljedice rata u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini devedesetih.⁷ Uostalom, navedeni znanstveni radovi

⁶ Vlasnici hrvatske putovnice trebali su kasnih devedesetih (sve do proljeća 2001.) vizu za ulazak u Dansku, čak i ako su imali trajnu dozvolu boravka u Švedskoj. Neki su mi ljudi rekli da praktični problemi oko nabavljanja danske vize (gubitak vremena, izbjivanje s posla, trošak za prijevoz do najbližeg danskog konzulata) nisu bili glavnim razlogom za odluku da autobusi na putu za Hrvatsku izbjegnu Dansku, te brodom iz Švedske idu izravno u Njemačku. Smatraju da je pravi razlog bila cijena vize: 250 kruna za godišnju dozvolu višestrukih ulazaka. "Ljudima je skupo", bilo mi je rečeno samorazumljivim tonom. Za udovicu s troje djece koju sam srela na putu, trošak za četiri vize pokriva cijenu jedne povratne karte.

⁷ Nasuprot tome ljubljanski aerodrom Brnik, kao i mjesta prijave za let na kopenhaskom aerodromu Kastrupu, nekoliko puta tjedno postaju mjesta inkarnacije Jugoslavije (uvijek u neke vrlo rane ili vrlo kasne sate, kad su aerodromske usluge jeftinije); možda se danas

potvrđuju da su transnacionalni društveni prostori ekonomskih migranata i izbjeglica bitno etnički definirani.

U narednom ću poglavlju prikazati svoje dojmove i zapažanja s dvaju putovanja autobusom iz Malmöa u Zagreb i natrag u studenome 2000. Ne kanim dati ni kronološki ni sadržajno sustavnu sliku svog doživljaja tih putovanja, već kaleidoskopski uvid u neke meni važne auditivne, olfaktorne i vizualne dojmove. S nekog drugog sjedala u autobusu, za neke druge vožnje, ti bi dojmovi bili različiti, no vjerojatno samo u detaljima.

Putovala sam sa svojom djecom iz Švedske, iz mjesta u kojemu živim nekoliko godina, u svoj rodni grad u Hrvatskoj, u kojemu živi većina članova moje šire obitelji te većina mojih znanaca i prijatelja. Moja pozicija, dakle, primarno nije bila pozicija istraživača, nego (transmigrantnog) putnika koji ima hrvatsku putovnicu baš kao i većina ljudi u autobusu. Ipak, planirala sam ta putovanja iskoristiti ne samo kao način prijevoza, nego i kao mogućnost terenskog uvida. Nisam svoje suputnike pitala o njihovim putnim iskustvima, već sam "otvorila oči" (bolje rečeno, sva čula) spram onoga što se oko mene i sa mnom događalo. Neka sam zapažanja zapisala još za puta, a neka kasnije. Neka sam jednostavno zapamtila. Mirisi, na primjer, ili hladnoća, ostaju snažno utisnuti u sjećanje. Ovaj je članak temeljen na zapažanjima nediskurzivnih aspekata putnog iskustva, koji inače ostaju "skriveni od povijesti". On je dakle pokušaj da ih se *post festum* osvijetli teorijski.

tek na njima mogu istodobno čuti svi jezici bivše Jugoslavije. Slovenska nacionalna zračna kompanija nudi naime jedinu izravnu vezu s Kopenhagenom, koja je ujedno i jeftinija od svih drugih zračnih veza — od 2500 švedskih kruna naviše (ovisno o sezoni) za povratni let. Ljudi iz svih krajeva bivše Jugoslavije dolaze tako do Ljubljane, odakle nastavljaju put do svojih odredišta.

Tjelesna iskustva i drugi uvidi

U kontekstu istraživanja identifikacijskih procesa u ratu, pokazala sam (Povrzanović 1997) da tjelesno iskustvo nasilja pažnju usmjerava na neposredno ovdje i sada, a fizički aspekti tijela u opasnim situacijama postaju važniji od socijalnih. Ta prisutnost ovdje i sada odvaja osobe izložene istim uskraćenostima i opasnostima, od onih iz "vanjskoga svijeta", koji ne dijele njihova iskustva. Istodobno, određuje prostor zajedništva, iznutra prepoznat kao autentičan (Povrzanović 1997:159). Nešto slično, premda daleko manje dramatično, događa se i za 26 do 36 sati (ovisno o polazištu) dugih putovanja autobusom o kojima je ovdje riječ.

Kako izgleda vožnja autobusom od Malmöa do Zagreba? Ili radije, kako se osjeća? Pišući o tome nekoliko mjeseci kasnije, svjesna sam ponajprije dviju neugodnih uspomena: tame u kojoj nisam mogla čitati dok su ljudi oko mene spavali i smrada koji se iz zahoda u donjem dijelu širio u gornji dio autobusa. Bio je naime pokvaren, bez tekuće vode, a kanta za zalijevanje punjena je samo na odmorištima.

Bila sam prisiljena bdjeti jer je sjedalo iznad mojega, u nizu sjedala koja se rasklapaju u dvije razine ležajeva, bilo potrgano. Tako sam na putu do Zagreba noćne sate provela u polusjedećem položaju, nogu zgrčenih između ispruženih nogu moje djece, uz čovjeka koji je tik uz mene spavao na gornjem ležaju. A kako je svaki ležaj širok upravo koliko i autobusno sjedalo, njegovo se tijelo nalazilo doslovno nekoliko centimetara od moje glave, dodirujući je svaki put kad bi se čovjek u snu pomaknuo.

Bila je to jedna od posljednjih vožnji starog autobusa u koji se očito već duže nije ulagalo; prijevoznik je najavio kupnju novoga vozila samo nekoliko tjedana kasnije. Na raspolaganju su bile tek tri deke, a jastuka nije uopće bilo (pa sam, kao i neke druge putnice, iz Švedske nosila svoje jastuke, a iz Zagreba i deke). Nije radila ni priručna kuhinja, pa se nisu mogle kupiti kuhane hrenovke na koje su redoviti putnici navikli. Moglo se kupiti tek tursku kavu i pivo, te ih platiti u kunama, krunama ili markama — skupo, po procjeni putnika koji se sjećaju vožnji sa švedskim vlasnikom istog autobusa, koji je kavu i kolače uključivao u cijenu karte. Hostesa je tek konstatirala da kuhinja ne radi, a da je nužnik u kvaru; nije smatrala potrebnim ispričati se. Nekoliko je ljudi glasno izrazilo svoje gađenje i razočaranje, no moj je dojam bio da ljudi prihvaćaju sve, znajući da uzbuđenje i ljutnja ne mogu u danoj situaciji ništa promijeniti.

Starija žena, koja je u Švedsku došla kao izbjeglica ranih devedesetih, pala je na stepenicama želeći iz gornjeg dijela autobusa doći do nužnika u donjem dijelu dok je u autobusu bio mrak. U nekim drugim okolnostima i za neku drugu osobu to bi moglo biti razlogom tužbe, no ona je, kao i ljudi oko nje, to doživjela kao nesretan slučaj — ili čak sretan, jer je "samo" ozlijedila lice. Kada se tjedan dana kasnije vraćala u Švedsku, imala je veliku zeleno-ljubičastu modricu pod lijevim okom. U Bosnu je putovala na svadbu, no morala se vratiti tako brzo da bi, u skladu s

pravilima, određenog datuma osobno podigla novac koji dobiva kao izbjeglica — u međuvremenu švedska državljanka — umirovljeničke dobi.

Na putu sam čula priču, koju nisam mogla provjeriti, o mladoj ženi koja je nakon cjelodnevnog sjedenja u autobusu umrla zbog problema s cirkulacijom (odnedavno češće spominjanog u kontekstu interkontinentalnih letova). Pad stolice ispod koje sam trebala spavati samo me prestrašio jer sam, srećom, kraj nje stajala. Nekoliko udaraca čelom u ručku na spuštenom sjedalu ispred mene mogla sam pripisati vlastitoj nesmotrenosti. No, kad sam, kao i dvoje drugih putnika u prednjem dijelu autobusa, snažno udarila glavom u televizor pričvršćen o strop dok sam pokušavala nešto izvući iz prtljage nagomilane među sjedalima, postala sam svjesna "unutarnjih" opasnosti putovanja (takvim) autobusom. Znanac iz Malmöa rekao mi je da ne putuje u gornjem dijelu autobusa otkako se u isti televizor udario tako snažno da je dobio potres mozga.

U Švedskoj je bio na bolovanju, a u Hrvatsku je putovao da bi se nekoliko tjedana brinuo o ostarjelu ocu nakon operacije. Evo i nekih drugih razloga za putovanje: posjet rođacima koji su u Švedsku došli kao izbjeglice; posjet rođacima u Hrvatskoj ili u Bosni i Hercegovini; boravak sa kćeri (izbjeglicom u Švedskoj) koja je rodila; povratak u Švedsku nakon popravaka vikendice u Dalmaciji (suprug se vraćao autom nešto kasnije, a supruga je žurila vidjeti novorođeno švedsko-hrvatsko unučje). Mlada Hrvatica iz Bosne, koja od ranih devedesetih živi u Švedskoj, išla je po svojega muža kojemu je napokon dopušten boravak u Švedskoj. Hrvat njezine dobi, rođen u Švedskoj, s ocem je išao brati masline u obiteljski maslinik kraj Šibenika. Žena iz Bosne, izbjeglica u Švedskoj, vraćala se sa sprovoda svojega oca. Hrvat koji u Norveškoj(!) živi već tridesetak godina putovao je u Slavoniju prodati neke nekretnine i usput obaviti stomatološki zahvat mnogo jeftiniji od cijene u Norveškoj. Hrvat koji je u Švedskoj stekao mirovinu putovao je u svoj rodni grad u Dalmaciji provesti mjesec dana u svojoj tamošnjoj kući s jedanaest soba, čekujući da mu se djeca i unuci, svi rođeni u Švedskoj, pridruže oko Božića. Neki je čovjek putovao da bi pregledao tri prazne obiteljske kuće u selu kraj Petrinje: jednu svoju, a druge dvije od pokojnih svojih i ženinih roditelja. Troje je djece s majkom putovalo da bi dva tjedna proveli s djedom i bakom u Jajcu, u koje su se ovi vratili nakon što su nekoliko godina bili izbjeglice u Švedskoj. Rođenja, smrti, ratna događanja u rodnim mjestima, plaće u švedskim tvornicama, ranije vožnje autobusima — neke su od tema o kojima sam slušala na putu. Prilaženje nekoj od granica činilo se logičnim kontekstom pričanja o neobičnim tehnikama *švercanja* (npr. o cigaretama u vreći krumpira na putu za Švedsku; otkriveno); o *švercu* se priča otvoreno i bez moralnih dvojbi (usp. Haller 2000).⁸

⁸ Do izjava koje ovdje navodim nisam došla prisluškivanjem; sve su bile izrečene glasno, s očitom željom da ih čuje što više suputnika. Ljudi su, naravno, svjesni neznatnih fizičkih udaljenosti u autobusu, pa i ne govore o stvarima koje smatraju privatnima. Osim toga, svi su u ovome tekstu, pa čak i autobus, anonimni. Svoje sam suputnike

"Ljudi se pate", rekao je jedan čovjek, komentirajući naše putovanje iz Švedske u Hrvatsku. No, izrekao je to negdje u Sloveniji, kad se vrijeme dolaska moglo točno predvidjeti, tonom koji je govorio o svojevrsnom mirenju sa sudbinom. Kad smo bili na pola sata do Zagreba, atmosfera je stubokom izmijenjena u gotovo svečarsku, s pošalicama i sretnim smijehom, kao da su svi prisutni dobili injekciju svježine. Kad su se pojavile prve zagrebačke kuće, ljudi su počeli zatvarati ručnu prtljagu, oblačiti kapute, rastezati udove, spremajući se za napuštanje "jednodimenzionalnog" prostora autobusa i kretanje ka vlastitim ciljevima, u vlastitom tempu.

"Teško, tijesno, zgužvano, smrdljivo — ali i osjećaj 'svi smo u tome zajedno'", zapisala sam u bilježnicu sjedeći u autobusu. Moj su doživljaj možda dijelili i mnogi suputnici. Iako bi skučenost prostora i pomanjkanje sna mogli izazvati konflikte, ljudi su bili strpljivi. Jedini su sukob izazvali putnici koji svoja sjedala nisu željeli izravnati u ležaje, spriječivši tako i dvoje ljudi iza njih da se ispruže.

Dva muškarca koja su se prvi put sreli na putu za Zagreb, postajala su — proporcionalno prijeđenim kilometrima — sve više i više pripitima (od piva i viskija kupljenog na njemačkoj granici). Nakon sedam, osam sati provedenih u autobusu, zajedno su (glasno) pjevali neprestano više od dva sata. Isprva znatiželjni, ljudi oko njih uskoro nisu bili vrlo naklona publika, ali nitko nije ništa prigovorio. Jedan se čovjek predstavio kao Dalmatinac, a drugi kao Slavonac. Obojica u inozemstvu po više od trideset godina, uspoređivali su svoju kompetentnost na polju hrvatskih narodnih pjesama ("A jel' znaš ovu?!"). Atmosfera je bila šaljivo-napeta, jer je svaki od pripitih muškaraca nastojao dokazati svoju superiornost, pozivajući se na omalovažavajuće stereotipe o Dalmatincima, odnosno Slavoncima. Jedan od njih zapjevao je pjesmu zbog koje je, kako je usput rekao, prije tridesetpet godina završio u jugoslavenskom zatvoru. Politika je odjednom ušla u autobus kad je isti čovjek počeo improvizirati bećarac o Radovanu Karadžiću ("Oj, Radovane, jadna li ti majka...").

Politika je, na drugi način, u autobusu bila prisutna i u trenucima u kojima smo morali pokazivati putovnice. Hostesa bi tada postajala kompetentna — odavno iniciran — glasnik autoriteta: "Svi putovnice van!"; "Krevete gore — oni žele da sjedite!" Na jednoj od granica sjedili smo s otvorenim putovnicama, pokazujući ih austrijskom policajcu koji nas je pozorno promatrao. Hodajući autobusom u potpunoj tišini, nije ni pogledao one koji su držali švedske putovnice; samo je rekao "OK". "Opasni su" (austrijski policajci), kasnije je prokomentirao jedan od iskusnih putnika koji autobusom u Hrvatsku putuje tri puta godišnje. Ranije je iz Göteborga putovao avionom, ali je nakon jednog vrlo

pitala jedino o razlozima putovanja u Hrvatsku. Inače sam sudjelovala u razgovorima nastojeći što manje utjecati na situaciju i odgovarajući na sva osobna pitanja. Na povratnom sam putovanju sreli troje ljudi koje sam znala od prije, no razgovori s njima koji se ne tiču putovanja, ovdje nisu spominjani.

neugodnog leta, kad je mislio da će poginuti, odlučio da više nikada neće sjesti u avion.

Čovjek s putovnicom izdanom u Banjoj Luci, s dozvolom trajnog boravka u Švedskoj (i u Australiji, gdje mu od ranih devedesetih žive djeca), nije mogao prijeći slovensko-austrijsku granicu jer nije imao takozvanu "šengensku vizu". "Ne možemo čovjeka ostaviti na cesti", objasnila je hostesa pravilo pogranične policije koja zahtijeva da se takav putnik vrati na najbližu benzinsku stanicu.

Neki su se putnici na njega ljutili, neki su ga žalili. On je bio bijesan i vrlo tvrdoglav, tvrdeći da je u njegovu slučaju apsurdno zahtijevati takvu vizu. Umjesto da odmah plati za vizu, demonstrativno je napustio autobus rekavši da će radije letjeti iz Ljubljane izravno u Švedsku. U svakom slučaju, ta nas je epizoda koštala pola sata čekanja, te još pola sata vožnje do benzinske stanice i natrag. Kad smo se napokon ponovno našli na granici, austrijski je policajac ponovno pomno, u tišini, usporedio naša lica sa slikama u putovnicama. Narednog je jutra netko prokomentirao: "Jes' vidio ono jučer? Hajderovci — nit' 'dobro veče', nit' ništa!"

Nakon još jedne prijeđene granice, hostesa nam je vraćala putovnice koje je ranije prikupila da bi ih pokazala njemačkom policajcu koji nije ulazio u autobus. Svaka je putovnica dodavana iz ruke u ruku, sve do vlasnika, nakon što bi hostesa uzviknula njegovo ime (tek iznimno i prezime). Nitko više nije bio anonimn; svi smo imali hrvatska imena.

Mnogi putnici obraćali su se dvojici vozača s "ti". Možda su redoviti putnici, a možda se s njima znaju iz nekog od hrvatskih klubova. Za vrijeme vožnje, nakon ritualnog traženja dozvole, neki su ljudi koji se otprije nisu poznavali, prešli na "ti". Na moje veliko iznenađenje i hostesa nam se obraćala na taj način. Tako što bi bio teško zamisliv nasrtaj na privatnost u autobusu koji vozi unutar Hrvatske. No je li pojam privatnosti uopće relevantan za ovaj opis?

Što je putovanje duže trajalo, to se više stvari nakupljalo u prolazu među sjedalima, autobus je postajao neuredniji, pun dijelova odjeće, izuvenih cipela, vrećica i poluotvorenih torbi. Predmeti su iz uredno spakiranog prelazili u "razliveni" oblik rastućeg volumena. Izvađene su boce sokova i vode, voće te hrana pripremljena kod kuće.

Minijaturne "privatne" prostore moglo se kreirati samo na vlastitom sjedalu, oko i ispod njega. Nekoliko je mladih ljudi imalo *walkmane*, koji su ih odvajali od okoline. Ja sam vjerovala da čitanje može poslužiti kao štit privatnosti, ali su me hrvatska zabavna glazba puštana preko autobusnog razglasa, razgovori, pjevanje i nedostatak svjetla brzo razuvjerali.

Već sam spomenula spavanje pokraj stranih ljudi. No ljudi se možda više i ne osjećaju strancima nakon što su proveli noć u opisanim uvjetima. Osjećaj zajedništva je, vjerujem, istodobno i posljedica i preduvjet za podnošenje/prihvatanje fizičke stiješnjenosti. Posljednja "vanjska" kategorija razlikovanja među putnicima koji u autobusu "dijele istu

sudbinu" je ona spolna: ljudi samoinicijativno mijenjaju mjesta prije spavanja da bi žena spavala kraj žene, a muškarac kraj muškarca. Članovi obitelji koji putuju zajedno, mogu se osjećati privilegiranim jer, ne brinući za slučajne dodire, ugodnije spavaju.

Ljudi su, prekoračujući stvari u prolazu, hodali autobusom, odlazeći u donji dio vozila zbog potrebe za kretanjem, s izlikom nekog pitanja hostesi. Često se čulo i: "Hoćete li nas posjetiti?" ili "Evo mene u posjetu!". Ljudi su naime "posjećivali" na njihovim mjestima znance s kojima su putovali ili nove znance iz autobusa s kojima su počeli razgovarati na nekom od odmorišta. Pri "posjetu" bi sjedili na osloncima za ruke, ili stajali pokraj sjedala oslanjajući se na naslon, nudeći domaću rakiju, ili pivo i viski kupljene usput. Za vrijeme šesterosatne vožnje trajektom između Trelleborga i Rostocka neki su ljudi u parovima ili malo većim skupinama razgovarali, jeli, kartali, jedni druge pozivali na kavu ili pivo, a neki su spavali.

"Ima' ćemo sreću, al' pitanje kakvu!", jedan je čovjek glasno (iz)rekao dok smo ulazili u Švedsku, svi se usrdno nadajući da carinici neće isprazniti prtljažnik da bi ga pomno pregledali i tako nas zadržati još sat ili dva. (Iako je to uvijek moguće, krajem 2000. razlog više za takvu bojazan bile su mjere opreza zbog slinavke i šapa.) Šrećom, nisu nas pregledavali, pa smo u Malmö stigli u deset navečer. Čovjek citiran na početku odlomka vozio se još tri i po sata do Göteborga, a sutradan je u sedam morao biti na poslu u svojoj tvornici.

Kad smo, vozeći se u Zagreb, stigli u Sloveniju, petnaestogodišnja unuka počela je nazivati baku u Bosnu, govoreći joj, u nekoliko navrata, koliko nam još treba do Zagreba. Činilo mi se da dobro poznaje red vožnje od Zagreba do mjesta u Bosni u koje je išla, jer je baki vedro najavljivala koji bi autobus mogla "uhvatiti". Nakon tridesetčetiri sata od Jonköpinga do Zagreba, preostalih šest valjda se i ne čini tako strašnim.

Vrijeme je dio vrijednosti putovanja. Doživljaj *time outa* intenzivira i produžuje subjektivno vrijeme. Ili, putovanje odgađa ili prekida inače nepovratno protjecanje vremena (usp. Curtis i Pajaczkowska 1994:201). Za jednotjednog boravka u Hrvatskoj vrijeme se doslovno mjeri satima. Zato je čekanje na državnim granicama, odnosno tretiranje vremena putnika kao bezvrijednog, poseban oblik ponižavanja (o tome vidi Löfgren 1999:19, i napose Haller 2000:62, o stvaranju redova kao pograničnoj mjeri koja izaziva najviše fizičkih i psiholoških napora).

Svi smo bili ljuti kada smo zbog čekanja pri ulasku u Njemačku zakasnilo na trajekt za Švedsku (vidjeli smo ga kako napušta luku), no mogli smo samo tri sata čekati sljedeći. Sivi popodneveni sati čekanja na lučkom parkiralištu u Rostocku sličili su besanim ranim jutarnjim satima koje sam provela promatrajući maglovit i monoton pejzaž uz autoput negdje u Njemačkoj, čekajući da prođe vrijeme. Vrijeme izvan vremena, prazno vrijeme čekanja, teret je koji valja izdržati.

Mnogostruko situirani identiteti: metodološke implikacije

U teorijski važnoj analizi epistemoloških i političkih implikacija diskursa o identitetu u američkoj znanosti, Roger Rouse (1995) uočava novost antropološke analize mnogostruko situiranih (multi-lokalnih) identiteta i transnacionalnih društvenih prostora. Oni nisu razumijevani ni kao obilježja tranzicije (prema asimilaciji) niti kao znakovi patologije (u procijepu "bivanja između"), već kao "trajni i prepoznatljivi odgovori na raznolike pritiske s kojima se ljudi suočavaju" (Rouse 1995:354). Ipak, Rouse ističe da "u mnogim slučajevima (i)migranti i dalje temelje svoje politički važne zahtjeve u obrani i revalorizaciji identiteta koji su i singularni i lokalizirani" (Rouse 1995:355). Iz te perspektive,

oni koji veličaju migrante kao primjere mnogostrukosti i deteritorijalizacije krivi su za *lošu etnografiju* jer primjereno ne slušaju i ne primjećuju, i za *lošu politiku*, jer privide trenutne intelektualne mode, napose metafore poststrukturalističke teorije i imaginarij literarnog postmodernizma, pretpostavljaju praktičnoj zbilji (i)migrantskih života i borbi (Rouse 1995:355).

"Veličanje" migranata kao primjera mnogostrukosti i deteritorijalizacije postaje upitno i u kontekstu opisa konkretnih transmigrantskih praksi poput opisane vožnje autobusom. Neki aspekti transnacionalnih života migranata, poput onih koji ljude reduciraju na produžetke "pogrešnih" (manje prestižnih ili čak stigmatiziranih) putnih isprava u trenucima prelaženja granice, mogu naime imati "esencijalizirajuće" učinke u procesima njihova samorazumijevanja.

Ako je "jedna od najsloženijih komponenti istraživanja mikro-dimenzija transnacionalizma" (Guarnizo i Smith 1998:26), vjerujem da je upravo u njoj mogućnost specifičnog doprinosa kvalitativne etnološke metodologije, primjerene istraživanju individualnih iskustava i *grass-roots* aspekata transnacionalnih praksi. U kontekstu takva istraživanja i "terenski izleti" (u doslovnom smislu, poput ovog opisanog u članku) su vrijedni. Identifikacije i tjelesne prakse viđene *in situ* osiguravaju etnografski materijal komplementaran onomu koji je moguće dobiti metodom intervjua.

Mikro-etnografija ovdje predstavljene situacije (ili, preciznije, slijeda situacija) može se u tom smislu shvatiti kao polazna točka različitih mogućih "staza uvida", kako ih naziva američki antropolog George Marcus (1995): onih koje bi slijedile osobne povijesti putnika u autobusu ili priče koje bi o putovanjima mogli ispričati vozači; onih koje bi slijedile predmete donošene iz Švedske i kupovane za trajanja puta, te predmete koji se nose natrag; onih koje bi slijedile situacije zajedništva i sukoba u autobusu; i napokon — premda se time popis nipošto ne iscrpljuje — onih koje bi slijedile pričanja o svakodnevnim iskustvima ili sjećanja koja ljudi dijele sa suputnicima dok se voze autobusom. Pritom je jasno da bi svaka od ovih "staza uvida" zahtijevala metodološku razradu.

S obzirom na specifičnost transnacionalnih iskustava, a iz perspektive hrvatske marginalnosti u globalnom društveno-ekonomskom poretku, valja na kraju spomenuti i opću metodološku pretpostavku koju su formulirali Guarnizo i Smith (1998). Oni tvrde da transmigranti iz iste zemlje porijekla danas žive u više zemalja i slijede raznolikije migracijske putove nego ikada ranije, pa ih je pojedinačnom istraživaču sve teže fizički slijediti, dobro poznavati i sagledavati u njihovoj složenosti. Zato nisu potrebne samo mnogostruko situirane etnografije (Marcus 1995) već i transnacionalni istraživački projekti u kojima bi ravnopravno surađivali znanstvenici iz zemalja imigracije i zemalja emigracije. Guarnizo i Smith smatraju da bi se tako ujedno revidirali "etnocentrični, a ponekad čak i imperijalistički pristupi koje tradicionalno zastupaju znanstvenici iz zemalja centra" (Guarnizo i Smith 1998:30).

Granice i zajednice

Kad govore o putovanju, za Hrvate u Švedskoj "ići kući" redovito znači ići u Hrvatsku ili Bosnu i Hercegovinu. No, na samom početku puta u Hrvatsku, hostesa je putnicima s otvorenim povratnom kartom rekla da se moraju u ured javiti barem deset dana prije željenog *povratka kući*, misleći na povratak u Švedsku. Time je potvrdila transmigrantski značaj autobusnih vožnji o kojima je riječ.

Transmigrantski identiteti proizlaze iz povezivanja ljudi i mjesta preko državnih granica, no odnos *transnacionalnosti* i *zajednice* nije sam po sebi razumljiv; valja ga ustanoviti u svakoj pojedinoj istraživanoj situaciji. U ovdje razmatranom primjeru smatram da se može govoriti o *ad hoc* zajednici autobusnih putnika. "Etnički" autobusi mogu biti intepretirani kao djelići etničkih/nacionalnih teritorija koji se kreću Europom. *Ad hoc* zajednica autobusnih putnika je dakle lokalizirana s obzirom na prostor samog autobusa, ali je kreirana interakcijom putnika. Ista neposredna tjelesna iskustva, kao i zajednički kodovi ponašanja i šireg (etničkog) samorazumijevanja, čine je zajednicom usprkos "tranzitnom" i trenutnom karakteru uvjetovanim kontekstom.

Nema smisla unaprijed pretpostaviti da su određeni ljudi dijelom određene zajednice. Primijenjena istraživanja imigranata s ciljem poticanja njihove integracije u društvo u koje su došli, često zbog takve pretpostavke previđaju potencijale odnosa u kojima oni nisu ili ne bi trebali biti definirani kao pripadnici određene "etničke zajednice". "Ima se više smisla zapitati kako to da su skupine i zajednice uspostavljane kao važne u različitim vremenima, te kakav je značaj i udio različitih ljudi i praksi koje ti procesi podrazumijevaju" (Turner 2000:59). Tek ovako složenim pitanjem moguće je krenuti ka razumijevanju napetosti između poimanja identiteta kao esencijalnog, fundamentalnog, jedinstvenog i nepromjenjivog, i poimanja prema kojemu su identiteti konstruirani i rekonstruirani individualnim izborima.

Nije zgorega opetovano podsjećati da migranti iz iste zemlje čine heterogene skupine ljudi koji su u zemlju imigracije stigli iz različitih pobuda i pod različitim okolnostima, s različitim osobnim i društvenim poputbinama. Etničke skupine u dijaspori i egzilu u znanstvenoj su literaturi često konceptualizirane kao "etničke zajednice", no neke su razlike unutar takvih zajednica lako vidljive već i u labavim obrascima interakcije za vrijeme vožnje autobusom, a napose u glasno izrečenim opaskama s namjerom diferencijacije iznutra (pred članovima *ad hoc* zajednice u autobusu). U mojemu se primjeru nije radilo samo o tome da se "stari" imigranti možda smatraju "finijima" i imaju više pritužaba na uvjete prijevoza od "novih" imigranata koji su u Švedsku došli kao izbjeglice devedesetih (usp. Povrzanović 2001b). Neki od ovih prvih su također vrlo žustro, glasnim komentarima upućenima svima koji su ih u autobusu mogli čuti, isticali svoju usidrenost u švedski životni standard i švedske standarde ponašanja. I autobus i usluga su bili mnogo bolji, primjećivali su, dok je vlasnik bio Šveđanin. Neki su glasno ponavljali da im je to prvi i zadnji put da putuju tim autobusom.

Na državnim pak granicama apriorno kategoriziranje ljudi na temelju pripisanih (nacionalnih) pripadnosti paradoksalno dobiva apersonalni značaj u trenutku u kojemu ljudi moraju pokazivati svoje osobne putne isprave, još k tome i svi odjednom.

Mnogi dokumenti koji ljude obilježavaju kao zasebne pojedince, primjerice osobne karte, istodobno ih konstituiraju i kao članove specifičnih, horizontalnih zajednica, te tako potcrtavaju da pretpostavljeno posjedovanje zasebne individualnosti u krajnjoj liniji ovisi o vrsti kolektivne legitimacije čije utjelovljenje svojata država (Rouse 1995:362).

Pretpostavljena percepcija njihove putovnice kao manje prestižne, ili pak sumnjičavost pograničnih policajaca (usp. Löfgren 1999:25), može osnažiti emocije spram onoga što putovnica predstavlja. Uvidi iz istraživanja spomenutog u bilješci 2 dopuštaju mi pretpostaviti da se nitko od mojih suputnika u trenucima policijske kontrole na granicama svoje putovnice nije sramio. Premda im je jasno da se sa švedskom putovnicom granice prelaze brže i ugodnije, moji sugovornici često ističu da su ponosni na svoju hrvatsku putovnicu i ne bi je se odrekli u zamjenu za švedsku (jedna ju je žena izbjegla iz Bosne pri našem prvom susretu čak i spontano poljubila). Može se dakle pretpostaviti da su ljudi, prisiljeni da u očekivanju susreta s pograničnom policijom svoje putovnice drže, gledaju i o njima razmišljaju, skloni pozitivnoj reevaluaciji simbola svoje nacionalne pripadnosti. Možda je na djelu logika otpora i prkosa koja situaciju ugroženog ili povrijeđenog dostojanstva okreće u situaciju moralne superiornosti (kao u impliciranom "mi" nasuprot "hajderovcima"). Tu bi pretpostavku, dakako, valjalo provjeriti intervjuima.

Razmatrajući "nacionalizaciju nelagode" u "ritualima i praksama prelazaka granice", švedski etnolog Orvar Löfgren (1999) nudi niz

povijesnih i recentnih primjera osjećaja krivnje i diskriminacije nametanih na granicama. Naglašava iznimnu važnost "pedagogije prostora" među različitim načinima organizacije iskustava, identiteta i zajednica.

Njemački etnolog Dieter Haller (2000) bavi se upravo procesima organizacije zajednica na granicama. Pričanje o kontrolama, redovima, vrućini i dodijavanju pri prelascima granice između Gibraltara i Španjolske, otkriva iskustva neizvjesnosti, nesigurnosti, napetosti, stresa, nemoći i ranjivosti. Haller pokazuje kako ta individualna iskustva — koje stanovnici Gibraltara prikazuju kao dio svojeg kolektivnog iskustva — stvaraju osjećaj solidarnosti.

Hallerova interpretacija u skladu je s ovdje zastupanim uvjerenjem da aksiomatsko razumijevanje identiteta kao (uvijek) pregovaranih i dogovaranih, može otežati percepciju njihovih unaprijed zadanih, nametnutih aspekata. Kognitivni pristup reflektiran u ideji "zamišljenih" zajednica valja kombinirati s fenomenološkim pristupom koji se zanima za tjelesna iskustva, premošćujući jaz između tijela i diskursa (usp. i Povrzanović 1997). Nacionalnu identifikaciju ne možemo potpuno razumjeti bez uzimanja u obzir efekata nacionalne moći na tijela i emocije pojedinaca, tvrdi Haller. Bez toga ne možemo potpuno razumjeti ni identifikacijske posljedice tegobnih tjelesnih iskustava ljudi koji se kreću u transnacionalnim društvenim prostorima.

Dotatnu ilustraciju procesa kreiranja zajednice pružaju sličnosti i razlike među reklamnim letcima nekadašnjeg švedskog i sadašnjeg hrvatskog vlasnika autobusa o kojemu je riječ u ovome članku. Jedino zajedničko obilježje su gramatičke i pravopisne greške, uz činjenicu da ni na jednom letku nema adrese elektronske pošte. (To ih ujedno razlikuje od sličnih letaka u Švedskoj, u kojoj je danas na doslovno svakom proizvodu istaknuta internet-adresa, da ne spominjemo mogućnost rezervacija svih vrsta prijevoza putem interneta.) Potencijalni putnik mora dakle telefonirati i *govoriti* s osobom zaduženom za rezervacije. (Kao i kad sam rezervirala avionske karte putem jedne "hrvatske" turističke agencije, pri telefonskoj rezervaciji autobusnih karata oslovljena sam sa "ti".) Karte se zatim, zajedno s računom, primaju poštom na kućnu adresu. Ljudima koji, na primjer, putuju iz Hrvatske u Švedsku, mogu ih unaprijed platiti rođaci u Švedskoj. U tom slučaju putnici u autobusu samo moraju reći svoje ime; ne treba im nikakva pisana potvrda.

"Švedski" letak nizom fotografija u boji prikazuje autobus (na nekima je i hostesa — atraktivna plavuša) kao što bi bila prikazana bilo koja turistička *čarter-linija*. Hrvatski i švedski tekst popraćeni su malim švedskim i hrvatskim zastavama. Prisutne su i slovenska zastava i zvjezdice Europske unije. Dojam profesionalnosti prijevoznika upotpunjen je faksimilom potpisa vlasnika kompanije.

Jedina (crnobijela) fotografija na "hrvatskome" letku pokazuje lice sadašnjeg vlasnika. Predstavljen samo osobnim imenom, putnicima želi dobrodošlicu. Osim jednog retka na švedskom, tekst letka je na hrvatskom.

Tekst je minimalan; letak uglavnom donosi vozni red i cijene karata. Bijeli papir i crveni detalji logotipa sugeriraju hrvatske nacionalne boje, no možda su odabrani i posve slučajno. Ciljana je skupina korisnika naime tako jasno definirana da ne treba isticati nacionalne simbole.

Transmigrantske se autobuse može interpretirati kao djeliće etničkih teritorija koji se kreću Europom, a kao takvi su potvrđivani na međunarodnim granicama. Mogu se međutim tako doživjeti i iz unutrašnjosti autobusa. Moguće je uspostaviti teorijsku vezu između ovdje opisanih procesa kreiranja zajednice i nacionalističkih nastojanja pretvaranja fizičkog prostora u kulturni prostor (usp. s "kulturnom gramatikom nacionalizma" u Löfgren 1996). Iskustvo putovanja u autobusu dijeli se s pripadnicima iste etničke skupine, što implicira isključivu uporabu materinjeg jezika. Isti materinji jezik pak osigurava doživljaj zajedništva među ljudima koji se možda i nisu sreli prije ulaska u autobus, ali su inače, živeći u Švedskoj, okruženi nekim drugim jezikom. Nadalje, putnici se mogu "osjećati kod kuće" zbog glazbe koja prati putovanje. Bez obzira slušaju li je kod kuće ili ne, ona je, već i zbog hrvatskih tekstova, dio poznatog kulturnog okružja. Također, poznaju ili čak dijele iste kodove ponašanja i vrednovanja. Tako se, na primjer, kao o "normalnima" s drugim putnicima slobodno razgovara čak i o "legitimnim" vrstama vlastitog ilegalnog ponašanja (*šverca*). (O "herojskim" *švercerskim* pričama koje imaju kohezijsku funkciju za zajednicu koja režim na španjolskoj granici smatra torturom, usp. Haller 2000).

Na posljetku, krajnje je odredište Zagreb, no ugovor prijevoznika s jednom hrvatskom tvrtkom omogućava putnicima iz Švedske da od Zagreba do bilo kojeg odredišta u Hrvatskoj dođu besplatno. Jednom dosegnut nacionalni je teritorij tako izjednačen s *domom* u važnom simboličkom, ali i praktičnom smislu, vezanom uz fizički aspekt *dolaska kući*.

Zaključak

Blage večeri 6. siječnja 2001. na autobusnom kolodvoru u Rijeci gledala sam kako se ljudi ukrcavaju u tri autobusa koji su istodobno kretali za Amsterdam, Basel i Frankfurt na Majni. Prtljaga je već bila spremljena, ali sam vidjela ljude koji pod mutnim svjetlom u kabinama skidaju i preslaguju kapute, pripremajući se za dugu noć. Mnogo ih je više bilo izvan autobusa. Posljednji pozdravi, posljednji zagrljaji: još jedan Božić je prošao, bilo je vrijeme za povratak na posao.

Prizor ponavljan na mnogo mjesta u Hrvatskoj, standardna slika. No, velik broj ljudi i predmeta čini ih uočljivijima. Rastanak na riječkom kolodvoru nije bio samo osoban i privatn; za mene je bio još jedna potvrda kolektivnog iskustva — iskustva "zajedničke sudbine" vezane uz tradiciju migracija. Bio je i dijelom nacionalnog iskustva: ambivalencije

uzrokovane poznavanjem drugih mjesta i dvostrukim (ili višestrukim) pripadnostima, uviđanjem svega što je *bolje* na nekom drugom kraju transnacionalnog prostora, koji je, čini se, uvijek upravo tamo gdje se trenutno *ne* nalazimo.

Istraživanje ove teme zahtijevalo bi komparativnu etnografiju situacijskih odnosa među putnicima, kao i komparativnu etnografiju putovanja na druga odredišta i drugim prijevoznim sredstvima. Tezu o kreiranju *ad hoc* zajednice za putovanja autobusom valjalo bi provjeriti istraživanjem naknadnih priča putnika o svojim iskustvima. Usporedba takvih osobnih priča i priča njihovih rođaka i prijatelja koji sami ne putuju, nego (s obje strane) putnike (d)očekuju, bio bi preduvjet za dublje poimanje značenja putovanja za transmigrante i ljude koji su s njima povezani.

Metafora "prelaženja granica" često implicira lakoću pokreta i lakoću raskida veze mjesta i identiteta. No, ako se oslikaju iz perspektive ovdje opisanog terenskog iskustva, prelasci granice događaju se u sjeni "zadanih" identiteta. Ovim sam člankom nastojala upozoriti na potencijale mikroetnografskih prikaza transnacionalnih praksi. Takvi prikazi mogu osigurati uvide koji često nedostaju u razumijevanju procesa etničke i nacionalne identifikacije kao slobodno pregovaranih i dogovaranih, koje ne uzima u obzir situacije nemogućnosti izbora — dakle njihove ograničavajuće i nametnute aspekte. Nadam se da sam uspjela uputiti na važnost specifičnog etnološkog doprinosa istraživanju transnacionalnih praksi, kojim za sada dominiraju druge discipline.

Napokon, zajedništvo kao rezultat istih tjelesnih iskustava u istom prostoru i vremenu, važno je ne samo u situacijama krajnjih napora i tegoba poput ratnih, nego i u "trivijalnim" situacijama poput dvadesetšestsatnog putovanja autobusom. Zajednička iskustva fizičke bliskosti i skučenosti, nelagoda i bolova, kohezijske su snage. Iako je zajedništvo o kojemu govorim tek privremeno i uglavnom ne postaje temeljem za daljnje društvene kontakte ljudi okupljenih u autobusu, njihova putna iskustva djeluju na mnogo veće skupine ljudi na svim krajevima transnacionalnih društvenih prostora. Ne radi se o formativnim iskustvima, no ona pridonose samorazumijevanju ljudi kao pripadnika određene etničke ili nacionalne skupine. Stoga mikroetnografski uvidi u ta iskustva mogu razotkriti kako transnacionalizam, "daleko od toga da briše lokalne identifikacije i sustave značenja, zapravo na njima počiva da bi održao transnacionalne veze" (Guarnizo i Smith 1998:15).

Utjelovljena — tijelom iskušana — geografija fizičkih udaljenosti i nacionalnih granica tek je jedan od elemenata identifikacijskih procesa transnacionalnih pojedinaca i skupina. Ipak, vrlo je važan čimbenik etnografskog uvida u njihova raznolika i često naporna iskustva povezivanja mjesta. Takav je uvid pak neizostavan u združenom interdisciplinarnom nastojanju da se "transnacionalizam odozdo" locira u

konkretnim povijesnim praksama, te postane korisnim znanstvenim pojmom.

NAVEDENA LITERATURA

- Basch, Linda, Nina Glick Schiller i Cristina Szanton Blanc. 1994. *Nations Unbound: Transnational Projects, Postcolonial Predicaments, and Deterritorialized Nation-States*. Amsterdam: Gordon and Breach Publishers.
- Chambers, Ian. 1994. *Migrancy, Culture, Identity*. London - New York: Routledge.
- Curtis, Barry i Claire Pajaczkowska. 1994. "Getting There': Travel, Time and Narrative". U *Travellers' Tales: Narratives of Home and Displacement*. George Robertson et al., ur. London - New York: Routledge, 199-215.
- Faist, Thomas. 2000. *The Volume and Dynamics of International Migration and Transnational Social Spaces*. Oxford: Clarendon Press.
- Glick Schiller, Nina, Linda Basch, i Cristina Blanc-Szanton, ur. 1992. *Towards a Transnational Perspective on Migration: Race, Class, Ethnicity and Nationalism Reconsidered*. New York: New York Academy of Sciences.
- Guarnizo, Luis Eduardo. 1997. "The Emergence of a Transnational Social Formation and the Mirage of Return Migration among Dominican Transmigrants". *Identities* 4:281-311.
- Guarnizo, Luis Eduardo i Michael Peter Smith. 1998. "The Locations of Transnationalism". U *Transnationalism from Below*. Michael Smith i Luis Eduardo Guarnizo, ur. New Brunswick - London: Transaction Publishers, 3-34.
- Haller, Dieter. 2000. "The Smuggler and the Beauty Queen: The Border and Sovereignty as Sources of Body Style in Gibraltar". *Ethnologia Europaea* 30/2:57-72.
- Kearney, Michael. 1991. "Borders and Boundaries of State and Self at the End of Empire". *Journal of Historical Sociology* 4/1:52-74.
- Löfgren, Orvar. 1996. "Linking the Local, the National and the Global: Past and Present Trends in European Ethnology". *Ethnologia Europaea* 26:157-168.
- Löfgren, Orvar. 1999. "Crossing Borders: The Nationalization of Anxiety". *Ethnologia Scandinavica* 29:3-27.
- Marcus, George. 1995. "Ethnography In/Of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography". *Annual Review of Anthropology* 24:95-117.
- Ong, Aihwa. 1999. *Flexible Citizenship: The Cultural Logics of Transnationality*. Durham - London: Duke University Press.
- Portes, Alejandro, Luis E. Guarnizo i Patricia Landolt. 1999. "The Study of Transnationalism: Pitfalls and Promises of an Emergent Research Field". *Ethnic and Racial Studies* 22/2:217-237.
- Povrzanović, Maja. 1997. "Identities in War: Embodiments of Violence and Places of Belonging". *Ethnologia Europaea* 27/2:153-162.
- Povrzanović Frykman, Maja. 2001a. "Challenges of Belonging in Diaspora and Exile: an Introduction". U *Beyond Integration: Challenges of Belonging in Diaspora and Exile*. Maja Povrzanović Frykman, ur. Lund: Nordic Academic Press, 11-40.

- Povrzanović Frykman, Maja. 2001b. "Construction of Identities in Diaspora and Exile: Croats in Sweden in the 1990s". U *Beyond Integration: Challenges of Belonging in Diaspora and Exile*. Maja Povrzanović Frykman, ur. Lund: Nordic Academic Press, 176-194.
- Robertson, George, et al. 1994. "As the World Turns: Introduction". U *Travellers' Tales: Narratives of Home and Displacement*. George Robertson, Melinda Mash, Lisa Tickner, Jon Bird, Barry Curtis i Tim Putnam, ur. London - New York: Routledge, 1-6.
- Rouse, Roger. 1995. "Questions of Identity: Personhood and Collectivity in Transnational Migration to the United States". *Critique of Anthropology* 15/4:351-380.
- Sarup, Madan. 1994. "Home and Identity". U *Travellers' Tales: Narratives of Home and Displacement*. George Robertson et al., ur. London - New York: Routledge, 93-104.
- Smith, Michael Peter i Luis Eduardo Guarnizo, ur. 1998. *Transnationalism from Below*. New Brunswick - London: Transaction Publishers.
- Turner, Aaron. 2000. "Embodied Ethnography: Doing Culture". *Social Anthropology* 8/1:51-60.
- Vertovec, Steven i Robin Cohen, ur. 1999. *Migration, Diasporas and Transnationalism*. Cheltenham - Northampton: Edward Elgar Publishing.

CONNECTING PLACES, ENDURING THE DISTANCE: EXPERIENCES AND IMPLICATIONS OF TRANSMIGRANT TRAVELS

SUMMARY

This paper sheds light on some aspects of situating identities within a transnational framework. The practice of personal travel as a means of maintaining transnational social fields is focused upon. A micro-ethnographic study of a bus ride between Sweden and Croatia is presented. The used material refers exclusively to people who can be classified as immigrants, here conceptualized as transmigrants. It includes labour migrants and their families, as well as people who came to Sweden as refugees. Their transnational practices are connected to some aspects of ethnic identification processes.

The author argues for central importance of the fieldwork in ethnological/anthropological understandings of transnational practices and their implications, and discusses some methodological concerns. The embodied geography of physical distances and national borders is just one element of transnational individuals' and groups' identification processes. Nevertheless, it is central to ethnographic accounts on the multiple and often burdensome experiences of connecting places. Such accounts are indispensable in the joint interdisciplinary effort of locating and historicizing transnationalism from below, in order to promote it as a useful scholarly concept.

Keywords: transnationalism, transmigrants, travel, ethnography