

Connections

Arts and Humanities for Just Mobility Futures

Peter Adey
Simone Gigliotti

Jinhyoung Lee
Harriet Hawkins

Peter Merriman
Jooyoung Kim

Lynne Pearce
Taehye Kim

Veronica della Dora
Giada Peterle

Sasha Engelmann
Tania Rossetto

Connections

Arts and Humanities for Just Mobility Futures

Conessioni

Arti e Scienze Umane per un futuro di mobilità più eque

Traduzione: Giuseppe Tomasella
[Department of Historical and Geographic
Sciences and the Ancient World, University of Padua]

연결들

정의로운 모빌리티 미래를 위한 예술과 인문학

번역 이진형

— 건국대학교, 모빌리티인문학 연구원

Connections: Arts and Humanities for Just Mobility Futures
© 2025 LP Publishing Co.

First published on April 30, 2025 by LP Publishing Co.
B-942, 218, Hyangdong-ro, Deogyang-gu, Goyang-si, Gyeonggi-do, Republic of
Korea (ZIP 10545)
Tel: +82-2-710-5526 Fax: +82-505-115-0525
Email: lpbook12@naver.com Blog: blog.naver.com/lpbook12

ISBN: 979-11-92647-66-1 94300
Set ISBN: 979-11-87430-52-0

Authors: Peter Adey, Jinhyoung Lee, Peter Merriman, Lynne Pearce, Veronica
della Dora, Sasha Engelmann, Simone Gigliotti, Harriet Hawkins, Jooyoung Kim,
Taehee Kim, Giada Peterle, Tania Rossetto

Multilingual Editions:
Italian edition title_Conessioni: Arti e Scienze Umane per un futuro di mobilità
più eque
Translation: Giuseppe Tomasella

Korean edition title_연결들: 정의로운 모빌리티 미래를 위한 예술과 인문학
Translation: Jinhyoung Lee

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0
International License (CC BY-NC 4.0).

You are free to copy, distribute, and adapt this work for non-commercial
purposes, as long as appropriate credit is given to the authors and the source.
Commercial use of this material is not permitted without prior permission.

This publication is available as an open access PDF and may be freely
downloaded, shared, and cited under the terms of the license.

This work was supported by the Ministry of Education of the Republic of Korea
and the National Research Foundation of Korea (NRF-2018S1A6A3A03043497)

모빌리티인문학은 기차, 자동차, 비행기, 인터넷, 모바일 기기 등 모빌리티 테크놀로지의 발전에 따른 인간, 사물, 관계의 실재적·가상적 이동을 인간과 테크놀로지의 공-진화co-evolution라는 관점에서 사유하고, 모빌리티가 고도화됨에 따라 발생하는 현재와 미래의 문제들에 대한 해법을 인문학적 관점에서 제안함으로써 생명, 사유, 문화가 생동하는 인문-모빌리티 사회 형성에 기여하는 학문이다.

모빌리티는 기차, 자동차, 비행기, 인터넷, 모바일 기기 같은 모빌리티 테크놀로지에 기초한 사람, 사물, 정보의 이동과 이를 가능하게 하는 테크놀로지를 의미한다. 그리고 이에 수반하는 것으로서 공간(도시) 구성과 인구 배치의 변화, 노동과 자본의 변형, 권력 또는 통치성의 변용 등을 통칭하는 사회적 관계의 이동까지도 포함한다.

오늘날 모빌리티 테크놀로지는 인간, 사물, 관계의 이동에 시간적·공간적 제약을 거의 남겨두지 않을 정도로 발전해 왔다. 개별 국가와 지역을 연결하는 항공로와 무선통신망의 구축은 사람, 물류, 데이터의 무제한적 이동 가능성을 증명하는 물질적 지표들이다. 특히 전 세계에 무료 인터넷을 보급하겠다는 구글Google의 프로젝트 룬Project Loon이 현실화되고 우주 유영과 화성 식민지 건설이 본격화될 경우 모빌리티는 지구라는 행성의 경계까지도 초월하게 될 것이다. 이 점에서 오늘날은 모빌리티 테크놀로지가 인간의 삶을 위한 단순한 조건이나 수단이 아닌 인간의 또 다른 본성이 된 시대, 즉 고-모빌리티high-mobilities 시대라고 말할 수 있다. 말하자면, 인간과 테크놀로지의 상호보완적·상호구성적 공-진화가 고도화된 시대인 것이다.

고-모빌리티 시대를 사유하기 위해서는 우선 과거 '영토'와 '정주' 중심 사유의 극복이 필요하다. 지난 시기 글로벌화, 탈중심화, 혼종화, 탈영토화, 액체화에 대한 주장은 글로벌과 로컬, 중심과 주변, 동질성과 이질성, 질서와 혼돈 같은 이분법에 기초한 영토주의 또는 정주주의 패러다임을 극복하려는 중요한 시도였다. 하지만 그 역시 모빌리티 테크놀로지의 의의를 적극적으로 사유하지 못했다는 점에서, 그와 동시에 모빌리티 테크놀로지를 단순한 수단으로 간주했다는 점에서 고-모빌리티 시대를 사유하는 데 한계를 지니고 있었다. 말하자면, 글로벌화, 탈중심화, 혼종화, 탈영토화, 액체화를 추동하는 실재적·물질적 행위자agency로서의 모빌리티 테크놀로지를 인문학적 사유의 대상으로서 충분히 고려하지 못했던 것이다. 게다가 첨단 웨어러블 기기에 의한 인간의 능력 향상과 인간과 기계의 경계 소멸을 추구하는 포스트-휴먼 프로젝트, 또한 사물인터넷과 사이버 물리 시스템 같은 첨단 모빌리티 테크놀로지에 기초한 스마트시티 건설은 오늘날 모빌리티 테크놀로지를 인간과 사회, 심지어는 자연의 본질적 요소로 만들고 있다. 이를 사유하기 위해서는 인문학 패러다임의 근본적 전환이 필요하다.

이에 건국대학교 모빌리티인문학 연구원은 '모빌리티' 개념으로 '영토'와 '정주'를 대체하는 동시에, 인간과 모빌리티 테크놀로지의 공-진화라는 관점에서 미래 세계를 설계할 사유 패러다임을 정립하려고 한다.

Acknowledgements_Ringraziamenti_감사의 말 • 6

Author Biographies • 16

1. Introduction_Introduzione_서론 • 21

2. Infrastructures_Infrastrutture_인프라 • 71

Centres and Networks_Centri e reti_연구소와 네트워크

Publishing: Book Series and Journals_Pubblicazioni: collane e riviste

_출판: 총서와 학술지

Affects, Disconnections and Unsettling_Affetti, disconnessioni e destabilizzazioni

_정동, 탈연결, 동요

Language_Linguaggio_언어

3. Practices_Pratiche_실천 • 183

Narrating_Narrare_서술하기

Mobilising_Mobilitare_동원하기

Experimenting_Sperimentare_실험하기

Engaging_Coinvolgere_참여하기

4. Conclusion_Conclusion_결론 • 359

Appendix: Connecting activities undertaken between the teams in Aberystwyth, Konkuk, Lancaster, Padua and Royal Holloway • 373

References • 379

ACKNOWLEDGEMENTS

This book is a product of both UK and South Korean research grants. The UK grant was funded by the Economic and Social Research Council (ESRC) and Arts and Humanities Research Council (AHRC) through a UKRI UK-South Korea Social Science and Humanities Connections Grant, part of UKRI's Fund for International Cooperation (FIC). This project was titled "Connecting Mobilities Research between the UK and South Korea: narrating, mobilising, experimenting and engaging mobilities for just futures" (reference: ES/W010895/1), and involved investigators based in the Royal Holloway University of London and Royal Botanic Gardens, Kew, Aberystwyth University, Lancaster University, and Konkuk University. The team also received funding from KNRF's Humanities Korea + (HK+) programme (reference: NRF-2018S1A6A3A03043497), in conjunction with a Korean research grant "Mobility Humanities based on the Co-evolution of Human being and Technologies". The team would like to acknowledge the support of the Academy of Mobility Humanities and their director Prof. Inseop Shin. Without their enthusiasm, curiosity and willingness to support the travel of many of the authors of this book to and from Seoul, we would not have been in the position to work with them to develop the Connecting Mobilities grant.

Peter Merriman would like to thank colleagues in the Centre for Transport and Mobility (CeTraM) at Aberystwyth University, including Charles Musselwhite and Shaun Williams, as well as the broader network of colleagues in the university who work on mobilities research, especially Andrea Hammel and Elena Spagnuolo. He would also like to thank all of the participants in the 'Movement and aesthetics' sessions organised at the RGS-IBG annual conference in Newcastle in August 2022, and participants of the bilateral colloquium held between Aberystwyth University and Konkuk University in July 2023.

Lynne Pearce would like to thank everyone at Lancaster University who supported and participated in the UKRI 'Connecting Mobilities' project alongside the CIs, Nicola Spurling and David Tyfield, who are based there. This includes the members of CeMoRe (Lancaster's Centre for Mobilities Research) who participated in the 'Auto/biography and Mobilities' conference which took place at the University in July 2022 and, in particular, Harriet Phipps, who was the centre's administrator at this time. Many thanks also to all the guest speakers at this event, several of whom contributed to the Mobilities special issue arising from it, and to the late Russell Hitchings, to whose memory it is dedicated.

The Centre for Advanced Studies in Mobility and the Humanities (MoHu) of the University of Padua, based at the Department of Historical and Geographic Sciences and the Ancient World, has emerged as a travel companion on this journey, creating further connections and triangulations that have enriched and added nuances to the mobility and humanities binomial. Tania Rossetto particularly wishes to thank all her colleagues at the Centre, as well as the past director, Andrea Caracausi, for their collegial work in organising and animating events, conferences, seminars, publications, and meetings

with colleagues from Royal Holloway, Aberystwyth, Lancaster, and Konkuk. In particular, thanks to the MoHu's support, it was possible for the Paduan delegation – including Giada Peterle, Margherita Cisani, Laura Lo Presti, Chiara Rabbiosi, Paola Molino, Marco Bertilorenzi, Lucio Biasiori and Federico Mazzini – to meet colleagues at several venues in Italy, the UK and Seoul.

We also wish to acknowledge the significant contribution of the wider team of co-investigators who participated in the project but were unable to contribute to this volume (notably, Caroline Cornish, Samuel Mutter, Nicola Spurling, David Tyfield and Inseop Shin) and also colleagues from the wider mobilities community who became '*de facto*' members through their contribution to several of our events, such as Norbert Meyn, Simon Cook, Nenna Orie Chuku and Agostinho Pinnock.

Partners and participants in the wider grant contributed a great deal to the construction and running of our activities and were, indirectly, hugely generous with their time and generative of thoughts, criticism, ideas and practices. This has included Kaya Barry, David Bissell, Tim Cresswell, Olga Hannonen, Madelaine Joyce, Felix Driver, Michael Holden, Aimee Lee, Weiqiang Lin, Mimi Sheller, Kai Syng Tan, Sarah Whitfield and Muren Zhang.

RINGRAZIAMENTI

Questo libro è il risultato di ricerche sostenute da fondi provenienti sia dal Regno Unito che dalla Corea del Sud. Il finanziamento britannico è stato erogato dall'Economic and Social Research Council (ESRC) e dall'Arts and Humanities Research Council (AHRC) attraverso i canali di finanziamento del UKRI UK-South Korea Social Science and Humanities Connections Grant, nel contesto dell'UKRI's Fund for International Cooperation (FIC).

Il progetto, intitolato *Connecting Mobilities Research between the UK and South Korea: narrating, mobilising, experimenting and engaging mobilities for just futures* [Connettere la Ricerca sulle Mobilità tra il Regno Unito e la Corea del Sud: narrare, mobilitare, sperimentare e coinvolgere le mobilità per futuri equi] (riferimento: ES/W010895/1), ha coinvolto ricercatrici e ricercatori della Royal Holloway University of London, dei Royal Botanic Gardens di Kew, dell'Aberystwyth University, della Lancaster University e della Konkuk University. Il gruppo di ricerca ha inoltre ricevuto finanziamenti dal programma Humanities Korea + (HK+) del KNRF (riferimento: NRF-2018S1A6A3A03043497), in sinergia con un finanziamento di ricerca sud-coreano intitolato *Mobility Humanities based on the Co-evolution of Human being and Technologies* [Scienze Umane della Mobilità basate

sulla Co-evoluzione dell'Essere Umano e delle Tecnologie].

In particolare, il gruppo desidera riconoscere il supporto dell'Academy of Mobility Humanities e del suo direttore — il Prof. Inseop Shin. Senza l'entusiasmo, la curiosità e la disponibilità che hanno dimostrato nel sostenere i viaggi di molte delle autrici e molti degli autori di questo libro da e verso Seoul, non saremmo stati in grado di collaborare per sviluppare insieme il progetto *Connecting Mobilities*.

Peter Merriman desidera ringraziare i membri del Centre for Transport and Mobility (CeTraM) presso l'Aberystwyth University — specie Charles Musselwhite e Shaun Williams — così come la più ampia rete di colleghe e colleghi dell'università che conducono ricerche sulle mobilità, in particolare Andrea Hammel ed Elena Spagnuolo. Vorrebbe inoltre ringraziare tutte le persone che hanno partecipato alle sessioni *Movement and Aesthetics* [Movimento ed Estetica] organizzate durante la conferenza annuale RGS-IBG a Newcastle nell'agosto 2022, e altresì quelle che hanno partecipato al colloquio bilaterale tenutosi tra l'Aberystwyth University e la Konkuk University nel luglio 2023.

Lynne Pearce desidera ringraziare tutte le persone della Lancaster University che hanno dato il loro supporto e partecipato al progetto *Connecting Mobilities* di UKRI e, nella fattispecie, i CI Nicola Spurling e David Tyfield. Fra queste si ricordano i membri del Centre for Mobilities Research (CeMoRe) che hanno partecipato alla conferenza *Auto/biography and Mobilities* [Auto/biografia e Mobilità] tenutasi nel luglio 2022 presso la Lancaster University e, in particolare, Harriet Phipps in qualità di amministratrice del CeMoRe in quel periodo. Un sincero ringraziamento va anche a tutte le relatrici e i relatori ospiti dell'evento, a chi fra loro ha anche garantito il proprio contributo per il numero monografico di *Mobilities* che ne è scaturito e, infine, al

compianto Russell Hitchings, alla cui memoria è dedicato.

Il Centre for Advanced Studies in Mobility and the Humanities (MoHu) dell'Università di Padova, con sede presso il Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità, si è rivelato un compagno di viaggio che ha creato ulteriori connessioni e triangolazioni che hanno arricchito e aggiunto sfumature al binomio *mobility & humanities* [mobilità e scienze umane] durante questo percorso. Tania Rossetto desidera in particolare ringraziare tutte le colleghe e i colleghi del Centro e Andrea Caracausi — suo predecessore alla guida del MoHu — per il loro impegno condiviso nell'organizzare e animare eventi, conferenze, seminari, pubblicazioni e incontri con colleghe e colleghi di Royal Holloway, Aberystwyth, Lancaster e Konkuk. In particolare, il supporto del MoHu è stato fondamentale per permettere alla delegazione padovana — composta da Giada Peterle, Margherita Cisani, Laura Lo Presti, Chiara Rabbiosi, Paola Molino, Elena Canadelli, Marco Bertilorenzi, Lucio Biasiori e Federico Mazzini — di partecipare a diversi eventi per la condivisione accademica fra Italia, Regno Unito e Corea del Sud.

Desideriamo inoltre riconoscere il significativo apporto di un più ampio team di ricerca, composto da colleghe e colleghi che hanno partecipato al progetto ma non hanno potuto contribuire a questo volume — in particolare, Caroline Cornish, Samuel Mutter, Nicola Spurling, David Tyfield e Inseop Shin — e dalla comunità scientifica che si dedica allo studio delle mobilità che, partecipando con interventi significativi ai nostri eventi, ci ha permesso di integrare il nostro team con membri *de facto* come Norbert Meyn, Simon Cook, Nenna Orie Chuku e Agostinho Pinnock.

Infine, desideriamo ringraziare partner e partecipanti che in senso lato hanno contribuito in modo significativo alla costruzione e alla realizzazione delle nostre attività e che — sebbene non formalmente

coinvolti — sono stati estremamente generosi in termini di tempo e disponibilità a condividere riflessioni, critiche, idee e pratiche. Tra questi ricordiamo Kaya Barry, David Bissell, Tim Cresswell, Olga Hannonen, Madelaine Joyce, Felix Driver, Michael Holden, Aimee Lee, Weiqiang Lin, Mimi Sheller, Kai Syng Tan, Sarah Whitfield e Muren Zhang.

감사의 말

이 책은 영국과 한국의 연구비 지원으로 제작되었다. 영국 연구비는 경제사회연구회(ESRC)와 예술 및 인문학 연구위원회(AHRC)가 조성한 영국 연구혁신기구(UKRI) 국제협력기금(FIC), 즉 ‘영국 연구혁신기구 영국-한국 사회과학 및 인문학 연결 연구비’UKRI UK-South Korea Social Science and Humanities Connections Grant’였다. 이 프로젝트의 제목은 ‘영국과 한국 간 모빌리티 연구 연결하기: 정의로운 미래를 위한 모빌리티 서술, 동원, 실험, 참여’(과제번호: ES/W010895/1)였고, 로열홀러웨이 런던대학교, 애버리스트위스대학교, 랭커스터대학교, 건국대학교 연구자들이 프로젝트 수행에 참여했다. 이 프로젝트 팀은 건국대학교 모빌리티인문학 연구원(AMH)이 수행하는 한국연구재단(KNRF) 인문한국플러스(HK+) 사업(과제번호: NRF-2018S1A6A3A03043497, 과제 제목: 인간과 테크놀로지의 공진화에 기초한 모빌리티인문학)의 연구비 지원도 받았다. 이 책 집필진은 모빌리티인문학 연구원과 원장 신인섭 교수의 지원에 감사를 표하고 싶다. 모빌리티인문학 연구원의 열정과 호기심, 그리고 이 책 공저자들의 서울 왕래를 지원하려는 의지가 없었다면, 우리는 ‘영국 연구혁신기구 영국-한국 사회과학 및 인문학 연결 연구비’를 공동으로 수주하지 못했을 것이다.

피터 메리만Peter Merriman은 찰스 머슬화이트Charles Musselwhite와 손 윌리엄스Shaun Williams를 비롯한 애버리스트위스대학교 교통과 모빌리티 연구

소(CeTraM) 동료들, 그리고 특히 안드레아 함멜Andrea Hammel과 엘레나 스파놀로Elena Spagnuolo 등 모빌리티 연구에 참여하는 대학 내 광범위한 동료 네트워크에 감사를 표한다. 또한 2022년 8월 뉴캐슬에서 개최된 RGS-IBG 연례 학술대회의 ‘이동과 미학’ 세션 참가자들, 2023년 7월 애버리스트위스 대학교와 건국대학교가 공동으로 개최한 양자 콜로키움 참여자들에게도 감사의 인사를 전한다.

린 피어스Lynne Pearce는 ‘영국 연구혁신기구 영국-한국 사회과학 및 인문학 연결 연구비’의 공동연구원(니콜라 스펀링Nicola Spurling과 데이비드 타이필드David Tyfield)과 함께, 랭커스터대학교에서 이 프로젝트를 지원하고 또 그에 참여한 모든 분들에게 감사를 표한다. 여기에는 2022년 7월 랭커스터대학교에서 열린 ‘자서전/전기와 모빌리티’ 학술대회에 참석했던 랭커스터모빌리티연구소(CeMoRe) 멤버들과 특히 당시 연구소 행정 담당이었던 해리엇 핏스Harriet Phipps가 해당한다. 이 행사에 참여한 모든 초청 발표자들에게도 감사의 말을 전한다. 그중 몇몇은 이 행사를 계기로 《모빌리티스Mobilities》 특집호에 논문을 투고하기도 했다. 이 특집호는 그 학술대회에 참여했던 고썸 러셀 히칭스Russell Hitchings를 추모하는 것이기도 했다.

파도바대학교 역사지리학 및 고대세계학과에 기반을 둔 모빌리티와 인문학 고등연구소(MoHu)는 이 여정의 동반자로 등장하여, 모빌리티와 인문학이라는 두 향을 더욱 풍성하게 하고 뉘앙스를 더하는 부가적 연결 및 삼각망을 만들어 냈다. 타냐 로세토Tania Rossetto는 특히 연구소의 모든 동료들과 과거 연구소장 안드레아 차라카우시Andrea Caracausi에게 감사의 뜻을 전한다. 이들의 협력 덕분에 로열홀러웨이 런던대학교, 애버리스트위스대학교, 랭커스터대학교, 건국대학교의 동료들과 함께 행사, 학술대회, 세미나, 출판, 회의 등을 조직하고 활성화할 수 있었다. 특히, 모빌리티와 인문학 고등연구소의 지원 덕분에 지아다 페텔레Giada Peterle, 마르게리타 치사

니Margherita Cisani, 라우라 로 프레스티Laura Lo Presti, 키아라 라비오시Chiara Rabbiosi, 파올라 모리노Paola Molino, 마르코 베르티로렌치Marco Bertilorenzi, 루치오 비아시오리Lucio Biasiori, 페데리코 마찌니Federico Mazzini 등 파도바 대표단은 이탈리아, 영국, 서울의 여러 장소에서 동료들을 만날 수 있었다.

또한 이 프로젝트에 참여했지만 이 책 집필에 참여하지는 못한 공동연구진(특히 캐럴라인 코니쉬Caroline Cornish, 사무엘 무터Samuel Mutter, 니콜라 스펀링, 데이비드 타이필드, 신인섭), 여러 행사에 참여하면서 ‘사실상의’ 회원이 된 광범위한 모빌리티 커뮤니티 동료들(노르베르트 메인Norbert Meyn, 사이먼 쿡Simon Cook, 네나 오리에 추쿠Nenna Orie Chuku, 아고스티뉴 피노크Agostinho Pinnock)에게도 감사를 표한다.

보조금을 지원받은 외부 동료들과 참여자들 역시 우리 활동을 조직하고 운영하는 데 많은 기여를 했다. 간접적이지만 많은 시간을 할애해 주었고, 생각, 비판, 실천 등을 생성하는 데 도움을 주었다. 여기에는 카야 배리Kaya Barry, 데이비드 비셀David Bissell, 팀 크레스웰Tim Cresswell, 올가 해노넨Olga Hannonen, 메들레인 조이스Madelaine Joyce, 펠릭스 드라이버Felix Driver, 마이클 홀든Michael Holden, 에이미 리Aimee Lee, 웨이치양 린Weiqiang Lin, 미미 셸러Mimi Sheller, 카이 싱 탄Kai Syng Tan, 세라 윗필드Sarah Whitfield, 무렌 장Muren Zhang 등이 있다.

Peter Adey is Professor of Human Geography at Monash University and convenor of the Human Geography, Anthropology and Development Studies section. He is a co-editor of the journal *Mobilities*; edited collections such as the *The Routledge Handbook of Mobilities* (2014) and *Pandemic Immobilities* (2025), and the author of books such as *Mobility* (2010/2017), *Aerial Life: Spaces, Mobilities, Affects* (2010), and the recent *Evacuation: The Politics and Aesthetics of Movement in Emergency* (2024).

Jinhyoung Lee is Associate Professor at the Academy of Mobility Humanities, Konkuk University, South Korea. He is Associate Editor of *Mobility Humanities* and a member of T²M's Executive Committee. In addition to his book, *Theories of Novel of Colonial Korea in the Late 1930s* (2013), he has (co)translated Haim Hazan's *Against Hybridity* (2020), Peter Merriman and Lynne Pearce's collection, *Mobility and the Humanities* (2019), Linda Hutcheon's *Theory of Adaptation* (2017) into Korean as well as *Bakhtin's Prosaics* by Gary Saul Morson and Caryl Emerson (2006). His interests include modern Korean fiction and criticism, the themes of diaspora, hybridity, (post)coloniality and mobility humanities studies.

Peter Merriman is Professor of Cultural and Historical Geography and Co-Director of the Centre for Transport and Mobility (CeTraM) at Aberystwyth University in Wales, UK. He is an author or editor of nine books, including *Driving Spaces* (2007), *Mobility, Space and Culture* (2012), and the co-edited collections *Geographies of Mobilities* (2011), *The Routledge Handbook of Mobilities* (2014), *Mobility and the Humanities* (2018), and *Empire and Mobility in the Long Nineteenth Century* (2020). He is General Editor of Bloomsbury's forthcoming *A Cultural History of Transport and Mobility*, which will be published in six volumes in 2026.

Lynne Pearce is Professor of Literary and Cultural Theory in the Department of English Literature and Creative Writing at Lancaster University, UK. She is also Co-Director (Humanities) of CeMoRe (Lancaster's Centre for Mobilities Research). Her most recent publications in the field of mobilities studies include the following monographs: *Drivetime* (2016), *Mobility, Memory and the Lifecourse* (2019) and *Britain's Changing Roadscapes: Mobility, Place, Attachment, Loss* (forthcoming). She is also co-editor of the Palgrave Macmillan book series, *Studies in Mobilities, Literature and Culture*.

Veronica della Dora is Professor of Human Geography at Royal Holloway, University of London. Her research interests and publications span historical and cultural geography, the history of cartography and Byzantine studies with a specific focus on landscape, sacred space and the geographical imagination. Recent publications include *The Mantle of the Earth: Genealogies of a Geographical Metaphor* (University of Chicago Press, 2021) and the co-edited volume *Sacred Mobilities in Byzantium and Beyond: People, Objects and Relics* (Brill, 2024).

Sasha Engelmann is a London-based geographer exploring interdisciplinary, feminist and creative approaches to environmental knowledge making. Her past work has included creative collaboration with the international Aerocene Community and Studio Tomás Saraceno, Berlin, participation in feminist amateur radio arts collectives, and development of community-led air quality sensing initiatives in Argentina. She is co-founder (with Soph Dyer) of the feminist satellite imaging project and network *open-weather*. Sasha is Reader in GeoHumanities at Royal Holloway University of London, where she teaches at the intersection of geography and the arts and humanities.

Simone Gigliotti is Reader in Holocaust Studies in the Department of History at Royal Holloway, University of London, UK. Her work explores the European and transnational histories, geographies and multi-faceted impacts of Holocaust-related movement and im/mobility, particularly through the experience of refugee trails, deportations, death marches and postwar home-seeking between 1933 and 1955. She has published extensively about these topics in monographs, book chapters and journal articles, and recently edited a special issue for *The Journal of Transport History* on the topic of 'Conflict Transport'.

Harriet Hawkins is Professor of Human Geography and founding co-director of the Centre for Geohumanities at Royal Holloway, University of London, UK. Her research focuses on the intersections of geography, art, creativity, aesthetics and the imagination. She is the author of *Geography, Art, Research: Artistic Research in the GeoHumanities* (2020), *Creativity* (2016), and *For Creative Geographies* (2013), and editor of a number of books, including *Geographical Aesthetics: Imagining Space, Staging Encounters* (with Elizabeth Straughan, 2016). She is an editor of the journal *cultural geographies*.

Jooyoung Kim is Associate Professor. She is Deputy-director at the Academy of Mobility Humanities and Director of Mobility Humanities Education Centre at Konkuk University. She majored in Japanese literature, and her research interests are diaspora literature, multicultural studies and mobility humanities. She has co-authored other books including *Diaspora and Mobility* (2021), *Mobility Technology and the Aesthetics of Text* (2020) and others. Her recent articles include "Islamic Butcher Shop Read as a Refugee Novel" (2021) and "A Korean Mobility-Themed Novel Read from an Ethical Literary Criticism Perspective: *The Green Juice Girl Has No Time for Sorrow*" (2021).

Taehee Kim is Associate Professor at the Academy of Mobility Humanities, Konkuk University in South Korea. Based on the modern interpretation of phenomenology, his research focuses on the issues of mobility, time and space in modern society. He (co-)authored *Pandemic, Mobility, and Technology* (2022), *Phenomenology, a Breakthrough to the Modern Philosophy* (2021), *A Phenomenological Reflection on Time* (2014). He also (co-)translated *Dinge und Undinge* (2023), *Hegels Welt* (2023), *Post Petroleum* (2021), *Zur Phänomenologie des inneren Zeitbewusstseins* (2020), *Alienation and Acceleration* (2020), *Mobility and the Humanities* (2019), *Ding und Raum* (2018), and *Erwin Schrödinger's Mein Leben, meine Weltansicht* (2013).

Giada Peterle is Tenure-track Assistant Professor in Cultural Geography and Scientific Director of the Museum of Geography at the University of Padua, where she teaches Literary Geography. She works on narrative geographies, mobilities, art-based and graphic methods in the geohumanities. She is author of the book *Comics as a Research Practice: Drawing Narrative Geographies Beyond the Frame* (Routledge 2021). Her works are published in international journals, including *Transactions of the Institute of British Geographers*, *Political Geography*, *Mobilities*, *Social & Cultural Geography*, and *Cultural Geographies*.

Tania Rossetto is Associate Professor of Geography and Director of the Centre for Advanced Studies in Mobility & Humanities at the University of Padova, Italy. She teaches cultural geography, social geography and culture and representation of urban landscapes. Her research interests include visual geographies, photography, cultural cartography and urban studies. In her book, *Object-Oriented Cartography: Maps as Things* (2019), she establishes an unprecedented dialogue between the field of map studies and object-oriented philosophy. She recently co-edited with Laura Lo Presti *The Routledge Handbook of Cartographic Humanities* (2024).

A connection (or, archaically, *connexion*) implies a joining or relation between two or more things, of one thing being tied to another. Something or someone becomes joined or conjoined, serving as a point from which a connection can take place. Some things, someone or some places may have multiple connections, as places and things shoot off or reach out, budding out like shoots, tendrils or rhizomes, seemingly without an end point or destination to connect to. They might creep or feel out in the way plants reach for light, clinging on to new ground, climbing and establishing new territories — some of this is made possible by the power of many plants to *circumnutate*, for instance, to grow in circular patterns around irregular objects. The connections of or from most bodies are not always so obvious, and are often much more linear than this. Limbs, digits and prostheses establish connections and form attachments made of tissues, muscles and skeletal structures, holding them in place in relation to a body, albeit with varying degrees of movement and strength of attachment. Hair follicles and pores are far more miniscule and multiple. Follicles provide the growth and connection point of hair to skin — the follicle rooted beneath the surface in the ‘subcutaneous’ layer or bed, planted like a bulb in the sub-skin. On the surface hair becomes buffeted by

its encounter with atmospheres, and soaked by weather, trapping an air envelope around the body to keep it warm. Connections, then, rather than only implying lines or vectors — as rich or abstract as these figures might be — may also manifest as shapes or aesthetic forms which we might sense, perceive or inhabit.

Pores function more as connection points in the mode of a gateway, as openings, and — in far greater numbers than an orifice such as an airway. Some of those tendrils, which connect to but extend away from bodies, can, like the stem or branch of a plant, easily touch, overlap and embroil. They can be made to entwine, like braiding hair or a woven fabric. These coils may not connect or interface at junctures, but rather simply touch one another or rest together. In other moments, they are knotting and confused or entangled. Woven fabrics become strong using the order of particular patterns in cloth, created by being deliberately weaved in and out, under and over, connecting to add integrity to a colour or design and the strength of a bigger material. They are connecting but more in parallel paths, and connection can be a product of sideways touches; or perhaps a fold, like one hand held in another (and see the discussion of hands later) — an often beautiful connection of two bodies gently and tenuously enfolded in care, or even one's own hands pressed together to remain warm. Knots, on the other hand, imply a much stronger connective relation, be it deliberate or inadvertent.

Almost all connections imply, once something is joined — and the joining is itself a manner of movement — the possibility of transfer. To connect is to enable something to flow through that connection. We are told that connections are good; that those flows are generous. They make us richer, less lonely, more informed, more knowledgeable, more available. Much of this is inherently about movement; a connection is to make the possibility of some form

of mobility, and where mobility performs or sustains the chance of a connection taking place. This is connection as conduit, where movement can occur through the connecting material; and connection as movement, created by the movement of joining — making the connection.

We invoke these ideas as ways to make sense of the movement and connectivity of approaches and ideas of mobility. If this already feels like an entangling, interweaving or interleaving, it is because we are interested in the connectivity and mobility of concepts, ideas and practices that are precisely about mobility. Mobility is all about connecting and moving, and yet mobility and connection are knotty because they are complicated and not that easy to disentangle to make sense of! Following such things can be disorientating.

Of course, connections like these have long been a concern for scholars of movement and human connectivity. Some have sought to think about 'routes' and 'routings' (Clifford 1997; Cresswell 2024) as ways of forging connections through pathways between places. (Dis)connection has been of interest for many others, considering people's differential capacity to connect, where some places and peoples are marginalised and unable to establish strong connections due to wealth inequalities, physical capacity or their exclusion along lines of race, ethnicity, nationality, gender or age. Some scholarship has explored the idea of splintering to describe people's relative connectivity within cities and through infrastructures (Graham and Marvin 2001). Through this work we are provided with a sense of connections fragmenting or breaking off, as in research exploring post-colonial and post-socialist experiences of infrastructure disinvestment and privatisation. A fraying of connection could mean weaker ties to mobility, or the ties mobility could bring. It might mean the undoing of the qualities, maybe even the sureties of social

experiences, and suggests ways that mobilities might be poorer, more arduous, uncertain, and maybe unsafe, amidst other social and economic uncertainties. The fraying of textiles provides a powerful comparison, with stronger materials often being composed of multiple threads which are wound together. One thread is made of many smaller threads, but as they fray, they may lose their integrity — splitting, as hair does. Fraying also shares its etymology with an act of movement — to rub, create friction, to wear out, to come apart. The things that are brought together to make connections of mobility can begin to break apart through an overemphasis on relation. Mobility and connection need not necessarily equate to an active clarifying relationality. While some connections bring the warmth of social togetherness, others can be too much; can subdue, passify, diminish and even cause withdrawal.

This book is interested in connection and connecting our approaches and ideas of mobility. It is interested in these issues, however, in quite a specific way. On one hand, it seeks to make sense of connections between old and emerging concepts and approaches towards mobility that are more sensitive and open to the ethos, methods and practices of research from the arts and humanities. Amidst many other scholars and communities interested and invested in these developments, this marks a deliberate move. While such a narrative is questionable, one way of understanding mobilities research has been through the frame of a more social scientific emphasis on processes of analysis and methods of data collection — a narrative that Pearce and Merriman (2018) subject to a counter or alternative history of the field. A ‘focusing’ on the mobility humanities, arts and creativity (perhaps rather than a new ‘paradigm’ or ‘turn’) is clearly underway as a part of a much more deliberate and explicit realisation of and engagement with interdisciplinary

research practices in the creative arts — including in fields somewhat adjacent to mobilities research, such as the history of science, where there have been very strong, existing concerns for the circulation, transmission and diffusion of objects and texts, instruments, and practices (Law 1984). Similar concerns have increasingly been at the centre of scholarship in art history, whereby the diffusion of iconographic patterns intersects with the movements of artists and their workshops, with networks of patronage and commerce, as well as with the circulation of images, texts and ideas. Music and musicology also offer a different emphasis. Ethnomusicologists have provided detailed examinations of the transmission of musical cultural practices, and others, in engagement with cultural geographic notions of place and mobility, have explored the uneven mobility practices and vicarious mobilities which have constituted jazz music in the United States (Berish 2018), as well as world music-inspired regional bands in China such as Mabang (Kielman 2022). Areas of classical music practice are still driven and framed by categories of national music traditions, which mobilities thinking can really help to challenge (Meyn, Grosch and Adey 2023).

On the other hand, the book acknowledges the imperative to direct these new and emerging encounters and connections between mobilities and the arts and humanities towards more equitable, just and sustainable mobility futures, even as it pushes against the constraints and challenges of a neoliberal academy. For mobility arts and humanities cannot operate in a vacuum but simultaneously realises the constitutive role of mobility in the pressing social, political, economic and environment crises of our time, now, and in the future, and what has come before.

Connecting Mobilities Research

While it is difficult, and arguably futile, to try and pin down the ‘roots’ of mobilities research, the past twenty-five years have seen a rapid growth in scholarly ‘traffic’ around this cross-cutting, multidisciplinary concept. Early work identified loose threads of mobilities thinking across a range of disciplines in the social sciences and humanities, as well as identifying inter-disciplinary discussion around topics such as tourism, migration, transport and communications. More recently, mobility scholars have sought to identify what is distinctive about the engagement of arts and humanities disciplines with themes of movement and mobility, whether in terms of methods, approaches and or thematic foci (e.g. Merriman and Pearce 2017; Aguiar, Mathieson and Pearce 2019; Kim, Kim, Lee, and Shin 2019; Pearce 2020; Iacoli, Papotti, Peterle and Quaquarelli 2021; Biasiori, Mazzini and Rabbiosi 2023a, 2023b). In addition, a range of scholars have drawn on research and scholarship grounded in artistic and creative practices (Tang and Southern 2018; Barry et al. 2023; Barry 2020).

This book will, we hope, capture something of what we believe has been unfolding as a result of these various initiatives and turns within mobilities scholarship, tracing the various connections, disconnections, orientations and directions with and towards the humanities and arts. Of course, some of these connections and orientations are not particularly new, and there is a long tradition of humanities scholars and practitioners engaging with themes of mobility, travel and exchange — we think, here, of the writings of Wolfgang Schivelbusch, Iain Chambers, Paul Gilroy and Caren Kaplan (see Merriman and Pearce 2017; Cresswell 2001). Indeed, while the discipline of sociology — in which Mimi Sheller and John Urry (2006a) ground much of their work — is often firmly

positioned within the broad field of the social sciences, many other scholars have undertaken research on themes of movement, travel and displacement, which is more clearly aligned with the arts and humanities. What’s more, some of the disciplines which have been central to the ‘new mobilities paradigm’ and ‘mobilities turn’ are not always easy to situate neatly in this domain. Geography, which has played a pivotal role in both early and ongoing research on mobilities, is a plural field which is often categorised as a social science, natural science, physical science, and a humanities subject. History, which is particularly dear to colleagues researching mobilities at Padua, Aberystwyth and Royal Holloway, has come to play a major role in recent mobilities research, and arguably played an important role in the formation of the field (for instance in Urry’s historicisation of tourist practices and economies (1990)). Encompassing a very long time span, from antiquity to contemporary history, mobility has emerged as a hermeneutical device for reinterpreting human and non-human, material and immaterial movements of people, objects, commodities, ideas, pictures, and policies. Another important area of study is textuality, which is essential to the fabric of the humanities, unfolding the potentialities of the Latin word *textus* as a piece of weaving (and noting the woven connections discussed earlier). Texts have long been exchanged, translated and reshaped, influencing diverse audiences across time. Historians and philologists have explored translation, the global circulation of texts and their adaptation across media. However, what remains under-theorised is how this ‘moving textuality’ (Molino 2023) reshapes historical interpretation. A mobility turn in textual history frees scholars from rigid frameworks, allowing them to trace texts across languages, scripts and material forms. This perspective broadens discussions on the power of written texts in reconstructing historical realities,

emphasising the significance of their material transmission. Indeed, in mobility—of places and contexts of use or practice, of conservation spaces, of material supports, of writing/handwriting/spelling, of languages, of forms and functions—lies the distinctive feature of written communication tools.

Other subjects such as literary theory (and its informing philosophies), cultural studies, (post)colonial and diaspora studies (Aguiar 2011), histories of the Holocaust (Gigliotti 2009), and new critical approaches to travel writing sit clearly in the domain of the arts and humanities, and all of these fields have played important roles in the emerging mobility humanities, preparing ground for new ways of seeing the world focused on the movement of people, objects, commodities and information (see Merriman and Pearce 2017). Of course, while flagging new directions, approaches and modes of experimentation, we do not want to close off debates and fields or establish (or police) clear divides between the social sciences and arts and humanities. Some of the most exciting, challenging, unorthodox and avant-garde conceptual and methodological experimentation has occurred around these fuzzy disciplinary boundaries, while clear differences of approach are often apparent within particular disciplines and fields. The study of tourism mobilities is a case in point. The sociological, cultural and anthropological approaches that have profoundly innovated the field of study (from the works of John Urry and Jonas Larsen, to the innovative scholarship in the *Tourist Studies* journal, and the prolific works by Noel B. Salazar in anthropology) have paved the way for new developments and methodological experimentations in a more humanistic direction (see for instance Rabbiosi and Meneghello 2023). To return to the example of geography, different approaches to mobility have emerged in different pockets of the discipline, with scholars not

always (or sometimes rarely) engaging in debate between fields (such as between scholars working on mobility, migration, communications and transport). What's more, different theoretical or philosophical approaches — whether grounded in Marxism, phenomenology, processual philosophy, structuration theories, feminism, or poststructuralism and non-representational theories — are often mobilised to assert quite different arguments about movement and mobility, whether relating to the power geometries entailed in global mobility practices (Massey 1993), the importance in place specificity to attract flows of inward capital, investment, entrepreneurs and skilled business professionals (Harvey 1996), or the 'micropolitical' (Bissell 2016) and 'molecular' (Merriman 2019, 2023) mobilities cross-cutting mobile subjects.

Humanities scholars such as Wolfgang Schivelbusch (1980) and Iain Chambers (1990) were unwitting inspirations for early mobility studies scholarship, but in the past ten years or so scholars working in arts and humanities disciplines like Literary Studies, History and Performance Studies — as well as Arts practitioners — have been actively engaging with the field of mobilities studies, extending and reshaping what is understood by mobilities research. There are clearly both advantages and potential pitfalls to such developments. On the one hand, arts and humanities scholarship, which foregrounds the historical, artistic, creative, speculative, affective and imaginative aspects of mobility, has the potential to broaden the remit of mobility studies in exciting and innovative ways (Barry et al. 2023). On the other hand, scholars who are experimenting with the creative potential of mobilities concepts in order to enrich their own analyses and practices should remain mindful of the political and activist imperatives that continue to drive much mobilities research (see Pearce 2020, 2024), especially around discussions of practices

of exclusion, bordering, injustice, sustainability and commoning (Cresswell 2010; Sheller 2018; Adey et al. 2021). For example, a key concern of a number of scholars has been with imagining, involving, narrating and planning for ‘just mobilities’ in the future, including the just transitions that might get us there. The pressing need for ‘mobilities justice’ emerged powerfully during the COVID-19 global pandemic (Adey, Hannam, Tyfield and Sheller 2021), and it is also apparent in research on migration, infrastructure, borders and the climate emergency — all of which are embedded in multiple sustainable development goals (such as the UN SDGs). These concerns over environmental and social (in)justice have orientated some mobilities scholars towards more interventionist or even ‘activist’ modes of scholarly engagement (Sheller 2018), and it is our contention that scholars — and particularly practitioners — working in the arts and humanities can make an important contribution to these initiatives as well as bring new perspectives to bear upon their own disciplines. Kaya Barry’s exhibition and creative work with migrant worker communities in Queensland, Australia, aptly demonstrates the incredible promise of this kind of research. She has worked with dance performers, photographers and agricultural workers — who were given cameras to document their experiences — to express and interrogate diverse (in)mobilities in the interstitial and often ignored spaces of agricultural labour (Barry 2024). In another project, *Portraits of Protest*, she has focused on protests at Australian migrant detention hotel spaces following aeromedical evacuation from offshored detention centres (Ubayasiri, Barry and Balle-Bowness 2023). Research collaboration, exchange and new research infrastructures can play an important role in supporting and enabling more risky and experimental collaborations.

Aims

One of the most welcoming dimensions of the increasing reach of the field of mobility studies into the arts and humanities has been the contribution of scholars beyond anglophone scholarly traditions. This includes scholarship beyond Northern Europe, North America, Australia and Aotearoa New Zealand. Mobility historians, anthropologists, geographers, sociologists, literary scholars and others have undertaken important work on mobility practices and systems in the continents of Africa, Asia, and Central and South America, and this book is a direct result of a widening network of exchange and collaboration between mobilities researchers working in the UK, South Korea and Italy. Written in three languages — English, Italian and Korean — this book aims to expand debates about mobility and the humanities beyond the anglophone sphere, reflecting an extended exchange between scholars in these three countries, who often have quite different experiences of mobilities research. This includes the challenges of translating some of the key terms of mobilities research. The aim, here, is not simply to chart the globalisation of a single academic field, but to argue that mobilities research is, can be and should be decentred, decolonised and pluralised - and that important dialogues, exchanges and *connections* can be founded upon these differences and pluralities.

This book has a number of more focused aims, while trying to reflect and respect the different positions, experiences and priorities of its multiple authors.

The first aim of this book is to take stock of the rapidly expanding field of ‘mobility humanities’, without closing down this story by writing a singular history of the ‘roots’ of the field. As should be clear by now, we are not interested in finding one connection point

or to portray some kind of root and branch version of an evolving field. In the discussions that follow, we wish to outline some of the distinguishing theories, methods and practices that demarcate arts and humanities approaches from those of the social sciences. However, in doing so we do not want to score a sharp line between these two overlapping sets of approaches or police boundaries.

Second, while a volume of this kind does, to some extent, reach out towards new frontiers and lines of enquiry, and considers possible new agendas, we do not want to present a ‘manifesto’ or ‘master narrative’, and we are careful not to colonise what some might pronounce to be a *terra nullius* (or unclaimed ground of scholarship). In the geopolitical manoeuvres of contemporary academia, scholars are often encouraged by their universities, funding agencies and governments to be international, world-leading and pioneering, to ‘push frontiers’, ‘break new ground’, lead from the front, and shift paradigms. This implies a different form of moving, and even a pushing of others. The language used can, at times, appear violent, militaristic, colonial, masculinist, and ego-centric, valuing individuals above groups, individual excellence above collaboration and incremental advances, and a high-speed, first-across-the-line approach to the generation and publication of ideas. With such imperatives — which enact some of the worst impulses of academia, often captured through different figures and expressions of mobility — modesty, plurality, ambivalence, tentativeness, even awkwardness and humbleness are rarely championed (Saville 2021). We are cautiously connective.

Thirdly, we all believe in the value of collaboration, cooperation, and dialogue, between disciplines and communities of scholars working in different places and languages. Collaborative activities are social and educational. They enrich our individual research

programmes, and open up new friendships, problematics, and the potential of exploring shared solutions. While we all need to be mindful of the environmental impacts of global travel, physical travel and face-to-face meetings remain important for many academics and practitioners who collaborate, and they clearly involve different embodied practices, sensations and materialities to online and mediated communications, as John Urry (2002, 2003) argued many years ago. Academic collaboration is often encouraged by universities, governments and funding agencies. Internationalisation is seen as a key method of demonstrating significance, reach and enrichment. In some cases — such as the UKRI’s UK-South Korea networking scheme, which provided funds for some of our activities — collaboration is encouraged for strategic and geopolitical reasons. The scheme explicitly sought to foster a “deepening” of the “UK’s partnership with South Korea, a key regional ally and a global research power”, and reflecting “UK government ambitions laid out in the 2021 Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy” (UKRI 2021).

“Soft power” and “dual-purpose funding” (academic funding or arts funding to domestic institutions that also serve geopolitical or development agendas internationally) have increasingly become the order of the day, especially in the UK. Of course, this does not mean that academics are uncritically translating or promoting government agendas. Far from it. Independent thinking and critical insight into contemporary social and political actions and agendas remain vital in today’s world. Impact amongst non-academic audiences is also seen to be positive, especially where there is the potential to leverage private sector investments of time and money in academic research. These imperatives or pressures may be less prevalent within the arts and humanities, but the increasing valuation of these factors across the

sector at large do impact upon managerial perceptions of the worth and value of arts and humanities research. Not surprisingly, funding bodies in the arts, humanities and social sciences have worked hard to demonstrate the cultural, economic and political value of the work scholars do. For example, when the British Academy launched its campaign in 2020 to promote SHAPE disciplines (Social Sciences, Humanities, and the Arts for People and the Economy) to counter the obsession of politicians with promoting STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics), a mobility case study formed one of the key examples they used in a pilot study with teachers and pupils to demonstrate the collective value of SHAPE subjects — “trains” being one of three key everyday objects chosen, alongside “masks” and “shoes” (Black 2021). If we are to effectively address the world’s many mobility challenges — whether relating to migration, local congestion and pollution, or transport, energy and climate change — then arts and humanities disciplines have a key role to play alongside the social sciences, including planning and engineering, and scholars working in the physical and environmental sciences. Mobility and movement cut across both SHAPE and STEM disciplines, and the cultural importance of different forms of mobility has been central to many arts and humanities explorations, whether in history, literary studies, performance studies, film practice, archaeology, geography or philosophy. Our collaborations have entailed a large number of events and spanned a diverse range of media, some of which are included in Appendix 1.

How the Book is Organised

First, the book examines the necessity of infrastructures to support the development of arts and mobility humanities. An infrastructural

turn gives us new vocabularies with which to make sense of the forms and means with which connections for the arts and mobility humanities might be pursued. We move from academic and institutional structures such as centres and networks towards structures of feeling and even language. We consider these as a diverse makeup of undergirding things, contexts, conditions and media that support this kind of work.

Secondly, we attend to connective practices. Here, the book conditions some broadly defined approaches towards the doings involved in arts and humanities mobilities. This is the lengthiest part of the book where we examine the possibilities of practices, some of which were identified, explored and cultivated during the different events within our Connecting Mobilities research grant. Terms such as *mobilising* and *engaging* do not segment specific acts, but broader bundles of activities and practices which might be less common and even alien to mobilities research, from satellite sensing to curatorial and collecting practices, to graphic artwork and ways of engaging publics. We work through *Narrating*, *Mobilising*, *Experimenting* and *Engaging*.

INTRODUZIONE

Una connessione, oppure un collegamento nel caso di questioni più pratico-logistiche, implica un'unione o un rapporto tra due o più cose; una relazione che insiste sul legame fra una cosa e un'altra. Qualcosa o qualcuno diventa unito o congiunto, fungendo da punto di origine per stabilire una connessione. Cose, persone o luoghi possono avere connessioni multiple, con luoghi e cose che si diramano o si estendono come germogli, viticci o rizomi apparentemente senza tendere verso un punto specifico o un approdo definitivo a cui connettersi. Sembrano strisciare o esplorare così come le piante cercano la luce, aggrappandosi a nuovi terreni, arrampicandosi e conquistando nuovi territori — tutte possibilità garantite dalla capacità di molte piante di *circummutare*; vale a dire, crescere attorno a oggetti irregolari attraverso una serie di movimenti circolari. Le connessioni di o dai corpi, invece, non sono sempre così manifeste e sono spesso molto più lineari. Arti, dita e protesi stabiliscono connessioni e formano giunture fatte di tessuti, muscoli e strutture scheletriche che li mantengono in posizione rispetto al corpo di cui fanno parte, sebbene con vari gradi di mobilità e resistenza. I follicoli piliferi e i pori, per converso, sono ben più piccoli e molto più numerosi. I follicoli sono un punto di origine, la connessione alla pelle tramite il

bulbo piantato nel derma, al di sotto dell'epidermide. In superficie, peli e capelli vengono scompigliati dal loro incontro con le atmosfere e inzuppati dalle intemperie, mentre trattengono una massa d'aria intorno al corpo per mantenerlo caldo. Le connessioni, quindi, oltre che a corrispondere a linee o vettori — per quanto evocative, ricche o astratte possano essere queste immagini — possono anche manifestarsi in forme o configurazioni estetiche che possiamo percepire, sentire o abitare.

I pori, invece, funzionano più come punti di connessione, soglie o aperture — e in una misura di molto maggiore rispetto a quella propria di un orifizio come le vie aeree. Alcuni di quei viticci che si connettono ai corpi, pur estendendosi lontano da essi come il fusto o il ramo di una pianta, possono facilmente toccarsi, sovrapporsi e intrecciarsi. Possono essere intessuti, come si fa intrecciando i capelli o tessendo una stoffa. Come fossero spire, possono non connettersi o interfacciarsi in un punto di giunzione, ma semplicemente toccarsi l'un l'altro, accostarsi. In altri momenti, possono annodarsi, confondersi o aggrovigliarsi. I tessuti intrecciati acquistano sostanza utilizzando la struttura di particolari motivi per la loro trama, deliberatamente unendo interno ed esterno o sopra e sotto, conferendo integrità a un colore o a un disegno e resistenza al materiale nel suo complesso. Creano connessioni lungo percorsi paralleli; la connessione, infatti, può essere il prodotto di uno sfioramento ma anche di una piega, come una mano che ne tiene un'altra — vedi anche la discussione sulle mani più avanti — una connessione spesso bellissima fra due corpi che, delicati e tenui, si avvolgono in un gesto di cura oppure, più semplicemente, lo stringersi delle proprie mani che cercano di scaldarsi. I nodi, per contro, implicano una relazione connettiva molto più forte, sia deliberata che involontaria.

Quasi tutte le connessioni implicano, una volta che qualcosa

è unito — e già la stessa unione è una forma di movimento — la possibilità di un trasferimento. Connettersi significa permettere a qualcosa di fluire attraverso quella connessione. Ecco perché ci viene insegnato che le connessioni sono positive; che i loro flussi sono generosi. Ci rendono persone più ricche, meno sole, più informate, più competenti, più disponibili. Molto di quanto appena commentato è intrinsecamente relazionato al movimento, in quanto una connessione serve ad assicurare la possibilità di qualche forma di mobilità e, al contempo, è la mobilità che rende reale o sostiene la possibilità che una connessione si concretizzi. Si tratta di una comprensione duplice, secondo la quale una connessione è intesa sia come canale, dove il movimento può avvenire attraverso il materiale di connessione, sia come movimento; vale a dire, creata dal movimento di unione che stabilisce la connessione.

Evochiamo queste idee come modi per dare un senso al movimento e alla connettività degli approcci e delle idee sulla mobilità. Se questo già sembra un intreccio, un'interconnessione, un'interfoliazione, è perché siamo interessati alla connettività e alla mobilità di concetti, idee e pratiche che riguardano proprio la mobilità. La mobilità è esattamente ciò che (si) connette e ciò che (si) muove; mobilità e connessione sono inestricabili, ecco perché sono complicate e non così facili da discernere! Seguirle può essere disorientante.

Naturalmente, connessioni come queste sono da tempo temi di interesse per chi si occupa del movimento e della connettività umana. Ad esempio, c'è chi ha cercato di riflettere su *routes* [percorsi] e *routing*s [percorrenti] (Clifford 1997; Cresswell 2024) come modi per forgiare connessioni attraverso l'attraversamento dei luoghi. Anche le (dis)connessioni sono state un tema di interesse rilevante per varie riflessioni, in particolare se si considerano le disparità di capacità nel

connettersi. Ad esempio, alcuni luoghi e popoli sono marginalizzati e impossibilitati a stabilire connessioni forti a causa di disuguaglianze determinate da ricchezza, capacità fisica o forme di discriminazione connesse a razzializzazione, etnicità, nazionalità, genere o età. In quest'ottica, alcuni studi hanno esplorato l'idea di *frammentazione* per descrivere la relatività del potenziale che persone diverse hanno per attivare connessioni all'interno delle città e attraverso le infrastrutture (Graham e Marvin 2001). Attraverso questo corpus di studi ci viene fornita una percezione di connessioni che si frammentano o si spezzano; ne sono esempi rilevanti le ricerche che esplorano le esperienze post-coloniali e post-socialiste di disinvestimento e privatizzazione delle infrastrutture. Lo sfilacciarsi delle connessioni, pertanto, si può tradurre in legami più deboli con la mobilità o con i legami che la mobilità potrebbe favorire. Questo sfilacciarsi può significare lo smantellamento delle qualità — forse persino delle certezze che abbiamo a riguardo — delle esperienze sociali, e così facendo ci suggerisce in che modo le mobilità potrebbero essere più povere, più ardue, più incerte e forse più insicure, mentre già navighiamo nel mare di tutte le altre incertezze sociali ed economiche. Lo sfilacciarsi dei tessuti fornisce un valido termine di paragone, specie se si considera la struttura dei materiali più resistenti, che spesso è composta da molteplici fili intrecciati insieme. Ogni filo è fatto di molti fili più sottili che, logorandosi, possono perdere la loro integrità — sfaldandosi come un capello. Lo sfilacciarsi, il logorio evocano un movimento — sfregare, creare attrito, consumarsi, disfarsi. Anche le cose che vengono unite per creare connessioni di mobilità possono iniziare a rompersi, ad esempio, a causa di un'eccessiva enfasi sulla relazione. Mobilità e connessione non devono necessariamente corrispondere a una relazionalità attiva e manifesta. Questo perché se alcune connessioni portano il calore della coesione

sociale, altre possono essere eccessive; possono sottomettere, rendere passivo, sminuire e persino far retrocedere.

Questo volume si interessa alla connessione e al connettere i nostri approcci e idee sulle mobilità. Tuttavia, si interessa a queste questioni in modo piuttosto specifico. Da un lato, cerca di dare un senso alle connessioni tra concetti e approcci — sia riconosciuti sia emergenti — nel campo degli studi sulle mobilità che siano più sensibili e aperti all'ethos, ai metodi e alle pratiche di ricerca delle arti e delle scienze umane. Tra le eterogenee comunità interessate e versate in questi sviluppi, ciò costituisce una scelta deliberata. Infatti, sebbene la cornice delle scienze sociali con la sua particolare enfasi sui processi di analisi e sui metodi di raccolta dei dati sia stata uno dei modi preferenziali per inquadrare gli studi sulle mobilità, noi riteniamo questa narrazione opinabile. Infatti, propendiamo per la contro-narrazione, o storia alternativa del campo, proposta da Pearce e Merriman (2018). In questo senso, l'attenzione di scienze umane, arti e creatività per le mobilità — forse più che un nuovo *paradigma* o una *svolta* — è da intendersi come una manifestazione concreta, una dichiarazione di intenti. L'espressione di un deliberato ed esplicito impegno delle arti creative verso le pratiche di ricerca interdisciplinare che, in quanto tale, si estende ai campi in qualche modo adiacenti alla ricerca sulle mobilità come, ad esempio, la storia della scienza. Un campo di ricerca dove sono già state e continuano ad essere espresse preoccupazioni molto forti riguardo alla circolazione, alla trasmissione e alla diffusione di oggetti e testi, strumenti e pratiche (Law 1984). Continuando su questa linea, preoccupazioni simili sono sempre più frequentemente al centro degli studi di storia dell'arte, un ambito in cui la diffusione di modelli iconografici si interseca con i movimenti delle artiste e degli artisti e dei loro atelier, con le reti di mecenatismo e interesse commerciale, così come con la circolazione di immagini,

testi e idee. Anche la musica e la musicologia offrono elementi di rilievo. Alcune ricerche di etnomusicologia hanno fornito analisi dettagliate della trasmissione delle pratiche culturali musicali; mentre altre, forti di un dialogo con le nozioni geografico-culturali di luogo e mobilità, hanno esplorato le pratiche di mobilità inique e le mobilità vicarie che hanno costituito la musica jazz negli Stati Uniti (Berish 2018) e le band regionali ispirate alla *world music* in Cina come i Mabang (Kielman 2022); oppure hanno contribuito al dibattito critico sulle pratiche della musica classica tuttora orientate e definite dalle categorie delle tradizioni musicali nazionali (Meyn, Grosch e Adey 2023).

Dall'altro, questo libro riconosce l'imperativo di indirizzare questi nuovi incontri e connessioni emergenti fra mobilità, le arti e le scienze umane verso futuri di mobilità più equi, giusti e sostenibili, sebbene si scontri con i vincoli e le sfide del neoliberismo accademico. Questo perché arti e scienze umane delle mobilità non operano nel vuoto ma, piuttosto, riconoscono il ruolo costitutivo della mobilità nell'affrontare le crisi sociali, politiche, economiche e ambientali del nostro tempo, del futuro e del passato.

Connettere le ricerche sulle mobilità

Mentre è per certo difficile — e probabilmente superfluo — cercare di individuare le *radici* delle ricerche sulle mobilità, gli ultimi venticinque anni hanno visto una rapida crescita del *dialogo* accademico intorno a questo concetto trasversale e multidisciplinare. Questo non deve destare stupore perché già i primi lavori avevano identificato filoni non sistematizzati di riflessione sulle mobilità in diverse discipline delle scienze sociali e umane a cui si sono affiancati quelli emersi in diverse discussioni interdisciplinari su temi quali il turismo, la

migrazione, i trasporti e le comunicazioni. Più recentemente, la ricerca sulle mobilità ha cercato di identificare ciò che distingue il coinvolgimento delle discipline artistiche e umanistiche sui temi del movimento e della mobilità, sia in termini di metodi, approcci o punti di convergenza tematici (ad esempio, Merriman e Pearce 2017; Aguiar, Mathieson e Pearce 2019; Kim, Kim, Lee e Shin 2019; Pearce 2020; Iacoli, Papotti, Peterle and Quaquarelli 2021; Biasiori, Mazzini e Rabbiosi 2023a, 2023b). Nel frattempo, si è diffuso anche il ricorso a ricerche e studi basati su pratiche artistiche e creative (Tang e Southern 2018; Barry et al. 2023; Barry 2020).

Nelle nostre intenzioni, ci auguriamo che questo volume catturi qualcosa di ciò che crediamo si sia sviluppato come il risultato di tutte queste varie iniziative e svolte all'interno degli studi sulle mobilità, rintracciando le connessioni, le disconnessioni, gli orientamenti e le direzioni verso e con le scienze umane e le arti. Naturalmente, alcune di queste connessioni e orientamenti non sono novità assolute, vista la longeva tradizione di ricerche nel campo delle scienze umane dedicate ai temi delle mobilità, del viaggio e dello scambio — il nostro pensiero, ad esempio, va agli scritti di Wolfgang Schivelbusch, Iain Chambers, Paul Gilroy e Caren Kaplan (vedi Merriman e Pearce 2017; Cresswell 2001).

In effetti, mentre gran parte delle ricerche di Mimi Sheller e John Urry (2006a) vanno ascritte all'ambito disciplinare della sociologia — a sua volta saldamente collocata nel vasto campo delle scienze sociali — molte altre ricerche sui temi del movimento, del viaggio e dello spostamento sono più propriamente riconducibili all'alveo delle arti e delle scienze umane. Per di più, alcune delle discipline che sono state centrali per il *new mobilities paradigm* [nuovo paradigma delle mobilità] e il *mobilities turn* [svolta delle mobilità] non sono sempre facili da definire. La geografia, che ha giocato un ruolo fondamentale sia nella

ricerca iniziale che in quella in corso sulle mobilità, ad esempio, è un sapere plurale che viene categorizzato, allo stesso tempo, come scienza sociale, scienza naturale, scienza fisica e disciplina umanistica.

Anche la storia — una disciplina particolarmente cara alle colleghe e ai colleghi che studiano le mobilità a Padova, Aberystwyth e Royal Holloway — svolge un ruolo importante nella recente ricerca sulle mobilità. Infatti, si può sostenere, senza timore di smentita, che abbia giocato un ruolo significativo nella formazione del campo; pensiamo, ad esempio, alla storicizzazione di pratiche ed economie turistiche proposta da Urry (1990). Abbracciando un arco temporale molto ampio, che va dall'antichità alla storia contemporanea, la mobilità è emersa come un dispositivo ermeneutico per reinterpretare i movimenti di persone, oggetti, merci, idee, immagini e politiche. La ricerca sulla mobilità, però, verte anche sullo studio dei testi, gli elementi con cui si intessono i dibattiti nelle scienze umane in accordo con le potenzialità suggerite dal loro etimo latino, *textus* [stoffa, tessuto] — una suggestione che abbiamo già affrontato nell'intrecciarsi di queste riflessioni. Da sempre i testi sono stati scambiati, tradotti e rimodellati, influenzando pubblici diversi in tempi diversi. Svariate ricerche storiche e filologiche hanno esplorato la traduzione, la circolazione globale dei testi e il loro adattamento a diversi media. Tuttavia, ciò che rimane ancora parzialmente inesplorato è come questa *moving textuality* [mobilità delle forme testuali] (Molino 2023) influenzi il lavoro di interpretazione storica. Ripensare l'approccio storico allo studio dei testi attraverso le lenti della mobilità, infatti, può affrancare studiosi e studiosi da quadri concettuali rigidi, permettendo loro di seguire i testi attraverso lingue, scritture e materialità. Questa prospettiva, enfatizzando il significato della trasmissione materiale dei testi scritti, permette di ampliare la riflessione sulle loro potenzialità per la ricostruzione delle realtà storiche. Infatti, è proprio la mobilità

— intesa come mobilità di luoghi e contesti d'uso o di pratica, degli spazi di conservazione, dei supporti materiali, della scrittura/grafia/ortografia, delle lingue, di forme e funzioni — ad essere la cifra distintiva degli strumenti di comunicazione scritta.

Anche altre aree di studio che si collocano chiaramente nell'ambito delle arti e delle scienze umane — come, ad esempio, la teoria della letteratura e le filosofie che la informano, gli studi culturali, gli studi (post)coloniali e sulla diaspora (Aguar 2011), la storiografia dell'Olocausto (Gigliotti 2009) e i nuovi approcci critici alla letteratura odeporea — hanno giocato ruoli di primo piano nell'emersione delle scienze umane delle mobilità, preparando il terreno per nuovi sguardi che interpretano il mondo concentrandosi sul movimento di persone, oggetti, merci e informazioni (vedi Merriman e Pearce 2017). Ovviamente mentre segnaliamo nuove direzioni, approcci e modalità di sperimentazione, non intendiamo minimamente circoscrivere dibattiti e campi o stabilire — e tantomeno marcare — confini netti fra le scienze sociali e le arti e le scienze umane. Alcune delle sperimentazioni concettuali e metodologiche più entusiasmanti, stimolanti, non ortodosse e d'avanguardia si sono manifestate dove i confini disciplinari si fanno più incerti, a dispetto di quelle nette differenze di approccio che sono spesso evidenti all'interno delle stesse discipline o di specifici campi. Lo studio delle mobilità turistiche è un caso emblematico. Gli approcci sociologici, culturali e antropologici che hanno profondamente innovato il campo di studio — ad esempio, i lavori di John Urry e Jonas Larsen, le innovative ricerche ospitate dalla rivista *Tourist Studies* e il prolifico lavoro di Noel B. Salazar nel campo dell'antropologia — hanno aperto la strada a nuovi sviluppi e sperimentazioni metodologiche con una tendenza più umanistica (vedi, ad esempio, Rabbiosi e Meneghello 2023). Tornando nuovamente alla geografia, ad esempio, diversi approcci

legati alle mobilità sono emersi in varie nicchie della disciplina, anche se non sempre — o, per la verità, raramente — queste sono entrate in relazione fra loro, combinando le intuizioni su mobilità, migrazione, comunicazioni e trasporti. Inoltre, anche diversi approcci teorici o filosofici — come quelli fondati sul marxismo, la fenomenologia, la filosofia del processo, le teorie strutturaliste, il femminismo, il post-strutturalismo o le teorie non-rappresentazionali — sono frequentemente mobilitati per sostenere argomentazioni molto diverse sul movimento e la mobilità quali, ad esempio, le geometrie di potere implicate nelle pratiche di mobilità globale (Massey 1993), l'importanza della specificità del luogo per attrarre flussi di capitale in entrata, investimenti, imprenditori e professionisti aziendali qualificati (Harvey 1996) o le mobilità *micropolitiche* (Bissell 2016) o *molecolari* (Merriman 2019, 2023) che attraversano i soggetti mobili.

Studiosi di scienze umane come Wolfgang Schivelbusch (1980) e Iain Chambers (1990) sono stati fonti di ispirazione inconsapevoli per i primi studi sulle mobilità ma, nell'arco degli ultimi dieci anni, studiose e studiosi che si dedicano alle discipline umanistiche come gli studi letterari, la storia e i *performance studies* — così come le professioniste ed i professionisti delle arti — si sono consciamente impegnati nel campo degli studi sulle mobilità, estendendo e ridefinendo ciò che si intende per ricerca sulle mobilità. Chiaramente, questi sviluppi implicano sia vantaggi evidenti che insidie potenziali. Da un lato, la ricerca in ambito umanistico che mette in primo piano gli aspetti storici, artistici, creativi, speculativi, affettivi e immaginativi delle mobilità ha il potenziale di ampliare il portato degli studi sulla mobilità in modi entusiasmanti e innovativi (Barry et al. 2023). D'altra parte, le studiose e gli studiosi che intendono arricchire le proprie analisi e pratiche sperimentando con il potenziale creativo dei concetti di mobilità devono aver ben presenti gli imperativi politici

e di attivismo sociale che continuano a guidare molta della ricerca sulle mobilità (vedi Pearce 2020, 2024) — specialmente quando si affrontano discussioni su pratiche di esclusione, confinamento, ingiustizia, sostenibilità e condivisione (Cresswell 2010; Sheller 2018; Adey et al. 2021). Ad esempio, molte ricerche hanno espresso l'urgenza di immaginare, coinvolgere, narrare e pianificare *mobilità eque* per il futuro, includendo anche le transizioni e le trasformazioni che potrebbero condurci a queste forme di equità. Le riflessioni sulla necessità di una *Mobility Justice* [Giustizia delle Mobilità] sono salite alla ribalta durante la pandemia di COVID-19 (Adey, Hannam, Tyfield e Sheller 2021) ma, ovviamente, hanno una rilevanza fondamentale anche per le ricerche che indagano migrazione, infrastrutture, confini ed emergenza climatica — non a caso, i temi al centro degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'ONU. Queste preoccupazioni relative all'(in)giustizia ambientale e sociale hanno orientato studiose e studiosi delle mobilità verso approcci accademici più impegnati o addirittura aderenti ad alcune forme dell'attivismo (Sheller 2018). È nostra convinzione che le studiose e gli studiosi — e, in particolare, le professioniste e i professionisti — che lavorano nelle arti e nelle scienze umane possano dare un importante contributo a queste iniziative, oltre che introdurre nuove prospettive nelle proprie discipline. Il lavoro curatoriale e creativo di Kaya Barry con le comunità di lavoratrici e lavoratori migranti nel Queensland in Australia dimostra accuratamente l'incredibile potenziale di questo tipo di ricerca. In un progetto, ha lavorato con ballerine e ballerini, fotografe e fotografi e lavoratrici e lavoratori agricoli che hanno autonomamente documentato le loro esperienze scattando fotografie che hanno espresso e interrogato le diverse (im)mobilità negli spazi interstiziali — e spesso ignorati — del lavoro agricolo (Barry 2024). In un altro progetto, *Portraits of Protest* [Ritratti di Protesta], Kaya Barry

si è concentrata sulle proteste negli spazi degli hotel di detenzione per migranti australiani in seguito all'evacuazione aero-medica dai centri di detenzione *offshore* (Ubayasiri, Barry e Balle-Bowness 2023). Nella ricerca, la collaborazione, lo scambio e le nuove infrastrutture possono svolgere un ruolo importante nel sostenere e consentire le collaborazioni più rischiose e sperimentali.

Obiettivi

Una delle più apprezzate implicazioni legate all'espansione del campo degli studi sulle mobilità nelle arti e nelle scienze umane è stata l'apertura al coinvolgimento di studiose e studiosi oltre le tradizioni accademiche anglofone. Questo significa includere ricerche che si estendono ben oltre il Nord Europa, il Nord America, l'Australia e Aotearoa/Nuova Zelanda. Infatti, storiche e storici, antropologhe e antropologi, geografe e geografi, sociologhe e sociologi, esperte ed esperti di letteratura e molti altri hanno condotto importanti lavori sulle pratiche e i sistemi di mobilità nei continenti dell'Africa, dell'Asia e delle Americhe Centrale e Meridionale. Questo volume è un risultato diretto dell'espansione di questa rete di scambi e collaborazioni fra ricercatrici e ricercatori delle mobilità che lavorano nel Regno Unito, in Corea del Sud e in Italia. Utilizzando tre lingue — inglese, italiano e coreano — questo volume mira ad ampliare i dibattiti sulle mobilità e le scienze umane oltre l'anglosfera, testimoniando uno scambio prolungato e profondo fra studiose e studiosi di questi tre paesi che spesso hanno esperienze molto diverse nella ricerca sulle mobilità. Tutto ciò, ovviamente, include anche le sfide legate alla traduzione di alcuni termini chiave nella ricerca sulle mobilità. L'obiettivo, dunque, non è semplicemente tracciare la diffusione su scala globale di questo specifico ambito di ricerca, ma dimostrare che la ricerca sulle

mobilità è, può essere e dovrebbe essere decentrata, decolonizzata e pluralizzata, e che queste differenze e pluralità possono essere le fondamenta di importanti dialoghi, scambi e *connessioni*.

Entrando nel merito, questo volume ha una serie di obiettivi puntuali che cercano, allo stesso tempo, di contemplare e rispettare le diverse posizioni, esperienze e priorità delle autrici e degli autori che vi hanno contribuito.

Il primo obiettivo è fare il punto sulla rapida espansione del campo delle scienze umane della mobilità, senza per questo ridurre il suo sviluppo ad una storia ufficiale e monolitica che rintracci le *radici* del campo. Come ormai dovrebbe essere chiaro, non siamo interessati a trovare il punto di connessione o a presentare l'evoluzione del campo parlando di radici e rami che si dipanano da un fusto centrale. Nelle discussioni che seguono, desideriamo delineare alcune delle teorie, dei metodi e delle pratiche più influenti che distinguono gli approcci delle arti e delle scienze umane da quelli delle scienze sociali, ma nel fare ciò non vogliamo tracciare una linea netta tra questi due insiemi sovrapposti di approcci o marcare i confini disciplinari.

Il secondo obiettivo è assicurarsi che questo volume non si trasformi in un *manifesto*, una *narrazione dominante* o l'espressione di una qualche tendenza a colonizzare ciò che potrebbe passare per una *terra nullius* — o meglio, un campo di studio non rivendicato — anche se, per un volume di questo tipo, è innegabile la volontà di spingersi verso nuove frontiere e linee di indagine quanto il considerare possibili nuove agende di ricerca. Nelle manovre geopolitiche dell'accademia contemporanea, le studiose e gli studiosi sono spesso incoraggiati dalle loro università, agenzie di finanziamento e governi a essere internazionali, leader mondiali e pionieri, a *oltrepassare le frontiere, aprire nuove strade, essere in prima*

linea per fare ricerca d'avanguardia e *spostare* i paradigmi. Tutto questo implica diverse forme di movimento e, persino, di spinta. Il linguaggio usato può, a volte, apparire violento, militaresco, coloniale, maschilista ed egoriferito. Un linguaggio che esalta l'individuo a discapito del gruppo, l'eccellenza individuale al di sopra della collaborazione e dello sviluppo incrementale e un approccio performante e competitivo alla generazione e pubblicazione di idee. Questi imperativi, spesso resi e comunicati attraverso diverse figure ed espressioni di mobilità, sono le espressioni di alcuni dei peggiori impulsi dell'accademia e, solo raramente, lasciano margine all'accoglienza di modestia, pluralità, ambivalenza, esitazione, disagio e umiltà (Saville 2021). Tuttavia, restiamo possibilisti anche per quanto riguarda l'emergere di queste *connessioni*.

Il terzo obiettivo — che ci è particolarmente caro — è trasmettere il valore della collaborazione, della cooperazione e del dialogo tra discipline e comunità accademiche che lavorano in luoghi e lingue diversi. Le attività collaborative sono sociali e educative. Arricchiscono i nostri programmi di ricerca individuali e creano nuove amicizie, nuove problematiche e, insieme a loro, la possibilità di esplorare soluzioni condivise. Sebbene dobbiamo essere consapevoli degli impatti ambientali dei viaggi globali, i viaggi fisici e gli incontri in presenza rimangono importanti per molte collaborazioni accademiche e professionali, visto che chiaramente comportano pratiche, sensazioni e materialità incarnate ben diverse rispetto alle comunicazioni online e mediate — proprio come già aveva sostenuto John Urry (2002, 2003) molti anni fa. La collaborazione accademica è spesso incoraggiata da università, governi e agenzie di finanziamento. L'internazionalizzazione è vista come un indicatore chiave per importanza, impatto e arricchimento. In alcuni casi — come lo schema di *networking* UKRI UK-South Korea, che ha fornito fondi per

alcune delle nostre attività — la collaborazione è incoraggiata per ragioni strategiche e geopolitiche. Lo schema cercava esplicitamente di favorire un *approfondimento* della ‘partnership del Regno Unito con la Corea del Sud, un alleato chiave nel contesto geografico di riferimento e una potenza nel contesto della ricerca globale, e rifletteva le ambizioni del governo del Regno Unito delineate nel *2021 Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy* [Documento Programmatico Strategico su Sicurezza, Difesa, Sviluppo e Politica Estera del 2021] (UKRI 2021).

Il *soft power* [N.d.T.: la capacità di un paese di influenzare attraverso la cultura, i valori e le politiche piuttosto che con la forza o il denaro] e i *finanziamenti a doppio scopo* — vale a dire, i finanziamenti accademici o artistici a istituzioni nazionali che servono anche agende geopolitiche o di sviluppo a livello internazionale — sono diventati sempre più la norma, specialmente nel Regno Unito. Naturalmente, ciò non significa che le comunità accademiche stiano traducendo o promuovendo acriticamente le agende governative. Tutt’altro. Il pensiero indipendente e la visione critica delle azioni e delle agende sociali e politiche contemporanee rimangono vitali nel mondo di oggi. Allo stesso modo, le attività di disseminazione in contesti non accademici ricevono un plauso generalizzato, soprattutto dove c’è il potenziale per attrarre investimenti, in termini di tempo e denaro, del settore privato nella ricerca accademica. Questi imperativi o pressioni possono sembrare meno spiccati nelle arti e nelle scienze umane, ma il loro crescente riconoscimento influenza le percezioni dei quadri manageriali nei confronti della rilevanza e della validità della ricerca a loro connessa. Questo non deve sorprendere se si considera quanto gli enti finanziatori nelle arti, nelle scienze umane e nelle scienze sociali abbiano lavorato duramente per dimostrare il valore culturale, economico e politico del lavoro delle loro comunità

accademiche. Ad esempio, la British Academy ha lanciato nel 2020 la sua campagna per promuovere le discipline *SHAPE* — *Social Sciences, Humanities, and the Arts for People and the Economy* [Scienze Sociali, Scienze Umane e Arti per le Persone e l’Economia] — per contrastare l’ossessione della politica per la promozione delle discipline *STEM* — *Science, Technology, Engineering and Mathematics* [Scienza, Tecnologia, Ingegneria e Matematica]. Con particolare rilevanza per la nostra argomentazione, un caso studio sulla mobilità ha ispirato proprio una delle esemplificazioni utilizzate per condurre uno studio pilota con insegnanti e alunne/i per dimostrare il valore collettivo delle materie *SHAPE* — infatti, *i treni* sono stati uno dei tre oggetti chiave della quotidianità scelti per i casi studio, insieme a *maschere* e *scarpe* (Black 2021). Se vogliamo affrontare efficacemente le molte sfide legate alla mobilità del mondo — che si tratti di migrazione, fenomeni di congestione e inquinamento locali, trasporti o energia e cambiamenti climatici — allora le discipline artistiche e umanistiche hanno un ruolo fondamentale da svolgere accanto alle scienze sociali, alla pianificazione, all’ingegneria, alle scienze fisiche e a quelle ambientali. La mobilità e il movimento sono interessi trasversali alle discipline *SHAPE* e *STEM* e l’importanza culturale di diverse forme di mobilità è stata centrale in molte esplorazioni artistiche e, più in generale, umanistiche, che si tratti di storia, studi letterari, *performance studies*, cinematografia, archeologia, geografia o filosofia. Le nostre collaborazioni — alcune delle quali sono incluse nell’Appendice 1 — hanno comportato un gran numero di eventi e hanno abbracciato una vasta gamma di media.

Struttura del volume

In primo luogo, il volume considera la necessità di infrastrutture

per sostenere lo sviluppo delle arti e delle scienze umane delle mobilità. Questa svolta infrastrutturale ci offre un nuovo lessico per dare senso alle forme e ai mezzi attraverso i quali si possono realizzare le connessioni fra le arti e le scienze umane delle mobilità. Questa svolta ci invita a spostarci dalle infrastrutture accademiche e istituzionali come centri e reti verso le infrastrutture alternative del sentire e persino del linguaggio. Consideriamo questi elementi come un insieme diversificato di entità, contesti, condizioni e media che supportano questo tipo di lavoro.

In secondo luogo, ci occupiamo delle pratiche di connessione. Coerentemente, il volume rinegozia la definizione di alcuni approcci definiti in modo generico attraverso le azioni coinvolte nelle mobilità delle arti e delle scienze umane. In questa parte, che è la più corposa della nostra argomentazione, ci proponiamo di esaminare le possibilità delle pratiche — alcune delle quali sono già state introdotte in queste pagine — esplorate e coltivate durante i diversi eventi afferenti al nostro progetto di ricerca *Connecting Mobilities*. Termini come *mobilitare* e *coinvolgere* non corrispondono ad azioni specifiche, ma a più ampie reti di attività e pratiche che potrebbero apparire meno comuni — persino estranee — alla ricerca sulle mobilità — proprio come si potrebbe pensare del telerilevamento satellitare, delle pratiche curatoriali e di raccolta, delle opere grafiche e delle strategie atte al coinvolgimento del pubblico. Presenteremo le nostre riflessioni attraverso quattro azioni specifiche: *narrare*, *mobilitare*, *sperimentare* e *coinvolgere*.

연결connection(또는, 옛말로는 connexion)은 두 개 이상의 사물 간 결합 또는 관련성, 즉 한 사물이 다른 사물과 묶여 있는 상태를 의미한다. 어떤 사물이나 사람은 결합하거나 연결하게 되면서 연결을 가능하게 하는 지점으로 기능한다. 어떤 사물, 사람, 장소는 복수의 연결을 지닐 수 있다. 장소와 사물은 움트거나 뻗어 나가고, 새싹, 덩굴손, 리즘 등과 같이 연결의 끝이나 도착지란 없는 것처럼 싹을 틔우기 때문이다. 어떤 사물, 사람, 장소는, 식물들이 빛을 향해 손을 뻗고 새로운 땅에 달라붙은 채 기어올라 새로운 영토를 개척하는 방식으로 살금살금 움직이거나 넉넉한 공간을 불지도 모른다. 이는 많은 식물의 감아 도는circumnutate 힘 때문에 가능하다. 예를 들면, 불규칙한 객체 주위를 둥글게 돌면서 자라나는 힘 말이다. 신체들의 거의 모든 연결 또는 신체들에 기인한 거의 모든 연결은 늘 그렇게 명확하지 않으며, 많은 경우 그보다 훨씬 더 직선 모양이다. 팔다리, 손가락, 의족은 연결들을 수립하고, 조직, 근육, 골격 구조로 이루어진 연결부를 만들어 낸다. 연결부의 움직임과 힘이 다양함에도 불구하고 조직, 근육, 골격 구조를 신체에 고정시키는 것이다. 머리카락의 모낭과 모공은 훨씬 더 작고 많다. 모낭은 머리카락이 자라나서 피부와 연결되는 지점이 된다. 모낭은 표면

아래 ‘피하’층 또는 지층에 뿌리를 내리고, 피부 아래 구근처럼 터를 잡는 것이다. 표면적으로 볼 때, 털은 대기와 만나 흔들리기도 하고, 날씨 때문에 흠뻑 젖기도 하며, 몸 주위에 공기층을 형성하여 몸을 따뜻하게 만들어 주기도 한다. 그러므로 연결은 선이나 벡터만을 의미하는 것이 아니라—그 형태들이 풍부하거나 추상적인 것만큼—우리가 느끼거나 지각하거나 거주할 수 있는 형체 또는 미적 형식으로 나타날 수도 있다.

모공은 게이트웨이 식 연결 지점으로서, 즉 기도氣道 같은 구멍보다 훨씬 더 많은 수의 틈새openings로서 더 많이 작동한다. 몸에 연결되어 있지만 몸에서 뻗어 나가고, 식물의 줄기나 가지처럼 쉽게 닿거나 꺾쳐지거나 뒤엎힐 수 있는 그런 덩굴손들. 이들은 머리를 땅거나 천을 찢 때처럼 엮일 수 있다. 이런 뭉치들은 관절들을 연결하거나 관절들에 접속할 수는 없지만, 단순히 서로 닿거나 함께 놓여 있을 수는 있다. 어떤 때는 서로 엉켜서 혼란스럽게 되거나 움푹달짝 못하게 되기도 한다. 직물은 천의 특정 패턴 질서를 활용함으로써 견고해진다. 안팎으로도 위아래로도 신중하게 직조되고, 더 큰 직물의 색상이나 디자인 그리고 강도가 더 완전해지도록 연결되는 것이다. 직물들은 연결되어 있지만 병렬 경로에서는 더 그렇다. 그래서 연결은 옆으로 닿는 접촉의 산물일 수 있다. 아니면, 연결은 한 손이 다른 손을 감싸는 것 같은 접힘a fold(뒤에 나오는 손에 대한 논의 참조)—돌봄 속에서 다정하고 연약하게 안겨 있는 두 신체의 아름다운 연결, 또는 심지어 자신의 온기를 유지하기 위해 맞잡은 두 손의 아름다운 연결. 한편, 매듭knots은 고의든 우연이든 훨씬 더 강한 연결 관계를 의미한다.

거의 모든 연결은 무언가가 결합할 때—그리고 이 결합이 그 자체로 이동 양식일 때—전송transfer의 가능성을 내포한다. 연결한다는 것은 무언가가 그 연결을 통해 흐르도록 하는 것이다. 연결은 좋다고, 그런 흐름은 포용적이라고 사람들은 말한다. 연결과 흐름은 우리를 풍요롭게 해 주고, 외

롭지 않게 해 주며, 더 많은 정보를 주고, 더 많은 지식을 주며, 더 많은 것을 할 수 있게 해 준다. 그 대부분은 본래 이동에 관한 것이다. 연결은 어떤 형태의 모빌리티 가능성을 만드는 것이고, 그래서 모빌리티가 수행되거나 계속되는 곳에서 연결 기회도 발생한다. 이는 전달자로서의 연결인데, 여기서 이동이란 연결재를 통해 발생한다. 또한, 그것은 이동으로서의 연결, 즉 결합—연결 만들기—이라는 이동으로 만들어진 연결이기도 하다.

우리에게 이런 생각은 모빌리티 접근법들·이념들의 이동과 연결성을 이해하는 방식이다. 이런 언급이 이미 착종이나 난장亂場, 아니면 상호 배치interleaving처럼 보인다면, 그것은 분명 모빌리티 관련 개념들, 이념들, 실천들의 연결성과 모빌리티에 우리가 관심이 있기 때문이다. 모빌리티에서 가장 중요한 것은 연결하기connecting와 움직이기moving다. 그럼에도 모빌리티와 연결은 뒤섞여 있어서 풀어 이해하기가 그리 쉽지 않기 때문에 까다롭다! 그런 것들을 따라가다 보면 방향 감각을 상실할 수도 있다.

물론 그와 같은 연결은 이동과 휴먼 커넥티비티human connectivity를 연구하는 학자들에게 오랜 관심사였다. 그 가운데 몇몇 학자들은 장소들 사이에 있는 경로를 통해 연결을 버리는 방법으로서 ‘길routes’과 ‘여정routings’(Clifford 1997; Cresswell 2024)에 관해 사유했다. (탈)연결은 많은 학자들의 관심사였다. 이들이 숙고한 것은 사람들의 차별적 연결 능력이었다. 어떤 장소들과 사람들은 부의 불평등, 신체 능력, 인종·민족성·국적·젠더·연령에 따른 배제로 인해 주변화되고 강한 연결을 수립하지 못하게 된다는 것이다. 어떤 학자들은 도시 내부, 인프라를 통한 사람들의 상대적 연결성을 기술하기 위해 분열splintering 관념을 탐구했다(Graham and Marvin 2001). 이 작업에서 우리는 갈라지거나 조각 나는 연결의 감각을 습득했다. 인프라 투자 중단과 민영화라는 탈식민적이고 탈사회주의적인 경험을 조사하는 연구에서 그렇듯이 말이다. 연결의 헐거워짐은 모빌리티와의 약한 유대, 또는 모

빌리티가 초래할 수 있는 약한 유대를 의미할 수 있다. 연결의 헐거워짐은 자질의 무효화, 어쩌면 사회적 경험 보증의 무효화까지 의미할 수도 있고, 그래서 사회적으로나 경제적으로 불확실한 상황에서는 모빌리티가 더 열악하고, 더 힘들고, 더 불확실하고, 아마도 더 불안할 수 있음을 암시한다. 직물의 헐거워짐은 강력한 비유인데, 보통은 함께 상처 입은 다수의 실들로 이루어진 더 견고한 직물과 관련해서 그렇다. 한 오라기의 실은 다수의 작은 실들로 만들어진다. 하지만 그 작은 실들은 헐거워지면 온전한 형태를 잃을 수 있다—머리카락이 그런 것처럼 흐트러질 수 있다. 헐거워짐은 또한 어떤 운동 행위—문지르기, 마찰 일으키기, 뒹아빠지기, 부서지기—와 어원을 공유한다. 모빌리티의 연결을 만들기 위해 함께 모인 것들은 관계성을 지나치게 강조하면 깨어지기 시작할 수도 있다. 모빌리티와 연결이 꼭 활발하고 뚜렷한 관계성과 동일시될 필요는 없다. 어떤 연결은 사회적 함께함togetherness의 온기를 가져다주지만, 다른 연결은 그것이 과도할 수도 있다. 아니면, 그 온기를 억누르고, 진정시키고, 감소시키고, 심지어 철회하게 할 수도 있다.

이 책의 관심사는 연결에 있고, 모빌리티에 대한 우리의 접근법과 생각들을 연결하는 데 있다. 그러나 이런 문제들을 다루는 방법은 매우 독특하다. 한편으로 이 책은 모빌리티를 향해 있는 낡은 개념·접근법과 창발적 개념·접근법 간의 연결, 말하자면 예술 및 인문학 분야의 연구 에토스·방법·접근법에 더 민감하고 또 그에 개방적인 연결을 해명하는 데 있다. 이런 전개에 관심을 갖고 노력을 기울여 온 여러 학자들과 공동체들이 볼 때 그 연결은 어떤 의도적인 움직임이 나타난다. 이와 같은 서사가 의문의 여지가 없는 것은 아니겠지만, 자료 분석 과정과 자료 수집 방법을 좀 더 사회과학적으로 강조하는 것은 모빌리티 연구를 이해하는 하나의 방법에 불과했다. 이는 피어스와 메리만(Pearce and Merriman 2018)이 모빌리티 연구 분야

의 반대 역사 또는 대안적 역사를 위해 제출한 서사다. (아마도 새로운 ‘패러다임’이나 ‘전환’보다는) 모빌리티 인문학, 예술, 창조성에 대한 ‘초점화’는 분명히 진행되고 있다. 부분적으로는 창작 예술 분야에서 이루어지는 학제적 연구 관행을 더욱더 의도적이면서도 노골적으로 실현하고 또 그에 참여하는 식으로 말이다. 여기에는 모빌리티 연구의 인접 분야도 어느 정도 포함되는데, 연구 대상, 텍스트, 실험 기구, 실습 등의 순환·전파·확산에 대한 관심이 있는 과학사(Law 1984) 같은 분야가 그렇다. 이와 유사한 관심이 예술사 학계에서도 증대하고 있다. 말하자면, 도상학 패턴의 확산은 예술가들 및 이들 작업장의 이동, 후원 및 상업 네트워크, 이미지·텍스트·이념의 순환 등과 교차한다. 음악과 음악학은 그와는 다른 점을 강조한다. 민족음악 학자들이 음악 문화 관행의 전승에 관해 상세하게 조사했다면, 장소와 모빌리티라는 문화지리적 관념에 관심 있는 이들은 미국의 재즈 음악을 만든 불평등한 모빌리티 관행과 대리 모빌리티vicarious mobilities(Berish 2018), 그리고 마방Mabang처럼 월드뮤직에서 영감을 얻은 중국의 지역 밴드(Kielman 2022)를 탐구했다. 고전음악 영역은 여전히 민족음악 전통이 있는 범주들로 추동되고 또 그로 둘러싸여 있는데, 모빌리티 사유는 그 범주들에 대한 이의 제기를 정말로 가능하게 해 줄 것이다(Meyn, Grosch and Adey 2023).

다른 한편 이 책은 모빌리티와 예술·인문학 사이의 이런 새롭고도 창발적인 만남과 연결이 더 공정하고 정의로우며 지속가능한 모빌리티 미래를 향해 나아가도록 하라는 명령을 구현한다. 모빌리티 예술과 인문학은 진공 상태에서 작동할 수 있는 것이 아니고, 우리 시대, 지금, 미래의 긴급한 사회적·정치적·경제적·환경적 위기들과 과거의 그런 위기들에서 모빌리티가 담당할 구성적 역할을 잘 알고 있기 때문이다.

모빌리티 연구 연결하기

모빌리티 연구의 ‘뿌리’를 심리해서 분명히 규정하는 것은 어려운 일이기도 하고 또 틀림없이 쓸데없는 일이기도 하다. 한편, 지난 25년 동안 이 공통의 다학제적 개념을 중심으로 한 학술적 ‘트래픽’은 급속히 증가했다. 초기 저술에서 확인할 수 있는 것은, 사회과학과 인문학의 광범위한 분과학문들을 가로지르는 모빌리티 사유의 느슨한 실이다. 당시에는 관광, 이주, 교통, 커뮤니케이션 같은 분야를 중심으로 한 학제적 논의가 이루어졌다. 최근 들어 모빌리티 학자들은 이동과 모빌리티에 대한 예술 및 인문학 분야 연구의 변별점을 방법, 접근법, 주제 등의 견지에서 확인하고자 했다(예를 들면, Merriman and Pearce 2017; Aguiar, Mathieson and Pearce 2019; Kim, Kim, Lee, and Shin 2019; Pearce 2020; Iacoli, Papotti, Peterle and Quaquarelli 2021; Biasiori, Mazzini and Rabbiosi 2023a, 2023b). 게다가 많은 학자들은 예술 및 창조적 실천에 기반한 연구와 학문에 의존하고 있다(Tang and Southern 2018; Barry et al. 2023; Barry 2020).

이 책이 우리가 보기에 모빌리티 학계 내에서 이루어진 그런 다양한 선택적 제안과 전환의 결과 전개된 무언가를 포착했으면 한다. 인문학 및 예술과의 또는 그를 향한 다양한 연결, 탈연결, 지향, 방향을 추적했으면 하는 것이다. 물론 이런 연결과 지향 가운데 몇몇은 특별히 새로운 게 아닌데, 인문학자들과 인문학 종사자들은 오랫동안 모빌리티, 여행, 교류 같은 주제를 다루어 왔기 때문이다. 여기서 볼프강 쉬벨부쉬Wolfgang Schivelbusch, 이언 챔버스Ian Chambers, 폴 길로이Paul Gilroy, 캐런 캐플런Caren Kaplan 등의 저작이 떠오른다(see Merriman and Pearce 2017; Cresswell 2001 참조). 분명한 것은, 존 어리John Urry와 미미 셸러(Sheller and Urry 2006a)가 터를 잡은 사회학이란 보통 사회과학이라는 넓은 분야 내부에 확고히 자리해 있다는 점이다. 그에 반해, 다른 많은 학자들은 이동, 여행, 추방 같은 주제들에 대한 연

구, 즉 예술 및 인문학에 더 적합한 연구를 수행해 왔다. 더구나, ‘새 모빌리티 패러다임’과 ‘모빌리티 전환’에 중심적이었던 몇몇 분과학문의 경우 그런 영역에 단정히 자리 잡기란 늘 쉬운 일이 아니다. 모빌리티 연구의 초기 뿐만 아니라 현재에도 핵심적 역할을 하고 있는 지리학은 복수의 분야로서 보통 사회과학, 자연과학, 물리학, 인문학 등으로 분류된다.

역사는 파도바, 애버리스트위스, 로열홀러웨이에서 모빌리티를 연구하는 동료들에게 특히 중요한 분야로 최근 모빌리티 연구에서 중대한 역할을 하고 있다. 역사는 거의 틀림없이 이 연구장의 형성에서 중요한 역할을 했다(예컨대, 존 어리는 여행 관행 및 경제에 관한 역사적 설명을 제시한 바 있다(Urry 1990)). 모빌리티는 고대부터 현대까지 매우 긴 기간을 망라함으로써 사람, 사물, 상품, 이념, 그림, 정책 등의 인간적·비-인간적 이동과 물질적·비물질적 이동을 재해석하게 해 주는 해석학적 장치로 등장했다. 또 다른 중요한 연구 분야는 인문학이라는 직물에 본질적인 텍스트성textuality인데, 이는 라틴어 텍스트스textus의 잠재력을 직조물a piece of weaving로서 펼쳐 놓는다(그리고 앞서 논의한 바 있는 직조된 연결에 주목한다). 텍스트는 시간을 가로질러 다양한 독자들에게 영향력을 발휘하면서 오랜 기간 동안 교환되고, 번역되고, 재형성되어 왔다. 역사학자들과 문헌학자들은 번역, 텍스트의 지구적 순환, 텍스트의 매체횡단적 각색 등을 탐구했다. 하지만 이런 ‘움직이는 텍스트성moving textuality’(molino 2023)이 어떻게 역사적 해석을 재형성하는지에 관해서는 아직 충분히 이론화되지 않았다. 텍스트 역사의 모빌리티 전환은 학자들이 뻗뻗한 틀에서 벗어나 언어, 글씨, 물질 형태 등을 가로질러 텍스트를 추적하도록 해 줄 것이다. 이런 관점은 역사적 실재를 구성하는 데서 문자 텍스트가 발휘하는 힘에 대한 논의를 확장하고, 문자 텍스트의 물질적 전송이 갖는 중요성을 강조한다. 분명한 사실은, 모빌리티—사용 또는 실천 장소와 맥락의 모빌리티, 대화 공간의 모빌리티, 물질적 지

원의 모빌리티, 글/필체/철자의 모빌리티, 언어의 모빌리티, 형식과 기능의 모빌리티 등—에 문자 의사소통 수단이라는 특질이 있다는 점이다.

문학 이론(과 그에 유익한 철학), 문화 연구, (탈)식민주의 및 디아스포라 연구(Aguiar 2011), 홀로코스트 역사(Gigliotti 2009), 여행 글쓰기에 대한 신비평 접근법 같은 과목들은 분명히 예술과 인문학 영역에 자리 잡고 있다. 그리고 이 모든 분야들은 사람, 사물, 상품, 정보 등의 이동에 초점을 맞춘 새로운 세계 인식 방법을 정초함으로써 창발적 모빌리티인문학에서 중요한 역할을 수행해 왔다(Merriman and Pearce 2017 참조). 물론, 우리는 새로운 방향, 접근법, 실험 양식 등에 표시를 하기도 하지만, 논쟁과 현장을 차단하려고 하지도 않고 사회과학과 예술·인문학 간 뚜렷한 차이를 확립(하거나 유지)하려고 하지도 않는다. 매우 흥미롭고, 도전적이며, 비정통적이고 전위적인 개념적·방법론적 실험 가운데 몇몇은 분과학문적 경계가 모호한 곳 주변에서 발생했다. 한편, 접근법상 명백한 차이들은 많은 경우 특수한 분과학문과 영역 안에서 뚜렷이 드러난다. 관광 모빌리티 연구가 그 대표적인 사례다. 사회학적·문화적·인류학적 접근법들은 그 연구 분야를 완전히 쇄신함으로써(존 어리와 요나스 라르센Jonas Larsen의 저술부터 학술지《관광 연구 Tourist Studies》, 그리고 노엘 살라자Noel B. Salazar의 많은 인류학 분야 저술까지) 좀 더 인문학적 방향에서 새로운 발전과 방법론적 실험을 할 수 있는 길을 터놓았다(예를 들면, Rabbiosi and Meneghello 2023). 지리학의 사례로 돌아가 보면, 이 분과학문의 각각 다른 주머니에서 모빌리티에 대한 각각 다른 접근법들이 창발했다. 여러 분야들 간(모빌리티, 이주, 커뮤니케이션, 교통 등을 연구하는 학자들 간) 토론에 언제나(때로는 거의) 참여하지는 않는 학자들도 여기에 함께했다. 더욱이, 이론적으로나 철학적으로—마르크스주의, 현상학, 과정철학, 구조화 이론, 페미니즘, 포스트구조주의, 비재현 이론 등에 기반한—각각 다른 접근법들이 종종 이동과 모빌리티에 대한 전혀 다른 논의를

옹호하는 데 동원되기도 했다. 글로벌 모빌리티 실천에 수반하는 권력 기하학(Massey 1993), 장소 특이성이 내부 자본, 투자, 기업가, 숙련된 사업 전문가 등의 흐름을 유발하는 데서 갖는 중요성(Harvey 1996), 이동적 주체들을 가로지르는 ‘미시정치적’(Bissell 2016) 또는 ‘분자적’(Merriman 2019, 2023) 모빌리티 같은 논의들 말이다.

볼프강 쉬벨부쉬(Schivelbusch 1980)와 이언 챔버스(Chambers 1990) 같은 인문학자들은 부지불식간 초기 모빌리티 연구에 영감을 주었다. 그러나 과거 약 10년 동안 문학 연구, 역사학, 공연 연구 같은 예술 및 인문학 분과학문에 종사하는 학자들—과 예술실천가들—은 모빌리티 연구 분야에 적극적으로 참여해 왔고, 그래서 모빌리티 연구라는 것을 확장하고 또 재형성하고 있다. 이런 발전에는 분명히 장점도 있지만 잠재적 위험도 있다. 한편으로, 예술학과 인문학은 모빌리티의 역사적·예술적·창조적·사변적·정동적·상상적 면모를 전경화하는 것으로서, 모빌리티 연구의 소관 범위를 흥미로우면서도 혁신적인 방식으로 확장할 잠재력을 지니고 있다(Barry et al. 2023). 다른 한편, 자신의 분석 및 실천을 강화하기 위해 모빌리티 관련 개념들의 창조적 잠재력을 실험하는 학자들은 모빌리티 연구를 계속해서 많이 추진하라는 정치적·행동주의적 명령을 염두에 두고 있다(Pearce 2023, 2024). 이는 특히 배제, 경계선 설치, 부정의, 지속가능성, 공유하기(Cresswell 2010; Sheller 2018; Adey et al. 2021) 같은 실천에 대한 논의를 중심으로 이루어진다. 예를 들어, 수많은 학자들의 핵심 관심사는 미래의 ‘정의로운 모빌리티just mobilities’를 상상하기, 초래하기, 서술하기, 계획하기 등인데, 여기에는 우리를 그리로 데려다줄 수 있는 정의로운 이행just transitions도 포함된다. ‘모빌리티 정의’에 대한 긴급한 요구는 글로벌 COVID-19 팬데믹 기간 동안 강력하게 등장했다(Adey, Hannam, Tyfield and Sheller 2021). 그 요구는 이주, 인프라, 국경, 기후 비상사태—(유엔UN의 지속가능한 발전 목표처럼) 다양한 지속

가능한 발전 목표들에 배태되어 있는 모든 것—등에 대한 연구에서도 분명히 드러난다. 환경과 사회(부)정의에 대한 이런 관심으로 인해 몇몇 모빌리티 학자들은 좀 더 간섭주의인 또는 심지어 ‘행동주의적인’ 학술 참여 양식으로 나아갔다(Sheller 2018). 예술과 인문학에 종사하는 학자들—과 특히 실천가들—이 그런 선도적 활동을 수행하는 데 큰 기여를 할 수 있다는 것, 그리고 자기 분과학문 연구를 위해서 새로운 관점을 가져올 수 있다는 것이 우리의 주장이다. 카야 배리가 호주 퀸즈랜드 소재 이주노동자 공동체와 함께 한 전시회나 창작 활동은 이런 류의 연구가 지닌 믿을 수 없는 약속을 잘 보여 준다. 배리는 댄서, 사진작가, 농업노동자—자기 경험을 자료화하기 위해 카메라를 지급받은 이들—와 함께 작업함으로써 농업 노동의 틈새 공간 또는 보통 무시되는 공간에 있는 다양한 (임)모빌리티를 표현하고 또 그에 질문을 던졌다. ‘시위의 초상화Portraits of Protest’라는 다른 프로젝트에서 배리는 호주 근해 대피소로부터 항공의학적으로 대피한 이후 이주민 구금 호텔 공간에서 전개된 시위에 초점을 맞췄다(Ubayasiri, Barry and Balle-Bowness 2023). 연구 협력, 교류, 새로운 연구 인프라 등은 더 위험하고 실험적인 공동연구를 지원하거나 실현하는 데 중요한 역할을 할 수 있다.

목적

모빌리티 연구장이 예술과 인문학에 닿으면서 가장 환영할 만한 차원은 영어권 학문 전통 너머에 있는 학자들의 참여다. 여기에는 북유럽, 북아메리카, 호주, 뉴질랜드 너머의 학계가 해당한다. 모빌리티 역사학자, 인류학자, 지리학자, 사회학자, 문학 연구자 등은 아프리카, 아시아, 중남미 대륙의 모빌리티 관행과 체계를 연구하는 데 중요한 역할을 떠맡아 왔다. 이 책은 영국, 한국, 이탈리아에 있는 모빌리티 학자들 간 교류협력 네트워크가

확장한 데 따른 직접적 결과다. 세 언어, 즉 영어, 이탈리아어, 한국어로 집필된 이 책은 모빌리티와 인문학에 관한 논의를 영어권 너머로 확장하는데 그 목적이 있다. 많은 경우 전혀 다른 모빌리티 연구 경험을 갖고 있는 이 세 나라 학자들 간 확장된 학술 교류를 성찰하면서 말이다. 이 작업은 모빌리티 연구의 몇몇 핵심 용어들을 번역할 때 발생하는 난제들도 포함한다. 여기서 목적은 한 학문 분야의 지구화를 기록하는 데 있지 않다. 그 목적은 모빌리티 연구가 탈식민화하고 복수화하고 있으며, 또 그렇게 될 수 있고 되어야 함을 주장하는 데 있다. 그리고 이런 차이와 복수성에서 중요한 대화들, 교류들, 연결들을 발견할 수 있음을 주장하는 데 있다.

이 책은 여러 저자들의 각기 다른 입장들, 경험들, 우선 사항들을 반영하고 또 존중하면서도, 분명한 목적이 몇 가지 더 있다.

이 책의 첫 번째 목적은 급속하게 확장하는 ‘모빌리티인문학’ 분야를 찬찬히 살펴보는 데 있다. 이는 이 분야의 ‘뿌리’에 관한 하나의 역사를 저술해서 그 이야기를 끝내 버리려는 게 아니다. 지금 분명한 것은, 우리가 하나의 연결 지점을 찾아내거나 그 진화하는 분야의 어떤 뿌리와 줄기를 묘사하는 데 별 관심이 없다는 점이다. 우리는 사회과학 접근법과 예술 및 인문학 접근법의 경계를 정해 주는 몇몇 변별력 있는 이론, 방법, 실천의 윤곽을 그려 보고자 한다. 하지만 이 과정에서 그 두 중첩되는 접근법들 또는 관행들 사이에 날카로운 선을 긋지는 않을 것이다.

둘째, 이런 류의 책은 어느 정도는 새로운 연구 지대나 경계에 닿으려고 하고, 그래서 가능한 새로운 어젠다를 염두에 둔다. 그러나 우리는 ‘선언manifesto’이나 ‘거대 서사’를 제시하지 않으려고 하고, 사람들이 무주지terra nullius(주인 없는 학술장)라고 선언한 곳을 식민화하지 않기 위해 조심하려고 한다. 현대 학계의 지정학적 움직임을 볼 때, 학자들은 많은 경우 소속 대학교, 연구비 지원 기관, 정부 등에 의해 국제적으로 될 것, 세계를 선도

하고 새 분야를 개척할 것, ‘한계를 밀어붙일’ 것, ‘신기원을 열 것’, 앞에서 이
 끝 것, 패러다임을 바꿀 것 등을 권장받는다. 이는 다른 형태의 움직임, 그
 리고 심지어는 다른 이들에 대한 다그침을 어느 정도 내포한다. 사용된 언
 어는 경우에 따라 폭력적이게, 군사주의적이게, 식민적이게, 남성주의적이
 게, 생태중심적이게 보일 수 있다. 집단보다 개인을, 협력과 점진적 발전보
 다 개인의 뛰어난을, 그리고 아이디어의 생성과 출판에 관해 누구보다 빠
 른 초고속 접근법을 높이 평가하면서 말이다. 이런 명령법은 학계의 가장
 나쁜 충동들, 많은 경우 모빌리티의 각기 다른 모습과 표현을 통해서 포착
 되곤 하는 그런 충동들을 통해서 상연된다. 그래서 수수함, 복수성, 양가성,
 망설임, 그리고 심지어 미숙함과 겸손함은 거의 지지를 받지 못하게 된다.

셋째, 우리 모두는 분과학문들 간, 그리고 각기 다른 장소에서 각기 다
 른 언어로 연구하는 학자 커뮤니티들 간 공동연구, 협업, 대화의 가치를 믿
 는다. 이는 우리 개인의 연구 프로그램을 풍요롭게 해 주고, 새로운 우정과
 문제들, 그리고 공유된 해결책 탐구 잠재력에 문을 열어 놓는다. 우리 모두
 는 지구적 이동에 따른 환경 영향을 염두에 둘 필요가 있지만, 물리적 이동
 과 대면 만남은 협업을 하는 많은 연구자들과 실천가들에게 매우 중요하
 다. 그래서 존 어리(Urry 2002, 2003)가 수년 전 주장했던 것처럼, 그들은 각기
 다르게 체현된 관행들, 감각들, 물질들을 온라인 및 매개된 커뮤니케이션
 에 확실히 끌어들이는다. 대학교, 정부, 연구비 지원 기관은 보통 학술 협력
 을 장려한다. 국제화는 중요성, 영향 범위, 높은 질적 수준을 증명하는 핵
 심 방법으로 인식된다. 어떤 경우—우리의 몇몇 활동에 기금을 지원해 주
 었던 UKRI의 영국-한국 네트워크 구축 계획 같은 경우—공동연구는 전
 략적이고 지정학적인 이유에서 장려되기도 한다. 이 계획은 명백히 “영국
 과 한국의 파트너십, 즉 지역의 핵심 동맹 관계와 지구적 연구 능력”을 “심
 화”하고, “2021년 보안, 방위, 개발, 외교 정책 통합 리뷰the 2021 Integrated

Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy에 깔려 있는 영국 정
 권의 포부”(UKRI 2021)을 반영한 것이었다.

“소프트 파워”와 “이중 목적 연구비”(지정학적 어젠다 또는 개발 어젠다
 에 국제적으로 부합하기도 하는 학술 연구비 또는 예술 연구비)는 특히 영국
 에서 증가 추세에 있다. 물론, 이는 학자들이 정부의 어젠다를 무비판적으
 로 번역하거나 홍보하고 있음을 의미하지 않는다. 그와 전혀 다르다. 동시
 대 사회적·정치적 행위나 어젠다에 대한 독립적 사유와 비판적 통찰은
 현재 세계에 반드시 필요하다. 학계 외부 대중에 대한 영향력 또한 긍정적
 인 것으로 보이는데, 학술 연구에 대한 시간과 돈의 민간 부문 투자에 영향
 을 미칠 잠재력이 있는 곳에서는 특히 그렇다. 이런 명령 또는 압박은 예
 술과 인문학 내부에서는 지배적이지 않을 수 있지만, 그런 요소들이 광의
 의 민간 부문 전체에 걸쳐 점차 중요하게 여겨지면서 예술 및 인문학 연구
 의 값어치와 가치에 대한 관리자들의 인식도 영향을 받게 된다. 예술, 인문
 학, 사회과학 분야 연구비 관리 기관은 학자들이 하는 작업의 문화적·경
 제적·정치적 가치를 증명하기 위해 고군분투하고 있다. 예를 들어, 브리
 티시아카데미British Academy는 2020년 정치인들의 STEM(과학, 기술, 공학,
 수학Science, Technology, Engineering and Mathematics) 강박에 맞서 SHAPE(사회
 과학, 인문학, 그리고 사람과 경제를 위한 예술Social Science, Humanities, and the
 Arts for People and the Economy) 분과학문들을 진흥하기 위한 캠페인을 시작했
 다. 이때 모빌리티 사례 연구는 브리티시아카데미가 SHAPE 과목의 집단
 가치를 증명하기 위해서 교사들과 학생들로 이루어진 예비 연구를 진행할
 때 사용한 핵심 표본들 가운데 하나를 만들기도 했다—“기차”는 “마스크”
 및 “신발”과 더불어 세 가지 핵심적인 일상용품 가운데 하나로 선정되었다
 (Black 2021). 우리가 세계의 많은 모빌리티 난제들—이주, 지역의 혼잡과 오
 염, 교통, 에너지, 기후변화 등—을 효과적으로 다룰 수 있다면, 예술 및 인

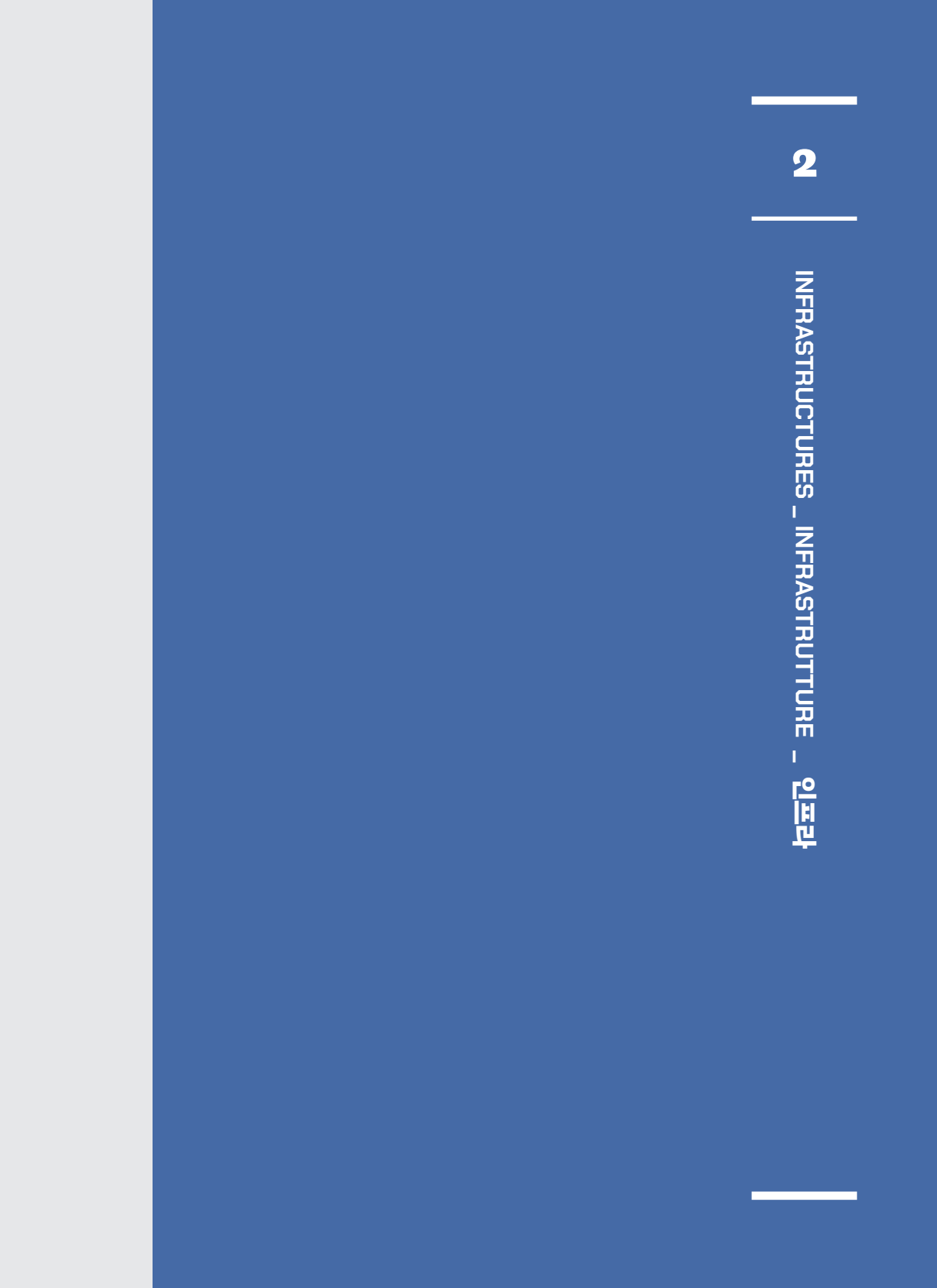
문학 분과학문들은 도시계획과 공학을 포함하는 사회과학과 더불어, 그리고 자연과학과 환경과학을 연구하는 학자들과 함께 매우 중요한 역할을 수행할 수 있다. 모빌리티와 이동은 SHAPE와 STEM 분과학문들 모두를 아우른다. 그래서 역사학, 문학 연구, 공연 연구, 영화학, 고고학, 지리학, 철학 등 많은 예술 및 인문학 연구에서 각기 다른 형태의 모빌리티가 갖는 문화적 중요성은 중심으로 다루어지고 있다. 우리의 공동연구는 많은 행사들을 수반했고 다양한 매체에 걸쳐 이루어졌다. 그 몇몇은 부록에 수록했다.

책의 구성

첫째, 이 책은 예술 및 모빌리티인문학의 발전을 뒷받침하는 인프라의 필요성을 검토한다. 인프라적 전환은 예술 및 모빌리티인문학을 위한 연결들을 추구하는 데 필요한 형식과 의미를 설명해 주는 새로운 어휘 목록을 제공한다. 우리는 연구소나 네트워크 같은 학술적·제도적 구조에서 감정의 구조로, 심지어는 언어의 구조로 나아간다. 우리는 이런 것들이 학술 작업을 지원하는 사물, 맥락, 조건, 매체 등을 뒷받침하는 다양한 구조물이라고 생각한다.

둘째, 우리는 연결 활동에 주목한다. 여기서 이 책은 예술 및 인문학 모빌리티 관련 행위를 연구하기 위한 어떤 광범위하게 정의된 접근법들의 조건이 된다. 이 내용은 이 책에서 가장 많은 부분을 차지한다. 여기서 우리는 실천의 가능성을 검토하는데, 그 일부는 연구 사업(‘영국과 한국 간 모빌리티 연구 연결하기’)의 여러 행사를 치르면서 인식하고, 탐구하고, 계발한 것들이다. ‘동원하기mobilising’나 ‘참여하기engaging’ 같은 항목은 특정 예술을 떼어내는 게 아니라, 모빌리티 연구와 거의 공통점이 없거나 심지어

는 그에 맞지 않는 광범위한 행위·실천 묶음을 떼어 내는 것이다. 인공 위성 탐사[satellite sensing]부터 큐레이팅 실천과 수집 실천까지, 그리고 그래픽 아트와 대중 참여 방식까지 말이다. 우리는 서술하기[Narrating, 동원하기 Mobilising, 실험하기Experimenting, 참여하기Engaging]를 통해서 이 작업을 수행한다.



What might enable, but also disable, the connections that we are keen to establish across and between countries and practices in arts and humanities disciplines oriented towards the provision of just mobility futures? Infrastructures were defined by the late Lauren Berlant as ‘the living mediation of what organises life: the lifeworld of structure’ (2016, 393), while others have approached infrastructures as ‘life support systems’ (McFarlane 2011, 655; Graham 2015), implying more mechanistic and metabolic imaginaries and materialities. Both conceptions seem to imply mobility as an organising, channelling, facilitation of movement. While infrastructures may more often be imagined to be materialised as roads, bridges, schools or finance systems, academia too has its infrastructures — including its institutions, centres, book series, journals, conference circuits and countless affective infrastructures. What’s more, many mobility infrastructures are loaded with affective freight, including affects of hope, yearning, promise (Anand, Gupta and Appel 2018) and, of course, disappointment (Bosworth 2023) especially when they falter or fail. Whilst recognising the risks in expanding the concept of infrastructure, there is clearly value in taking account of how affects condition academic life and the ways they modulate the possibilities

and qualities of connections. Current challenges within higher education institutions — experienced unevenly across geographical territories, and reflecting varying levels of precarity and other factors — expose practices and breakdowns within our infrastructure (affective or otherwise). These failures are sometimes dramatic, but they are often ordinary. Responses might include repair or replacement, as well as presenting opportunities for new forms of life, knowledge and organisation. New ways of working across disciplines and new practices can also give rise to new infrastructures of connection, as well as resulting in disconnections and infrastructural redundancies.

As already mentioned, this book is itself a product of funding infrastructures which supported research in the UK, South Korea and Italy, whether in the form of projects, workshops, conference sessions, visits, exchanges or academic publications. Like pearls on a necklace, a series of grants have enabled us to connect a wide range of individuals at different career stages across a network of organisations and institutions in the UK, South Korea and Italy. As noted earlier, this book is a key output of a UK-South Korea networking grant funded by the ESRC and AHRC in the UK, which enabled us to strengthen existing connections between scholars working in Konkuk University, based in Seoul, South Korea, and academics in three UK universities: Royal Holloway University of London, Lancaster University and Aberystwyth University. The grant has also connected scholars with researchers and practitioners in public institutions, museums, and even a musical conservatoire, while beyond these UK-South Korea connections we have continued to work with researchers in other countries, including members of the MoHu research centre at the University of Padua in Italy. Connecting, rather than connection, was the aim, in order to support intellectual exchange between

researchers working in the mobility humanities, with a particular focus of our activities around different kinds of research *practice*.

Academic concepts, movements and fields become disciplined and institutionalised in lots of different ways, giving rise to scholarly ‘infrastructures’ which serve as vital fora for the unfolding of academic discourses and debate. University research centres, scholarly societies, email discussion fora, academic journals, conferences, seminar series, book series, and much more serve as gathering points, passageways and sounding boards for ideas, whether from lone scholars or groups of academics engaging with others. These infrastructures can be grouped in a number of different ways, and it is useful to reflect upon their role in connecting scholars and opening out debates on mobilities across the arts and humanities. In this chapter we consider the infrastructures which have and can organise and facilitate the life of mobilities research with the arts and humanities.

Centres and Networks

Research centres and networks have been key points or bundles of connection for mobilities scholarship. The first centre of mobilities research (coined and abbreviated as CeMoRe) — as distinct from the many existing centres of transport research and migration research — was set up by Mimi Sheller and John Urry at Lancaster University in 2003, and ably administered and supported by Pennie Drinkall who was well known to many researchers for her essential work in managing the journal *Mobilities*. Centred around the world-leading Department of Sociology, the centre brought together colleagues from sociology, literary studies, geography, fine art and management studies working on themes of mobility, in its many

different forms. Early position papers were quickly followed by books, conferences, the establishment of CeMoRe in 2003, and the launch of the international journal *Mobilities* (edited by Kevin Hannam, Mimi Sheller and John Urry) in 2006. While scholars such as Zygmunt Bauman, Rosi Braidotti, Tim Cresswell, Gilles Deleuze, Paul Gilroy, Tim Ingold, Caren Kaplan, Lisa Malkki, Nigel Thrift and Paul Virilio (to name just a few) had been thinking and writing with movement and mobility for some time, Sheller and Urry helped to galvanise, codify and institutionalise a new multidisciplinary or trans-disciplinary field which has since travelled and been translated far and wide. Other networks and centres followed. The establishment of the Cosmobilities Network (The European Network of Mobilities Research) by John Urry and Sven Kesselring in 2004 was followed by the Aotearoa / New Zealand Mobilities Research Network in 2009, Pan-American Mobilities Network in 2011, Australian Mobilities Research Network (AusMob) in 2017, Art and Mobilities Network in 2018, and Asia Mobility Humanities Network (AMHN) in 2019. Centres have emerged in universities in Padova (MoHu), Seoul (AMH), Aalborg (C-MUS), Aberystwyth (CeTraM) and Surrey (Mobilities in Literature and Culture).

The broadening of mobilities research bases and networks beyond the Global North (and Anglo and Francophile worlds) is an important development, with important work undertaken in South America and Asia. New Asian mobilities research serves as a direct response to calls to decentre mobilities research away from North America and Western Europe, and attempts to decolonise mobilities research and teaching. This has included global histories of (post)colonial mobility projects, often involving a focus on infrastructure building, forced displacement, and uncertain futures in the grip of climate change or, for example, under the transformative pull of China's Belt and Road initiative.

The Academy of Mobility Humanities (AMH) at Konkuk University is the largest mobility humanities research and teaching institute in the world, with major government funding until 2031. The Academy develops publications and translations, supports PhDs and ECRs, and leads research projects, educational activities, and public engagement programmes in South Korea. Since 2018, scholars at the AMH have been leading East and South Asian mobility humanities research through their organisation of the Asia Mobility Humanities Network, which includes participants from the Philippines and Indonesia. Scholarship focuses on a range of issues, including mobilities in colonial and post-colonial literature, especially the legacy of Japanese colonial expansion in the years immediately following WW2 and its implications for South Korea and other nations in the South Pacific, such as Japan and Taiwan. Other research focuses on the mobilities of the Demilitarized Zone, and mobility technologies and their impacts on social life and social relations. The AMH have published over 30 translated and original academic volumes in Korean, as well as launching an English-language open-access academic journal, *Mobility Humanities*. In addition, they regularly broadcast special lectures on mobility, and have been extremely active in communicating mobilities research themes to publics within the HK+ Mobility Humanities Education Centre. This means that the AMH at Konkuk University is strategically placed to incubate and embed mobilities arts and humanities research interests within South Korea and East Asia.

These kinds of infrastructures are important for the way their unique and often diverse groups of researchers and practitioners can bring particular expertise, interests and identity to mobilities research from within the housing or inertia of centres. For instance, Lancaster's Centre for Mobilities Research, under the co-leadership of Nicola Spurling and Lynne Pearce, who took over from Monika Büscher,

helped foreground their commitments to mobilities, climate change and decarbonisation — devised from their 2020-2025 manifesto on Climate Emergency Mobilities Research (<https://www.lancaster.ac.uk/cemore/our-5-year-manifesto/>) within the Connections network. Similarly, the Centre for the Geohumanities at Royal Holloway had prior experience of working collaboratively with colleagues at Padua's MoHu centre in commissioning artworks from practising artists, so called 'creative commissions', on the theme of mobilities, as well as in the field of plant humanities and the movement of botanical collections and museum objects. These kinds of existing practices and experiences undergirded our connections. The UKRI connections grant funded visits and exchanges for early career scholars to visit South Korea and participate in workshops and discussions, contributing to some UK researcher's longer term research plans in South Korea, while it meant researchers from South Korea could visit the UK too. The scheme of exchanges followed several more sustained and existing fellowship schemes, including a named John Urry Fellowship and Visiting Scholar programme instituted by CeMoRe, which saw many scholars circulate through the centre. The fellowships were increasingly awarded to reflect scholarship from researchers in Latin America, Asia and Australasia, including Thiago Allis, Jie Zhang and Earwin Cabalquinto, and research interests from the arts and humanities.

Wayfinding Literatures

Written texts serve as an important set of infrastructures guiding academic scholarship, positioning, structuring and supporting research, opening some avenues and making new connections. Disciplinary histories are often peppered with references to 'landmark'

publications which have defined a field. These landmarks may be identified by their date of publication or citation index, but this preoccupation with landmarks can often efface the more fragmented origins and influences shaping the emergence of new interdisciplinary or multidisciplinary fields. In Anglophone mobility studies, the list of landmark publications has included influential journal articles such as Sheller and Urry's 'The new mobilities paradigm' in *Environment and Planning A* (2006a), and books such as Tim Cresswell's *On the Move: Mobility in the Modern Western World* (2006). Landmarks seem to gain collective acknowledgement of their influence and importance, but a focus on personal influences — by individual mobility scholars, in different places, and at different career stages — can yield a very different set of waymarks and wayfaring tools, not all of which may be commonly associated with mobility studies or key figures associated with the field. Moreover, landmarks are observed or come to be noticed through orientation, and both individuals and collectives are oriented very differently. As we will see below, individual lists of influences may extend far beyond scholarly publications — and especially the typical 'landmark' theory paper or book — including memorable encounters at conferences, inspiring calls for papers, discussions in email fora, and much more. In addition, what may surface in one context as a landmark — aiding wayfinding — can be easily lost in another.

These academic influences form part of our own academic biographies and organisational and institutional histories, and they are likely to vary greatly, depending on our disciplinary orientation, career stage, geographic location, and more. For example, one of our co-authors, Peter Merriman, recalls the influence of two important thinkers writing in his own discipline of geography, many years before the 'mobilities turn'. One of these, Nigel Thrift, who would

later coin the term ‘non-representational theory’ to refer to theoretical approaches valuing (ostensibly mobile) embodied practices, wrote an influential and wide-ranging piece in 1994 titled ‘Inhuman Geographies: Landscapes of Speed Light and Power’ (Thrift 1994, reprinted in 1996). Another influence was Tim Cresswell, who is widely recognised as a key progenitor of the field, who wrote a series of important and influential publications in geography in the early 1990s on the cultural and political significance of mobility and mobile practices in western societies, with many of these early works focusing on groups of individuals who had been marginalised, excluded or outlawed for their mobile practices that were considered or constructed as abnormal, deviant or ‘out of place’, especially because of the way gender and mobility are entwined (Cresswell 1993, 1996, 1999, 2001c).

Merriman and Pearce’s *Mobility and the Humanities* (2017), discussed below, is noted by the Academy of Mobility Humanities in Seoul and the MoHu centre in Padua as an essential navigational tool that offered explicit directions for their centres, while recognising the existing and prior influence of humanities approaches within and for mobilities research, and the parallels and differences of other approaches to mobility not explicitly aligned with the mobilities turn or paradigm. In the context of Korea, mobilities studies initially garnered attention from humanities scholars, with Korean translations of John Urry’s two works, *Sociology beyond Societies* in 2012 and *Mobilities* in 2014. Subsequent to this, the launch of the AMH in 2018 is widely regarded as enabling the inception of a more humanistic mobility studies or mobility humanities. In early 2019, scholars affiliated with the AMH translated Merriman and Pearce’s collection into Korean, and Jinhyoung Lee published an academic book review on the collection in Korean (2018), which has been influential in

Korean literary studies.

In the experience of the MoHu centre, which is based on a particularly flexible use of the concept of mobility in order to accommodate disparate disciplinary fields and phenomena read through the common filter of movement, the reflection advanced by Mieke Bal (2002) in her renowned book *Travelling Concepts in the Humanities* has been particularly important and somewhat foundational. Bal suggests that interdisciplinary work within the humanities is not merely about methods, but largely about concepts. She promotes an approach based on concepts that can move between different fields of study. These concepts maintain their core meaning but are elastic enough to adapt to different contexts. For Bal, the collective and intersubjective work done ‘around’, ‘with’, and ‘beneath’ concepts that are hardly defined and remain suspended between ordinary and theoretical meanings constitutes the backbone of the interdisciplinary study of culture. Thus, the real strength of interdisciplinarity comes from how researchers collectively rework, and work together with, these concepts. Collaborative efforts to explore, employ, and understand these fluid concepts is what drives interdisciplinary research forward. Mobility is a concept that particularly adapts to Bal’s interpretation, and, in the experience of our networks, it acts as a conceptual element that facilitates intellectual exchange. If mobility can be seen as a conceptual territory to be travelled, then we can say that through connecting activities and connecting practices — including reading/writing paths — we have crossed it in multiple directions.

Conferences, Workshops and Seminars

Conferences, workshops and seminars have often been key to the

development and exchange of ideas and connections between academics — serving as memorable events for many mobility scholars — but they often leave few traces in the publications record. Traces of the 1999 ‘mobilities’ colloquium in Wales — organised by Tim Cresswell and colleagues — may be seen in a special issue of *New Formations* published in 2001 (Cresswell 2001a, 2001b). The Alternative Mobility Futures Conference held by CeMoRe in Lancaster in 2004 fed into a special issue of *Environment and Planning A* (Sheller and Urry 2006a) and an edited collection on *Mobile Technologies of the City* (Sheller and Urry 2006b), while conferences organised by the cosmopolitanities network have resulted in the three-volume edited collection on *Networking Urban Mobilities* (Freudendal-Pedersen et al. 2017; Freudendal-Pedersen and Kesselring 2017; Kjaerulff et al. 2017). Mobility and transport historians have probably been the most consistent in organising regular annual conferences, following the founding of the T²M organisation (the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility) in 2003, and the staging of their annual conference in different parts of the world. For seven years, they also published a ‘Yearbook’ periodical titled *Mobility in History*. In recent years, T²M have joined forces with other organisations, networks and centres to stage joint conferences, notably with the Cosmopolitanities Network in Caserta (Italy) in 2015, CeMoRe in Lancaster (UK) in 2017, the MoHu in Padua (Italy) in 2022, and the AMH in Seoul (South Korea) in 2023. Since 2019, the Academy of Mobility Humanities has also organised an annual Global Mobility Humanities Conference (GMHC) which brings together leading scholars from Asia with scholars in the Americas, Australasia and Europe; which was co-convened with the MoHu and the Centre for the Geohumanities at Royal Holloway.

One interesting result of these developments is that while much

of the early impetus in mobility studies came from scholars firmly located in the social sciences, the two most prominent annual conferences on mobility-related topics lean firmly towards the humanities. Back in 2014, Lynne Pearce and Peter Merriman also organised a symposium on ‘Mobility and Culture’ that was intended to highlight the extensive work being undertaken beyond the social sciences on movement and mobility, including work by both humanities scholars and practitioners in different ‘arts’, whether fine art, sculpture, film-making, theatre, performance, or music. This resulted in the 2017 special issue of *Mobilities* on ‘mobility and the humanities’ (Merriman and Pearce 2017), later republished as a book (Merriman and Pearce 2018) and the first volume to be translated into Korean in AMH’s ‘Interconnect’ book series (Merriman and Pearce 2019). Also, in 2017, an international conference was held at Lancaster to launch the new Palgrave Macmillan book series, *Studies in Mobilities, Literature and Culture*, which served to connect literary scholars (many of them working in cognate fields such as postcolonial studies and world literature) with leading figures in mobilities studies for the first time. New work on mobilities in the social sciences has also led transport historians to reflect upon their field. As early as 2003 Gijs Mom argued for a shift from ‘transport history’ to a more broadly conceived ‘mobility history’ (Mom 2003, 132), and in later interventions he not only positioned ‘mobility history’ in relation to work associated with the ‘new mobilities paradigm’ but he also forged close links between social science and humanities approaches (including between historians, social scientists, and arts practitioners), most notably with the launch of *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies* in 2011 (see Merriman et al. 2013; Mom 2015; Merriman 2015).

Such an emphasis on ‘meetingness’ (Urry 2003) often entails

extensive physical mobilities, facilitating different cultures of attention and engagement from online meetings and conferences. This commitment to physical meetings often involves carbon-intensive forms of travel, such as air-travel, and it is something we are acutely conscious of given our commitment to facilitating just mobility futures and of overcoming mobility injustices. For some scholars who are geographically distant from and peripheral to the traditional settings of academic exchange (Higham et al. 2019), their professional and future careers can depend upon the capacity to be mobile and the necessity to connect through proximity. As Hopkins and Sultana have recently argued, this has constructed highly incongruent and (globally) asymmetrical relations of academic knowledge production, work precarity and livelihoods, underpinned by fossil fuel consumption and climate injustices (Hopkins 2024; Sultana 2024). In a later subsection below we recognise the frictions embroiled in making connections through connective infrastructures such as conferences that require relatively privileged access to visas and long distance transport modes. However, one of the frictions our collaborative work was able to overcome was the barriers faced by early career scholars who may not have access to travel funds and financial support.

Supporting early career scholar attendance at conferences, workshops and study days is important to us, as was staging virtual meetings in parallel to face-to-face ones. The 2023 Global Mobility Humanities Conference (GMHC) and Annual Conference of the International Association of The History of Transport, Traffic and Mobility (T²M) — held together in Seoul, Korea on 25th to 28th October — involved a parallel set of sessions organised by Mobilities researchers and artists at Lancaster University on Rocky Futures. Being explicitly concerned with ‘mobilities and instabilities (temporal, spatial, cultural, environmental) of rocky landscapes in uncertain

times’, this simultaneous Zoom event facilitated conversations with artists and academics to discuss the rocky mobilities of the material world, including extractive industries and the material constructions which often literally underpin physical mobility and the connective infrastructures of highways and bridges (see <https://wp.lancs.ac.uk/rocky-climates/rocky-futures> for online exhibition arising from this event).

Publishing: Book Series and Journals

Academic research is most commonly disseminated, shared and brought to life in the form of books, book series, and journal articles. While important research monographs and edited books have been published in prominent series homed in many disciplines (from the Royal Geographical Society’s book series to the International Library of Sociology series), the past ten years have seen the emergence of specialist book series on mobility.

Launched in 2014 and co-edited by Monika Büscher and Peter Adey, Routledge’s ‘Changing Mobilities’ series aims to explore the transformations of society, politics and everyday experiences triggered by changing mobilities, and the power of mobilities research to inform constructive responses to these transformations. To date, the series has published 20 titles covering a range of geographic territories and academic interests (including media, education, cargo, design, communication, elite mobilities, cycling, and sea mobilities), most recently *Reimagining Mobilities across the Humanities* (two volumes), edited by Lucio Biasiori, Federico Mazzini and Chiara Rabbiosi (2023a, 2023b) from the Mobility and Humanities Centre for Advanced Studies (MoHu) at the University of Padua in Italy.

The relatively new ‘Mobilities, Literature, and Culture’ series, launched in 2018, published by Palgrave Macmillan (Springer), and co-edited by Marian Aguiar, Charlotte Mathieson and Lynne Pearce, reflects the growing participation of scholars from literary and cultural studies in mobilities research, with 15 titles published to date. Books in this series highlight the contribution and influence of literary scholars in advancing mobilities research by providing new insights into literary and cultural texts. Specific areas of interest include film, photography, digital media, and the visual arts, as well as fiction, poetry, and other literary forms.

Berghahn’s ‘Explorations in Mobility’ series, edited by Gijs Mom, Georgine Clarsen, Cotten Seiler and Mimi Sheller, has published seven titles since its launch in 2014. The series is committed to interdisciplinary and transnational approaches to mobility, migration, transport, media, tourism, and communications, publishing studies with both a historical and contemporary focus that touch upon a diverse range of themes, including postcolonial, non-Western, and critical perspectives. The first volume in the series was Gijs Mom’s Atlantic *Automobilism: Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*, while a more recent title is *Transnational Railway Cultures: Trains in Music, Literature, Film, and Visual Art*, edited by Benjamin Fraser and Steven Spalding.

Berghahn’s ‘Worlds in motion’ series, edited by Noel B. Salazar, is a transdisciplinary series featuring empirically grounded studies that disentangle how people, objects and ideas move across the planet. Since 2016 it has published 15 titles. Focusing on both theories and methodologies, the series considers movement as both an object and a method of study. With the very first volumes centred on keywords and ethnographic methods, the series includes many volumes on global migrations and place making, but also on travel, covering

diverse geographical contexts, such as Europe, Africa and Asia.

‘Connected Histories in the Early Modern World’ (Amsterdam University Press), edited by Christina Lee and Julia Schleck and established in 2020, is a relevant example of how mobility has recently come to inspire new historical understandings. This series focuses on the connectedness of the world during a period in history when an unprecedented number of ‘common’ people — Africans, Asians, Americans, and Europeans — made transoceanic or other long-distance journeys. Inspired by Sanjay Subrahmanyam’s innovative approach to early modern historical scholarship, it explores topics that highlight the cultural impact of the movement of people, animals, and objects at a global scale; cultural confluences and appropriations of material cultures; cross-cultural exoticisation, transcultural identities, religious practices, translations and mistranslations, cultural impacts of trade, discourses of dislocation, globalism, and cultural histories of lesser studied regions (such as the Philippines, Macau, African societies).

‘Palgrave Studies in Migration History’ embraces a wide definition of migration, including various forms of mobility, including cross-border movement, internal migration, and forced displacement. Books published in the series, including *Managing Mobility in Early Modern Europe and its Empires*, ed. by Katja Tikka Lauri Uusitalo and Mateusz Wyżga (2023) and Colin G. Pooley’s *Mobility, Migration and Transport* (2017) explore the drivers and impacts of migration as well as the policies and institutions that enable or restrict mobility. Additionally, the series considers responses to migration, focusing on migrants’ experiences, the communities they leave behind, and the societies they join.

In Korea, the AMH has published the Mobility Humanities series with more than 50 titles in Korean since 2019. The series aims to

share mobility arts and humanities research with many scholars who are not yet familiar with the field, introducing translations of pioneering or groundbreaking English-language titles to encourage Korean scholars to participate in the mobility humanities, as well as helping students and members of the public to understand the basics of mobility as an academic research field. The series consists of three sub-series, namely, 'assemblage' (collections written by Korean authors on mobility from a humanities perspective), 'interconnect' (Korean translations of English-language books), and 'engagement' (civic education books written to make academic discourse on mobility and the highly mobile society more accessible to ordinary people and students). In particular, the 'interconnect' series includes the Korean translations of *Mobility and the Humanities*, co-edited by Peter Merriman and Lynne Pearce, *Mobility* (Peter Adey), *Object-Oriented Cartography* (Tania Rossetto), and *Mobilities, Literature, Culture*, co-edited by Marian Aguiar, Charlotte Mathieson, and Lynne Pearce, as well as *Mobilities* (John Urry), *On the Move: Mobility in the Modern Western World* (Tim Cresswell), and *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes* (Mimi Sheller). Through these publications, 'mobility' has become one of the most frequently mentioned concepts in Korean academia and civil society today.

While academic books — especially monographs — serve as important outputs for many humanities scholars, academic journals also have a key role to play in disseminating scholarly ideas. Important journal articles on mobility and movement have been published across many different disciplinary and interdisciplinary journals in both the humanities and social sciences, including such leading journals as the *British Journal of Sociology*, *New Formations*, *Theory, Culture and Society*, and *Environment and Planning D: Society and Space*. Over time, specialist journals have also been founded, which

have become a focal point for discussion and debates, including *Mobilities*, *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, *Applied Mobilities*, *Mobility Humanities*, and *Mobility in History* (the Yearbook of T²M).

The first academic journal dedicated to mobilities research was launched in 2006 by John Urry, Mimi Sheller and Kevin Hannam. *Mobilities* quickly became associated with its original editorial 'home' at the Centre for Mobilities Research (CeMoRe) at Lancaster University, and it has become a focal point for scholars who are more-or-less loosely/strongly associated with the 'new mobilities paradigm'. *Mobilities* publishes studies that focus on large-scale, meso-scale and micro-scale embodied movements, whether of people, objects or information across the world. It publishes studies which focus on prominent modes of transport, but also thematic studies focusing on topics such as autobiography, design, slow mobilities, and race, as well as love, sexuality and migration. The journal has become a prominent publisher of innovative methodological studies, particularly social science projects engaging with 'mobile methods'. While many of the articles in the journal are more clearly grounded in social science approaches, methods and epistemologies, papers which are more clearly aligned with the arts and humanities scholarship have always had a place in the journal. This distinction was perhaps first discussed by Peter Merriman and Lynne Pearce in their 2017 special issue, which served as an important catalyst for arts and humanities scholars who were increasingly engaging with mobilities research.

A second journal — *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies* — was launched by editor Gijs Mom and publisher Berghahn in 2011. As editor of the *Journal of Transport History*, Gijs Mom had been keen to reconfigure or repackage 'transport history' as a much broader and open 'mobility history' that was neither

conservative nor focused on single modes or national contexts (Mom 2003). This expansion of the field was reflected in the focus of the new International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility (T²M) when it was established in 2003, as well as in their journal-style 'Yearbook', *Mobility in History*. As editor-in-chief of the *Journal of Transport History*, Mom had hoped to 'open out' the journal to a broader scholarship and approach, but due to differences of opinion, or 'ongoing debates in the journal's Editorial Board', he resigned as editor in late 2007 or early 2008 (Mom 2008; Merriman 2017). This desired change in focus became possible when Mom launched a new journal — *Transfers* — in 2011 with the explicit intention that it would 'be a kind of break with the past' and encourage submissions that were 'trans-national, trans-modal, counter-hegemonic, and non-Eurocentric' (Mom 2013, 156). *Transfers* provides an interdisciplinary platform for exploring the ways in which experiences of mobility have been enabled, shaped and mediated across time and through technological advances. Gathered around a broad conception of mobility, *Transfers* publishes research on the processes, structures and consequences of the movement of people, resources and commodities, combining the empiricism of traditional mobility history with more recent methodological approaches from the social sciences and the humanities. Significantly, the journal publishes not only scholarly articles and book reviews but also exhibition reviews, artworks and photographs, thus facilitating the participation of art scholars and artists in mobility research. The journal's vision and success reflected the effort and air miles put in by its founding editor, and Mom worked hard to try and expand submissions to the journal beyond the global North, working closely with scholars based in Asia.

With its first issue in 2022, *Mobility Humanities* is dedicated to

mobility arts and humanities research and is independently published by the Academy of Mobility Humanities (AMH). The journal is a Diamond Open Access journal which receives support from the National Research Foundation of Korea and Konkuk University. *Mobility Humanities* publishes articles, creative/visual essays, book reviews, scholarly interviews or dialogues, and special issues. The journal aims to host vibrant interdisciplinary discussions relating to mobile phenomena, technologies and infrastructures, examining their ramifications from a humanities perspective. The arts and humanities are approached in a broad, open and inclusive manner, hence *Mobility Humanities* publishes research which traverses the disciplines of philosophy, literary and cultural studies, media and communications, migration studies, history, geography, and sociology. In particular, the journal has published work that delves into the cultural-political, ethical, spiritual, and emotional meanings of mobility, focusing on questions of representation, imagination and speculation. Since its first issues the journal has sought to showcase research and creative practices in forms which play with some of the standard conventions of more traditional article publication. Creative/visual essays have allowed authors to use alternative writing forms, such as in Hawkins and Parsons' visual essay (2023) exploring the conjunction of sewage, smells and post-colonial infrastructure in Phnom Penh.

Affects, Disconnections and Unsettling

Delineating a series of academic institutions, events and media which appear to have enabled mobilities research to thrive presents a highly structured and somewhat determinist account of disciplinary growth and change. Such accounts, and the rather exhaustive lists they often

rely upon, can present growth and change as inevitable. Instead, we are keen to follow Kai Bosworth who — inspired by Berlant and others — suggests that ‘...“infrastructure” refers less to a category of “things” than a particular style of intensive relation or conditioning exemplified by transindividual relations’ (Bosworth 2023, 55). Just as theorists of political affect have sought understandings of how affect might ‘bind or dissolve social formations or performances’ (Bosworth 2023, 59), and mobilities approaches have tended to see the ways in which mobility challenges more solid and bounded notions of social and spatial structures at various scales and registers, are we compelled to consider how affect might form or deform our connections and their endurances or dissolution around emerging forms of mobilities research and practice? Here, we want to highlight one connection that we suspect was not only key to the evolution of our grant and its delivery, but might also shape much of our other work and the patterning of our other research: crisis feelings, or what Berlant, with characteristic understatement, calls ‘troubled times’ (2016). In the current ‘Crisis times’ there is a sense of political urgency in the ‘reinvention of infrastructures for managing the unevenness, ambivalence, violence of ordinary contingency of contemporary existence’ (Berlant 2016).

Indeed, the word crisis (and see discussion of language below) is rooted in the ancient Greek verb *krinein*, ‘to judge, to separate or discriminate’. *Krisis* thus entails being placed on one side or the other of a closing gate: to be absolved or condemned; to be saved or damned (e.g. the Last Judgement translates as *hē hēmera tēs kriseōs*). In modern usage, the word continues to embed this meaning: a moment of rupture, a sort of temporal threshold between two different conditions or stages. Hence, in its liminality, it implies a “movement” from one state to the other. Yet to create connections for just mobility

futures is to rework and recreate infrastructures for our work that recognises infrastructures as not just concrete but also affective. If Berlant (2011) observes that at times of crisis-ordinary, we need to take time to find ways of moving forward, making space to seek new infrastructures for reproducing academic life, then connections become an important part of this.

For UK-based academics, Brexit has reconfigured the relations between UK higher education institutions (HEIs) and European institutions, as well as between UK HEIs and the wider Global HEI system. Many UK-based scholars have worked to maintain and formalise existing connections with scholars and institutions, as well as cultivating new links with scholars working in different parts of the world. The UKRI Connections grant that supported much of our networking activity could not be disentangled from the UK government’s post-Brexit strategies, which include a pivot towards economic opportunities and concurrent security challenges emanating from the Asia Pacific, even if this may seem a little anachronistic in light of recent wars in Ukraine and the Middle East (see also the Just Transitions programme funded by the British Academy towards research in the same region: <https://www.thebritishacademy.ac.uk/programmes/just-transitions/just-transitions-to-decarbonisation-in-the-asia-pacific-region/>). What’s more, many of our connecting habits and practices — as well as our everyday mobilities — became re-configured during the COVID-19 pandemic in 2020 and 2021, foregrounding new practices of connection and bringing a new urgency to certain forms of connection building to ensure the durability of relations beyond the face-to-face meeting.

Returning to Brexit, that event has itself been understood within a context of highly ambivalent, antagonistic, and, in some cases, quite mixed feelings (Anderson and Wilson et al. 2020) relating to multiple

political directions and leanings amidst the ‘crisis ordinariness’ of everyday life. We wonder whether the crisis feelings associated with — parochially — Brexit but also COVID-19, the climate emergency and various global conflicts, are coming to generate a new (infra) structure of feeling which is galvanising academics to establish new connections and social, academic and practitioner solidarities, all of which may animate some of this relationship building and provide further energy for research. Some of the events and activities which sustained our relations provided important spaces of solace and refuge, as well as of fun, laughter and joy. Mixtures of feelings were wound up in our threads of connection.

Our connections were, of course, not always smoothly enabled by seamless infrastructures. There were everyday and ordinary misconnections and disconnections; glitches where technologies did not work to facilitate online exchanges, and where concepts did not always shuttle easily across disciplinary boundaries. There were occasions where language capacities (for some of us more than others) led to unevenly distributed labour. Some of us were literally grounded. The movement of academic bodies for conferences, visits and fieldwork was sometimes prevented by strike action. Visa issues also stopped some participants from travelling. This was caused, in part, by an overworked UK passport office led by a hostile post-Brexit Home Office battling to intensify its oversight or ‘control’ of migration and mobility. Diverse lingering effects of COVID-19, both in our bodies and due to varying state biomedical regulations affecting international travellers crossing borders, added a further layer of complexity. These restrictions remind us that just mobilities are not just objects of study but also shape the terms and possibilities of research. Who can participate in research? And how easily can they participate and connect? These possibilities depend on much harder

national borders, the (im)mobilising potential of citizenship, and the kinds of documents we hold. All of this, of course, highlights the uncertain geographies of time, waiting, bureaucracy and cost that pervade the security of boundaries.

Our connections across geographies, disciplines and HEI contexts also remind us that our academic infrastructures may not always be as stable and fixed as they might seem. Coming into sustained dialogue through a series of workshops and conferences demonstrated the sometimes ‘false’ fixity of disciplines and their boundaries. Whilst some aspects of disciplines are highly policed, disciplines are often more loosely bounded than they appear. As our connections have deepened and we have become more aware of each other’s academic histories, we are reminded that seemingly new concerns are rarely new. As we have created new infrastructures — new journals, edited collections or event formats to serve our purpose — we have been reminded that there is already a surprising capaciousness in the scale, scope and form of our existing journal infrastructures, book series and event formats.

Language

In examining the mobility of ideas, information, images and thoughts, as well as people, it becomes evident that ‘language in its spoken or written form’ serves as a fundamental infrastructure for both these kinds of mobility and our capacity for interpreting them (Braun and Brehmer 2023, 67). Language represents the fundamental basis upon which the most basic forms of communicational mobility are constructed. The diversity of languages across cultures gives rise to a corresponding diversity in the infrastructure that enables the mobility

of ideas, information, images and thoughts. The mobilities in question traverse different infrastructures across different cultures. Translation can be considered one of the most significant forms of transcultural mobility, transcending the limitations of different mobility infrastructures and linguistic infrastructures. Basu and Coleman note an ambiguity in the very meaning of the word translation, “deriving as it does from the Latin *transferre*, to bring across” (2008, 326). In this sense, language and its translation emphasise a set of other kinds of mobilities and infrastructures of mobility in which the meaning and expression of knowledge and concepts of mobility move and are transformed. Moreover, it also gives an insight into the mobility of meaning *through language*, as mobile subjects — such as migrants and travellers — “form their new/old worlds in novel territories and contexts” (Basu and Coleman 2008, 328).

In South Korea, the term ‘mobility’ (and not the concept of mobility) began to be employed extensively in both everyday and academic contexts (particularly in the humanities and social sciences) from the late 2010s onwards. Prior to this, the term was used on occasion, but predominantly in specific fields such as the natural sciences, engineering and rehabilitation medicine. Despite the publication of several academic papers in the Korean language introducing the ‘new mobilities paradigm’, following the initial Korean translation of John Urry’s seminal work *Mobilities* in 2014, the term ‘mobility’ did not gain widespread usage in academic circles for a considerable period of time. However, since the establishment of the Academy of Mobility Humanities at Konkuk University in 2018 and its ongoing activities in the form of academic conferences, colloquiums, numerous research papers and books, there has been a notable increase in research activity in the humanities and social sciences in Korea utilising the concept.

Independently of these academic discussions, in South Korea the term ‘mobility’ began to gain significant traction and to be employed in a variety of ways in everyday life. In society at large the term is frequently employed to denote novel forms of transportation that rely on cutting-edge technology. Terms such as smart mobility, mobility service, personal mobility and mobility platform, among others, began to gain significant currency. The usage of this term in Korea is clearly divided into two interrelated but distinct meanings between academic contexts and wider society. However, it is not yet evident that this term has been fully integrated into the Korean language, as the general public appear to lack a clear understanding of the specific scholarly usage of the term ‘mobility’. Indeed, within more Anglophone worlds, efforts have been made to bridge richer concepts of mobility, with more public worlds and especially industry (see van Dijk and Vermeersch 2023 for an extended effort to bridge these worlds). Yet industry has tended to adopt the term mobility as something of a catch-all fetishistic moniker for highly individualised, flexible, comfortable and on-demand forms of mobility, especially automobility. Such approaches have little critical appreciation of the richer social and political meanings of mobility (see, for instance, Emma Quilty’s critique of so-called ‘Pod-man’ (2024), a flexibly mobile masculinist individual often centred in industry visions). Instead, they appear to turn mobility into a new sphere of corporate branding and the accumulation of intellectual property, facilitating another form of social and economic reproduction under neoliberalism, often with little serious regard for more decarbonised forms of mobility and the environmental and social implications of mobility, which can be highly externalised from the act of movement (Sheller 2018; Cidell 2024).

The issue of translation represents a significant obstacle to the general public’s comprehension of the term. In the majority of cases,

the Korean word ‘모빌리티(mo-bil-li-ti)’ is used as a direct transcription of the English word ‘mobility’, rather than being translated according to its meaning. Consequently, the term is still used as though it were an alien concept, lacking any associative connection to the semantic networks of the Korean language. By contrast, in the United States, several grassroots and community-based organisations and networks working in the context of minoritised communities — historically marginalised by racist and revanchist urban policies — have conjoined mobility with ‘justice’ to challenge historic, current and future mobility injustices. The potential inequalities derived from new mobility infrastructures, from light rail to cycling schemes in the name of green and decarbonised transport development, have been challenged by these organisations invoking deliberative, procedural and distributive justice. This has meant advancing similar understandings of mobility justice to that discussed by Mimi Sheller (2018) and Nancy Cook and David Butz (2018), sometimes engaging with their work more directly (see, for instance, <https://itdp.org/2025/02/24/exploring-climate-justice-and-mobility-in-rio-brazil/>).

When our co-authors (Jinhyoung Lee and Taehee Kim) reviewed the Korean edition of Urry’s *Mobilities* (2007), published by the Academy of Mobility Humanities in 2022, they were well aware of the challenges of translating the concept, and were unable to identify suitable alternatives. During the review process, it became evident that there were significant difficulties in distinguishing the subtle nuances of certain terms — including ‘mobility’, ‘movement’, ‘motion’, ‘travel’ and ‘journey’ — and of translating them into Korean in a satisfactory manner. A number of alternative translations for such terms exist in Korean, including ‘이동(移動, i-dong)’, ‘운동(運動, un-dong)’, ‘유동(流動, yu-dong)’, ‘동작(動作, dong-jag)’ and so forth. However, each of these words has a more specific meaning and a more limited scope than

the English term ‘mobility’. This indicates that the semantic scope of each Korean word is insufficient to encompass the comprehensive meaning of ‘mobility’.

The most comprehensive Korean translation that most closely aligns with the broad semantic scope of the term ‘mobility’ is ‘움직임(um-jig-im)’. This Korean term is applicable to a wide range of concepts, from the most fundamental physical mobility to geographical and social mobility, and even to more abstract change and flow. However, in contrast to the aforementioned Korean words, this word is, in a sense, a purely Korean word and not a Sino-Korean word. Consequently, it is not widely utilised, as it does not align with the established academic usage conventions of the Korean language, which typically employ a combination of Sino-Korean words. Furthermore, the Sino-Korean term ‘동(動, dong)’, which is roughly analogous to the Korean term and has a semantic network comparable to that of the English word ‘mobility’, is not widely used either. This is due to the fact that it contravenes the established academic usage conventions in Korea, which tend to be reluctant to use monosyllabic terms as standalone words.

In this context, it is typical for media columns, blog posts, and even academic papers and books on the subject of ‘mobility’ in Korea to commence with a comprehensive and detailed explanation of the term in question. Nevertheless, it remains challenging to identify a succinct and widely accepted definition of ‘what mobility is’ in the literature on mobility (not only in Korea, but in general) from the perspective of the ‘new mobilities paradigm’. This is not only because this concept is one of the most basic, but primarily due to the fact that the mobilities paradigm employs this term to encompass a vast and diverse range of phenomena. Urry (2007, 2012) defines mobility as encompassing various forms of corporeal and physical

movements of people and objects, as well as imaginative, virtual and communicative travel (Urry 2007). Furthermore, the term ‘mobility’ is also applicable to the movement of immaterial entities, including ideas, information, images and thoughts. The concept of mobility includes the technologies, systems and infrastructures that facilitate these diverse movements. The ‘new mobilities paradigm’ examines the movement of social relations, which collectively encompasses changes in spatial and urban composition and population distribution, the transformation of labour and capital, and shifts in power relations. The difficulty Korean speakers have in understanding the word ‘모빌리티’ is therefore not solely due to its status as a loanword which has not been translated but used simply as a phonetic transcription. The extensive semantic range of the term has resulted in its incomplete integration into the Korean linguistic context.

These issues surrounding the translation of ‘mobility’ raise the question of what translation is and how it is made possible. If the term ‘mobility’ can be understood to encompass the movement of ideas, then its translation into the Korean language represents a prominent example of the mobility of ‘mobility’. Translation constitutes an important example of the mobility of ideas, information, images and thoughts from one cultural context to another, which is enabled and supported by a multitude of layers of infrastructure.

The issue with the Korean translation of ‘mobility’ clearly demonstrates that language, as an infrastructure, presents not only as a means but also as an obstacle to mobilities. This presents a challenge for the public in understanding the concept, as well as giving rise to a division in its meaning between the humanities and social sciences, on the one hand, and wider public discourse, on the other. This is because it is more challenging for Korean speakers than for English speakers to comprehend the intuitive correlation

between the comprehensive meaning ascribed to the term in the humanities and social sciences — where mobility is applied to tourism and leisure practices, transport, migration and border studies, as well as vicarious mobilities in literature, film and other forms of cultural expression, particularly in the context of the new mobilities paradigm — and its more restricted, technical definition in the field of transportation. Consequently, researchers in the humanities and social sciences are required to address this issue in lectures, papers and other written works, as the Korean public is often perplexed by the use of the same term in both contexts. The mobility of ‘mobility’ presents a significant challenge for Korean mobility researchers, while also offering a valuable opportunity to reflect on the multifaceted nature of mobility, mobility infrastructure and language as a mobility infrastructure.

Attending to language as infrastructure highlights a historical sensitivity that is a key concern of mobility researchers based at the MoHu in Padua. For example, the meaning of the term ‘mobility’ has been re-examined with particular reference to antiquity and the early modern period, a time when the term originated and gained popularity. As Biasiori (2023) states, from the classical world through the Renaissance, the early modern age inherited a very negative meaning of the Latin term *mobilitas* and its derivatives in the Romance languages. For the Romans, *mobilitas* principally had a psychological meaning: it referred mainly to thoughts that were mobile and therefore lacked consistency, substance or solidity. ‘What is more shameful than inconstancy, levity, mobility?’ Cicero asks himself in his *Philippicae* (7, 9). But whose thoughts are they? Of women, mainly—we still have a hint of this in the famous aria of Giuseppe Verdi’s *Rigoletto* “La donna è mobile” (“The woman is mobile”). Yet, they are also the thoughts of non-Romans, such as the Numidians described

by Sallust in the *Bellum Iugurthinum* (56, 5: ‘The Numidians behave with such mobility’). And, finally, of those who belonged to the lower strata of the population, such as the enslaved, whose mobility was also physical and at the behest of the demands of their masters. As Lambert (2015) has explored in the context of Caribbean plantations in a much later period, the mobility of the enslaved and animals has often been granted a dangerous equivalence in a linguistic and subjugated unit of oppression of co-mobility he calls ‘Master-Horse-Slave’. The enslaved moved with an apparent ‘bodily ease’ (Lambert 2015, 632).

Latin comedy featured the figure of the *servus currens* (running servant) and, for centuries to come, mobility, both physically and psychologically, would be a natural attribute of the enslaved, as the Jesuit Alfonso Salmerón (1609, 280) writes in the second half of the XVIth century: ‘as prudence or cunning is attributed to the serpent, simplicity to the dove and rapacity to the wolf, thus is mobility to the slave’. However, common people in general were also considered to be especially subject to *mobilitas* and, therefore, volatile and unreliable: for example, the historian Tacitus (*Historiae*, 5, 8, 3) spoke of kings ‘driven out by the mobility of the common people’, whilst Livy (24, 31, 14) and Seneca (‘Hercules furens’, 170) compared the *mobile vulgus* — an expression destined for greatness — to a breeze that continually changes direction, or to a wave whose movement overwhelms all. While these more elemental pejoratives have found their apogee in contemporary discourses describing the collective mobilities of transnational migration (Nail 2015), it is interesting that in other contexts common terms have been used to describe the agentic mobility of a ‘fugitive’ or ‘runaway’. Both terms derive from enslaved peoples making their escape from bonded labour in the post-slavery afterlives of the unequal economic and structural change

of migration (Hartman 2019), and the navigation of pernicious criminal justice systems.

Mobility was set into motion, if not into debate, at the beginning of the early modern era, with a resemantisation of the old, negative concept of mobility in two additional fields of cultural production. The first is that of printing, where — in the words taken from the *Encyclopédie* — ‘the mobility of characters is the foundation of the printing industry’ (1751-1771). The second is that of cosmology. From the early modern age onwards, the term mobility assumes an increasingly dual nature: on the one hand, it does not lose that earthly connotation, aimed at defining the physical and psychological movements of social actors. On the other, however, mobility begins to increasingly refer to the property inherent in celestial bodies — the Earth, in particular — that enables them to move. In a pre-Copernican and qualitative vision of the cosmos, the continuous passage of terms such as *mobilitas* or *revolutio*, from physical bodies to political bodies, is based on a material affinity between the biological foundations of the microcosm (man) and the macrocosm (the universe). With the new, quantitative vision of the cosmos, the analogy shifts at the level of method and language, so that the laws of nature serve as a model for the laws of society, and the vocabulary of post-Galilean mechanics is applied to political bodies. XVIIth-century political theories adopted the natural sciences as a model, thus replacing the organicistic or corporeal metaphors describing society as a body with mechanical ones. The latter were in no way better grounded than the biological terms they replaced, but they expressed a new conviction: society ceased to be an immediate product or reflection of nature and became an artificial body, a product of human’s choice and work.

On the other hand, since the late XVIIth century, ‘mobility’, ‘mobile’ and their abbreviation ‘mob’ have been used less and less to define

people in their psychological inconstancy (although that inconstancy and contingency expressed some similar threatening meanings associated with mobility today) and increasingly to define the moment in which this inconstancy takes the form of direct political action in a revolt or a riot. This would give conceptual meaning to other terms implying mobility, such as ‘trespass’. As Cresswell (2006, 2025 forthcoming) and Bauman (1998) have explored at length, the designation of the vagabond was a term produced as the lower classes were separated from land and their freedoms of movement, especially to choose where to employ their labour. Yet, during the second half of the century, once replaced by the notion of proletariat, the term shed its references to the lower classes and assumed the meaning that we still attribute to it today. In other colonial contexts, too, mob has been used as a pejorative term for First Nation and Indigenous peoples, as settler societies sought to both characterise and undermine First Peoples’ autonomy of movement, alongside pseudo-biologically derived racist notions of their lives as somehow impermanent, fleeting and ‘dying out’. However, for First Nation Australians, ‘mob’ — possibly deriving from agricultural parlance — is a remarkably common term for collective identity attachments both to kin, community and places (Mullins 2007) and is stripped of its more racialised and biopolitical meanings. Mob has also become part of the shortened title of the Australian Mobilities Research Network and event, AusMob, which recognises the use of the term by the diverse communities that make up Aboriginal and Torres Strait Islander Peoples.¹

At this same juncture, mobility has also assumed a certain fluidity,

¹ The title was discussed during the final session of the inaugural Australian Mobilities Network conference in late 2017 in Melbourne. We also thank David Bissell for clarifying this point in a later conversation.

which has undoubtedly become a central aspect of its success. Indeed, at the MoHu centre, a second trend has been that of experimenting with fluidity in a creative manner. Geographers, in particular, have experimented with mobility-inspired lexical variation and phrasing, such as migro-mobility (Lo Presti 2020), map-mobilities (Lo Presti and Rossetto 2023), and mobile graphic narratives (Peterle 2021), to name a few examples. Moreover, from a linguistic perspective, it is also worth noting that there has been recent discussion about the need to exercise caution when moving between ‘mobilities’ as a noun and as an adjective (given the specific set of conditions applied to the former in Sheller and Urry’s (2006a) original naming of the ‘new mobilities paradigm’ (see Pearce 2024)). However, in line with the challenges faced by colleagues working in Korean, it is important to note that, in Italian, the term ‘mobilità’ is both singular and plural, and this ambiguity has arguably expanded the concept and its application in a productive way.

Drawing inspiration from the idea of mobility as an inherently mobile and plural concept that is flexible and malleable, scholars working within the MoHu have used it freely, applying it to vastly different domains and subjects. This has meant the use of mobility as an ‘umbrella term’, capable of encompassing various disciplinary knowledges and activating dialogues and practices that connect very distant research areas. The elasticity and versatility of the concept has been strategic in activating intellectual exchange among the centre’s members and the numerous guests who have visited it. It is also worth noting that, while the individual has never been absent from research at the MoHu, approaching mobility in the plural has marked a considerable tension within mobilities research more broadly. It has also meant undermining the ways male or masculine experiences and social structures have tended to be universalised within many

forms of mobility. Additionally, it has meant recognising that it is not just humans that move. Mobilities, understood as a plurality, speak to multiple senses, meanings and concepts surrounding the field, but just as equally the understanding of how people move differently, *with* and in relation to others and other things, and how those diverse arrangements of people and things perform or enable very different capacities and qualities of movement.

In an Italian context, as in the Korean context, it is very difficult to convey what is meant by mobility studies when one moves outside of an academic setting, as the term is commonly associated with modes of transport in the public's perception. In this sense, the pairing of 'mobility' and 'humanities' is valuable, because it enables us to associate two spheres that are seemingly distant in common perception. This juxtaposition, which appears somewhat ambiguous to non-experts, manages to trigger a semantic question, grabs people's attention, and points to a need for deeper understanding. The semantic elasticity and ambiguity of the term 'mobility', especially in its pairing with the sphere of the humanities, seems to be especially conducive to opening conversations, both within and beyond the boundaries of academia.

Cosa potrebbe attivare, ma anche sopprimere, le connessioni che siamo desiderosi di stabilire tra e attraverso paesi e pratiche nelle discipline artistiche e umanistiche votate al perseguimento dell'equità delle mobilità? La compianta Lauren Berlant ha definito le infrastrutture come *the living mediation of what organises life: the lifeworld of structure* [la mediazione vivente di ciò che organizza la vita: il mondo vitale della struttura] (2016, 393); altri, invece, hanno approcciato le infrastrutture come *life support systems* [sistemi di supporto alla vita] (McFarlane 2011, 655; Graham 2015) evocando immaginari e materialità più meccanicistici e metabolici. Entrambe le concezioni, però, sembrano implicare la mobilità come un'organizzazione, una canalizzazione, una facilitazione del movimento. Sebbene sia più frequente immaginare le infrastrutture assumere le fattezze di strade, ponti, scuole o sistemi finanziari, anche il mondo accademico ha le sue infrastrutture che includono istituzioni, centri, collane di libri, riviste, circuiti di conferenze e innumerevoli infrastrutture affettive. A dire il vero, sono molte le infrastrutture di mobilità che portano con sé carichi di affettività come speranza, desiderio, promessa (Anand, Gupta e Appel 2018) e, naturalmente, delusione (Bosworth 2023) — specialmente quando vacillano o falliscono. Pur consapevoli

dei rischi legati all'espansione del concetto di infrastruttura, c'è un chiaro interesse nel tenere conto di come gli affetti condizionino la vita accademica e i modi in cui modulano le possibilità e le qualità delle connessioni. Le sfide attuali all'interno delle istituzioni di istruzione superiore — che sono esperite in modo diseguale attraverso i territori geografici e in relazione ai vari livelli di precarietà e altri fattori — rivelano le pratiche e i cortocircuiti all'interno delle nostre infrastrutture affettive o di altro tipo. I loro fallimenti talvolta sono drammatici, ma spesso sono banali. Per affrontarli, si possono considerare la riparazione o la sostituzione, ma nulla vieta di vagliare anche le opportunità legate alla sperimentazione di nuovi modi di vivere, conoscere e organizzare. Nuovi modi di lavorare attraverso le discipline e nuove pratiche, ad esempio, potrebbero dare origine a nuove infrastrutture di connessione, oltre a generare disconnessioni e ridondanze infrastrutturali.

Come abbiamo già accennato, questo volume è già esso stesso un prodotto di infrastrutture di finanziamento che fra Regno Unito, Corea del Sud e Italia hanno sostenuto la ricerca nelle forme di progetti, *workshop*, sessioni di conferenze, visite, scambi o pubblicazioni accademiche. Come il filo per le perle di una collana, una serie di sovvenzioni ci ha permesso di connettere un'ampia gamma di individui in diverse fasi delle loro carriere e in una rete di organizzazioni e istituzioni nel Regno Unito, in Corea del Sud e in Italia.

Come già affermato, questo volume è uno dei risultati apicali di una sovvenzione per il *networking* tra Regno Unito e Corea del Sud finanziata dall'ESRC e dall'AHRC nel Regno Unito, che ci ha permesso di rafforzare le connessioni esistenti tra studiosi e studiosi che lavorano presso la Konkuk University di Seoul, in Corea del Sud, e accademiche e accademici di tre università britanniche: Royal

Holloway University of London, Lancaster University e Aberystwyth University. La sovvenzione ha anche messo in contatto figure professionali di spicco afferenti a istituzioni pubbliche, musei e, persino, un conservatorio musicale. Al di là di queste connessioni tra Regno Unito e Corea del Sud, abbiamo continuato a lavorare con ricercatrici e ricercatori in altri paesi, inclusi i membri del MoHu dell'Università di Padova in Italia. Piuttosto che la connessione in sé, il vero scopo di questo progetto è stato il processo che ha stabilito questa connessione a sostegno dello scambio intellettuale tra ricercatrici e ricercatori che lavorano nelle scienze umane delle mobilità, prestando una particolare attenzione alle *pratiche* di ricerca.

Nei contesti accademici, i concetti, i movimenti e i campi sono disciplinati e istituzionalizzati in molti modi diversi, dando origine a *infrastrutture* accademiche che fungono da arene vitali per lo sviluppo dei discorsi e del dibattito scientifico. Fra gli altri, i centri di ricerca universitari, le società scientifiche, i forum di discussione via e-mail, le riviste accademiche, le conferenze, le serie di seminari, le collane di libri funzionano come punti di raccolta, corridoi e casse di risonanza per le idee, tanto adatti a studiosi e studiosi più inclini a forme di lavoro individuale quanto ai gruppi di accademiche e accademici più aperti al dialogo. Queste infrastrutture possono essere categorizzate in diversi modi, ed è utile riflettere sui loro ruoli nel connettere studiosi e studiosi e nell'aprire dibattiti sulle mobilità attraverso le arti e le scienze umane. In questo capitolo consideriamo le infrastrutture che hanno già assolto queste funzioni e quelle che possono organizzare e facilitare lo sviluppo della ricerca sulle mobilità nell'ambito di arti e scienze umane.

Centri e reti

I centri di ricerca e le reti sono stati punti o nodi di connessione nevralgici per gli studi sulle mobilità. Il primo centro di ricerca sulle mobilità, ideato in quanto tale — e per questo distinto dai molti centri di ricerca che lavorano su trasporti o migrazioni — è stato istituito da Mimi Sheller e John Urry presso la Lancaster University nel 2003 ed è diretto dall'abile guida di Pennie Drinkall, che già si è distinta per il suo encomiabile lavoro nella gestione della rivista *Mobilities*. Con sede in un Dipartimento di Sociologia accreditato a livello mondiale, questo centro — noto secondo l'acronimo CeMoRe — ha riunito colleghe e colleghi provenienti da diverse discipline come sociologia, studi letterari, geografia, belle arti e studi manageriali che lavoravano su aspetti specifici dei temi legati alle mobilità. Ai primi *position paper* [N.d.T: articoli con funzioni programmatiche] hanno rapidamente fatto seguito libri, conferenze, la stessa istituzione del centro nel 2003 e il lancio della rivista internazionale *Mobilities* nel 2006, con Kevin Hannam, Mimi Sheller e John Urry a fare da curatori. Mentre studiose e studiosi come Zygmunt Bauman, Rosi Braidotti, Tim Cresswell, Gilles Deleuze, Paul Gilroy, Tim Ingold, Caren Kaplan, Lisa Malkki, Nigel Thrift e Paul Virilio — per citarne solo alcuni — avevano già da tempo riflettuto e scritto sul movimento e la mobilità, Sheller e Urry hanno contribuito a stimolare, codificare e istituzionalizzare un nuovo campo multidisciplinare o trans-disciplinare che, da allora, si è ampiamente diffuso e tradotto in vari contesti. Infatti, altre reti e centri non si sono fatti attendere. L'istituzione della Cosmobilities Network — The European Network of Mobilities Research da parte di John Urry e Sven Kesselring nel 2004 è stata seguita dalla Aotearoa/New Zealand Mobilities Research Network nel 2009, dalla Pan-American Mobilities Network nel 2011, dalla Australian Mobilities Research

Network (AusMob) nel 2017, dalla Art and Mobilities Network nel 2018 e dalla Asia Mobility Humanities Network (AMHN) nel 2019. A questi si aggiungono i centri formati nelle università di Padova (MoHu), Seoul (AMH), Aalborg (C-MUS), Aberystwyth (CeTraM) e Surrey (Mobilities in Literature and Culture).

L'ampliamento delle basi e delle reti di ricerca sulle mobilità oltre il Nord Globale — e i mondi anglofoni e francofoni — è un segno importante, che ha già rivelato sviluppi significativi in Sud America e Asia. Ad esempio, la *New Asian Mobilities Research* [Nuova Ricerca Asiatica sulle Mobilità] è a tutti gli effetti una risposta agli appelli per decentrare la ricerca sulle mobilità dal Nord America e dall'Europa occidentale, uno sforzo volto a decolonizzare la ricerca e l'insegnamento sulle mobilità. Questo processo ha comportato lo sviluppo di progetti di ricerca sulle mobilità (post)coloniali nell'ambito degli studi sulle storie globali. Frequentemente, queste ricerche si sono concentrate sulla costruzione di infrastrutture, sugli sradicamenti forzati e sulle incertezze per il futuro nel contesto di un generale rafforzamento delle pressioni dovute al cambiamento climatico o, anche, alla spinta trasformativa che anima la progettualità dietro la Nuova Via della Seta. L'Academy of Mobility Humanities (AMH) presso la Konkuk University è il più esteso istituto di ricerca e insegnamento sulle scienze umane delle mobilità al mondo, cui sono garantiti importanti finanziamenti governativi fino al 2031. L'AMH sviluppa pubblicazioni e traduzioni, supporta dottorande e dottorandi, ricercatrici e ricercatori agli inizi delle proprie carriere e, inoltre, guida progetti di ricerca, attività educative e programmi di terza missione in Corea del Sud. Dal 2018, studiose e studiosi dell'AMH sono alla guida della ricerca sulle scienze umane delle mobilità nell'Asia orientale e meridionale attraverso l'organizzazione dell'Asia Mobility Humanities Network, che include partecipanti dalle Filippine e dall'Indonesia.

Le ricerche dell'AMH si concentrano su una serie di questioni, tra cui le mobilità nella letteratura coloniale e post-coloniale, con una particolare attenzione all'eredità dell'espansione coloniale giapponese negli anni immediatamente successivi alla Seconda Guerra Mondiale. Infatti, diversi studi ne valutano le implicazioni per la Corea del Sud e altre nazioni del Pacifico meridionale, come il Giappone e Taiwan. Altre ricerche, invece, si focalizzano sulle mobilità della Zona Demilitarizzata [N.d.T.: zona cuscinetto tra la Corea del Nord e la Corea del Sud] e sulle tecnologie della mobilità e i loro impatti sulla vita e le relazioni sociali. L'AMH ha pubblicato oltre 30 volumi accademici — fra traduzioni e edizioni in lingua originale — oltre a sostenere il lancio di *Mobility Humanities*, una rivista accademica in lingua inglese ad accesso aperto. Inoltre, l'AMH assicura la regolare messa in onda di speciali lezioni sulla mobilità e si è dimostrata estremamente attiva nel comunicare i temi della ricerca sulle mobilità al pubblico all'interno dell'HK+ Mobility Humanities Education Centre. Tutte queste attività dimostrano che l'AMH presso la Konkuk University occupa una posizione strategica per incubare e instillare le istanze della ricerca sulle arti e le scienze umane delle mobilità non solo nella Corea del Sud, ma anche in tutta l'Asia orientale.

Questi tipi di infrastrutture sono importanti per le specificità dei gruppi che formano. Riunendo professionalità eterogenee, tali gruppi favoriscono la condivisione di competenze, interessi e identità, diventando la manifestazione tanto delle risorse quanto degli intenti dei centri stessi. Ad esempio, il Centre for Mobilities Research di Lancaster sotto la co-direzione di Nicola Spurling e Lynne Pearce — a loro volta subentrate a Monika Büscher — ha dato voce alle proprie priorità fondamentali mettendo in primo piano gli impegni delle direttrici verso le mobilità, il cambiamento climatico e la decarbonizzazione, così come sono elaborati dal manifesto 2020-2025

sulla *Climate Emergency Mobilities Research* [Ricerche per le Mobilità dell'Emergenza Climatica] (<https://www.lancaster.ac.uk/cemore/our-5-year-manifesto/>) all'interno della rete *Connections*. Analogamente, il Centre for the GeoHumanities della Royal Holloway ha continuato ad esplorare le potenzialità legate alla commissione di opere d'arte ad artiste e artisti professionisti — le cosiddette *creative commissions* [commissioni creative] — sui temi delle mobilità, delle *plant humanities* e del movimento delle collezioni botaniche e degli oggetti museali, consolidando ulteriormente le esperienze di collaborazione con le colleghe e i colleghi del MoHu di Padova su questi temi. Questi sono i tipi di pratiche ed esperienze che hanno sostenuto le nostre *connessioni*. La sovvenzione UKRI per le connessioni ha finanziato visite e scambi per studiose e studiosi a inizio carriera per visitare la Corea del Sud e partecipare a *workshop* e discussioni, contribuendo ai piani di ricerca a lungo termine di alcune ricercatrici e ricercatori in Corea del Sud ma, allo stesso tempo, ha anche permesso a ricercatrici e ricercatori dalla Corea del Sud di visitare il Regno Unito. Lo schema di scambi, infatti, si è appoggiato a diversi programmi di borse di studio più strutturate e consolidate, tra cui la borsa intitolata a John Urry e una borsa di visiting istituita dal CeMoRe, che ha reso possibile a molte studiose e studiosi l'accesso al centro. Le assegnazioni delle borse di studio hanno cercato di dare risalto alla ricerca di studiose e studiosi dell'America Latina, dell'Asia e dell'Australasia — tra cui Thiago Allis, Jie Zhang ed Earwin Cabalquinto — oltre che alle linee di ricerca interessate alle intersezioni fra le arti e le scienze umane.

Orientarsi con i testi

I testi scritti operano come un importante insieme di infrastrutture: guidano direzioni di ricerca, posizionano, strutturano e sostengono

le linee di ricerca, aprono strade e creano nuove connessioni. Le storie delle diverse discipline sono spesso costellate di riferimenti a pubblicazioni fondamentali che hanno definito il campo, diventando *landmark*, punti di riferimento che è facile identificare dalla data di pubblicazione o dall'indice di citazione. In ogni caso, tutta quest'enfasi sul loro impatto spesso può mettere in ombra le origini e le influenze — talvolta frammentarie — che hanno concorso a plasmare i nuovi campi interdisciplinari o multidisciplinari. Negli studi sulla mobilità anglofoni, l'elenco delle pubblicazioni fondamentali ha incluso articoli influenti su riviste — come nel caso di 'The new mobilities paradigm', che Sheller e Urry hanno pubblicato su *Environment and Planning A* (2006a) — oppure libri, come *On the Move: Mobility in the Modern Western World* [In Movimento: La Mobilità nel Mondo Occidentale Moderno] di Tim Cresswell (2006). In qualità di punti di riferimento, queste pubblicazioni sembrano ottenere un riconoscimento collettivo per la loro influenza e rilevanza. Tuttavia, se prestassimo attenzione alle influenze personali di studiose e studiosi delle mobilità — in luoghi diversi e in diverse fasi della carriera — potremo identificare testi che forniscono indicazioni e strumenti per orientarsi molto diversi, non necessariamente riconducibili agli studi sulle mobilità in senso stretto o a figure chiave del campo. Infatti, i punti di riferimento sono identificati o scelti in combinazione agli orientamenti e — come ben sappiamo — sia gli individui che i gruppi possono essere orientati in modo molto diverso. Come vedremo in seguito, gli elenchi delle influenze individuali possono estendersi ben oltre le pubblicazioni accademiche — e, in particolare, ben al di là del tipico articolo teorico o del libro imprescindibile — come nel caso di incontri memorabili a conferenze, *call for papers* stimolanti, discussioni in forum via e-mail e molto altro. Inoltre, ciò che emerge come punto di riferimento in un contesto può facilmente essere trascurato in un

altro.

Le influenze formano parte non solo delle nostre biografie accademiche individuali, ma anche delle storie delle organizzazioni e delle istituzioni di cui facciamo parte. Ecco perché è probabile che varino notevolmente a seconda della nostra prospettiva disciplinare, della fase di carriera, della posizione geografica e così via. Ad esempio, uno dei nostri co-autori — Peter Merriman — ricorda l'influenza di due importanti pensatori — come lui attivi nell'ambito disciplinare della geografia — che hanno apportato il loro contributo molto prima che si arrivasse a parlare di una *svolta delle mobilità*. Uno è Nigel Thrift. Ben prima di coniare il termine *teoria non-rappresentazionale* per riferirsi ad approcci teorici che valorizzano le pratiche incarnate e quindi, presumibilmente, mobili, Thrift scrisse un articolo influente e di ampio respiro intitolato 'Inhuman geographies: landscapes of speed, light and power [Geografie inumane: paesaggi di velocità, luce e potenza]' (Thrift 1994, ristampato nel 1996). L'altro è Tim Cresswell. Largamente riconosciuto come capostipite della ricerca sulle mobilità, Cresswell è stato autore fin dai primi anni '90 di una serie di importanti e influenti pubblicazioni che, da una prospettiva geografica, sono intervenute sul significato culturale e politico della mobilità e delle pratiche mobili nelle società occidentali. In molti di questi lavori pionieristici, Cresswell si è concentrato su gruppi di individui emarginati, esclusi o messi fuori legge per le loro pratiche di mobilità considerate o ridefinite come anormali, devianti o *out of place* [fuori posto], enfatizzando la rilevanza dell'intreccio fra genere e mobilità (Cresswell 1993, 1996, 1999, 2001c).

Discusso in dettaglio più avanti, *Mobility and the Humanities* [Mobilità e Scienze umane] di Merriman e Pearce (2017) è considerato dall'Academy of Mobility Humanities di Konkuk e dal MoHu di Padova come uno strumento di orientamento fondamentale per le

indicazioni esplicite che ha garantito alle loro attività. Infatti, questo testo ha riconosciuto, da un lato, l'influenza esistente e pregressa degli approcci umanistici nell'ambito della ricerca sulle mobilità; e, dall'altro, i parallelismi e le differenze che questi hanno con gli approcci allo studio delle mobilità che non si allineano esplicitamente alla svolta o al *nuovo paradigma delle mobilità*. Nella Corea del Sud, le traduzioni di due opere di John Urry — *Sociology beyond Societies* [Sociologia oltre le Società] nel 2012 e *Mobilities* [Mobilità] nel 2014 — hanno fin da subito attratto l'attenzione di studiose e studiosi nell'ambito delle discipline umanistiche. A questa fase di interesse iniziale ha fatto seguito il lancio dell'AMH nel 2018, che è generalmente considerato come l'evento che ha dato l'avvio agli studi sulle mobilità con vocazione umanistica o alle scienze umane delle mobilità. All'inizio del 2019, studiose e studiosi affiliati all'AMH hanno tradotto il volume di Merriman e Pearce in coreano, e Jinhyoung Lee ne ha pubblicato una recensione accademica (2018) che si è dimostrata particolarmente influente negli studi letterari coreani.

Nell'esperienza del MoHu — che si distingue per l'uso particolarmente flessibile del concetto di mobilità quale lente interpretativa comune per campi disciplinari e fenomeni disparati — ha avuto una particolare importanza ed è stata in qualche modo fondante la riflessione avanzata da Mieke Bal (2002) nel suo *Travelling Concepts in the Humanities* [Concetti in Viaggio fra le Scienze Umane]. In questo volume, Bal suggerisce che nelle scienze umane il lavoro interdisciplinare non riguarda solo i metodi ma soprattutto i concetti. Infatti, l'autrice sostiene un approccio basato su concetti che possono viaggiare, muoversi, tra diversi campi di studio. Un dato garantito dal fatto che questi concetti, pur mantenendo i rispettivi nuclei di significato, sono sufficientemente elastici da adattarsi a contesti diversi. Per Bal, il lavoro collettivo e intersoggettivo che si fa *intorno, con e sotto* ai

concetti difficilmente definibili — in quanto sospesi tra significati ordinari e complessi — costituisce la spina dorsale dello studio interdisciplinare della cultura. La vera forza dell'interdisciplinarietà, pertanto, deriva da come le ricercatrici e i ricercatori rielaborano collettivamente e applicano insieme questi concetti. Lo sforzo collaborativo per esplorare, impiegare e comprendere questi concetti fluidi è ciò che fa avanzare la ricerca interdisciplinare. La mobilità è un concetto che si adatta perfettamente all'interpretazione di Bal e, nell'esperienza che accomuna le nostre reti, agisce come un elemento concettuale che facilita lo scambio intellettuale. Se la mobilità può essere vista come un territorio concettuale da scoprire, allora possiamo affermare, senza timore di smentita, che lo abbiamo esplorato in molteplici direzioni grazie alle attività e le pratiche di connessione — inclusi i percorsi di lettura/scrittura.

Conferenze, workshop e seminari

Le conferenze, i *workshop* e i seminari spesso sono stati fondamentali per lo sviluppo e lo scambio di idee e connessioni tra accademiche e accademici — diventando eventi memorabili per un gran numero di studiose e studiosi delle mobilità. Tuttavia, non altrettanto spesso si è tenuta traccia di questi incontri con delle pubblicazioni. Fra le altre, si possono ricordare le testimonianze ispirate dal colloquio sulle *mobilità* del 1999 in Galles — organizzato da Tim Cresswell insieme a colleghe e colleghi — e pubblicate nel numero monografico di *New Formations* del 2001 (Cresswell 2001a, 2001b). Oppure il numero monografico di *Environment and Planning A* (Sheller e Urry 2006a) e il volume collettaneo *Mobile Technologies of the City* [Tecnologie Mobili della Città] (Sheller e Urry 2006b) che si rifanno alle esperienze della conferenza *Alternative Mobility Futures* [Futuri Alternativi della Mobilità] tenuta dal

CeMoRe a Lancaster nel 2004. Le conferenze organizzate dalla rete Cosmobilities hanno ispirato una raccolta di contributi in tre volumi su *Networking Urban Mobilities* [Reti di Mobilità Urbane] (Freudendal-Pedersen et al. 2017; Freudendal-Pedersen e Kesselring 2017; Kjaerulff et al. 2017). Probabilmente, le storiche e gli storici della mobilità e dei trasporti formano il gruppo che ha espresso l'impegno più costante nell'organizzazione di conferenze — che hanno cadenza annuale e hanno luogo in diverse parti del mondo dal 2003 — da quando è stata fondata l'organizzazione T²M — *International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility* [Associazione Internazionale per la Storia di Trasporti, Traffico e Mobilità]. Per sette anni, hanno anche provveduto alla pubblicazione dell'*Yearbook* [annuario] intitolato *Mobility in History*. Negli ultimi anni, la T²M ha unito le forze con altre organizzazioni, reti e centri per organizzare conferenze congiunte. In dettaglio, ha collaborato con il Cosmobilities Network di Caserta in Italia nel 2015, il CeMoRe di Lancaster nel Regno Unito nel 2017, il MoHu di Padova in Italia nel 2022, e l'AMH a Seoul in Corea del Sud nel 2023. Dal 2019, l'Academy of Mobility Humanities ha anche organizzato la GMCH — *Global Mobility Humanities Conference* [Conferenza Globale per le Scienze Umane delle Mobilità] che, con cadenza annuale, mette in contatto studiose e studiosi di spicco dall'Asia con studiose e studiosi delle Americhe, dell'Australia e dell'Europa — in particolare, quest'ultima esperienza è stata co-organizzata con il MoHu e il Centre for the GeoHumanities della Royal Holloway.

Un interessante risultato di questi sviluppi è che, mentre gran parte dell'impulso iniziale negli studi sulla mobilità proveniva da studiose e studiosi saldamente collocati nelle scienze sociali, le due conferenze annuali più importanti su temi legati alle mobilità tendono decisamente verso le scienze umane. Già nel 2014, Lynne Pearce e

Peter Merriman hanno organizzato il simposio *Mobility and Culture* [Mobilità e Cultura], proprio con l'intento di mettere in luce l'ampio lavoro svolto sul movimento e la mobilità al di là delle scienze sociali, includendo il lavoro sia di studiose e studiosi di discipline umanistiche sia di professioniste e professionisti in diverse forme d'arte — incluse belle arti, scultura, cinema, teatro, *performance* o musica. Questo evento ha ispirato il numero monografico di *Mobilities* del 2017 intitolato *Mobility and Humanities* (Merriman e Pearce 2017) — successivamente ripubblicato come libro e disponibile anche in traduzione coreana, in qualità di primo libro della collana *Interconnect* [Interconnettersi] dell'AMH (Merriman e Pearce 2019). Sempre nel 2017, si è tenuta a Lancaster una conferenza internazionale per lanciare la nuova collana di Palgrave Macmillan, intitolata *Studies in Mobilities, Literature, and Culture* [Ricerche fra Mobilità, Letteratura e Cultura]. Questa è stata la prima occasione ufficiale a mettere in contatto studiose e studiosi di letteratura — di cui una vasta parte è attiva in campi contigui come gli studi postcoloniali e la letteratura mondiale — con figure di spicco degli studi sulle mobilità. I nuovi lavori sulla mobilità nelle scienze sociali hanno anche portato le storiche e gli storici dei trasporti a riflettere sul loro campo. Già nel 2003 Gijs Mom proponeva il passaggio dalla *transport history* [storia dei trasporti] a una più inclusiva *mobility history* [storia della mobilità] (Mom 2003, 132). In interventi successivi, Mom non solo ha posizionato la storia della mobilità in relazione al lavoro associato al *nuovo paradigma delle mobilità*, ma ha anche plasmato legami forti fra approcci delle scienze sociali e delle scienze umane — includendo storiche e storici, ricercatrici e ricercatori di scienze sociali, artiste e artisti — in particolare grazie al lancio di *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies* [Trasferimenti: Rivista interdisciplinare di studi sulla mobilità] nel 2011 (vedi Merriman et al. 2013; Mom 2015;

Merriman 2015).

Enfatizzare il *meetingness* [N.d.T.: l'incontrarsi e le sue proprietà distintive] (Urry 2003) spesso comporta significative esperienze fisiche di mobilità, che invitano a culture dell'attenzione e del coinvolgimento ben diverse rispetto a quelle di riunioni e conferenze online. Questo impegno a favore degli incontri in presenza spesso implica forme di viaggio con un forte impatto in termini di emissioni, come i viaggi aerei. Un dato che non sfugge alla nostra consapevolezza, visto il nostro impegno nel facilitare futuri di mobilità equi e nel superare le ingiustizie legate alla mobilità. Tuttavia, riconosciamo anche che i futuri professionali di studiose e studiosi geograficamente distanti e periferici rispetto ai contesti tradizionali dello scambio accademico (Higham et al. 2019) possono dipendere dalla capacità di essere mobili e dalla necessità di costruire connessioni sulla base della prossimità. Come hanno recentemente sostenuto Hopkins (2024) e Sultana (2024), queste condizioni intrinsecamente legate al consumo di combustibili fossili e alle ingiustizie climatiche hanno determinato la costruzione di relazioni fortemente diseguali e — globalmente — asimmetriche per quanto riguarda la produzione di conoscenza accademica, la precarietà del lavoro e i mezzi di sussistenza. In una successiva sottosezione, discuteremo le criticità insite nel creare connessioni attraverso infrastrutture connettive che, come le conferenze, richiedono un accesso relativamente privilegiato a visti e modalità di trasporto a lunga percorrenza. Tuttavia, ci preme subito dichiarare che fra le criticità che il nostro lavoro collaborativo si è impegnato a superare ci sono gli ostacoli che studiose e studiosi a inizio carriera possono incontrare per accedere a fondi e supporto finanziario per le missioni.

Per noi, sostenere la partecipazione di studiose e studiosi a inizio carriera a conferenze, *workshop* e giornate di studio è di primaria

importanza, così come l'organizzazione di incontri virtuali in parallelo a quelli in presenza. La *Global Mobility Humanities Conference* (GMHC) del 2023 e la conferenza annuale T²M dell'*International Association of The History of Transport, Traffic and Mobility* — tenutesi in edizione congiunta a Seoul, in Corea del Sud, il 25 al 28 ottobre 2023 — hanno incluso una serie parallela di sessioni organizzate da ricercatrici e ricercatori sulla mobilità con artiste e artisti provenienti dalla Lancaster University grazie al tema *Rocky Futures*. Esplicitamente incentrato sulle *mobilità e instabilità (temporali, spaziali, culturali, ambientali) dei paesaggi rocciosi nell'era dell'incertezza*, questo evento parallelo su Zoom ha facilitato le conversazioni fra figure nel mondo dell'arte e della ricerca per discutere le mobilità litiche del mondo materiale, a partire proprio dalle industrie minerarie e dalle costruzioni che letteralmente sostengono la mobilità fisica e le infrastrutture connettive come autostrade e ponti (<https://wp.lancs.ac.uk/rocky-climates/rocky-futures-for-online-exhibition-arising-from-this-event>).

Pubblicazioni: collane e riviste

Comunemente, diffusione, condivisione ed espressione della ricerca accademica dipendono da libri, collane di libri e articoli su riviste. Mentre importanti monografie e volumi collettanei sono stati pubblicati in prestigiose collane affiliate a specifiche discipline, come le collane della Royal Geographical Society e della International Library of Sociology, gli ultimi dieci anni hanno visto emergere diverse collane di libri specializzate sulle mobilità.

Lanciata nel 2014 e co-curata da Monika Büscher e Peter Adey, la collana *Changing Mobilities* [Mobilità in Trasformazione] edita da Routledge mira a esplorare le trasformazioni della società, della

politica e delle esperienze quotidiane innescate dalle trasformazioni delle mobilità e il potenziale della ricerca sulle mobilità per rispondere costruttivamente a queste trasformazioni. Ad oggi, la collana ha pubblicato 20 titoli che coprono una vasta gamma di territori geografici e interessi accademici, quali i media, l'istruzione, il trasporto merci, il design, la comunicazione, la mobilità d'élite, il ciclismo e le mobilità pelagiche. L'uscita più recente si intitola *Reimagining Mobilities across the Humanities* [Rimmaginare le Mobilità nelle Scienze Umane] ed è costituito da due volumi curati da Lucio Biasiori, Federico Mazzini e Chiara Rabbiosi (2023a, 2023b) del Mobility and Humanities Centre for Advanced Studies (MoHu) dell'Università di Padova, in Italia.

Con 15 titoli ad oggi pubblicati, la relativamente recente collana *Studies in Mobilities, Literature, and Culture* [Ricerche fra Mobilità, Letteratura e Cultura] — lanciata nel 2018, edita da Palgrave Macmillan per Springer e co-curata da Marian Aguiar, Charlotte Mathieson e Lynne Pearce — testimonia la crescente partecipazione di studiose e studiosi di letteratura e studi culturali nella ricerca sulle mobilità. I libri di questa collana evidenziano il contributo e l'influenza delle studiose e degli studiosi di letteratura nell'avanzamento del dibattito accademico sulle mobilità, fornendo nuove prospettive sui testi letterari e culturali. Fra le aree di interesse specificamente trattate, la collana considera il cinema, la fotografia, i media digitali e le arti visive, così come la narrativa, la poesia e altre forme letterarie.

Dal suo lancio nel 2014, la collana *Explorations in Mobility* [Esplorare la Mobilità] — edita da Berghahn e curata da Gijs Mom, Georgine Clarsen, Cotten Seiler e Mimi Sheller — ha pubblicato sette titoli. La collana è dedicata agli approcci interdisciplinari e transnazionali a mobilità, migrazione, trasporti, media, turismo e comunicazioni. Gli studi pubblicati adottano tagli differenti — con prospettive sia

storiche che contemporanee — e toccano una vasta gamma di temi, incluse le prospettive postcoloniali, non occidentali e critiche. Il primo volume della collana è stato *Atlantic Automobility: Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940* [Automobilismo Atlantico: Introduzione e Consolidamento dell'Auto, 1895-1940] di Gijs Mom; mentre uno dei titoli più recenti è *Transnational Railway Cultures: Trains in Music, Literature, Film, and Visual Art* [Culture Ferroviarie Transnazionali: Treni fra Musica, Letteratura, Cinema e Arti Visive] curato da Benjamin Fraser e Steven Spalding.

La collana *Worlds in Motion* [Mondi in Movimento] — edita da Berghahn e curata da Noel B. Salazar — offre una serie di studi transdisciplinari ed empirici che dipanano l'intrecciarsi delle mobilità di persone, oggetti e idee attraverso il pianeta. Dal 2016, la collana ha pubblicato 15 titoli che hanno contribuito all'avanzamento delle prospettive teoriche quanto di quelle metodologiche, visto che questi testi considerano il movimento sia come tema che come metodo di investigazione. Mentre le prime pubblicazioni erano incentrate su parole chiave e metodi etnografici, la serie include anche titoli che si dedicano alle migrazioni globali, ai processi di produzione del luogo e ai viaggi in contesti geografici eterogenei che includono Europa, Africa e Asia.

La collana *Connected Histories in the Early Modern World* [Storie Connesse nel Mondo Moderno] — edita dalla Amsterdam University Press a partire dal 2020, e curata da Christina Lee e Julia Schleck — è un esempio rilevante di come la mobilità abbia recentemente contribuito a ispirare nuove comprensioni storiche. Questa collana si concentra su comprensioni del mondo che ne enfatizzano la dimensione di realtà complessa e connessa, specie durante un periodo storico in cui un numero senza precedenti di persone *comuni* — africane, asiatiche, americane ed europee — intraprese viaggi

transoceanici o altre traversate a lunga distanza. Ispirata dall'approccio innovativo di Sanjay Subrahmanyam alla ricerca storica relativa alla prima Età moderna, la collana esplora temi che evidenziano l'impatto culturale del movimento di persone, animali e oggetti su scala globale; le confluenze culturali e appropriazioni di culture materiali; l'esotizzazione interculturale, le identità transculturali, le pratiche religiose, le traduzioni e gli errori di traduzione, gli impatti culturali del commercio, i discorsi sulla dislocazione, il globalismo e le storie culturali di regioni meno studiate come, ad esempio, le Filippine, Macao e i territori delle società africane.

La collana *Palgrave Studies in Migration History* [Palgrave per gli Studi della Storia delle Migrazioni] adotta una definizione ampia di migrazione, che include varie forme di mobilità come i movimenti transfrontalieri, le migrazioni interne e gli spostamenti forzati. I libri pubblicati nella collana — tra cui *Managing Mobility in Early Modern Europe and its Empires* [Gestire la Mobilità nell'Europa della Prima Età Moderna e nei suoi Imperi] curato da Katja Tikka, Lauri Uusitalo e Mateusz Wyżga (2023) e *Mobility, Migration and Transport* [Mobilità, Migrazione e Trasporti] di Colin G. Pooley (2017) — esplorano i fattori determinanti e gli impatti della migrazione, nonché le politiche e le istituzioni che permettono o limitano la mobilità. Inoltre, la serie considera le conseguenze della migrazione, concentrandosi sulle esperienze delle e dei migranti, sulle comunità che lasciano e sulle società di cui entrano a far parte.

In Corea del Sud, l'AMH ha sostenuto la collana *Mobility Humanities* che, dal 2019, ha pubblicato oltre 50 titoli in coreano. La collana mira a diffondere la ricerca sulle arti e le scienze umane delle mobilità presso studiosi e studiosi che non hanno ancora familiarità con il campo grazie alla traduzione in coreano di lavori d'avanguardia originalmente redatti in lingua inglese. Così facendo, la collana mira

a incoraggiare le studiose e gli studiosi coreani a contribuire al dibattito accademico sulle scienze umane delle mobilità, oltre che aiutare studentesse, studenti e il pubblico generalista a comprendere le basi della mobilità in quanto campo di ricerca accademica. La collana è composta da tre serie: *Assemblage* [Assemblare] che include volumi collettanei sulla mobilità scritti da autrici e autori coreani da una prospettiva umanistica, *Interconnect* [Interconnettersi] che propone traduzioni coreane di libri in lingua inglese, *Engagement* [Coinvolgere] che ospita libri educativi con finalità divulgative che intendono rendere accessibile il dibattito accademico sulla mobilità e la società altamente mobile. In particolare, la serie *Interconnect* è la sede di pubblicazione per le traduzioni in coreano di *Mobility and the Humanities* [Mobilità e Scienze Umane] co-curato da Peter Merriman e Lynne Pearce; *Mobility* [Mobilità] di Peter Adey; *Object-Oriented Cartography* [Cartografia Orientata agli Oggetti] di Tania Rossetto; *Mobilities, Literature, and Culture* [Mobilità, Letteratura e Cultura] co-curato da Marian Aguiar, Charlotte Mathieson e Lynne Pearce; *Mobilities* [Mobilità] di John Urry, *On the Move: Mobility in the Modern Western World* [In Movimento: La Mobilità nel Mondo Occidentale Moderno] di Tim Cresswell; e *Mobility Justice: The Politics of Movement in An Age of Extremes* [Giustizia delle Mobilità: Le Politiche del Movimento in un'Epoca di Estremi] di Mimi Sheller. Attraverso queste pubblicazioni, la *mobilità* è diventata uno dei concetti più frequentemente menzionati nell'accademia e nella società civile coreana contemporanea.

Mentre i libri accademici — specialmente le monografie — fungono da importanti prodotti di ricerca per molte studiose e studiosi nell'ambito delle discipline umanistiche, anche le riviste accademiche hanno un ruolo rilevante nella diffusione delle idee scientifiche. Importanti articoli riguardanti la mobilità e il movimento

sono stati pubblicati in diverse riviste di settore e interdisciplinari che afferiscono tanto alle scienze umane che alle scienze sociali, incluse riviste di grande prestigio come *British Journal of Sociology*, *New Formations*, *Theory, Culture and Society* ed *Environment and Planning D: Society and Space*. Nel tempo, hanno fatto la loro comparsa anche alcune riviste specializzate che sono diventate un punto focale per discussioni e dibattiti, tra cui *Mobilities*, *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, *Applied Mobilities*, *Mobility Humanities* e *Mobility in History* — l'annuario di T²M.

La prima rivista accademica dedicata alla ricerca sulle mobilità è stata lanciata nel 2006 da John Urry, Mimi Sheller e Kevin Hannam. Fin da subito, *Mobilities* è stata associata alla sua *casa* editoriale — il Centre for Mobilities Research (CeMoRe) della Lancaster University — ed è diventata un punto di riferimento per studiose e studiosi più o meno liberamente/saldamente associati al *nuovo paradigma delle mobilità*. *Mobilities* pubblica studi che si concentrano su movimenti incarnati di persone, oggetti o informazioni su larga, media e piccola scala e in qualsiasi area del mondo. La rivista pubblica non solo studi che si concentrano su importanti modi di trasporto, ma anche studi tematici che indagano autobiografia; design; mobilità lente; razza; e amore, sessualità e migrazione. La rivista, peraltro, è riconosciuta come sede di pubblicazione rilevante per studi metodologici innovativi — in particolare, per progetti di ricerca in scienze sociali che lavorano attraverso i *metodi mobili*. Anche se molti degli articoli sono esplicitamente fondati su approcci, metodi ed epistemologie afferenti alle scienze sociali, la rivista ha sempre garantito uno spazio ai contributi orientati alla ricerca nelle arti e nelle scienze umane. Molto probabilmente, i primi ad aver notato questa composizione eterogenea sono stati Peter Merriman e Lynne Pearce che — specie con il loro numero monografico del 2017 — hanno avuto un ruolo

chiave nello stimolare le ricerche di studiose e studiosi di arti e scienze umane che si stavano avvicinando alla ricerca sulle mobilità.

Una seconda rivista, *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, è stata lanciata grazie all'impegno del curatore Gijs Mom e dall'editore Berghahn nel 2011. In qualità di curatore, Gijs Mom era desideroso di riconfigurare o riconfezionare la *transport history* [storia dei trasporti] come *mobility history* [storia della mobilità], secondo una comprensione molto più ampia e inclusiva e, quindi, né conservatrice né focalizzata su singole modalità o contesti nazionali (Mom 2003). Questa espansione del campo si è riflessa nella prospettiva della nuova *International Association for the History of Transport, Traffic & Mobility* (T²M) istituita nel 2003, così come nella linea editoriale della rivista-annuario dell'associazione, *Mobility in History*. Come caporedattore del *Journal of Transport History*, Mom aveva sperato di aprire la rivista a linee di ricerca e ad approcci più ampi, ma a causa di divergenze di opinione — o meglio, 'continue discussioni nel Comitato Editoriale della rivista' — finì per dimettersi dall'incarico fra la fine del 2007 e l'inizio del 2008 (Mom 2008; Merriman 2017). Questo sospirato cambio di prospettiva divenne possibile quando Mom lanciò la nuova rivista nel 2011 con l'esplicita intenzione che fosse *a kind of break with the past* [una sorta di cesura con il passato] e incoraggiasse la presentazione di contributi che fossero *trans-national, trans-modal, counter-hegemonic, and non-Eurocentric* [trans-nazionali, trans-modali, contro-egemonici e non-eurocentrici] (Mom 2013, 156). *Transfers*, infatti, fornisce una piattaforma interdisciplinare per esplorare i modi in cui le esperienze di mobilità sono rese possibili, modellate e mediate nel corso della storia e attraverso i progressi tecnologici. Forte di un'ampia concezione di mobilità, *Transfers* pubblica ricerche sui processi, le strutture e le conseguenze del movimento di persone, risorse e merci, combinando l'empirismo

che contraddistingue l'approccio classico allo studio della storia delle mobilità con gli approcci metodologici più innovativi e legati alle scienze sociali e alle scienze umane. Significativamente, la rivista pubblica non solo articoli accademici e recensioni di libri, ma anche recensioni di mostre, opere d'arte e fotografie, facilitando così la partecipazione di studiose e studiosi d'arte e artiste e artisti nella ricerca sulle mobilità. La visione e il successo della rivista riflettono lo sforzo e i chilometri percorsi dal suo curatore-fondatore, infatti, Mom ha lavorato sodo per cercare di espandere la presenza di contributi provenienti da contesti diversi da quelli del Nord Globale lavorando a stretto contatto con studiose e studiosi basati in Asia.

Pubblicata per la prima volta nel 2022, *Mobility Humanities* è dedicata alla ricerca sulle arti e le scienze umane delle mobilità ed è frutto di uno sforzo editoriale indipendente dell'Academy of Mobility Humanities (AMH). La rivista è una pubblicazione ad accesso aperto *diamond* [N.d.T.: completo, senza restrizioni] che riceve supporto dalla National Research Foundation of Korea e dalla Konkuk University. Mobility Humanities pubblica articoli, saggi creativi/visivi, recensioni di libri, interviste o dialoghi accademici e numeri monografici. La rivista mira a ospitare vivaci discussioni interdisciplinari relative a fenomeni, tecnologie e infrastrutture della mobilità, esaminandone le ramificazioni da una prospettiva umanistica. Le arti e le scienze umane sono approcciate in modo ampio, aperto e inclusivo e, per questo, *Mobility Humanities* pubblica ricerche trasversali a diverse discipline come filosofia, studi letterari e culturali, media e comunicazione, studi sulle migrazioni, storia, geografia e sociologia. In particolare, la rivista ha pubblicato lavori che approfondiscono i significati culturali-politici, etici, spirituali ed emotivi delle mobilità, concentrandosi sui nodi cruciali di rappresentazione, immaginazione e speculazione. Fin dalla pubblicazione dei suoi primi numeri, la rivista

ha cercato di dare risalto a ricerche e pratiche creative in forme che reinterpretano alcune delle convenzioni standard della pubblicazione di articoli accademici. I saggi creativi/visivi hanno permesso alle autrici e agli autori di utilizzare forme di scrittura alternative, come nel caso del saggio visivo di Hawkins e Parsons (2023) che esplora la congiunzione di fognature, odori e infrastrutture post-coloniali a Phnom Penh [N.d.T.: la capitale della Cambogia].

Affetti, disconnessioni e destabilizzazioni

Delineare una serie di istituzioni accademiche, eventi e media che hanno permesso alla ricerca sulle mobilità di prosperare significa offrire un resoconto altamente strutturato e, in qualche modo, deterministico della crescita e della trasformazione della disciplina. Questo tipo di resoconti — così come le liste piuttosto esaustive su cui poggiano — spesso finiscono per presentare la crescita e le trasformazioni come inevitabili. Per converso, noi riteniamo sia più opportuno seguire la lezione di Kai Bosworth che — traendo ispirazione, fra gli altri, dal lavoro di Berlant — sostiene che *'infrastructure' refers less to a category of 'things' than a particular style of intensive relation or conditioning exemplified by transindividual relations* [l'*infrastruttura*, piuttosto che come una categoria di *cose*, sia da comprendere come un particolare stile di relazione intensiva o di condizionamento sovrapponibile alle relazioni transindividuali] (Bosworth 2023, 55). Proprio come le teoriche e i teorici delle politiche dell'affetto hanno cercato di comprendere in quali modi gli affetti possono *bind or dissolve social formations or performances* [formare o dissolvere formazioni o *performance* sociali] (Bosworth 2023, 59), oppure come gli approcci alle mobilità hanno cercato

di esaminare i modi in cui la mobilità sfida le nozioni più solide e rigide delle strutture sociali e spaziali su varie scale e registri, siamo anche noi costretti a considerare come gli affetti possono formare o deformare le nostre connessioni e la loro persistenza o, viceversa, la loro dissoluzione nel contesto delle linee e delle pratiche di ricerca sulle mobilità? In particolare, vogliamo evidenziare una connessione che, non solo abbiamo modo di credere sia stata fondamentale per il nostro progetto e la sua realizzazione, ma che potrebbe anche plasmare gran parte del nostro lavoro e delle nostre ricerche in altri contesti; vale a dire, i sentimenti di crisi. Quei sentimenti che Berlant — con la consueta discrezione — chiama *tempi tormentati* (2016). Nei *tempi di crisi* in cui viviamo non può non emergere un senso di urgenza politica per 'la reinvenzione delle infrastrutture per gestire la disomogeneità, l'ambivalenza, la violenza che sono ordinaria contingenza dell'esistenza contemporanea' (Berlant 2016).

In effetti, la parola crisi — vedi la discussione sul linguaggio più avanti — ha la sua radice etimologica nel verbo greco antico *krinein*, giudicare, separare o discernere. *Krisis* implica, quindi, l'essere collocati o da un lato o dall'altro di un cancello che si chiude: essere assolti o condannati; essere salvati o dannati — non a caso, il Giudizio Universale, il giorno del giudizio, risponde alla traduzione *hē hēmera tēs kriseōs*. Nell'uso moderno, la parola conserva questo significato di momento di rottura, una sorta di soglia temporale tra due condizioni o fasi diverse. Ne consegue che questa condizione di liminalità implichi un *movimento*, un passaggio da uno stato all'altro. Ecco perché creare connessioni che favoriscano futuri di eque mobilità comporta un impegno per la rielaborazione e la ricreazione delle infrastrutture legate al nostro lavoro: un impegno che assicuri che non siano riconosciute solo le infrastrutture materiali, ma anche le infrastrutture affettive. Come osserva Berlant (2011), in tempi

di normalizzazione della crisi abbiamo bisogno di prenderci del tempo per trovare modi di andare avanti, e le connessioni sono una componente irrinunciabile del processo che crea lo spazio in cui trovare nuove infrastrutture a sostegno della vita accademica.

Nell'esperienza delle accademiche e degli accademici basati nel Regno Unito, la Brexit ha riconfigurato le relazioni tra le istituzioni di istruzione superiore del Regno Unito e quelle europee, così come con le istituzioni di istruzione superiore che operano a livello globale. Ciononostante, molte studiose e studiosi basati nel Regno Unito hanno lavorato per mantenere e formalizzare le connessioni esistenti con studiose, studiosi e istituzioni fuori dai confini nazionali, oltre a coltivare nuove connessioni in tutto il mondo. Anche la sovvenzione UKRI Connections che ha sostenuto gran parte della nostra attività di *networking* va interpretata in relazione al contesto e, infatti, non può essere separata dalle strategie post-Brexit del governo britannico che, ad esempio, hanno rivolto lo sguardo alle opportunità economiche e alle concomitanti sfide alla sicurezza legate all'area Asia-Pacifico — una scelta che, oggi, può sembrare un po' anacronistica alla luce dei conflitti in Ucraina e in Medio Oriente (per una prospettiva più ampia, vedi anche il programma *Just Transitions* [Transizioni Eque] dalla British Academy che finanzia la ricerca nella stessa area: <https://www.thebritishacademy.ac.uk/programmes/just-transitions/just-transitions-to-decarbonisation-in-the-asia-pacific-region/>). Inoltre, non si può trascurare il fatto che molte delle nostre abitudini e pratiche di connessione — così come le nostre mobilità quotidiane — si sono trasformate durante la pandemia di COVID-19 — specie fra il 2020 e il 2021 — portando in primo piano nuove pratiche di connessione che testimoniano l'urgenza contemporanea per la costruzione di connessioni che garantiscano la continuità delle relazioni a prescindere dall'incontro in presenza.

Tornando alla Brexit, il processo che ne ha guidato la comprensione si è sviluppato in un contesto che è il risultato di sentimenti fortemente ambivalenti, antagonistici e, in alcuni casi, piuttosto contrastanti. I suppose this should be reworked as (Anderson et al. 2020) che dipendono dalle molteplici direzioni e inclinazioni politiche emerse nel bel mezzo della *ordinarietà della crisi* della vita quotidiana. Anche se spesso sono venati di provincialismo, non possiamo fare a meno di chiederci se i sentimenti di crisi associati alla Brexit — ma anche al COVID-19, all'emergenza climatica e ai vari conflitti globali — non stiano generando una nuova (infra)struttura del sentire. Uno sprone per le accademiche e gli accademici a stabilire nuove connessioni e reti di solidarietà sociali — accademiche e professionali — che, tutte insieme, potrebbero animare almeno parte di questo edificio di relazioni e fornire nuova energia per la ricerca. Alcuni degli eventi e delle attività che hanno sostenuto le nostre relazioni hanno fornito importanti spazi di conforto e rifugio, oltre che di divertimento, risate e gioia. Fibre emotive si sono saldamente intrecciate ai fili che stringono le nostre connessioni.

Le nostre connessioni, ovviamente, non sono sempre state agevolate da infrastrutture perfettamente funzionanti. Si sono verificate disconnessioni e interruzioni comuni e banali; malfunzionamenti delle tecnologie che ostacolavano gli scambi online; e situazioni in cui erano i concetti a non fluire agevolmente attraverso i confini disciplinari. In alcune occasioni, le capacità linguistiche — per alcune e alcuni di noi più che per altre e altri — hanno portato a una distribuzione diseguale dei carichi di lavoro. Infine, alcune e alcuni di noi si sono ritrovati letteralmente bloccati. A volte, gli scioperi hanno impedito il movimento fisico dei corpi per partecipare a conferenze, incontri e lavoro sul campo. Altre volte, sono stati i problemi legati al rilascio dei visti ad aver impedito ad alcune e alcuni partecipanti di viaggiare. In

parte, questa problematica è stata causata dal sovraccarico di lavoro a cui è stato sottoposto l'ufficio passaporti britannico, oberato dalle richieste post-Brexit di un Ministero dell'Interno ostile che lottava per intensificare il suo controllo sulla migrazione e la mobilità. A questo, si è aggiunto un ulteriore livello di complessità legato alle persistenti conseguenze del COVID-19, sia nei termini di conseguenze patite dai nostri corpi che di conseguenze operanti attraverso le diverse normative biomediche nazionali che interessano chi, viaggiando, attraversa confini internazionali. Queste restrizioni ci ricordano che le mobilità eque non sono solo materia di studio, ma sono anche fattori determinanti per le modalità e le possibilità del fare ricerca. Chi può partecipare alla ricerca? E con quanta facilità può partecipare e connettersi? Queste possibilità dipendono da confini nazionali che si fanno sempre più rigidi, dal potenziale (im)mobilizzante della nazionalità e dal tipo di documenti che possediamo. Tutto ciò, senza dubbio, evidenzia le incerte geografie del tempo, dell'attesa, della burocrazia e dei costi che pervadono la sicurezza dei confini.

Le nostre connessioni attraverso geografie, discipline e contesti di istruzione superiore ci ricordano anche che le nostre infrastrutture accademiche potrebbero non essere sempre così stabili e fisse come sembrano. L'avvio di un dialogo prolungato attraverso una serie di *workshop* e conferenze ha dimostrato la *fittizia* stabilità delle discipline e dei loro confini. Mentre alcuni aspetti delle discipline sono altamente controllati, infatti, spesso i loro confini sono meno rigidi di quanto appaiano. Man mano che le nostre connessioni si rinsaldavano, abbiamo acquisito contezza delle reciproche storie accademiche, arrivando così a farci memoria che le preoccupazioni apparentemente nuove, nei fatti, lo sono solo raramente. Mentre abbiamo creato nuove infrastrutture — nuove riviste, nuovi volumi collettanei o nuove tipologie di eventi per servire il nostro scopo

— ci siamo resi conto che esisteva già una sorprendente plasticità nella scala, nell'ambito e nella forma delle infrastrutture di cui disponevamo, siano esse riviste, collane di libri o eventi.

Linguaggio

Nell'esaminare le mobilità di idee, informazioni, immagini e pensieri — oltre che, ovviamente, quelle delle persone — è evidente che la *language in its spoken or written form* [lingua nella sua forma parlata o scritta] funge da infrastruttura fondamentale sia per queste tipologie di mobilità che per la nostra capacità di interpretarle (Braun e Brehmer 2023, 67). Il linguaggio, infatti, rappresenta la piattaforma essenziale su cui si costruiscono le forme più elementari di mobilità comunicativa. La diversità linguistica fra le culture dà origine — di volta in volta — a un'infrastruttura diversa che permette le mobilità di idee, informazioni, immagini e pensieri. Le mobilità in questione, quindi, attraversano infrastrutture diverse in culture diverse. La traduzione, pertanto, può essere considerata una delle forme più significative di mobilità transculturale, votata al superamento dei limiti delle diverse infrastrutture della mobilità e del linguaggio. Basu e Coleman notano un'ambiguità insita nel significato stesso della parola *translation, deriving as it does from the Latin transferre, to bring across* [che deriva dal latino *transferre*, portare attraverso (2008, 326) — N.d.T.: la parola italiana *traduzione* ha una radice etimologica differente, derivando da *traducere*, trasportare, trasferire, condurre al di là, far passare attraverso, davanti, oltre; nel contesto di questa riflessione sembra rilevante segnalare la diversa sfumatura di significato per invitare la lettrice e il lettore italofoni a un, piccolo ma significativo, ulteriore esercizio di mobilità linguistica]. In questo senso, la lingua

e la sua traduzione evidenziano una serie di altri tipi di mobilità e infrastrutture di mobilità in cui il significato e l'espressione della conoscenza — come i concetti della mobilità — si muovono e si trasformano. Ma non solo: infatti, queste considerazioni mettono in risalto anche la mobilità del processo di significazione *attraverso la lingua*, visto che i soggetti mobili — ad esempio, migranti e viaggiatori — *form their new/old worlds in novel territories and contexts* [forgiano i loro nuovi/vecchi mondi in territori e contesti inediti] (Basu e Coleman 2008, 328).

In Corea del Sud, il termine *mobilità* — e non il concetto di mobilità — ha iniziato ad essere ampiamente impiegato a partire dalla fine degli anni 2010, sia nei contesti quotidiani che in quelli accademici e, in particolare, nelle scienze umane e sociali. In precedenza, il termine veniva utilizzato solo di rado e prevalentemente in ambiti specifici come le scienze naturali, l'ingegneria e la medicina riabilitativa. Nonostante la pubblicazione di diversi articoli accademici in lingua coreana che introducevano il *nuovo paradigma delle mobilità* e la traduzione del 2014 dell'opera seminale di John Urry *Mobilities*, il termine *mobilità* ha impiegato un tempo considerevole per prendere piede nei circoli accademici. Tuttavia, dal 2018 — anno di fondazione dell'Academy of Mobility Humanities presso la Konkuk University — si è registrato un aumento notevole nella frequenza dell'uso del concetto nel contesto delle attività di ricerca legate alle scienze umane e sociali in Corea del Sud. Questo incremento è stato favorito dalle attività di disseminazione dell'Academy of Mobility Humanities, che includono conferenze accademiche, colloqui e la pubblicazione di molti articoli di ricerca e libri.

Indipendentemente da queste discussioni accademiche, il termine *mobilità* ha progressivamente guadagnato rilevanza in Corea del Sud come dimostrano le diverse accezioni con cui è impiegato nella

vita quotidiana. Nella società sud-coreana, infatti, il termine viene frequentemente utilizzato per indicare nuove forme di trasporto che si basano su tecnologie d'avanguardia. Ad esempio, hanno iniziato ad acquisire una significativa diffusione termini quali *smart mobility*, *mobility service*, *personal mobility* e *mobility platform*. In sintesi, si può sostenere che l'uso locale del termine ruoti attorno a due assi di significati correlati ma distinti, rispettivamente riconducibili ai contesti accademici e ai contesti d'uso quotidiano. Fatto salvo quanto appena commentato, tuttavia, non è ancora identificabile una prova definitiva che dimostri l'integrazione a pieno titolo del termine nella lingua coreana come, ad esempio, indica il fatto che l'opinione pubblica non sembra avere una chiara comprensione dei significati e delle applicazioni del termine propri dei contesti accademici. In effetti, questa distanza era emersa anche nei contesti anglofoni, richiedendo una serie di sforzi mirati per colmare il divario fra le concettualizzazioni più dense di mobilità e quelle più prossime alle realtà quotidiane come, ad esempio, possono essere quelle dell'industria (per un approfondimento relativo al tentativo di collegare questi mondi, vedi van Dijk e Vermeersch 2023). Con riferimento a queste ultime, tuttavia, è rilevante segnalare che l'industria ha generalmente adottato il termine mobilità come una sorta di etichetta patinata sotto cui ricondurre le forme di mobilità altamente individualizzate, flessibili, confortevoli e *on-demand* come, ad esempio, quelle legate al mondo dell'auto. Queste appropriazioni del concetto hanno ben poca considerazione per i significati sociali e politici più densi delle mobilità, come rivela la critica di Emma Quilty al cosiddetto *Pod Man* [l'uomo della capsula; N.d.T.: una figura stereotipata che si potrebbe definire una specie di pioniere delle mobilità futuribili] (2024), un individuo iper-mascolinizzato e altamente mobile che è spesso al centro degli immaginari industriali.

Significativamente, le concettualizzazioni frutto delle appropriazioni dell'industria sembrano voler trasformare la mobilità in uno dei nuovi settori di interesse per il *branding* aziendale e l'accaparramento di proprietà intellettuale. L'industria, infatti, propone concettualizzazioni della mobilità che si fanno strumento di supporto per la riproduzione sociale ed economica sotto l'egida del neoliberismo, garantendo spesso troppo poca considerazione alle forme di mobilità che cercano di limitare le emissioni e, in senso lato, alle implicazioni ambientali e sociali della mobilità che possono ricadere su contesti ambientali altri (Sheller 2018; Cidell 2024).

Concentrando l'attenzione sul linguaggio, la questione della traduzione rappresenta un ostacolo significativo alla comprensione del termine da parte dell'opinione pubblica. Nella maggior parte dei casi, in coreano si utilizza la parola 모빌리티 [mo-bil-li-ti], che è la traslitterazione fonetica della parola inglese *mobility* e non la sua traduzione sulla base del significato. Di conseguenza, il termine viene ancora utilizzato come se fosse un concetto alieno, privo di qualsiasi connessione con le reti semantiche della lingua coreana. Al contrario, negli Stati Uniti, le esperienze delle diverse organizzazioni di comunità e reti dal basso che operano nel contesto di comunità minoritarie storicamente marginalizzate da politiche urbane razziste e revansciste si sono adoperate per un'appropriazione consapevole della ricchezza di significati delle mobilità. Questi gruppi, infatti, hanno collegato i concetti di *mobilità* e *giustizia* per contestare le ingiustizie di mobilità passate, presenti e future. Ad esempio, questi gruppi hanno discusso le potenziali ingiustizie che potrebbero emergere in relazione alle nuove infrastrutture della mobilità che vengono imposte in nome della transizione verso forme di trasporto sostenibili — come le metrotranvie e le campagne di sensibilizzazione per l'uso della bici — facendosi portavoce di istanze che richiedono giustizia deliberativa,

procedurale e distributiva. Queste attività, pertanto, si sono fatte portavoce di comprensioni legate alla *giustizia delle mobilità* simili a quelle discusse da Mimi Sheller (2018), Nancy Cook e David Butz (2018) e, a volte, si sono anche confrontate direttamente con il loro lavoro — vedi, ad esempio, <https://itdp.org/2025/02/24/exploring-climate-justice-and-mobility-in-rio-brazil/>).

Quando due fra i nostri co-autori — Jinhyoung Lee e Taehee Kim — hanno analizzato e rivisto l'edizione coreana di *Mobilities* di Urry — pubblicata in lingua originale nel 2007 e in traduzione nel 2022 dall'Academy of Mobility Humanities — erano ben consapevoli delle sfide legate alla traduzione del concetto chiave che, in ultima analisi, ne hanno determinato l'intraducibilità per assenza di alternative adeguate. Durante il processo di analisi e revisione, infatti, sono emerse significative difficoltà nell'assicurare la resa delle sfumature più sottili di certi termini — come, ad esempio, *mobility*, *movement*, *motion*, *travel* e *journey* — e nell'identificare una traduzione soddisfacente in coreano. Nella lingua coreana, infatti, esistono diverse opzioni per la traduzione di questi termini, tra cui 이동 [移動, i-dong], 운동 [運動, un-dong], 유동 [流動, yu-dong], 동작 [動作, dong-jag], e così via. Tuttavia, ciascuna di queste parole ha un significato più specifico e una portata più limitata rispetto al termine inglese *mobility* e, pertanto, nessuna può sussumere la pluralità di significati che *mobility* abbraccia nella sua accezione più esaustiva.

Per quanto riguarda l'ampiezza del campo semantico, il termine coreano che più si avvicina a *mobility* è 움직임 [um-jig-im]. Questo termine si può applicare a un'ampia gamma di contesti che includono la mobilità fisica, la mobilità in senso geografico o sociale e, persino, a concettualizzazioni più astratte come cambiamento e flusso. Tuttavia, a differenza delle parole in coreano menzionate nel paragrafo precedente, questa parola deriva da una varietà

linguistica strettamente coreana e non di ascendenza sino-coreana. Di conseguenza, non viene utilizzata comunemente nei contesti di ricerca perché non si allinea con le convenzioni della lingua coreana nella sua variante accademica che tende a privilegiare parole di derivazione sino-coreana. Perdi più, è altrettanto poco comune l'uso del termine sino-coreano 동 [動, dong] che si potrebbe qualificare come il più vicino alla variante strettamente coreana appena discussa grazie all'ampiezza della sua rete semantica che è comparabile a quella della parola inglese *mobility*. L'uso limitato di questo termine è dovuto al fatto che le convenzioni della lingua coreana nella sua variante accademica scoraggiano anche l'uso di parole monosillabiche come termini indipendenti, forieri di un significato centrale agli sviluppi dell'argomentazione.

Ecco perché nel contesto sud-coreano è tipico che gli editoriali, i *post* dei *blog* e persino gli articoli e i libri accademici che affrontano il tema della *mobilità* inizino con una spiegazione completa e dettagliata del termine in questione. Ciononostante — anche se questo non è un problema prettamente limitato al contesto sud-coreano — le difficoltà nell'identificare una definizione concisa e largamente condivisa di *cosa sia la mobilità* permangono nella letteratura sulla mobilità che si rifà al *nuovo paradigma delle mobilità*. Questa incertezza non è dovuta solo al fatto che *mobility* è un concetto fondativo e fondante di questo ambito di ricerca, ma piuttosto al fatto che il paradigma delle mobilità impiega questo termine per comprendere una vasta e diversificata gamma di fenomeni. Ad esempio, Urry (2007, 2012) definisce la mobilità come un insieme di varie forme di movimenti corporei e fisici di persone e oggetti, ma anche di viaggi immaginativi, virtuali e comunicativi (Urry 2007). Inoltre, il termine *mobilità* può anche essere applicato al movimento di entità immateriali, incluse idee, informazioni, immagini e pensieri. Ma non solo, il concetto di mobilità,

infatti, include anche le tecnologie, i sistemi e le infrastrutture che facilitano questi diversi movimenti. A tutto questo si somma il *nuovo paradigma delle mobilità* che indaga il movimento delle relazioni sociali, includendo i cambiamenti nella composizione spaziale e urbana e nella distribuzione della popolazione, la trasformazione del lavoro e del capitale e i cambiamenti nelle relazioni di potere. La difficoltà che le e i madrelingua coreani hanno nel comprendere la parola 모빌리티 non è quindi dovuta esclusivamente al suo status di prestito linguistico basato su una traslitterazione prettamente fonetica, ma anche all'ampiezza dei significati che, in una certa misura, ne giustifica l'integrazione tuttora parziale nel sistema linguistico coreano.

Queste problematiche relative alla traduzione coreana di *mobility* sollevano una questione ben più ampia, che non può prescindere da due interrogativi fondamentali: cosa sia la traduzione e in che modo si renda possibile. Se possiamo intendere il termine *mobility* come un referente anche per il movimento delle idee, allora la sua traduzione in coreano rappresenta l'esempio per eccellenza della mobilità della *mobility* stessa, creando un interessante gioco metalinguistico che riflette la natura del concetto stesso. La traduzione, quindi, può essere intesa come un'importante esemplificazione di una delle forme assumibili dalla mobilità di idee, informazioni, immagini e pensieri nella transizione da un contesto culturale a un altro e che è resa possibile e supportata da molteplici livelli di infrastrutture.

La complessa questione della traduzione coreana di *mobility* dimostra chiaramente che il linguaggio, in quanto infrastruttura, rappresenta non solo un mezzo ma anche un ostacolo alle mobilità. Attraverso la traduzione, il linguaggio mette alla prova la comprensione del concetto da parte di un pubblico non specializzato e infiamma i dibattiti sul significato della mobilità tanto al di fuori che all'interno dei contesti accademici delle scienze umane e di

quelle sociali. Questo accade perché per le e i madrelingua coreani è più difficile che per le e i madrelingua inglesi comprendere intuitivamente la correlazione tra la definizione più ristretta e tecnica di mobilità afferente al campo dei trasporti e l'ampio e plurale significato attribuito al termine nelle scienze umane e sociali — dove la mobilità trova applicazione per lo studio delle pratiche turistiche e del tempo libero, dei trasporti, delle migrazioni e dei confini e, allo stesso tempo, per quelle forme di mobilità virtuali di letteratura, cinema e altre forme di espressione culturale che sono di particolare interesse per il *nuovo paradigma delle mobilità*. Dipende direttamente da questo ostacolo all'immediatezza della comprensione il fatto che le ricercatrici e i ricercatori nei campi delle scienze umane e sociali debbano spesso trovarsi a chiarire l'uso del termine in lezioni, articoli e altri elaborati, così da assicurarne la corretta comprensione da parte del pubblico generalista coreano. La mobilità della *mobility* presenta una sfida significativa per le comunità accademiche coreane che si occupano di mobilità ma, al contempo, offre una preziosa opportunità per riflettere sulla natura multiforme della mobilità, delle infrastrutture della mobilità e del linguaggio come infrastruttura della mobilità.

Considerare il linguaggio in quanto infrastruttura è anche espressione di una sensibilità storiografica: una preoccupazione fondamentale per le ricercatrici e i ricercatori delle mobilità basati al MoHu di Padova. Infatti, le loro ricerche hanno esaminato il significato del termine *mobilità* con particolare attenzione ai contesti dell'antichità e della prima Età moderna — l'epoca in cui il termine ha avuto origine e ha guadagnato popolarità. Come afferma Lucio Biasiori (2023), la prima Età moderna ha ereditato dal mondo classico e attraverso il Rinascimento il significato estremamente negativo del termine latino *mobilitas* e dei suoi derivati nelle lingue romanze. Per i Romani, *mobilitas* aveva un significato prettamente psicologico,

riferendosi soprattutto a pensieri che erano mobili [N.d.T.: i prossimi paragrafi intendono *mobile* nel senso meno comune di *mutevole*, *volubile* o *instabile*; un'accezione che, sebbene presente nella lingua italiana, potrebbe non essere immediatamente evidente alla lettrice e al lettore contemporanei] perché privi di coerenza, sostanza o solidità. *Quid est inconstantia, levitate, mobilitate [...] turpius?* [Che cosa c'è di più turpe dell'inconsistenza, della volubilità, della leggerezza?] si chiedeva Cicerone nelle *Philippicae* (7, 9). Assecondando una tradizione di lungo corso che ha connotato le ambivalenti comprensioni della relazione tra genere e mobilità, il primato di questa *mobilità* del pensiero era principalmente riservato alle donne. Per averne un esempio basta richiamare alla mente *La donna è mobile*, la famosa aria del *Rigoletto* di Giuseppe Verdi. Ma ad essere mobili sono anche i pensieri di chi non appartiene al popolo romano come, ad esempio, i Numidi descritti da Sallustio nel *Bellum Iugurthinum* (56, 5: *tanta mobilitate sese Numidae gerunt* [tanto sono volubili i Numidi]). E, infine, erano mobili i pensieri di chi apparteneva agli strati più bassi della popolazione — come chi era ridotto in schiavitù — la cui mobilità, peraltro, riguardava anche la sfera fisica così da essere a disposizione delle richieste dei loro signori. In accordo con quanto rilevato da Lambert (2015) in relazione alle piantagioni caraibiche di un periodo di molto successivo, la mobilità di chi è ridotto in schiavitù è stata anche sovente e pericolosamente accostata a quella degli *animali*, condensando le co-mobilità oppressive di esseri umani e animali nel nesso linguistico *Master-Horse-Slave* [Padrone-Cavallo-Schiavo]. In fondo, chi è ridotto in schiavitù continua a muoversi con apparente *bodily ease* [naturalità] (Lambert 2015, 632).

Tornando all'antichità, anche la commedia latina ha esplorato la connessione fra schiavitù e mobilità introducendo la figura del *servus currens* [servo che corre]; un'anticipazione della tendenza che, nei

secoli a venire, ha voluto la mobilità — sia fisica sia psicologica — quale attributo *naturale* delle popolazioni ridotte in schiavitù. Nella seconda metà del XVI secolo, ad esempio, il gesuita Alfonso Salmerón (1609, 280) scrive *as prudence or cunning is attributed to the serpent, simplicity to the dove and rapacity to the wolf; thus is mobility to the slave* [come la prudenza o l'astuzia è attribuita al serpente, la semplicità alla colomba e la rapacità al lupo, così la mobilità allo schiavo]. A onor del vero, anche il popolo in generale era considerato particolarmente soggetto alla *mobilitas* e per questo volubile e inaffidabile; ad esempio, lo storico Tacito (*Historiae*, 5, 8, 3) parlava di re *qui mobilitate vulgi expulsi* [cacciati dalla volubilità del popolo], mentre Livio (24, 31, 14) e Seneca (*Hercules furens*, 170) paragonavano il *mobile vulgus* — un'espressione destinata a fare la storia — a una brezza che cambia continuamente direzione, o a un'onda il cui moto tutto travolge. Sebbene il loro uso nel senso più dispregiativo abbia raggiunto l'apice nei discorsi contemporanei che additano le mobilità collettive della migrazione transnazionale (Nail 2015), a questa altezza della nostra riflessione è interessante notare che sono anche altri i termini, — ad esempio, *fugitive* [fuggitivo] o *runaway* [fuggiasco] — ad essere stati frequentemente usati in una varietà di contesti per descrivere la mobilità in quanto espressione di un'agentività individuale. Usati per descrivere persone in fuga dalla schiavitù, questi termini sottolineano l'agentività della mobilità individuale come fuga dal lavoro forzato inteso quale manifestazione delle relazioni strutturali ed economiche inique imposte dalla migrazione (Hartman 2019) così come dei pericoli dei sistemi di giustizia penale corrotti.

La mobilità tornò quantomeno a circolare — se non ad animare i dibattiti — all'inizio dell'Età moderna, quando un processo di risemantizzazione aprì alla vecchia e negativa concettualizzazione della mobilità le porte di due ulteriori campi della produzione culturale.

Il primo è quello della stampa, dove — come recita l'*Encyclopédie* — 'la mobilità dei caratteri è il fondamento dell'industria tipografica' (1751-1771). Il secondo è quello della cosmologia. Dall'Età moderna in poi, infatti, il termine mobilità assume una natura sempre più duale: da un lato, la connotazione terrena volta a definire i movimenti fisici e psicologici degli attori sociali; e, dall'altro, il riferimento sempre più frequente alla proprietà intrinseca che permette il movimento ai corpi celesti e, in particolare, alla Terra. In una visione pre-copernicana e qualitativa del cosmo, termini quali *mobilitas* o *revolutio* possono essere associati tanto ai corpi fisici quanto ai corpi politici in vista del riconoscimento di un'affinità sostanziale fra le fondamenta biologiche del microcosmo — l'essere umano — e del macrocosmo — l'universo. Con la nuova visione quantitativa del cosmo, invece, l'analogia si sposta a livello di metodo e linguaggio, facendo delle leggi della natura il modello per le leggi della società e rendendo il vocabolario della meccanica post-galileiana applicabile ai corpi politici. Le teorie politiche del XVII secolo, infatti, adottarono le scienze naturali come modello, sostituendo così le metafore di ispirazione organicistica che descrivevano la società come un corpo con altre di ispirazione meccanicistica. Non che queste si reggessero su presupposti più solidi di quelle che andavano a sostituire ma, in ogni caso, queste ultime esprimevano una nuova convinzione: la società non era più un prodotto diretto o un riflesso della natura, ma diventava un corpo artificiale, un prodotto delle scelte e delle fatiche del genere umano.

Dalla fine del XVII secolo, *mobility*, *mobile* e la loro abbreviazione *mob* [N.d.T.: folla disordinata, plebaglia] — almeno per quanto riguarda il contesto anglofono — sono stati sempre meno frequentemente usati per definire l'incostanza psicologica degli individui — sebbene gli echi di quell'incostanza e l'eventualità di un suo riaffacciarsi risuonino minacciosi in alcune comprensioni della mobilità contemporanea.

Per converso, sono stati sempre più frequentemente usati per definire il momento in cui questa incostanza si traduce in azione politica diretta come nel caso di una rivolta o di una sommossa. Questa considerazione carica di significato anche altri termini che implicano mobilità come, ad esempio, *trespass* [sconfinamento, trasgressione, contravvenzione]. Seguendo le approfondite analisi di Cresswell (2006, 2025 in corso di pubblicazione) e Bauman (1998), è interessante riflettere anche sul *vagabondo*. Una figura che è emersa quando le classi inferiori sono state separate dalla terra e dalle libertà di movimento — in particolare, dalla libertà di scegliere dove prestare il proprio lavoro. Infatti, solo dopo essere stato sostituito dalla nozione di proletariato durante la seconda metà del secolo, il termine vagabondo fu spogliato dei suoi riferimenti impliciti alle classi inferiori e assunse il significato che ancora oggi gli attribuiamo. Passando ai contesti coloniali, *mob* è stato usato come termine dispregiativo — in particolare, nei confronti dei popoli delle Prime Nazioni e Indigeni. Le comunità di coloni, infatti, cercavano di ridefinire attraverso nozioni razziste e pseudo-biologiche gli stili di vita non stanziali come espressione di pratiche transitorie ed effimere o di società *morenti*. Infine, è significativo notare che per i Primi Popoli australiani *mob* — la cui etimologia probabilmente si rifà al gergo agricolo — è una parola di uso comune, che viene usata per la descrizione dei legami identitari collettivi relativi a parentela, comunità e luoghi (Mullins 2007). Di conseguenza, nell'uso di queste comunità non sono ravvisabili quei significati discriminatori e biopolitici che caratterizzano l'impiego del termine in altri contesti; tant'è che *mob* è anche diventato parte dell'acronimo della rete di ricerca e dell'evento sulle mobilità australiane — AusMob — attuando un riconoscimento consapevole dell'uso del termine da parte dei Popoli Aborigeni e

delle Isole dello Stretto di Torres.¹

Proseguendo con questa riflessione, diventa evidente come la mobilità abbia assunto una certa fluidità che, sicuramente, è diventata un aspetto centrale del suo successo come concetto. Inoltre, il MoHu ha scelto di sperimentare con la fluidità del concetto attraverso la creatività. In particolare, le geografe e i geografi hanno sperimentato neologismi e riscritture ispirati al concetto di mobilità, come *migro-mobility* [mobilità migranti] (Lo Presti 2020), *map-mobilities* [mobilità cartografiche] (Lo Presti e Rossetto 2023) e *mobile graphic narratives* [narrazioni grafiche mobili] (Peterle 2021), per citare solo alcuni esempi.

Da una prospettiva linguistica, è importante sottolineare che queste sperimentazioni hanno richiesto una riflessione accurata che risuona con la recente discussione sulla necessità di esercitare cautela nell'alternanza di *mobilities* come sostantivo con *mobile* come aggettivo, vista la complessità delle considerazioni legate al termine mobilità nel contesto del *nuovo paradigma delle mobilità* di Sheller e Urry (2006a; vedi Pearce 2024). Riallacciandosi alle sfide affrontate dalle colleghe e dai colleghi che lavorano in coreano, a questo punto sembra importante richiamare all'attenzione che, in italiano, il termine *mobilità* è sia singolare che plurale. Ragionevolmente, questa ambiguità ha giocato un ruolo rilevante per l'espansione dei significati legati al concetto e delle sue potenzialità applicative.

Traendo ispirazione dall'idea che vuole la mobilità un concetto intrinsecamente mobile, plurale, flessibile e malleabile, le studiose

¹ Il nome della rete di ricerca è stato discusso durante la sessione finale della conferenza inaugurale dell'Australian Mobilities Network alla fine del 2017 a Melbourne. In particolare, cogliamo l'occasione per ringraziare David Bissell che ha chiarito questo punto in una conversazione successiva.

e gli studiosi del MoHu hanno intrapreso esperienze di ricerca eterogenee che — utilizzando la mobilità come *termine ombrello* — hanno abbracciato saperi specifici oltre ad attivare dialoghi e pratiche per connettere aree di ricerca molto distanti fra loro. L'elasticità e la versatilità del concetto sono state strategiche nell'attivare lo scambio intellettuale tra i membri del centro e le e i numerosi ospiti che lo hanno visitato. Infatti, sebbene la mobilità al singolare e del singolo abbia sempre avuto un posto nelle linee di ricerca del MoHu, è proprio l'approccio alle mobilità *al plurale* che ha orientato la ricerca verso lo sviluppo di comprensioni più ampie. Tra l'altro, questo approccio ha permesso di decostruire la tendenza a ritenere universali le forme della mobilità che ricalcano le esperienze degli uomini, dei maschi o dei gruppi sociali egemonici. Ad esempio, queste considerazioni hanno ispirato il riconoscimento del fatto che il movimento non compete solo agli esseri umani. Nella loro accezione plurale, infatti, le mobilità parlano di molteplici sensi, significati e concetti che gravitano nel campo di ricerca. Ma non solo, al contempo, le mobilità al plurale si rivolgono alla comprensione dei diversi modi in cui le persone si muovono *con* e *in relazione* agli altri e alle cose, indagando le modalità in cui diversi assemblaggi di persone e cose performano o rendono possibili movimenti diversi per possibilità e qualità.

Nel contesto italiano — così come in quello coreano — è molto difficile trasmettere cosa si intenda per studi sulle mobilità quando ci si muove al di fuori dell'ambito accademico. Infatti, nella percezione del pubblico generalista, il termine mobilità è comunemente associato alle possibili modalità di trasporto. Partendo da questa considerazione, l'abbinamento di *mobilità* e *scienze umane* rivela tutto il suo valore, permettendoci di associare due sfere che nella percezione comune sembrano distanti. Pur apparendo in qualche modo ambigua ai non

addetti ai lavori, infatti, questa giustapposizione può innescare una questione semantica, catturare l'attenzione delle persone e spingere a ricercare una comprensione più profonda. L'elasticità semantica e l'ambiguità del termine *mobilità* — specie quando abbinata con le scienze umane — rappresentano due strumenti insostituibili per avviare conversazioni, sia all'interno che oltre i confini dell'accademia.

연결을 가능하게도 하고 불가능하게도 하는 것은 무엇일까? 정의로운 모빌리티 미래를 지향하는 예술 및 인문학 분과학문과 관련하여 각 나라들과 실천들 전체에 걸쳐 또는 그것들 사이에 우리가 수립하고자 하는 바로 그 연결을 말이다. 고썸 로런 벌렌트Lauren Berlant는 인프라를 ‘삶을 조직하는 것의 살아 있는 매개체: 구조의 생활세계’(2016, 393)라고 정의한 바 있다. 다른 학자들은 좀 더 기계론적이고 신진대사적인 상상력과 물질성을 암시하면서 ‘생명 유지 장치life support systems’(McFarlane 2011, 655; Graham 2015)로서의 인프라에 접근했다. 이 두 관념은 모빌리티를 이동의 조직화·채널링·촉진으로 여기는 듯하다. 인프라는 아주 많은 경우 도로, 다리, 학교, 회계 시스템 등으로 구체화되어 상상되고, 학계 역시 그 인프라를 갖는다. 여기에는 기관, 연구소, 총서, 학술지, 학술대회, 셀 수 없이 많은 정동적 인프라 등이 포함된다. 더욱이, 다수의 모빌리티 인프라는 정동적 부담을 지고 있다. 거기에는 희망, 갈망, 약속(Anand, Gupta and Appel 2018)의 정동이 있고, 특히 사람들이 흔들리거나 실패할 때 일어나는 실망(Bosworth 2023)의 정동도 물론 있다. 인프라 개념을 확장할 경우 발생할 위험은 인정하지만, 정동이 학자적 삶을 조건 짓는 방식과 정동이 연결의 가능성 및 특질을 조절하는 방법은

분명히 고려할 만한 가치가 있다. 오늘날 고등교육 기관 내부의 난제—지리적 영토 전체에 걸쳐 불균등하게 경험되는 것—이자, 다양한 수준의 위태로움과 기타 요인들을 반영하는 것—은 (정동적인 것이든 아니면 다른 것이든) 우리 인프라 내부의 실천과 실패를 잘 보여 준다. 이런 실패는 간혹 극적으로 벌어지기도 하지만, 많은 경우 일상적인 것이다. 그에 대한 대응은 수리나 교체일 테지만, 생활, 지식, 조직 등의 새로운 형태를 모색할 기회가 되기도 한다. 분과학문들을 가로지르는 새로운 작업 방식과 새로운 실천은 탈연결이나 인프라 중복으로 귀결되기도 하지만 새로운 연결 인프라를 낳을 수도 있다.

이미 언급한 것처럼, 이 책은 그 자체로 연구비 인프라의 산물이다. 영국, 한국, 이탈리아에서 프로젝트, 워크숍, 학술대회, 방문, 교류, 학술 출판 같은 연구 수행을 지원해 주었던 연구비 인프라 말이다. 이 책은 영국 ESRC와 AHRC가 지원한 영국-한국 네트워크 구축 사업의 핵심 성과다. 이 사업을 통해서 우리는 건국대학교(한국, 서울)에 재직하는 학자들과 영국의 세 대학(로열홀러웨이 런던대학교, 랭커스터대학교, 애버리스트위스대학교) 교수들 간 기존 연결을 강화할 수 있었다. 이 연구비로 인해 학자들은 또한 공공기관, 박물관, 그리고 심지어는 음악 공연장에서 일하는 연구자거나 실천가들과 연결될 수 있었다. 그와 동시에, 우리는 영국-한국 연결 너머 이탈리아 파도바대학교 모빌리티와 인문학 고등연구소 구성원들을 포함한 다른 나라 출신 연구자들과도 계속 작업할 수 있었다. 연결 connection보다는 연결하기connecting가 목적이었다. 모빌리티인문학 분야에 종사하는 연구자들 간 지적 교류를 지속하기 위해서, 그리고 각기 다른 종류의 연구 실천practice에 특히 활동의 초점을 두면서 말이다.

학술 개념, 학술 운동, 학문 분야는 각기 다른 수많은 방식으로 훈육 및 제도화되고, 학술적 담론·논의의 장 역할을 하는 학문적 ‘인프라’를 발생

시킨다. 대학 연구소, 학회, 이메일 토론장, 학술지, 학술대회, 세미나, 총서 등은 생각들—고독한 학자에게서 나온 것이든 다른 이들과 교류하는 교수 집단에게서 나온 것이든—의 집결지, 통로, 공명판 역할을 한다. 그런 인프라들은 다른 방식으로 묶일 수도 있겠지만, 필요한 것은 학자들을 연결하고 예술 및 인문학 전체에 걸쳐 모빌리티에 관한 논의를 전개하는 데 그런 인프라들이 수행하는 역할을 성찰하는 일이다. 이 장에서 우리는 모빌리티 연구에 생명을 주고, 또 그 생명을 조직하고 촉진할 수 있는 인프라를 예술 및 인문학과 더불어 사유한다.

연구소와 네트워크

연구소와 네트워크는 모빌리티 학계의 핵심 연결 지점 또는 꾸러미다. 2003년 미미 셸러와 존 어리는 CeMoRe로 줄여 부르는 최초의 모빌리티 연구소를 랭커스터대학교에 설립했고, 많은 연구자들이 학술지 《모빌리티즈Mobilities》의 운영에서 핵심적 역할을 한 것으로 잘 알고 있는 페니 드링컬Pennie Drinkall은 연구소를 능숙하게 관리하고 지원했다. 세계적인 사회학과를 중심으로 한 모빌리티연구소는 사회학, 문학 연구, 지리학, 예술학, 경영학 분야에서 각기 다른 형태로 모빌리티 관련 주제를 연구하던 동료들을 집결시켰다. 초기 성명서에 이어 곧 책 출판, 학술대회 개최, 2003년 CeMoRe 설립, 2006년 국제학술지 《모빌리티즈》(케빈 해넘Kevin Hannam, 미미 셸러, 존 어리 공동 편집) 창간이 이루어졌다. 지그문트 바우만Zygmunt Bauman, 로지 브라이도티Rosi Braidotti, 팀 크레스웰, 질 들뢰즈Gilles Deleuze, 폴 길로이, 팀 잉골드Tim Ingold, 캐런 캐플런, 리자 말키Lisa Malkki, 나이젤 스리프트Nigel Thrift, 폴 비릴리오Paul Virilio 등은 일정 기간 동안 이

동과 모빌리티에 관해 사유하고 글을 쓴 바 있다. 한편, 쉘리와 어리는 이후 멀리 이동하고 널리 번역될 새로운 다학제적 또는 초학제적 연구 분야를 도모하고 성문화해서 제도화했다. 뒤이어 다른 네트워크가 구축되고 연구소가 설립되었다. 어리와 스벤 케셀링Sven Kesserling이 2004년 코스모빌리티즈 네트워크Cosmobilities Network(유럽 모빌리티 연구 네트워크)를 설립한 데 이어, 2009년 뉴질랜드 모빌리티즈 연구 네트워크Aotearoa/New Zealand Mobilities Network, 2011년 범아메리카 모빌리티즈 네트워크Pan-American Mobilities Network, 2017년 호주 모빌리티즈 연구 네트워크Australian Mobilities Research Network(AusMob), 2018년 예술과 모빌리티즈 네트워크Art and Mobilities Network, 2019년 아시아 모빌리티인문학 네트워크Asia Mobility Humanities Network가 조직되었다. 연구소들도 파도바(MoHu), 서울(AMH), 알보그(C-MUS), 애버리스트위스(CeTraM), 서레이Mobilities in Literature and Culture 소재 대학들에서 등장했다.

모빌리티 연구 토대와 네트워크가 글로벌 노스Global North 너머로 확장한 것은 남미와 아시아에서 착수된 주요 작업과 더불어 중요한 발전이었다. 아시아의 새로운 모빌리티 연구는 모빌리티 연구를 북미와 서유럽으로부터 탈중심화하라는 요구에 대한 직접적 응답이었고, 그래서 모빌리티 연구와 교육을 탈식민화하려는 시도였다. 이는 (탈)식민 모빌리티 프로젝트의 역사를 포함하는 것으로서 기후변화에 휘둘리고 있거나 아니면 예컨대 중국 일대일로一帶一路 계획의 변화 전인력 아래 놓여 있는 인프라 건설, 강제 추방, 불확실한 미래 등에 초점을 맞추었다. 건국대학교 모빌리티인문학 연구원은 세계에서 가장 큰 모빌리티인문학 연구 및 교육기관으로서 2031년까지 정부 연구비 지원을 받는다. 모빌리티인문학 연구원은 한국에서 출판 및 번역 작업을 하고, 박사과정생과 신진 학자들을 지원하며, 연구 프로젝트, 교육 활동, 공공 참여 프로그램 등을 선도하고 있다. 2018년 이

래 모빌리티인문학 연구원 소속 학자들은 필리핀과 인도네시아 출신 참가자들을 포함하는 아시아 모빌리티인문학 네트워크(AMHN)를 조직함으로써 동남아시아 모빌리티인문학 연구를 이끌고 있다. 학술적 초점은 광범위한 주제에 맞춰져 있는데, 여기에는 식민·탈식민 문학 속 모빌리티, 특히 제2차 세계대전 직후 일본의 식민지 확장에 따른 유산과 그것이 한국을 비롯한 남태평양 여타 나라(일본, 대만 등)에서 갖는 의미에 대한 연구가 포함된다. 다른 연구로는 비무장지대 모빌리티, 사회생활과 사회관계에서 모빌리티 테크놀로지와 그 영향력 등이 있다. 모빌리티인문학 연구원은 30권이 넘는 번역서와 한국어 학술서를 출판했고, 영문 오픈 액세스 학술지《모빌리티 휴머니티즈Mobility Humanities》를 창간했다. 게다가, 모빌리티인문학 연구원은 모빌리티에 관한 특별 강좌를 (부)정기적으로 송출하고 있고, HK+모빌리티 인문교양센터Mobility Humanities Education Centre를 통해 모빌리티 연구 주제를 대중과 소통하는 데 지극히 열심이다. 이는 건국대학교 모빌리티인문학 연구원이 모빌리티 예술 및 인문학에 대한 관심을 한국과 동아시아 내부에 배양 및 배태할 위치에 전략적으로 자리해 있음을 의미한다.

이런 류의 인프라가 중요한 것은, 모빌리티인문학 연구원의 독특하면서도 다양한 연구자 및 실천가 집단이 그 인프라로 인해 연구소의 단단한 덮개와 타성에서 벗어나 모빌리티 연구에 특수한 전문 지식·관심사·정체성을 가져다줄 수 있기 때문이다. 예를 들어, 니콜라 스펔링과 린 피어스가 모니카 뷔셔의 뒤를 이어 이끌고 있는 랭커스터의 모빌리티연구소는 모빌리티, 기후 비상사태, 탈탄소화 등을 우선시한다는 자신의 책무를 전경화했다. 이는 ‘연결들’ 네트워크 내부의 2020~2025 기후 비상사태 모빌리티 연구Climate Emergency Mobilities Research(<https://www.lancaster.ac.uk/cemore/our-5-year-manifesto/>) 선언에서 나온 것이었다. 마찬가지로, 로열홀러웨이 런던대학교의 지리인문학연구소Geohumanities는 파도바대학교의 모빌리티와 인문학

고등연구소 연구자들과 협력하여 작업하는 중요한 경험을 축적했다. 모빌리티를 주제로, 그리고 식물 인문학 영역과 식물 소장품 및 박물관 전시물의 이동 영역에서 현역 예술가들의 예술작품 의뢰 작업, 말하자면 이른바 ‘크리에이티브 커미션(creative commissions)’ 작업을 협력해서 수행했던 것이다. 이와 같은 기존 실천과 경험이 우리 연결들을 뒷받침했다. UKRI 연결 연구비는 신진 연구자들의 방문과 교류를 지원함으로써 그들이 한국을 방문해서 워크숍과 토론에 참여하도록 해 주었다. 그 연구비로 한국 연구자들이 영국을 방문하기도 했고, 몇몇 영국 연구자들의 경우 한국에서 장기 연구 계획을 실행하기도 했다. 교류 제도는 더 오래 유지되고 있는 기존의 몇몇 펠로우십 제도를 따른 것이었다. 여기에는 유명한 존 어리 펠로우십과 비지팅 펠로우십도 포함되는데, 이는 모빌리티연구소에 의해 제정된 것으로서 많은 학자들이 이 연구소를 방문하도록 해 주었다. 이 펠로우십은 점점 더 남미, 아시아, 오스트랄라시아 출신 연구자들—치아구 알리스(Thiago Allis, 지에 장Jie Zhang, 어윈 카발킨토(Earwin Cabalquinto 등—의 학문, 그리고 예술 및 인문학 분야의 연구 관심사를 조명하는 데 수여되었다.

길잡이 문헌

문자 텍스트들은 중요한 인프라 세트로서 고등교육 학문을 인도하고, 연구를 배치·구성·지원하며, 몇몇 장소를 개방하고, 새로운 연결을 만들어 낸다. 분과학문의 역사는 보통 어떤 분야를 규정하는 ‘랜드마크’ 출판물들로 이루어진 참고문헌의 세례를 받는다. 영미권 모빌리티 연구에서 랜드마크 출판물 목록에는 쉘러와 어리의 〈새 모빌리티 패러다임(New Mobilities Paradigm)〉(*Environment and Planning A* (2006a))처럼 영향력 있는 학술지에 실린 논문과 팀 크레스웰의 《온 더 무브(On the Move)》(2006) 같은 책이 올라 있다. 랜드

마크는 어떤 출판물의 영향력과 중요성이 집단적으로 인정받을 때 성립하는 듯하다. 반면, —각기 다른 장소, 각기 다른 경력 단계에 있는 개별 모빌리티 학자에 의한—개인적 영향에 초점을 맞춘 경우 전혀 다른 도로 표시 세트 또는 여행 도구 세트가 산출될 수 있다. 그 모두가 통상적으로 모빌리티 연구와 관련한 것들이 아닐 수도 있고, 또 이 분야 관련 핵심 인물들이 아닐 수도 있지만 말이다. 랜드마크는 오리엔테이션을 통해서 언급되거나 눈에 들어오게 되는데, 개인이든 집단이든 모두 전혀 다른 지향을 갖게 된다. 뒤에서 보겠지만, 영향력 있는 출판물의 개인별 목록은 학술적 출판물—특히 전형적인 ‘랜드마크’ 이론서나 이론 논문—너머로 훨씬 더 확장될 수 있다. 학술대회에서의 기억에 남는 만남, 영감을 주는 투고 안내문, 이메일 포럼의 토론 등이 그에 해당한다. 게다가, 어떤 맥락에서는 랜드마크로 떠오른 것이 다른 맥락에서는 쉽게 무시될 수 있다.

학문적으로 영향력 있는 출판물들은 우리의 학문적 일대기와 함께 조직 및 기관의 역사를 만들어 낸다. 그 출판물들은 우리의 분과학문적 지향, 경력 단계, 지리적 위치 등에 따라서 매우 다양할 수 있다. 예를 들어, 이 책의 공동 저자 중 한 명인 피터 메리만은 ‘모빌리티 전환’보다 수년 전 지리학 분야의 두 주요 사상가가 자신에게 끼친 영향력을 떠올린다. 그 가운데 한 명은 나이젤 스리프트였다. 스리프트는 1994년 〈비인간 지리학: 속도, 빛, 힘의 풍경(Inhuman Geographies: Landscapes of Speed, Light and Power)〉(Thrift 1994, reprinted in 1996)이라는 제목의 다방면에 걸쳐 영향력 있는 단편을 저술했고, 나중에는 (표면상 이동적인) 체현된 실천에 가치를 부여하는 이론적 접근법을 가리키기 위해서 ‘비재현 이론’이라는 용어를 주조하기도 했다. 또 다른 영향력 있는 사상가는 모빌리티 연구의 주요 창시자로 널리 알려져 있는 팀 크레스웰이다. 크레스웰은 1990년대 초 지리학 분야에서 서구 사회의 모빌리티와 이동적 실천에 관한 중요하고도 영향력 있는 일련의 출판물

을 저술한 바 있다. 이 초기 출판물 가운데 다수는 비정상, 이탈, '부적합' 등으로 간주되거나 구성되었던 이동적 실천 때문에, 특히 젠더와 모빌리티가 뒤엉키는 방식 때문에 주변화되거나 배제된, 또는 사회에서 매장된 일군의 개인들에 초점을 맞춘 것이었다(Cresswell 1993, 1996, 1999, 2001c).

메리만과 피어스의 《모빌리티와 인문학》(Mobility and the Humanities)(2017)은 뒤에서 더 논의하겠지만, 서울의 모빌리티인문학 연구원과 파도바의 모빌리티와 인문학 고등연구소에 의해서 핵심 향해 도구로 언급된다. 이 책은 두 연구소에 정확히 방향을 제시해 주는 한편, 모빌리티 연구 내에서 그리고 모빌리티 연구에 대해서 인문학적 접근법이 앞서 끼친 영향을 인정하고 있기 때문이다. 또한 모빌리티 전환이나 모빌리티 패러다임에 정확히 부합하지 않는 여러 모빌리티 접근법들의 유사점과 차이점을 인식하고 있기 때문이다. 한국의 맥락에서 보자면, 모빌리티 연구는 존 어리의 두 저작, 즉 2012년 《사회를 넘어서는 사회학》(Sociology beyond the Societies)과 2014년 《모빌리티》(Mobilities)가 한국어로 번역되면서 인문학자들에게 처음 관심을 끌었다. 이후 2018년 모빌리티인문학 연구원의 설립은 좀 더 인문학적인 모빌리티 연구 또는 모빌리티인문학의 시작을 가능하게 한 것으로 널리 간주되고 있다. 2019년 초 모빌리티인문학 연구원 소속 학자들은 메리만과 피어스의 책을 한국어로 번역했고, 이진형은 이 책에 대한 학술적 서평(2018)을 한국어로 발표해서 한국문학 연구에 영향력을 발휘한 바 있다.

모빌리티와 인문학 고등연구소는 이동이라는 공통된 필터를 통해 전혀 다른 분과학문 영역들을 수용하고, 또 전혀 다른 현상들을 독해하기 위해서 모빌리티 개념을 특히 유연하게 활용한다. 이 경험상 미케 발(Mieke Bal)(2002)이 유명 저서 《인문학의 여행하는 개념들》(Travelling Concepts in the Humanities)에서 전개했던 성찰은 특히 중요하고 어느 정도 근본적인 것이었다. 발의 주장에 따르면, 인문학 안에서 학제적 작업은 단지 방법에 관한

문제가 아니라 개념에 관한 문제다. 여기서 발은 각기 다른 연구 분야를 오갈 수 있는 개념들에 기반한 접근법을 장려한다. 이런 개념들은 그 핵심적 의미를 간직하지만 상이한 맥락에 적응할 만큼 충분히 탄력성이 있다. 발에게 집단적이고 상호주관적인 작업은 거의 정의하기 힘들 뿐만 아니라 일상적 의미와 이론적 의미 사이에 유예되기도 하는 개념들을 '중심으로', 그와 '함께', 그리고 그 '아래에서' 이루어지므로 학제적 문화 연구의 근간이 된다. 따라서 학제성의 진정한 힘은 연구자들이 어떻게 집단적으로 그런 개념들을 개정하는가, 그리고 어떻게 그 개념들과 더불어 작업하는가에 달려 있다. 그런 액체적 개념들을 탐구하고, 활용하고, 이해하려는 공동의 노력이야말로 학제적 연구를 진전시킨다. 모빌리티는 발의 해석에 특히 잘 들어맞는 개념이고, 우리 네트워크의 경험상 지적 교류를 촉진하는 개념적 요소로 작용한다. 모빌리티를 여행해야 할 개념적 영토로 볼 수 있다면, 우리는 —읽기/쓰기라는 행로를 포함한— 연결하는 활동과 연결하는 실천을 통해 다양한 방향에서 그 개념을 가로질러 왔다고 말할 수 있다.

학술대회, 워크숍, 세미나

학술대회, 워크숍, 세미나는 —모빌리티 학자들에게 기억에 남는 행사 역할을 하면서— 보통 학자들이 생각과 연결을 발전시키고 교환하는 데 매우 중요하지만, 많은 경우 출판 기록을 남기지는 않는다. 1999년 웨일스에서 팀 크레스웰과 동료들이 개최한 '모빌리티' 콜로키움의 흔적은 2001년 출판된 《뉴 포메이션》(New Formation) 특집호에서 확인할 수 있다(Cresswell 2001a, 2001b). 2004년 랭커스터에서 모빌리티연구소가 개최한 대안적 모빌리티 미래 학술대회(Alternative Mobility Future Conference)는 《환경과 계획》(Environment and Planning A) 특집호로 편성되었고(Sheller and Urry 2006a), 도시의 이동 테크

놀로지(Mobile Technologies of the City)는 편서(Sheller and Urry 2006b)로 출판되었으며, 코스모빌리티즈 네트워크가 조직한 학술대회는 《도시 모빌리티 네트워크(Networking Urban Mobilities)》라는 세 권의 편서로 발행되었다(Freudendal-Pedersen et al. 2017; Freudendal-Pedersen and Kesselring 2017; Kjaerulff et al. 2017). 모빌리티와 교통 역사학자들은 연례 학술대회를 가장 일관되게 조직해 왔을 것이다. 그들은 2003년 운송·교통·모빌리티사 국제연합(International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility(T²M))을 창립한 뒤 세계 각지에서 연례 학술대회를 개최하고 있다. 지난 7년 동안 그들은 또한 《역사 속 모빌리티(Mobility in History)》라는 제목의 ‘연감’을 매년 발간했다. 최근 T²M은 다른 조직, 네트워크, 연구소 등과 힘을 모아 공동 학술대회를 조직하고 있다. 특히 주목할 만한 것은 2015년 코스모빌리티즈 네트워크(이탈리아, 카세르타), 2017년 모빌리티연구소(영국, 랭커스터), 2022년 모빌리티와 인문학 고등연구소(이탈리아, 파도바), 2023년 모빌리티인문학 연구원(대한민국, 서울)과 개최한 공동 학술대회다. 모빌리티인문학 연구원 또한 2019년부터 아시아의 선도적 학자들과 미주, 오스트랄라시아, 유럽 등지의 학자들이 모이는 세계 모빌리티인문학 학술대회(Global Mobility Humanities Conference(GMHC))를 매년 조직하고 있다. 2022년에는 모빌리티와 인문학 고등연구소 및 영국 로열홀러웨이 런던대학교의 지리인문학연구소와 GMHC를 공동 개최하기도 했다.

이런 전개에서 드러나는 흥미로운 결과는, 초기 모빌리티 연구가 사회과학에 확고히 자리 잡은 학자들에 의해 주로 추동된 데 반해, 모빌리티 관련 주제를 다루는 가장 중요한 두 학술대회의 경우 인문학 쪽으로 확고히 기울어져 있다는 점이다. 2014년으로 돌아가 보면, 린 피어스와 피터 메리만은 ‘모빌리티와 문화’ 심포지엄을 조직하기도 했는데, 이는 사회과학 너머 이동과 모빌리티에 대한 확장된 연구를 강조하기 위한 것이었다. 미술, 조

각, 영화, 연극, 공연, 음악 같은 여러 예술 분야 실천가들이나 인문학자들이 수행하는 작업 말이다. 이는 2017년 《모빌리티즈》의 ‘모빌리티와 인문학’ 특집호로 출판되었고(Merriman and Pearce 2017), 이후 단행본으로 재발간된 뒤 모빌리티인문학 연구원의 첫 번째 ‘인터커넥트(interconnect)’ 총서로 번역되었다(Merriman and Pearce 2019). 또한 2017년에는 랭커스터에서 팔그레이브 맥밀란 총서 ‘모빌리티, 문학, 문화 연구(Studies in Mobilities, Literature and Culture)’를 론칭하기 위한 국제학술대회를 개최했다. 이 총서는 문학 연구자들(탈식민 연구와 세계문학처럼 기원이 같은 분야에서 작업하는 많은 연구자들)과 모빌리티 연구를 주도하는 인물들을 처음으로 연결하는 역할을 했다. 사회과학 분야에서 이루어진 새로운 작업은 교통 역사학자들이 자기 분야를 돌아보도록 했다. 2003년 하이스 맘(Gijs Mom)은 일찍이 ‘교통사’로부터 보다 광범위한 의미를 갖는 ‘모빌리티사’로의 전환을 주장한 바 있다(Mom 2003, 132). 그리고 이후에는 ‘모빌리티사’를 ‘새 모빌리티 패러다임’ 관련 작업에 연결했을 뿐만 아니라 (역사학자, 사회과학자, 예술실천가를 포함하는) 사회과학과 인문학 접근법 간 긴밀한 유대를 구축하기도 했다. 이와 관련하여 가장 주목할 만한 것은 2011년 《트랜스퍼스: 학제적 모빌리티 연구 학술지(Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies)》의 창간이었다(Merriman et al. 2013; Mom 2015; Merriman 2015).

‘만남(meetingness)’(Urry 2003)에 대한 그런 강조는 보통 아주 많은 물리적 이동을 낳고, 그래서 온라인 회의나 학술대회와는 다른 주목 및 참여 문화를 가능하게 한다. 물리적 만남에 참여하는 것은 많은 경우 항공 여행 같은 탄소-집약적 이동 형태를 수반하는데, 이는 우리가 정의로운 모빌리티 미래 촉진과 모빌리티 부정의 극복에 기여하고자 하기 때문에 절실히 의식하는 바이다. 전통적인 학술 교류 환경에서 지리적으로 멀리 떨어져 있거나 그 주변에 있는 학자들의 경우(Higham et al. 2019), 전문직 경력과 미래 경력은

근접성을 통한 연결 필요성과 이동 능력에 의존할 수 있다. 홉킨스Debbie Hopkins와 술타나Farhana Sultana가 최근 주장한 것처럼, 그 근접성은 학술 지식 생산, 일자리 불안, 생계 등에서 매우 부적합하고 (세계적으로) 비대칭적인 관계, 즉 탄소 연료 소비와 기후 부정의에 의해 뒷받침되는 관계를 구축했다. 이어지는 뒷장에서 우리는, 비자나 장거리 교통 양식에 대한 상대적으로 특권적인 접근성을 요구하는 학술대회 같은 연결 인프라를 통해 만들어지는 연결에 마찰friction이 뒤얹혀 있음을 인정한다. 그러나 여행 보조와 재정 지원을 받기 어렵다는 신진 연구자들의 장벽은 우리 공동연구 작업이 극복할 수 있었던 마찰 가운데 하나였다.

학술대회, 워크숍, 연구 등에 신진 연구자가 참석하는 것은 우리에게 매우 중요하다. 가상의 만남과 대면 만남이 동시에 이루어지기 때문이다. 2023년 세계 모빌리티인문학 학술대회 및 운송·교통·모빌리티사 국제연합 연례 학술대회2023 Global Mobility Humanities Conference(GMHC) and Annual Conference of the International Association of The History of Transport, Traffic and Mobility(T²M)가 2023년 10월 25일부터 28일까지 대한민국 서울에서 개최되었는데, 여기에는 랭커스터대학교에서 모빌리티 연구자들과 예술가들이 ‘바위투성이 미래Rocky Futures’를 주제로 조직한 세션들도 포함되어 있었다. 동시에 진행된 이 줌 행사는 정확히 ‘불확실성 시대 바위투성이 풍경의 모빌리티와 (시간적, 공간적, 문화적, 환경적) 불안정성’에 관한 것으로서, 물질 세계의 바위투성이 모빌리티를 두고 예술가와 학자가 대화를 나눌 수 있게 해 주었다. 보통 고속도로나 다리 같은 물리적 모빌리티와 연결 인프라를 글자 그대로 뒷받침하는 채굴 산업과 재료 시공도 거기에 포함되었다

(<https://wp.lancs.ac.uk/rocky-climates/rocky-futures> for online exhibition arising from this event).

출판하기: 총서와 학술지

학술 연구는 보통 단행본, 총서, 학술 논문의 형태로 전파되고 공유되어 생명을 얻는다. 중요한 연구서와 편서는 여러 분과학문에 동지를 틈 유명한 총서(왕립지리학회Royal Geographical Society 총서부터 국제사회학도서관International Library of Sociology 총서까지)로 출판되지만, 지난 10년 동안에는 모빌리티와 관련한 특별한 총서들이 출현했다.

2014년 론칭 후 모니카 뷔셔Monika Büscher와 피터 애디가 공동 편집하고 있는 루트리지 출판사Routledge의 ‘변화하는 모빌리티Changing Mobilities’ 총서는 변화하는 모빌리티에 의해 촉발된 사회·정치·일상의 변형, 그리고 그런 변형에 대한 구성적 대응에 영향을 미치는 모빌리티 연구의 힘을 탐구하고 데 그 목적이 있다. 지금까지 이 총서는 광범위한 지리적 영토와 학술적 관심사(미디어, 교육, 화물, 디자인, 커뮤니케이션, 엘리트 모빌리티, 사이클, 해양 모빌리티 등)를 망라한 20권의 단행본을 출판했다. 최근에는 이탈리아 파도바대학교의 모빌리티와 인문학 고등연구소 소속 루치오 비아시오리, 페데리코 마찌니, 키아라 라비오시가 공동 편집한 두 권짜리 단행본 《인문학을 횡단하는 모빌리티를 재상상하기Reimagining Mobilities across the Humanities》를 발행하기도 했다.

비교적 새로운 ‘모빌리티, 문학, 문화 연구’ 총서는 2018년에 론칭한 것으로서, 마리안 아귀아르Marian Aguiar, 샬럿 매티슨Charlotte Mathieson, 린 피어스가 공동 편집하고 팔그레이브 맥밀란 출판사Palgrave Macmillan(Springer)가 출판한다. 지금까지 총 15권의 단행본을 발간한 이 총서는 문학 및 문화 연구 분야 학자들이 점점 더 많이 모빌리티 연구에 동참하고 있음을 잘 보여준다. 이 총서는 문학 및 문화 텍스트에 대한 새로운 통찰력을 통해 모빌리티 연구의 진전에 기여하고 또 영향을 준 문학 연구자들의 작업을 강조한

다. 소설과 시를 비롯한 많은 문학 형식들, 그리고 영화, 사진, 디지털 미디어, 시각예술 등이 특히 주요 관심 영역이다.

버건 출판사Berghahn의 ‘모빌리티 탐구Explorations in Mobility’ 총서는 하이스 맘, 조진 클라슨Georgine Clarsen, 코튼 세일러Cotton Seiler, 미미 셸러가 공동 편집하는 것으로서, 2014년 첫 출판 후 현재까지 총 7권의 단행본을 발간했다. 이 총서는 모빌리티, 이주, 교통, 미디어, 관광, 커뮤니케이션 등에 대한 학제적·초국적 접근법에 전념하는 가운데, 역사와 동시대에 초점을 맞추면서 탈식민적·비서구적·비판적 관점을 포함한 다양한 주제를 다룬 연구물을 출판하고 있다. 첫번째 책은 하이스 맘의 《대서양의 자동차 운전: 자가용의 등장과 지속, 1895~1949 Atlantic Automobility: Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940》였고, 최근에는 벤저민 프레이저Benjamin Fraser와 스티븐 스팔딩Steven Spalding이 편집한 《초국적 철도 문화: 음악, 문학, 영화, 시각예술 속 기차Transnational Railway Cultures: Trains in Music, Literature, Film, and Visual Art》를 출판했다.

노엘 살라자가 편집하는 버건 출판사의 ‘움직임 속 세계Worlds in motion’ 총서는 초학제적 총서로서, 사람, 사물, 관념이 어떻게 행성을 가로질러 움직이는가를 풀어내는 경험 기반 연구 총서다. 2016년 이후 15권의 단행본을 출판했다. 이 총서는 이론과 방법론 모두에 초점을 맞추면서 이동을 연구 대상이자 방법으로 간주한다. 아주 초기에는 키워드와 지문화 기술 방법에 초점을 맞추었지만, 지구적 이주와 장소 만들기에 관한 많은 책을 출판하고 있다. 그리고 유럽, 아프리카, 아시아 등 다양한 지리적 맥락을 아우르는 여행 관련 책도 펴내고 있다.

‘초기 근대 세계의 역사 연결Connected Histories in the Early Modern World’(암스테르담대학 출판사Amsterdam University Press) 총서는 2020년 출간 후 크리스티나 리Christina Lee와 줄리아 쉬레크Julia Schleck가 편집하는 것으로서, 모빌

리티 연구가 어떻게 최근 들어 새로운 역사적 이해에 영감을 주고 있는지 보여 주는 적절한 사례다. 이 총서는 유례 없이 많은 수의 ‘보통’ 사람들이 대서양을 횡단하거나 다른 식의 원거리 여정을 떠나게 된 역사적 시기 세계의 연결성에 초점을 맞춘다. 이 총서는 근대 초 역사학에 대한 산재한 수브라마니암Sanjay Subramanyam의 혁신적 접근법에서 영감을 받은 것으로, 지구적 스케일로 전개된 사람, 동물, 사물의 이동이 초래한 문화적 충격을 강조하는 주제들을 탐구한다. 문화 융합과 물질문화의 전유, 문화횡단적 이국화, 초문화 정체성, 종교적 실천, 번역과 오역, 무역의 문화 충격, 탈구dislocation 담론, 세계화, (필리핀, 마카오, 아프리카 사회 같은) 연구가 미진한 지역의 문화사 등이 그 주제들이다.

‘팔그레이브 이주사 연구Palgrave Studies in Migration History’는 국경 횡단 이동, 국내 이주, 강제 추방 등 다양한 형태의 모빌리티를 포함하는 폭넓은 이주 규정을 받아들인다. 카치아 티카 라우리 우시탈로Katja Tikka Lauri Uusitalo와 마테우즈 위차Mateusz Wyzga가 편집한 《근대 초 유럽과 그 제국의 모빌리티 관리Managing Mobility in Early Modern Europe and Its Empire》(2023), 콜린 풀리Colin G. Pooley의 《모빌리티, 이주, 교통Mobility, Migration and Transport》(2017) 등 이 총서로 출판된 책들은 이주의 동인과 영향뿐만 아니라 모빌리티를 가능하게 하거나 제한하는 정책과 제도도 탐구한다. 게다가 이 총서는 이주민의 경험, 이주민이 떠난 공동체, 이주민이 결합한 사회 등에 초점을 맞춰 이주에 대한 반응도 숙고한다.

한국에서는 모빌리티인문학 연구원이 2019년 이후 50권 이상의 모빌리티인문학 총서를 한국어로 출판했다. 이 총서의 목표는 모빌리티 예술 및 인문학 연구를 이 분야에 낯선 많은 연구자들과 공유하는 데 있다. 특히 선구적인 또는 획기적인 영어권 단행본을 번역·소개함으로써 한국 학자들의 모빌리티인문학 연구 참여를 독려하는 한편, 학생들과 대중들이 모빌

리터라는 학문 분야의 기초를 쉽게 이해하게끔 했다. 이 총서는 ‘아상블라주’(인문학적 관점에서 이루어진 한국 학자들의 모빌리티 연구를 묶은 편서), ‘인터커넥트’(영어권 저서의 한국어 번역서), ‘앙가주망’(일반인과 학생이 모빌리티와 고-모빌리티 사회에 관한 학술 담론을 좀 더 쉽게 접근할 수 있도록 저술한 시민교양서) 등 세 가지 하위 시리즈로 이루어져 있다. 특히 ‘인터커넥트’ 시리즈에는 피터 메리만과 린 피어스가 편집한 《모빌리티와 인문학》의 한국어 번역서를 비롯하여, 《모빌리티 이론Mobility》(피터 애디), 《객체 지향 지도학Object-Oriented Cartography》(타냐 로세토), 《모빌리티, 문학, 문화》(마리안 아귀아르, 샬럿 매티슨, 린 피어스 편), 《온 더 무브: 근대 서구 세계의 모빌리티》(팀 크레스웰), 《모빌리티 정의Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes》(미미 셸러) 등의 한국어 번역서가 포함되어 있다. 이 출판물을 통해서 ‘모빌리티’는 오늘날 한국 학계와 시민사회에서 자주 언급되는 용어 가운데 하나가 되었다.

학술 서적, 특히 단행본이 많은 인문학자들에게 중요한 성과 역할을 하는 것처럼, 학술지 역시 학문적 아이디어를 전파하는 데 핵심적 역할을 수행한다. 모빌리티와 이동에 관해 쓴 중요한 학술지 논문은 인문학과 사회과학 모두 각기 다른 분과학문 학술지와 학제적 학술지를 횡단하며 출판되었다. 여기에는 《영국 사회학 저널British Journal of Sociology》, 《뉴 포메이션》, 《이론, 문화, 사회Theory, Culture and Society》, 《환경과 계획 D: 사회와 공간Environment and Planning D: Society and Space》 같은 선도적 학술지들이 해당한다. 시간이 가면서 전문 학술지가 창간되기도 했다. 《모빌리티즈》, 《트랜스퍼스: 학제적 모빌리티 연구 학술지》, 《응용 모빌리티즈Applied Mobilities》, 《모빌리티 휴머니티즈》, 《역사 속 모빌리티》(T²M 연감) 같은 학술지들이 논의와 논쟁의 중심이 되고 있다.

최초의 모빌리티 연구 전문 학술지는 2006년 존 어리, 미미 셸러, 케빈

해넘이 창간했다. 《모빌리티즈》는 곧 랭커스터대학교에 있는 애초의 편집 ‘본부’와 결합했고, 그래서 ‘새 모빌리티 패러다임’과 다소 느슨하게/강하게 연결되어 있던 학자들에게 중심이 되었다. 《모빌리티즈》는 사람이든 사물이든 정보든 세계를 횡단하는 대규모, 중규모, 초소규모의 체현된 이동에 초점을 맞춘 연구물을 출판한다. 눈에 띄는 교통 양식에 초점을 맞추지만, 자서전, 디자인, 느린 모빌리티, 인종, 사랑, 성, 이주 같은 주제를 다루는 연구물도 출판한다. 그리고 이 학술지는 혁신적인 방법론 연구들, 특히 ‘이동적 방법mobile methods’을 다루는 사회과학 프로젝트들로 채워진 중요한 출판물이 되었다. 이 학술지에 실린 많은 논문들은 분명히 사회과학 접근법·방법·인식론에 기초해 있지만, 예술학 및 인문학에 더 분명히 결부되어 있는 논문들도 늘 학술지에 존재한다. 피터 메리만과 린 피어스는 2017년 특집호에서 그런 구분을 아마 처음으로 논의한 바 있는데, 이는 예술학자와 인문학자가 점점 더 많이 모빌리티 연구에 참여하는 데 중요한 촉매제로 작용했다.

두 번째 학술지 《트랜스퍼스: 학제적 모빌리티 연구 학술지》는 편집장 하이스 맘이 버건 출판사와 함께 2011년 창간했다. 맘은 《교통사 학술지Journal of Transport History》의 편집자로서 ‘교통사transport history’를 훨씬 더 광범위하고 개방적인 ‘모빌리티사mobility history’로 변경하거나 재포장하고자 했다. 그는 전혀 보수적이지 않았고, 단일한 양식이나 국가적 맥락에 초점을 맞추지도 않았다(Mom 2003). 이 분야의 확장은 새롭게 조직된 운송·교통·모빌리티사 국제연합(T²M)의 관심사이기도 했다. 2003년 처음 설립했을 때도 그랬고, ‘연감’이라는 《역사 속 모빌리티》의 학술지 스타일에서도 그랬다. 맘은 《교통사 학술지》의 편집장으로서 이 학술지를 더 넓은 학계와 접근법에 열어 놓고자 했지만, 학술지 편집진 간 의견 차이 또는 끝나지 않는 논쟁 때문에 2007년 말 또는 2008년 초 편집장 직을 사임했다(Mom

2008; Merriman 2017). 바라던 바 이런 초점 이동은 맘이 새로운 학술지 《트랜스퍼스》를 2011년 창간하면서 가능해졌다. 이 학술지에는 ‘과거와 단절’하고 ‘초국적, 초양식적, 반헤게모니적, 반유럽중심적’ 투고를 장려하려는 분명한 의도가 있었다(Mom 2013, 156). 《트랜스퍼스》는 시간을 거쳐 그리고 기술 발전을 통해 모빌리티 경험을 가능하게 하고, 형성하고, 또 매개해 온 방식들을 탐구하기 위한 학제적 플랫폼을 제공한다. 광의의 모빌리티 개념을 중심으로 모인 《트랜스퍼스》는 전통적 모빌리티사의 경험주의와 사회과학 및 인문학의 최근 방법론적 접근법을 결합해서 사람·자원·상품의 이동 과정, 구조, 결과를 연구한다. 중요한 점은, 이 학술지가 학술 논문과 서평뿐만 아니라 전시회 리뷰, 예술작품, 사진 또한 게재함으로써 예술학자들과 예술가들의 모빌리티 연구 참여를 가능하게 한다는 것이다. 이 학술지의 비전과 성공에는 창립 편집장이 투여한 노력과 항공 마일이 잘 나타나 있다. 맘은 아시아 기반 학자들과 긴밀히 협력하면서 학술지 투고를 글로벌 노스 너머로 확장하기 위해 열심히 노력했다.

2022년 창간호를 펴낸 《모빌리티 휴머니티즈》는 모빌리티 예술 및 인문학 연구에 전념하는 학술지로서 모빌리티인문학 연구원이 독립적으로 출판하고 있다. 이 학술지는 한국연구재단National Research Foundation of Korea과 건국대학교Konkuk University의 지원을 받는 다이아몬드 오픈 액세스 학술지다. 《모빌리티 휴머니티즈》는 논문, 창작/비주얼 에세이, 서평, 학술 인터뷰 또는 대담, 그리고 특집호를 출판한다. 이 학술지의 목표는 이동적 현상·기술·인프라 관련 활발한 학제적 논의를 진행하고, 인문학적 관점에서 이동적 현상·기술·인프라의 여파를 살펴보는 데 있다. 《모빌리티 휴머니티즈》는 광범위하고 개방적이며 포괄적인 방식으로 예술과 인문학에 접근하고, 그래서 철학, 문학과 문화 연구, 미디어와 커뮤니케이션, 이주 연구, 역사학, 지리학, 사회학 같은 분과학문들을 가로지르는 연구물을 출

판한다. 특히 이 학술지는 재현, 상상력, 사변에 초점을 맞추면서 모빌리티의 문화-정치적, 윤리적, 정신적, 감성적 의미에 천착하는 저술을 출판해 왔다. 그리고 《모빌리티 휴머니티즈》는 창간호 이후 보다 전통적인 논문 출판의 표준 관행을 실험하는 연구와 창작 실천을 보여 주고자 했다. 창작/비주얼 에세이는 저자들이 프놈펜의 하수, 냄새, 탈식민 인프라의 결합을 탐구한 허킨스Harriet Hawkins와 파슨스Laurie Parsons의 에세이(2023) 같은 대안적 글쓰기 형식을 활용하도록 했던 것이다.

정동, 탈연결, 동요

일련의 학술기관, 행사, 매체 등은 모빌리티 연구의 중흥을 가능하게 해 주는 듯하다. 그래서 그에 대한 묘사는 분과학문의 성장과 변화에 대한 매우 구조화되고 어느 정도는 결정주의적인 설명을 보여 준다. 이 설명, 그리고 이 설명이 보통 의존하는 훨씬 더 소모적인 목록은 성장과 변화를 필연적인 것으로 제시할 수 있다. 그러나 우리는—벌렌트를 비롯한 다른 학자들에게 영감을 받은—카이 보스워스Kai Bosworth를 따라 “인프라’란 ‘사물’ 범주가 아니라 ‘초개인적 관계로 예시되는 특수한 스타일의 집약적 관계 또는 조건형성conditioning’임을 제안한다(Bosworth 2023, 55). 정치적 효과를 연구하는 이론가들은 정동이 어떻게 “사회적 편제 또는 사회적 수행을 굳히거나 분해할’(Bosworth 2023, 59) 수 있는지 이해하고자 했고, 모빌리티 접근법은 모빌리티가 다양한 스케일과 음역을 지닌 사회적·공간적 구조에 관한 보다 딱딱하고 엄격한 관념에 도전하는 방식들을 인식하려는 경향이 있다. 것처럼 우리도 정동이 어떻게 창발적 모빌리티 연구 및 실천 형태를 중심으로 한 우리들의 연결, 그리고 그 연결의 지속 또는 해체를 만들어 내거

나 바꾸어 놓을 수 있는지 숙고해야 하지 않을까? 여기서 우리는 하나의 연결을 강조하고자 한다. 우리 연구비를 발전시키고 전달하는 데 핵심적이었는지도 의심스럽지만, 우리의 다른 작업을 유의미하게 만들어 주는지도 우리의 다른 연구에 패턴을 부여해 주는지도 의심스러운 그런 연결 말이다. 이는 위기 감정(crisis feelings, 또는 벌렌트가 특유의 절제된 표현으로 ‘문제 많은 시대(troubled times)’(Berlant 2016)라고 불렀던 것이다. 오늘날 ‘위기 시대(Crisis times)’에는 ‘동시대 실존의 일상적 우발성에 내재하는 불균등, 양가성, 폭력을 관리하기 위한 인프라의 재발명’(Berlant 2016)이라는 정치적 절박함이 있다.

‘위기’라는 단어(아래 언어에 관한 논의 참조)는 분명히 고대 그리스어 크리네(krinein, 말하자면 “판단하는 것, 구분하거나 식별하는 것”에 뿌리를 두고 있다. 크리시스(Krisis)는 그래서 닫힌 문의 이쪽이나 저쪽에 자리 잡음을 내포한다. 용서받거나 비난받는 것, 구원받거나 저주받는 것이다(예를 들어, 최후의 심판은 헤 헤메라 테스 크리세오스(*hē hēmera tēs kriseōs*)로 번역된다). 이 단어는 근대에도 계속해서 이런 의미를 배태한다. 균열의 순간, 즉 두 가지 상이한 조건들 또는 단계들 간 시간적 문턱 말이다. 따라서 크리시스(은) 임계성이라는 점에서 한 상태에서 다른 상태로의 ‘이동’을 의미한다. 그러나 정의로운 모빌리티 미래를 위한 연결을 만들어 내는 일은 우리 작업을 위한 인프라를 재가공해서 되살려 내는 일이다. 인프라를 구체적인 것일 뿐만 아니라 정동적인 것으로서도 인식하면서 말이다. 벌렌트(Berlant 2011)가 말했듯이 위기-정상의 시대에는 앞으로 나아갈 길을 찾는 데 시간이 걸리고, 학문적 삶의 재생산을 위한 새로운 인프라 구축 공간도 만들어 내야 한다. 그렇다면 연결들은 이런 활동의 중요한 부분이 된다.

영국 기반 학계의 경우 브렉시트는 영국 고등교육 기관들과 유럽 기관들 간 관계, 그리고 영국 고등교육 기관들과 광의의 글로벌 고등교육 시스템

간 관계를 바꾸어 놓았다. 많은 영국 기반 학자들은 학자들이나 기관들과의 기존 연결을 유지 및 공식화하기 위해서, 그리고 세계 각지에 있는 학자들과 새로운 유대를 구축하기 위해서 노력해 왔다. 우리의 많은 네트워크 구축 활동을 지원했던 UKRI 연결 연구비는 영국 정부의 포스트-브렉시트 전략, 즉 아시아퍼시픽 지역에서 유래하는 경제적 기회 및 안보 위협 쪽으로의 선회를 포함하는 전략에 연루되어 있었다. 우크라이나와 중동에서 벌어진 최근 전쟁으로 보면 그런 전략은 약간 시대착오적인 것처럼 보인다(브리티시 아카데미(British Academy)가 그 지역 연구에 지원한 ‘정의로운 이행(Just Transitions)’ 프로그램을 보라(<https://www.thebritishacademy.ac.uk/programmes/just-transitions/just-transitions-to-decarbonisation-in-the-asia-pacific-region/>)). 더욱이 우리의 많은 연결 습관과 실천은—우리의 일상적 모빌리티와 더불어—2020년과 2021년 COVID-19 팬데믹 기간 동안 바뀌게 되었다. 새로운 연결 실천을 전경화하고, 또한 면대면 만남 너머 관계의 지속성을 보장하기 위해서 어떤 형태의 연결 만들기를 새로이 긴급하게 요구한 것이다.

브렉시트로 돌아가 보면, 그 사건은 매우 양가적이고 상반된, 어떤 경우는 매우 혼합된 감정(Anderson and Wilson et al. 2020) 속에서 이해되어 왔는데, 이는 일상생활의 ‘위기 정상상태(crisis ordinarieness)’ 가운데 있는 다양한 정치적 방향과 성향을 말해 준다. 우리는—편협하게—브렉시트뿐만 아니라 COVID-19, 기후 비상사태, 다양한 글로벌 갈등과도 연관된 위기 감정이 새로운 감정의 (인프라)구조를 생성하는 데 부합하는지 궁금하다. 이 (인프라) 구조는 학자들이 새로운 연결과 사회적·학문적·실천적 연대를 수립하도록 자극을 주고 있는데, 그 모든 연결과 유대로 인해 그런 관계 만들기는 활성화될 수 있고 연구는 더 많은 에너지를 제공받을 수 있는 것이다. 우리의 관계가 유지되도록 해 주었던 몇몇 사건과 활동은 위안과 피난, 그리고 재미, 웃음, 기쁨을 위한 중요한 공간을 제공해 주었다. 혼합된 감정

들이 우리의 연결 가닥들에 감겨 있었다.

물론 우리의 연결이 늘 매끄러운 인프라에 의해 부드럽게 진행된 것은 아니다. 일상적이고 평범한 오연결misconnections과 탈연결disconnection이 있었다. 작은 문제들이 있었는데, 테크놀로지가 작동하지 않아서 원활한 온라인 교류에 어려움을 겪기도 했고, 개념들이 분과학문적 경계를 늘 용이하게 횡단한 것도 아니었다. (다른 이들보다는 우리의 경우) 언어 능력이 불균등한 노동 분배를 초래하기도 했다. 우리들 몇몇은 글자 그대로 맨바닥에 있었다. 학술대회, 방문, 현장 연구 등을 위한 학술적 신체의 이동은 가끔씩 과업 때문에 방해받았다. 비자 문제도 몇몇 참가자들의 여행을 가로막았다. 이는 부분적으로 적의 있는 포스트-브렉시트 이민국이 이주와 모빌리티에 대한 관리 또는 '통제'를 강화함에 따라 혹사당하게 된 영국 여권국 때문이었다. COVID-19의 다양한 지체 효과, 즉 우리 신체에 남아 있을 뿐만 아니라 국경을 횡단하는 국제 여행객들에게 영향을 끼치는 여러 국가의 생명 측정학적 규정 때문에 발생하기도 하는 그 지체 효과는 복잡성에 한 층을 더했다. 이런 제약은, 정의로운 모빌리티란 연구 대상일뿐만 아니라 연구 조건과 가능성을 형성하는 것이기도 함을 상기시킨다. 누가 연구에 참여할 수 있는가? 그리고 얼마나 용이하게 참여하고 연결될 수 있는가? 이런 가능성은 훨씬 더 견고한 국경, 시민권의 이(부)동 가능성, 우리가 지닌 문서의 종류에 달려 있다. 물론 이 모두는 시간, 기다림, 관료제, 비용 등의 불안정한 지리를 강조하는데, 이는 국경 방위에 만연해 있는 것이기도 하다.

지리, 분과학문, 고등교육 기관을 가로지르는 우리의 연결은, 우리 학문 인프라가 보이는 것처럼 그렇게 늘 안정적이고 고정적인 것만은 아님을 상기시켜 주기도 한다. 일련의 워크숍과 학술대회를 통해 대화를 이어 가면서 분과학문과 그 경계의 고정성은 가끔씩 '오류'로 입증되었다. 분과학문

들은 어떤 측면에서는 잘 단속되기도 하지만 보통은 그 경계가 드러난 것보다 더 느슨하다. 우리는 연결이 심화하면서, 또한 서로의 학문적 이력에 더 주목하게 되면서, 보기에 새로운 관심사란 그리 새로운 게 아님을 떠올리게 된다. 우리가 새로운 인프라—우리 목적에 부합하는 새로운 학술지, 편서, 행사 포맷—를 만들어 내면서 떠올린 것은, 기존 학술지 인프라, 총서, 행사 포맷 등이 이미 스케일, 범위, 형식에서 놀랄 만큼 수용력이 있다는 점이었다.

언어

사람의 모빌리티와 더불어 관념·정보·이미지·사유의 모빌리티를 연구할 때 분명한 것은, '음성언어 또는 문자언어'가 그런 모빌리티들과 그에 대한 우리의 해석 능력 모두에 기본 인프라로 기능한다는 점이다(Braun and Brehmer 2023, 67). 언어는 가장 기초적인 의사소통 모빌리티 형식이 구성되는 기본 토대를 대표한다. 문화를 가로지르는 언어 다양성은 관념·정보·이미지·사유의 모빌리티를 가능하게 하는 인프라에서 그에 상응하는 다양성을 낳는다. 문제의 모빌리티는 각기 다른 문화에 걸쳐 있는 각기 다른 인프라를 가로지른다. 번역은 가장 중요한 초문화적 모빌리티 형식 가운데 하나로 간주될 수 있다. 각기 다른 모빌리티 인프라와 언어 인프라의 한계를 초월하기 때문이다. 바수Paul Basu와 콜맨Simon Coleman은 번역이라는 단어의 의미 그 자체의 모호함을 지적한 바 있다. “이 단어는 라틴어 트랜스페레transfere에서 파생된 것으로, 건너편으로 옮김to bring across을 의미한다”(Basu and Coleman 2008, 326). 이런 의미에서 언어와 그 번역은 다른 종류의 모빌리티 및 모빌리티 인프라를 강조한다. 모빌리티 지식·개념의 의미와 표

현을 이동시켜서 변형시키는 그런 것 말이다. 게다가 번역은 ‘언어를 통한 through language’ 의미의 모빌리티를 통찰하게 해 주는데, —이주민이나 여행객 같은—이동적 주체란 “새로운 영토와 맥락 속에서 새로운/낯은 세계를 만들어 내기”(Basu and Coleman 2008, 328) 때문이다.

한국에서 (모빌리티 개념이 아닌) ‘모빌리티’라는 용어는 2010년대 이후 일상적 맥락과 학술적 맥락에서 (특히 인문학과 사회과학에서) 광범위하게 사용되기 시작했다. 이전에도 그 용어는 가끔씩 쓰였지만, 주로 자연과학, 공학, 재활의학 같은 특수한 분야에서 사용되었다. 2014년 존 어리의 핵심 저서 《모빌리티》가 한국어로 번역된 이후 ‘새 모빌리티 패러다임’을 소개하는 몇몇 한국어 학술 논문이 발표되기도 했지만, ‘모빌리티’라는 용어는 상당 기간 동안 학계에서 널리 사용되지 않았다. 하지만 2018년 건국대학교 모빌리티인문학 연구원의 설립과 함께 학술대회, 콜로키움, 많은 학술 논문 및 저서 출판 등의 활동이 이루어지면서 한국 인문학과 사회과학 분야에서 모빌리티 개념을 활용한 연구 활동도 급격히 증가하게 되었다.

학술적 논의와는 별도로, 한국에서 ‘모빌리티’라는 용어는 커다란 견인력을 갖고 일상생활에서 다양한 방식으로 사용되기 시작했다. 넓은 의미의 사회에서 그 용어는 최첨단 기술에 의존하는 새로운 교통 형식을 나타내는 데 사용된다. 특히 스마트 모빌리티, 모빌리티 서비스, 퍼스널 모빌리티, 모빌리티 플랫폼 같은 용어들이 자주 유통되기 시작했다. 한국에서 그 용어는 학술적 맥락과 넓은 의미의 사회에서 서로 관련이 있으면서도 구별되는 두 가지 의미로 사용된다. 하지만 그 용어가 한국어에 완벽하게 통합되었다고 보기는 힘든데, 일반 대중들의 경우 ‘모빌리티’라는 용어의 특수한 학술적 용법을 분명히 이해하고 있는 것 같지는 않기 때문이다. 분명한 것은, 영어권 세계에서는 좀 더 다채로운 모빌리티 개념을 대중 세계 및 특히 산업계와 연결하려는 노력이 다수 이루어졌다는 점이다(이 세계들을 연결하려

는 확장된 시도에 관해서는 다음을 참조할 것: van Dijk and Vermeersch 2023). 그러나 산업계는 모빌리티 용어를 매우 개인화되고, 유연하고, 쾌적하고, 수요에 대응하는 모빌리티 형태, 특히 자동차 모빌리티 형태를 나타내는 두루뭉술한 물신 비슷한 것으로 채택하는 경향이 있다. 그런 접근법은 모빌리티가 지닌 더 다채로운 사회적·정치적 의미를 거의 비판적으로 인식하지 못한다(예를 들면 에마 쿼티 Emma Quilty의 ‘포드맨 Pod-man’ 비판(2024), 즉 많은 경우 산업적 비전의 중심이 되는 유연한 이동적 남성 개인에 대한 비판을 보라). 반면, 그런 접근법은 모빌리티를 기업 브랜딩이나 지적 재산 축적의 새로운 영역으로 전환시키는 듯하다. 신자유주의 아래 사회적·경제적 재생산의 또 다른 형식, 즉 이동 행위에서 고도로 구체화되는 더 탈탄소적인 모빌리티 형태도 모빌리티의 환경적·사회적 함의도 보통 거의 진지하게 고려하지 않는 그런 형식을 가능하게 하면서 말이다(Sheller 2018; Cidell 2024).

번역 문제는 일반 대중의 모빌리티 용어 이해에 대한 심각한 장애를 대표한다. 대부분의 경우 한국어 ‘모빌리티’는 영단어 ‘mobility’를 그 명시적 의미에 따라 번역하는 대신 직접 음차해서 사용한 것이다. 따라서 그 용어는 한국어 의미망과 어떤 연상 관계도 없는 낯선 개념임에도 불구하고 여전히 사용된다. 그에 반해 미국의 경우 인종주의적이고 영토회복주의적인 도시 정책 때문에 역사적으로 주변화된 소수자 공동체의 맥락에서 작업하는 몇몇 풀뿌리 및 공동체 기반 조직과 네트워크가 현재와 미래의 역사적 모빌리티 부정의에 맞서 모빌리티를 ‘정의’와 결부시켰다. 숙의적, 절차적, 분배적 정의를 염원하는 조직들은 녹색 탈탄소 교통 개발이라는 이름으로 전개된 경전철부터 자전거 정책까지 새로운 모빌리티 인프라에서 유래한 잠재적 불평등에 도전했다. 이는 미미 셸러(Sheller 2018) 및 낸시 쿡 Nancy Cook과 데이비드 부츠 David Butz(2018)가 논의했던 것과 유사한 모빌리티 정의 이해의 진전을 의미했다. 이들은 간혹 그 조직들의 작업에 보다 직접적으로 참여하기

도 했다(<https://itdp.org/2025/02/24/exploring-climate-justice-and-mobility-in-rio-brazil/>).

우리 공동 저자들(이진형과 김태희)은 모빌리티인문학 연구원에서 펴낸 어리의 《모빌리티》 한글판을 감수할 때 모빌리티 개념 번역의 어려움을 잘 의식하고 있었고, 그래서 딱 들어맞는 한글 번역어를 찾을 수 없었다. 감수 과정 내내 어떤 용어들—‘mobility’, ‘movement’, ‘motion’, ‘travel’, ‘journey’—의 경우 그 미묘한 뉘앙스를 식별해 내기란 매우 어려운 일임이 분명해졌다. 한국어에는 그 용어들에 대한 많은 다른 번역어—‘이동移動(i-dong)’, ‘운동運動(un-dong)’, ‘유동流動(yu-dong)’, ‘동작動作(dong-jag)’—가 존재한다. 그러나 그 각각의 단어는 영어 ‘mobility’보다 의미가 더 특수했고 범위도 더 한정되어 있었다. 이는 그 한국어 번역어의 의미론적 범위가 ‘mobility’의 포괄적 의미를 담아내는 데 적절하지 않음을 보여 준다.

‘mobility’의 의미론적 범위에 가장 근접해 있는, 가장 포괄적인 한국어 번역어는 ‘움직임(um-jig-im)’이다. 이 한국어 단어는 가장 기본적인 물리적 모빌리티부터 지리적·사회적 모빌리티까지, 심지어는 매우 추상적인 변화와 흐름까지 아주 다양한 개념에 적용될 수 있다. 하지만 앞서 언급한 한국어 단어들과 달리 이 단어는 한자어가 아니라 순한글로 되어 있다. 따라서 그 단어는 일반적으로 한자-한글 단어 조합을 활용하는 기성 학술어법에 들어맞지 않기 때문에 널리 쓰이지 않는다. 게다가, 한자어 ‘동動(dong)’은 한국어와 거의 유사하고 영어 ‘mobility’의 의미망에도 비견 가능한 의미망을 갖고 있지만, 역시 널리 사용되지는 않는다. 이는 그 용어가 한국의 기성 학술어법, 즉 단음절어를 독립된 단어로 사용하지 않으려는 경향이 있는 학술어법에 어긋나기 때문이다.

이런 맥락 때문에 ‘모빌리티’ 주제를 다루는 미디어 칼럼, 블로그 포스트, 심지어 학술 논문이나 전문서적조차도 보통은 그 문제의 용어를 포괄적이면서도 상세하게 설명하면서 글을 시작하게 된다. 그럼에도 ‘새 모빌리티

패러다임’의 관점에서 ‘모빌리티란 무엇인가’를 규정한, 간결하고도 널리 수용되는 정의를 (한국에서든 일반적으로든) 모빌리티 관련 문헌에서 찾아보기란 그리 쉽지 않다. 이는 모빌리티가 가장 기초적인 개념이라는 사실 때문이 아니라, 모빌리티 패러다임이 방대하면서도 다양한 현상을 포괄하기 위해서 그 용어를 사용한다는 사실 때문이다. 어리(Urry 2007, 2012)는 모빌리티를 사람과 사물의 다양한 신체적·물리적 이동 형태, 그리고 상상·가상·통신에 의한 이동을 포괄하는 것으로 정의한다(Urry 2007). 게다가 ‘모빌리티’는 또한 관념, 정보, 이미지, 사상 같은 비물질적 실재의 이동에도 적용된다. 모빌리티 개념은 그런 다양한 이동을 가능하게 하는 기술, 시스템, 인프라 등을 모두 포함한다. ‘새 모빌리티 패러다임’은 사회적 관계의 이동을 조사하는데, 이는 공간·도시 구성과 인구 분포상 변화, 노동과 자본의 변형, 권력관계의 변화를 모두 포괄한다. 따라서 한국인들이 단어 ‘모빌리티’를 이해하려고 할 때 겪는 어려움은 외래어라는 그 상태, 즉 번역되는 것이 아니라 단순히 음차해서 사용되는 것이라는 그 상태 때문만이 아니다. ‘모빌리티’가 한국어 맥락에 완전히 통합되지 못한 이유는 그 용어의 아주 넓은 의미 범위에도 있다.

‘모빌리티’의 번역과 관련한 이런 문제는 번역이라는 것, 그리고 번역이 가능해지는 방식에 관한 물음을 제기한다. ‘모빌리티’를 관념의 이동을 아우르는 것으로 이해한다면, 그 한국어 번역은 ‘모빌리티’의 모빌리티에 관한 탁월한 사례일 것이다. 번역은 하나의 문화적 맥락에서 다른 문화적 맥락으로 관념·정보·이미지·사상의 모빌리티, 즉 다양한 층위에 걸쳐 있는 인프라로 인해 가능해지고 또 뒷받침되는 모빌리티를 보여 주는 중요한 사례다.

‘모빌리티’의 한국어 번역 문제는 인프라로서의 언어가 모빌리티의 수단일 뿐만 아니라 장애물이기도 함을 분명히 보여 준다. 이는 그 개념을 이해

하고자 하는 대중에게 곤란을 야기한다. 그리고 한편으로는 인문학과 사회과학 사이에, 다른 한편으로는 인문학 및 사회과학과 광의의 대중 사이에 의미상 분열을 유발한다. 인문학과 사회과학이 특히 새 모빌리티 패러다임의 맥락에서 모빌리티를 관광·여가 활동, 교통, 이주·국경 연구, 그리고 문학 및 영화를 비롯한 다른 문화적 표현 형식의 대리 모빌리티에 활용하면서 새겨 놓은 포괄적 의미가 있는데, 이 포괄적 의미와 운송업 분야의 좀 더 한정된 기술적 규정 사이에서 직관적 상관관계를 파악하기란 영어권 화자보다 한국어 화자에게 훨씬 더 어려운 일이다. 그러므로 인문학 및 사회과학 연구자들은 이 문제를 강의와 논문을 비롯한 다른 저술 작업을 통해서 다룰 필요가 있다. 한국 대중은 동일한 용어가 두 가지 맥락에서 사용된다는 데 당혹해하기 때문이다. ‘모빌리티’의 모빌리티는 한국 모빌리티 학자들에게 중대한 도전이기도 하지만, 모빌리티, 모빌리티 인프라, 모빌리티 인프라로서의 언어가 지닌 다면성을 성찰할 수 있는 소중한 기회를 제공해 주기도 한다.

인프라로서의 언어에 주목하면 역사적 감수성이 두드러지게 되는데, 이는 파도바대학교 모빌리티와 인문학 고등연구소 기반 모빌리티 연구의 핵심 관심사이기도 하다. 예컨대, ‘mobility’의 의미는 고대와 근대 초기, 즉 그 용어가 발생한 시기와 대중성을 얻은 시기를 특히 참조해서 재검토되었다. 비아시오리(Biasiori 2023)가 말하는 것처럼, 고대 그리스·로마 세계와 르네상스를 통과한 근대 초기 시대는 라틴어 모빌리타스(mobilitas)와 그 로맨스 파생어에 내재하는 매우 부정적인 의미를 물려받았다. 로마인들에게 모빌리타스는 원래 심리학적 의미를 갖고 있었다. 말하자면, 그 용어는 이동적이기 때문에 일관성을 결여한 생각을 주로 지시했다. “변덕스러움, 경박함, 모빌리티보다 더 부끄러운 일은 무엇일까요?”—키케로는 《필립포스 연설(Philippicae)》에서 자문했다(7, 9). 하지만 그것들은 누구의 생각인가? 주

로 여성에 대한 그 생각—주세페 베르디(Giuseppe Verdi)의 리콜레토 〈여성은 변덕스럽다(La donna è mobile)〉에 나오는 유명한 아리아에 그 힌트가 있다. 하지만 그것은 살루스티우스(Sallust)의 《유구르타 전쟁(Bellum Iugurthinum)》에 묘사된 누미디아인(Numidians) 같은 비-로마인에 대한 생각이기도 하다(56, 5: “누미디아인은 그런 모빌리티로 행동한다”). 끝으로 노예 같은 인구의 하층부에 속하는 이들에 대한 생각도 있다. 이들의 모빌리티는 신체적인 것이자 주인의 명령에 따른 것이었다. 램버트(David Lambert 2015)가 훨씬 더 나중에 카리브해 플랜테이션의 맥락에서 탐구한 바에 따르면, 노예와 동물의 모빌리티는 많은 경우 이른바 ‘주인-말-노예’라는 공동-모빌리티(co-mobility)가 지닌 언어적·예속적 억압 단위의 위험천만한 등가물로 간주되었다. 노예는 표면상 ‘신체적으로 용이하게’(Lambert 2015, 632) 이동했다.

라틴어 희곡에는 세르부스 쿠렌스(servus currens(달리는 종복))라는 인물이 등장했다. 그리고 이후 수세기 동안 모빌리티는 신체적으로도 심리적으로도 노예의 자연적 속성이 되었다. 예수회 성직자 알폰소 살로메(Alfonso Salmerón)는 16세기 후반에 다음과 같이 쓴 바 있다. “용의주도함과 교활함이 뱀의 속성인 것처럼, 소박함은 비둘기의 속성이고 탐욕은 늑대의 속성이다. 따라서 모빌리티는 노예의 속성이다.” 하지만 민중도 보통 모빌리타스의 지배를 받고 있기 때문에 변덕스럽고 믿을 수 없는 존재로 간주되었다. 예컨대, 역사학자 타키투스(Tacitus)《히스토리아(Historia)》5, 8, 3)가 ‘민중의 모빌리티에 의해 쫓겨난 왕에 관해 언급했다면, 리비우스(Livy(24, 31, 14)와 세네카(Seneca)《헤라클레스(Hercules furens)》, 170)는 모빌레 불구스(mobile vulgus(변덕스러운 군중))—거대함을 지향하는 표현—를 방향이 계속 변화하는 미풍, 또는 모두를 압도하며 움직이는 물결과 비교했다. 자연현상에 관한 이런 경멸적인 말은 초국적 이주라는 집단적 모빌리티를 묘사하는 오늘날 담론에서 그 정점에 이르렀다(Nail 2015). 그와 동시에 흥미로운 것은, 다른 맥락에

서 ‘도망자’나 ‘가출자’의 행위적 모빌리티를 묘사하는 데는 상용어가 사용되고 있다는 점이다. 그 두 용어는 이주의 불평등한 경제적·구조적 변화(Hartman 2019)와 치명적인 범죄 정의 시스템의 항해가 이루어지는 탈-노예적 사후세계의 저당 잡힌 노동으로부터 도주한 노예에서 파생된 것이다.

모빌리티는 근대 초기 들어—논의되지는 않았다고 해도—가동되었다. 이때 모빌리티의 낡은 부정적 개념이 문화적 생산의 두 특수 분야에 재동조화했다. 하나는 인쇄 분야인데, 여기서—《백과사전Encyclopédie》에서 차용한 말로 하자면—“글자의 모빌리티는 인쇄 산업의 원천이다”(1751~1771). 다른 하나는 우주론 분야다. 근대 초기 이후 모빌리티라는 용어는 점증하는 두 가지 속성을 가정한다. 한편으로 모빌리티는 사회적 행위자들의 신체적·심리적 이동을 정의하려는 세속적 함의를 잃지 않는다. 그러나 다른 한편으로 모빌리티는 점차 천상의 신체—특히 대지—에 내재하는 속성을 가리키기 시작한다. 천상의 신체를 움직이게 만드는 속성 말이다. 코페르니쿠스 이전 질적 우주관에서 모빌리타스 또는 레볼루티오(revolution) 같은 용어들은 물리적 신체에서 정치적 신체로 계속해서 이행해 갔는데, 이는 소우주(인간)의 생물학적 원천과 대우주(유니버스)의 물질적 친연성에 기반한 것이었다. 새로운 양적 우주관과 더불어 그런 유비관계가 방법과 언어 수준에서 변화함으로써 자연법은 사회법의 모델로 기능하게 되고, 갈릴레오 이후 역학 어휘는 정치적 신체에 쓰이게 된다. 17세기 정치이론은 자연과학을 모델로 채택했고, 그래서 사회를 신체로 묘사하는 유기체적 또는 신체적 은유를 기계적 은유로 대체했다. 기계적 은유는 자신이 대체한 생물학적 용어보다 더 튼튼한 기반을 가진 것은 아니었지만, 새로운 확신을 표현했다. 사회는 자연의 직접적 산물 또는 반영물이기를 멈추고 인공 신체, 즉 인간의 선택과 작업에 의한 생산물이 되었다.

다른 한편, 17세기 후반부터 ‘모빌리티’와 ‘모바일’, 그리고 줄임말 ‘몹mob’

은 갈수록 사람들의 변덕스러운 심리를 규정하는 데 쓰이지 않게 되었다(그렇지만 변덕과 우발성은 오늘날 모빌리티에 결부되어 있는 어떤 유사한 위협적 의미를 표현했다). 그 대신 갈수록 그 변덕이 반란이나 폭동이라는 직접적 정치 행동 형태를 취하는 순간을 정의하는 데 쓰이게 되었다. 이는 ‘침입trespass’처럼 모빌리티를 내포하는 다른 형태들에 개념적 의미를 부여해 줄 것이다. 크레스웰(Cresswell 2006, 2025)과 바우만(Bauman 1998)이 길게 탐구했던 것처럼, 방랑자라는 명칭은 하층계급이 땅에서 분리된 뒤 특히 노동력을 매매함으로써 이동의 자유를 박탈당했을 때 생산된 용어였다. 하지만 17세기 후반부 방랑자는 프롤레타리아트 개념으로 대체되었고, 하층계급을 가리키면서 우리가 오늘날 거기에 부여하는 의미를 전제하게 되었다. 다른 식민지적 맥락에서 몹은 원주민과 토착민을 비하하는 경멸적 용어로 쓰였다. 정착민 사회는 원주민들의 이동의 자유와 더불어 그들 생명에 관한 유사-생물학적으로 도출된 인종주의적 관념을 어쨌든 한시적이고, 덧없으며, ‘사멸하는’ 것으로 특징짓고 또 침식하고자 했기 때문이다. 하지만 원주민 호주민에게 ‘몹’—아마도 농업 용어에서 유래한 것—은 친족, 공동체, 장소 모두에 대한 집단 정체성 애착을 나타내는 매우 일반적인 용어(Mullins 2007)고, 그래서 보다 인종주의적이고 생명정치적인 의미를 갖고 있지 않다. 몹은 또한 호주 모빌리티즈 연구 네트워크의 약어 AusMob이 되기도 한다. 이 네트워크는 호주 원주민(Aboriginal and Torres Strait Islander Peoples)을 구성하는 다양한 공동체들이 사용하는 몹의 용법을 잘 알고 있다.¹

이와 동일한 시점에 모빌리티는 어떤 액체성을 전제하기도 했는데, 이

¹ 이 명칭은 2017년 말 멜버른에서 개최된 호주 모빌리티 연구 학술대회(Australian Mobilities Network conference) 마지막 세션에서 논의되었다. 우리는 이후 대화에서 이 점을 분명히 해 준 데이비드 비셀(David Bissell)에게 감사한다.

는 모빌리티가 명성을 얻는 데 중요한 측면이었다. 확실히 모빌리티와 인문학 고등연구소(MoHu)의 두 번째 연구 경향은 창조적 방식으로 액체성을 실험하는 일이었다. 특히 지리학자들은 모빌리티의 영향을 받은 어휘와 구절들로 실험을 해 왔다. 많은 사례 가운데 대표적인 것으로는 미그로-모빌리티(migro-mobility(Lo Presti 2020), 지도-모빌리티(map-mobility(Lo Presti and Rossetto 2023), 모바일 그래픽 서사(mobile graphic narratives(Peterle 2021) 등이 있다. 게다가, 언어학적 관점에서 주목할 만한 것은 ('새 모빌리티 패러다임'이라는 셸러와 어리(Sheller and Urry 2006a)의 최초 명명법에서는 일련의 조건이 명사로서의 '모빌리티'에 부합함을 감안해서) 명사로서의 '모빌리티'와 형용사로서의 '모빌리티'를 넘나들 때 주의해야 한다는 최근 논의다. 하지만 한국에서 일하는 동료들이 맞닥뜨린 난제와 관련해서 주목할 점은, 이탈리아의 경우 '모빌리티(mobilità)'라는 용어가 단수이자 복수라는 것, 그리고 확실히 이 모호성으로 인해 그 개념과 그 개념의 적용 범위가 생산적인 방식으로 확장되었다는 것이다.

모빌리티와 인문학 고등연구소에서 작업하는 학자들은 본래 이동적인 복수형 개념으로서의 모빌리티라는 생각에 영감을 받았고, 그래서 그 개념을 전혀 다른 영역과 주제에 적용하면서 자유롭게 사용했다. 이는 '포괄적 용어'라는 모빌리티의 용법을 의미했다. 다양한 분과학문 지식을 포괄할 수 있고, 거리가 아주 먼 연구 영역들을 연결하는 대화와 실천을 활성화할 수 있는 용법 말이다. 그 개념의 탄력성과 융통성은 모빌리티와 인문학 고등연구소 구성원들과 많은 방문자들 간 지적 교류를 활성화하는 데 전략적으로 중요했다. 더 주목할 만한 점은, 개인들의 경우 모빌리티와 인문학 고등연구소의 연구에서 결코 배제되지 않은 반면, 복수형 모빌리티에 대한 접근법은 모빌리티 연구 내부에 심각한 긴장의 흔적을 널리 새겨 놓기도 했다는 것이다. 이는 많은 모빌리티 형태에서 남자의 또는 남성적 경험

과 사회구조가 보편화되는 방식을 침식하는 일이었다. 또한, 움직이는 것은 인간만이 아님을 인식하는 일이기도 했다. 복수형으로 이해된 모빌리티는 그 분야를 둘러싸고 있는 다양한 감각·의미·개념에 말을 건다. 이는 사람이 어떻게 다른 사람들이나 사물들과 다르게, 그와 더불어, 그와 관련해서 움직이는지, 그리고 사람들과 사물들의 그런 다양한 배열이 어떻게 전혀 다른 이동 능력·자질을 실행하거나 가능하게 하는지 이해하는 일과 꼭 같다.

한국의 맥락에서도 그렇지만, 이탈리아의 맥락에서도, 학문적 공간 바깥으로 나가면 모빌리티 연구가 의미하는 바를 전달하기란 매우 어렵다. 대중의 인식상 그 용어는 보통 교통수단과 연관되어 있기 때문이다. 이런 의미에서 '모빌리티'와 '인문학'의 결합은 중요한데, 그 결합으로 인해 우리가 상식적으로 보면 멀리 떨어져 있는 두 영역을 결합할 수 있기 때문이다. 이런 병치는 비전문가에게는 다소 모호하게 보이지만, 의미론적 질문을 촉발하고, 사람들의 주목을 끌며, 심층적 이해의 필요성을 제기한다. 특히 인문학 분야와 결합한 '모빌리티'라는 용어의 의미론적 탄력성과 모호성은 학계의 경계 안에서도 그 너머에서도 대화를 시작하는 데 특히 도움이 되는 듯하다.

In this section, we explore practices. By ‘practices’, we don’t necessarily or only mean *practice-based methods*, although these are being realised in more creative turns within the study of mobilities (Barry et al. 2023). There are also numerous important collections that have mapped out emergent, recombined and reevaluated ‘mobile methodologies’ (e.g. Fincham et al. 2010; Büscher et al. 2011). Instead, we explore a broader understanding of the practices of mobility — in both its research and different kinds of expression — that have helped establish our collaborations, underpin our activities and offer emergent possibilities for mobilities research in the arts and humanities. Our focus is on four broad sets or genres of practices: *narrating*, *mobilising*, *experimenting*, and *engaging*. These are mobilised in an attempt to loosen the grip of various dominant theoretical frameworks and to explore the long-standing concerns of mobility studies in new ways. Taken together, we propose that a new, expanded field of mobilities studies has significantly altered the principles and objectives identified by Sheller and Urry (2006a). These include a recognition that:

1. Historical mobility practices are not only of great interest and

significance in themselves but can also inform debates focused on present and future mobilities.

2. A focus on the experiences and life-course of different mobile subjects — using a range of methods, including auto/biography, auto/ethnography, archival methods, oral history and literary analysis — can contribute valuable new insights into everyday experiences of mobility across a range of cultural and historical contexts.
3. The temporalities of mobility are not simply linear and measurable in units of time but require a focus on themes of duration, memory, process, causation and performance.
4. Texts, images, ‘scripts’, code, maps and diagrams can be interpreted in multiple ways which raise important ethical questions when researchers are claiming to speak for or represent the voices of others (see ‘Narrating’).
5. The (kin)aesthetic and speculative dimensions of mobility, from the corporeal to the planetary, are now widely acknowledged as important domains of the arts and humanities.
6. Making sense of, and effecting, mobility justice (Sheller 2018) in different spaces, times and registers — from molecular affects to the multiple expressions of planetary heating — requires ‘scalar fluencies’ that challenge existing concepts, disciplinary and methodological frames, and assumptions.

Central to these revised understandings of research on mobility and the humanities has been an interrogation of the theoretical and methodological tools that researchers are drawing upon. The mobilities of people and objects entail ‘social, material, temporal and symbolic components that make movement possible’ (Salazar 2020:4). Historical research is recognising how movements across

space and time have transformative potential. Recent historiographical studies have focused on the tension between the ‘microhistories’ of individuals moving away from their place of origin and the ‘global histories’ or long-distance mobilities and the networks in which their lives were enmeshed. In his study on the seventeenth-century Greek Archbishop Georgirenes, stranded in Buenos Aires, John-Paul Ghobrial (2019), shows how, rather than an obstacle to be overcome through mobility, or a neutral medium, space has a transformative agency; it can, and does, shape people’s identities as they move from one place to the other. “Following” the microhistories of mobile individuals through the archive shows the complexity, fluidity and continuous negotiation of their identities, particularly in multicultural contexts such as the early modern Eastern Mediterranean (Kyriakou 2024). Alongside a deep engagement with long-standing sources and methods across the full range of arts and humanities disciplines, there has been an attempt to develop innovative new methods which can apprehend fleeting, dynamic movements and memories, and embodied mobile sensations and practices (whether in the past or present). We will discuss some of these methods and approaches in the section on ‘experimenting’ below, but it is worth considering when and where this orientation to practices and open-endedness emerged, and how this emergence was facilitated by some of the connective infrastructures discussed in the previous chapter.

A key influence on much of the early practice-oriented research on mobility were the writings of the geographer Nigel Thrift. Thrift’s influence on mobilities research may not be apparent to many scholars working outside geography. A leading figure in cultural and economic geography, Thrift was one of the most influential theorists working in anglophone human geography in the late twentieth and early twenty-first centuries, influencing and catalysing much of

the discipline's concern with post-structuralism. Thrift was a long-time friend and ally of John Urry, and the two collaborated on a number of projects, events and initiatives, including co-organising an ESRC Mobile Network Seminar in Bristol in 2002 and co-editing a special issue of *Theory, Culture and Society* on 'Automobilities' in 2004 (Featherstone et al. 2005). Their paths criss-crossed throughout the 1980s and 1990s, as they appeared alongside one another in edited volumes, and wrote for book series and journals that one or the other of them edited (see Thrift 2008). Of course, John Urry would collaborate with other British geographers during this time period — including Doreen Massey and Derek Gregory — but he published a number of important papers in two journals which Thrift edited: *Environment and Planning A* and *Environment and Planning D: Society and Space*. Most significantly, perhaps, the 2006 special issue of *Environment and Planning A* on the 'new mobilities paradigm' came out of the important conference on 'Alternative Mobility Futures', organised by Sheller and Urry in Lancaster in 2004, where Thrift was a speaker. If this is to delineate the influence of certain figures, it is also to demonstrate the emergence of that influence through the kinds of connective infrastructures (as Urry also notes, Adey and Bissell 2010) — including centres, grants, workshops and journals — as explored in the previous section.

Conceptually, Thrift's delineation of 'non-representational' theories, practices and methods in the 1990s and early 2000s had a significant impact on the thinking of a number of geographers studying mobility through a post-structuralist lens, including Peter Adey, Peter Merriman and David Bissell, as well as serving as a foil for much of Tim Cresswell's thinking (see Thrift 1996, 2008; cf. Cresswell 2006, 2012). 'Non-representational theory' was used by Thrift (1996) as an umbrella term to describe and engage with different traditions of

theory which valued practice and performance. These ranged from the philosophies of Wittgenstein and Heidegger to the sociologies of Bourdieu and Latour, the ethno-methodology of Goffman and Garfinkel, the feminist thinking of Butler, Haraway and Irigaray, and the poststructuralist thinking of Deleuze and Guattari. Thrift also engaged in detail with practise-informed thinking on performance, focusing on the movements, sensations and expressions of mobile bodies, including dancing bodies (see Thrift 1997, 2000b; cf. Nash 2000; Cresswell 2006; McCormack 2013).

In a number of places, Thrift explicitly refers to 'non-representational theory' as 'a theory of mobile practices' (Thrift 2000a, p.556) and as 'based upon the leitmotif of movement in its many forms' (Thrift 2008, p.5), and this concern with approaching embodied practices, affective relations, space-times and our material worlds through the concept of movement has informed a significant body of thinking within mobility studies on philosophies of movement and mobility (see Adey 2006, 2017; Bissell 2007, 2008, 2010a, 2010b; Bissell and Fuller 2011; Merriman 2012a, 2012b, 2014, 2019, 2023). This includes theoretical approaches to 'affect', the 'minor', 'molecular' and 'friction', which were discussed by Deleuze and Guattari (1988) and introduced to many geographers by Thrift (1996, 2008). It also includes writings by Henri Bergson, Jane Bennett, Brian Massumi, Erin Manning and others who were, again, brought to the attention of geographers through the writings of Thrift, key collaborators (such as Sarah Whatmore), and former students (such as Marcus Doel, Derek McCormack and J.D. Dewsbury) (see Doel 1999; Whatmore 2002; McCormack 2013). Thrift examined the PhD thesis of one of our authors (Peter Merriman), and his work has gone on to inform a large number of writings in mobility studies, whether on mobile and non-representational methods (Vannini 2015), or mobile practices like cycling, driving, dancing and

walking (Jones 2005; Wylie 2005; Merriman 2007; McCormack 2013). His emphasis on the importance of non-representational approaches is not without criticism or controversy, though, and some scholars — notably Tim Cresswell (2012) — have remained sceptical of this work.

Non-representational thinking has in some ways become associated with — and also displaced by — a broad range of cognate approaches valuing process, materiality, affect and performance, including post-phenomenology, post-humanism, affect theories, new materialist philosophies and processual thinking. Many of these traditions pre-date Thrift's rebranded 'non-representational theories' by decades, even centuries. Mobility scholars, philosophers and historians of philosophers have demonstrated how processual thinking has grappled with movement and process for at least two millennia, as evident in the pre-Socratic philosophy of Heraclitus, the Epicurean traditions discussed by Lucretius, and, more recently, the vitalist philosophy of Henri Bergson and post-structuralist thinking of Michel Serres, Gilles Deleuze, Felix Guattari, Jane Bennett, Brian Massumi, and Erin Manning (Serres 2000; Deleuze and Guattari 1988; Bennett 2010; Manning 2009; see Merriman 2012b; Nail 2018). Manning, in particular, has influenced non-representational thinking on embodied movements, while her collaborative work with Brian Massumi through their SenseLab has involved workshops, reading groups and residencies, which a number of geographers and mobility scholars have engaged with (including Derek McCormack and Kaya Barry). This processual thinking has led to a reconfiguration of contemporary theories of duration, continuity, and memory, as well as a decentring of the mobile human subject. Post-humanist and post-phenomenological thinking have, similarly, tried to extend the academic remit of humanities scholars beyond the moving human body.

One consistent theme in this broad-ranging scholarship has been the question of how we *should* study and how we *can* apprehend movement-practices of different kinds. In his early writings on 'non-representational theories', Thrift argued that social scientists needed to expand the repertoire of methods they deployed in trying to study embodied mobile practices (Thrift 2000b, 2000c). But this has meant taking the worlds of practice and practitioners much more seriously, as both objects of analysis and as offering a range of mobile skills and crafts, histories, sensitivities and attunements through which the world is made and known.

This argument was echoed in much of the subsequent literature on 'non-representational methods' (Vannini 2015) and 'mobile methods' (Fincham et al. 2010; Büscher et al. 2011), where it was sometimes suggested that much extant mobilities research was fairly 'traditional' and 'conservative', reflecting realist social science methodologies. What would or should more experimental, open-ended mobilities research look like? (Merriman 2014) Do we need to try and escape conventional theories of knowledge and approaches to data collection, where the focus is on a continuous 'cycling' through theory, methods, analysis and conclusions? While much of the early attention to 'non-representational' and 'mobile' methods focused on the use of new techniques for witnessing, recording and experiencing movements that were merely an extrapolation of traditional social sciences techniques (i.e. walking interviews, video ethnography, etc.), an increasing number of scholars have experimented with other methods and modes of presentation that are much more strongly and clearly aligned with the arts and humanities. These modes and methods of experimentation are discussed in detail below.

Narrating

An interest in narrative as a methodological tool as well as an object of research has been a feature of mobilities research from its earliest days. Not only have scholars made extensive use of fictional texts in conceptualising their core concepts and ideas (e.g. Cresswell's (1993) early focus on Jack Kerouac's writing, and Urry's use of speculative fiction — see Birtchnell and Urry 2013)), but a good deal of the qualitative research undertaken by mobilities scholars in the social sciences has engaged with the narratives of their research participants. This has ranged from studies of peoples' experiences of daily commutes (Bissell 2018), to a focus on mobility practices that extend across the life course (Pooley and Turnbull 1998; Pooley and Pooley 2022). This reminds us that most human experience is articulated through practices of story-telling and the medium of a story, whether conveyed orally, in paper texts, digital media, or through still and moving images of various kinds. In addition, many more overtly experimental 'mobile methods' (Fincham et al. 2010; Büscher et al. 2011; Büscher et al. 2020) include a narrative component, such as the board games devised by Monika Büscher and others to explore the ethical issues associated with disaster mobilities (see mention of the memory game later). Common to all of these applications, meanwhile, are the special qualities of narration (Bal 1997; Rimmon-Kenan 2002) that literary scholars and psychologists have long been preoccupied by, such as a story's ability to make sense of complex and contradictory material (as evident in the 'talking cures' embraced by psychotherapists) and its capacity to impose logic and order on what sometimes presents itself as chaos. Journey metaphors — from the voyage of life to a learning journey, or one through medical treatment — provide narratives with visual shape. In spatialising time, they offer

a sense of linear progression. At different levels, they emphasise the fluid and unique qualities of individual experience. For this reason, such metaphors are widely used in therapy and in counselling. Various studies have found journey metaphors particularly effective in discourse about cancer (see, for example, Harrington 2012). Journey metaphors enable patients to make sense of their suddenly chaotic world, to put things in a sequence, to communicate emotions that they could not otherwise express, and not least, to start to see ahead. By 'Narrating', we mean focusing on the ways mobility humanities research can attune to practices of oral, written, visual and performative forms of storytelling. Mobilities research has begun to innovate using approaches drawn from literary cultural studies and cinematic scholarship, as well as music and the performing arts.

Brought into the sphere of a relatively young and dynamic field like mobility studies, which often demonstrates a commitment to interrogating real-world problems, 'narrating' has become an invaluable methodological tool — a means of testing out new ideas by shaping them into stories. Similarly, mobility practices in history can be made sense of by building new stories around them, with the added bonus (as common with all story-telling) that the resulting insights may be easily communicated to the general public. For these reasons, there are huge incentives for mobility scholars to experiment with narrative and narration in their work, and several of the research projects which inform this book have embraced them, such as the 'Music, Migration and Mobility' project discussed in the section below on 'Mobilising'. However, it is also important to remain alert to the fact that the special properties of narrative noted above also come with risks. A story's ability to resolve contradictions can result in oversimplification or naïve optimism, while the ordering and reordering of information can impose a false logic on a scenario that, in everyday

situations, remains messy and intractable. Further, as discussed below, there is the wider ethical and political issue of *who* is doing the telling and/or whose stories are being told. Therefore, in response to its popularity as both an explicit and ‘silent’ method in mobilities research, we suggest that the time has come to add an additional layer of reflexivity to the practice: not to inhibit experimentation, but rather to achieve greater nuance. To that end, we offer further reflections on how narrative, narration and story-telling (related, but not identical practices) are deployed by scholars across different disciplines before returning to some further thoughts on how these applications speak to contemporary mobilities scholarship.

Academic research engaging narrative modes of communication and, in particular, storytelling, has a long history, traversing multiple disciplines. As well as work which focuses on the analysis of oral narratives (e.g. Chatman 1980), and the theory of narrative itself (e.g. Bal 2009), the social sciences and humanities (including those working with the visual arts) have embraced storytelling as a *participatory* practice for groups and individuals contributing to research projects. Although this move has by no means solved the ethical dilemma of how best to conduct research ‘on’ vulnerable and/or marginalised subjects, it constitutes a major step forward in terms of research ethics by ensuring that the projects concerned generate resources, archives and practical skills that will benefit the participants as well as researchers (e.g. AHRC-funded project ‘Moving Manchester’ (2006-2010)). For example, in the early 2000s, sociologist Maggie O’Neill drew upon methods of ‘participatory action research’ (‘PAR’) to study migrants and asylum seekers in the East Midlands (see Pearce and O’Neill 2011). As well as being given an opportunity to tell their stories (orally, textually, and through their contribution to visual art exhibitions), the participants in these projects were also invited to

help design and direct the research agenda and to have a say in how their contributions were analysed and disseminated. Given the ‘other’ history of how, in the wake of post-structuralism, literary scholars have often wilfully ignored the author’s intentions and deconstructed a text’s ostensible meaning, this could not be more important. Indeed, one of the principal conclusions of the ‘Moving Manchester’ project was that it was inappropriate to subject the narratives of the writers we worked with — either in the form of interviews or their novels and poems — to the sort of post-structuralist analysis that, for most literary scholars at that time, was the order of the day (Pearce, Fowler and Crawshaw 2013). In order for the voices of others to be heard, critics and commentators may sometimes have to be prepared to step back and allow the authors and their texts to speak for themselves.

A similar ethical issue also extends to another textual arena that has a lot to offer mobilities research: life-writing, including autobiography and autoethnography (see Pearce and Spurling 2024). One of the reasons that autobiography (as a literary genre) has become so popular in recent times — both in the public realm and for academics — is that it allows ‘marginalised’ voices of different kinds to be heard. In the 1980s and 1990s, feminist scholarship on women’s life-writing (letters, diaries, autobiography) led the field in this respect, turning the tables on the notion that the only people entitled to write their lives were successful men with a public profile. Such approaches were also in tune with critical feminist scholarship on travel-writing (Kuehn and Smethurst 2008; Blunt and Rose 1994) in the form of diary entries and correspondence by female travellers whose accounts and experiences had remained largely marginal to the academy’s bestowal of authority on male scientific authorship, not to mention the denigration of subaltern participation within the production of such accounts.

Today, the diversity of voices represented in the autobiographical genre has massively expanded, despite the fact that the rich and famous remain over-represented. For mobilities scholars, it is arguably the autobiographies, letters and diaries of ordinary people — both contemporary and historical — that provide some of the richest research material inasmuch as they enable us to monitor the ways in which mobilities of different kinds — and across multiple scales — shape everyday life. Colin Pooley's work on late-Victorian and early-twentieth-century transport mobilities (including walking) has been particularly influential in this respect (Pooley and Turnbull 1998; Pooley and Pooley 2022), while Lynne Pearce draws upon the diaries of a number of mid-twentieth century women to investigate what everyday mobilities — inside the home as well as out of it — reveal about intimate relationships (Pearce 2019). Further, although the authors of such texts may seek to make sense of their life-stories through the same structuring and sequencing devices that we see in fiction, the more mundane aspects of their everyday mobilities tend to be accurately recorded, rendering them important materials for anyone attempting to undertake sociological or historical research. In this regard, life-writing is arguably a very different category of resource for mobilities scholarship than fiction — even though fictional texts have been put to this use by scholars working in the field — e.g. Mathieson (2015) and Livesey (2016) on Victorian literature, Toivanen (2021) on Afro-diasporic literature, and Yang (2024) on Zainichi literature. As we explain further below, it is often difficult to tell when representations of mobility in fictional texts are serving as a plot device or trope rather than a more 'life-like' depiction of actual mobile lives. In addition, there also remains the ethical issue of how — and to what extent — we respect the 'intentions' and authority of the author *vis-a-vis* any piece of life-writing when incorporating it

into our research (and, more particularly, into our arguments). Simply because writing of this kind is published, and/or was written a long time ago, does not mean that the context of its production should be ignored. The 'autobiographical story' is a very different order of story to that found in fictional texts in this regard, and deserves to be treated with the same sensitivity and respect as narratives disclosed in interviews or the participatory action research discussed above. Indeed, the Academy of Finland's ethics approval process now expects researchers working with published autobiographical materials (including letters and diaries) to acknowledge this duty of care.

For sociologists, meanwhile, both autobiography and biography (whether located in textual materials or as part of qualitative research) has proven an invaluable resource for understanding the social and collective as well as the individual life, as well as for gaining new insights into the social/historical moments that shaped those lives. In the 1990s, Liz Stanley did much to advance 'sociological autobiography' of this kind, with a particular focus on the lives of historical women (Stanley 1992). She also complicated established understandings of the division between autobiography and biography by demonstrating the ways in which everyone's lives are, to an extent, written for them through the mechanisms of 'audit culture'; i.e. those birth certificates, passports, medical records, etc. that tell us, as well as those around us, who we are (Stanley 1993). This led Stanley to propose the use of the slash — hence auto/biography — to signal the fact that all supposed autobiography incorporates an element of biography, as well as putting these two supposedly distinctive genres (autobiography and biography) into new, dynamic relations with one another. With respect to practices of narrating, this is also a reminder of why the 'ownership' of a life/story is such a crucial ethical issue, and why the concerns of some scholars about the 'individualistic'

and ‘human-centred’ nature of autobiography and autobiographical research (e.g., Thrift 2007) has arguably been misplaced. Even with the best will in the world, it is incredibly difficult to author a life that is not already ‘written for’ or ‘written upon’; and the lower down the social scale and more marginalised the subject is the harder the process becomes — as demonstrated by Sadiya Hartman’s compelling *Wayward Lives, Beautiful Experiments: Intimate Histories of Social Upheaval* (2019), a remarkable fabulist co-construction from fragments of young Black women’s lives. Within post-structuralist literary studies, this might be seen as the cue for dispensing with the notion of authorship altogether and embracing the radical provisionality of all human subjects. Yet the fractured, precarious and overdetermined nature of the life-story is the reason why the right to tell it should be thoughtfully protected and, once told, it should be treated with respect.

With this in mind, there is a clear argument that ethical questions need to be central to our considerations of narrative in mobilities humanities research, whether as an outcome or a method. Indeed, ethical considerations are inextricable from the field’s wider commitment to mobility justice. The very qualities that make stories such a powerful research tool also make them vulnerable to exploitation and, whatever the medium or format, academics need to be constantly alert to this. In some instances — for example, the personal testimonies, poetry and artwork produced by community groups in the wake of ‘avoidable tragedies’ such as the Grenfell Tower disaster in the London borough of Kensington, and the COVID-19 pandemic — a case may be made for academics and other commentators to step aside and let the voices speak for themselves (Walker 2025). This is an argument that, of course, echoes earlier discussions about the political and ethical issues raised when western scholars seek or claim to speak of and for research subjects (Spivak

1988), and there are resonances with contemporary debates about the need to foreground and value indigenous thought-and-praxis (Watts 2013; Todd 2016). And yet, we also recognise that there is no way of managing how stories will be consumed and interpreted by readers of any kind once they are out in the public domain, which means that there is also an opportunity for academics to experiment with new ways of framing, or ‘curating’, such material in more sensitive ways — drawing upon the sort of multi-disciplinary practices that mobilities scholars have at their disposal.

It is, moreover, also important to recognise that auto/biography and story-telling are not the exclusive property of humans. Indeed, one of the ways in which mobilities scholars are ideally placed to develop the use of narrative as a methodological tool is through their long-standing commitment to the non-human and more-than-human (Urry 2007): another play on the meaning of ‘mobility justice’. In the introduction to the *Mobilities* special issue on auto/biography arising from the UKRI ‘Connections’ grant, Pearce and Spurling (2024) reflect upon this in the context of the climate emergency, both with respect to the urgent need to give equal attention to all lifeforms and inanimate objects impacted by global warming (also the focus on Taehee Kim’s paper on the ‘mobility biography of things’ in the same issue (Kim 2024)) as well as the way in which the concept of the life course needs to be radically re-thought in order to accommodate the environmental changes that are now upon us. While there has long been recognition that the traditional tripartite model of the human life course (centred on education, work and retirement) fails to capture the more complex rhythms of contemporary society (see Stauber, Walther and Settersten 2022), there is also an argument that we need to look beyond the human altogether in order to reimagine the life course and the way it is typically narrated. Plants, animals

and microbial life forms can educate us in different ways about the cycle of life and death, even if, in popular science, the tendency is to anthropomorphise the narration of this process.

Artist Jen Southern's recent work on barnacles — as part of the 'Rocky Climates' project (<https://www.theportabletv/rockyclimates>) — is just one example of how research into the diurnal mobilities of other lifeforms might help us liberate ourselves from deeply ingrained models of both the life course and narratology. This last point is also a reminder that the deep structures of narratives are not limited to the representational realm but, at the level of discourse, have the potential to impinge upon how we conceptualise non-representational practices as well, including mobilities of various kinds. In other words, unless the habitual logic and sequencing informed by typical narrative structures is somehow 'bracketed off', then we are still at risk of reproducing them. That said, there is clearly a strong argument for the benefits of engaging with non-human and more-than-human forms, and non-representational practices, as the first step towards liberating ourselves from old narrative structures and discovering new ones. Once again, the multi-disciplinary methods employed by mobilities scholars are well-placed in this respect. In the context of the climate emergency, specifically, the need to reconceptualise both human and non-human life stories could not be more urgent, especially given western culture's centuries-old love of closure and the triumph of resolution over chaos (see Vladimir Propp on the morphology of the folk tale (Propp 1968)). For now, it is surely important that we stick with the chaos and complexity rather than be distracted by 'endings' of any complexion (see Kermode 2000; also Jinhyoung Lee's article on 'cli-fi' fiction (Lee 2024)).

This last point is also a reminder that literary and cultural scholars have a good deal to contribute to the humanities turn

within mobilities, on account of their familiarity with the tricks that narration plays and the uses to which it may be put, in both literary and academic discourse (see Pearce 1994). This includes an awareness of the elusive temporalities of fictional texts, which allow for the speeding up and slowing down of time and facility for flash-forwards and flashbacks (see Bal 1997; Rimmon-Kenan 2002). For the most part, scholars working within the field are content to apply these insights to the explication of literary texts. However, in recent times, literary scholars drawn to mobilities research have begun to speculate on how mobilities themselves may influenced innovations in narrative form in the nineteenth and twentieth centuries, e.g. Una Brogan's work on cycling and narrative structure (Brogan 2019) and the work of the 'Space, Place and Displacement' group at Université Paris-Nanterre (Frenay, Iacoli and Quaquarelli 2025). The argument here is that the historical and cultural moment in which a text is produced may influence the deep structures of narrative form and practice more than has previously been acknowledged. However, the question of how textual representations of mobility may themselves contribute to our understanding of mobilities in the material world remains a thorny methodological issue (Murray and Upstone 2014; Pearce 2014). In fictional works, especially, representations of everyday material practices (including mobility) often serve a metaphorical rather than a phenomenological function, which means that they cannot be read as indicative of the social and cultural world in which their stories are set in any straightforward way. Representations of motoring in the American and European fiction of the 1920s and 1930s are a salutary case in point here, with the focus on speed (and related 'insanity' of drivers) often serving as a thinly veiled critique (and sometimes celebration) of modernity itself (see Pearce 2016), rather than a response to the novel experience

of motoring, per se. That said, the frequent use of such tropes may themselves be read as symptomatic of the discourses and ideologies circulating at the historical moment the text was produced and the ways in which circuits of representation inform embodied experience. The inherent mobility of story-telling itself is, moreover, very much to the fore in these debates inasmuch as — in fictional works, especially — the physical movement associated with travel, quests, separations and reunions quite literally ‘drives’ the plot, thus providing literary scholars interested in mobility with an opportunity to theorise the ways in which narratological and phenomenological mobility speak to one another. Moreover, scholars have been experimenting with the entanglements between mobility and story-telling as part of their creative and narrative research practices, imagining narratives as products of mobilities research as well as conducting mobilities research through narratives.

Finally, it is important to recognise that there is another group of scholars who have conceptualised mobility not only as physically practised but also as discursively and imaginatively produced, and as a humanistic production (Kim, Kim, Lee, and Shin 2019) — resonating with Urry’s (2000) designation of ‘imaginative’ mobilities, and Cresswell’s (1993) focus on the ascription of cultural meaning in the *production* of mobility by focusing on cultural texts such as literature and poetry. In this context, text-based mobility humanities studies have explored the cultural-political, ethical, spiritual and emotional meanings that surround mobile activities, especially through the analysis of narratives or storytelling — whether factual or more fictive — that are often ‘inaccessible through more objective and observational modes of representation’ (Archer 2017, 517). For example, Korean fiction from the Japanese colonial period (1910-1945) that depicts Korean migrants, or mobile subjects forced to move from

the Korean peninsula to Manchuria (China), often uses the train as the primary mode of transport, serving as a potent narrative vehicle in literature from and about the period. It is noteworthy that these infrastructures of colonial mobility were originally constructed by Japan as a means of invading other Asian countries; however, in the works of Korean authors, the train is sometimes reinterpreted as a space of ‘affirmative puissance’ against colonial rule by inadvertently evoking the colonised people’s sharing of emotions such as sorrow (Lee 2021) and against the coloniser’s affective modulation of positive feelings, such as cheerfulness. This can lead to the colonial train and its spaces being imbued with (alternative) political, ethical and emotional meanings, something which has parallels in colonial India (Aguiar 2011). In French and Vietnamese literature in French Indochina, the automobile is represented and signified in similar ways (Ponsavady 2018).

The comprehensive understanding of texts as encompassing not only written texts but also images, artefacts including film (see for example Archer 2017; Azcona 2016; Dixon and Cresswell 2002; Gott 2012) and other media and landscapes, can prompt researchers to excavate and organise valuable-but-not-fully-recognised stories of mobilities, disclosing their potential. Cresswell’s (2019) stories of Maxwell Street serve as an illustrative example of this. His storytelling contributes to restoring and elucidating the rich past and present mobilities of Maxwell Street. As a form of creative practice, this textual research has the potential to transform researchers into storytellers who present a narrative about an image or landscape, thereby (re-)signifying or giving (new) meanings to them. In this sense, the literary and narrative perspective can be interwoven within experiences of art activism that involve urban spaces (García and Toivanen, 2024). Creative research, then, can also be extended to attend to the stories

of the many things which are often inextricably entangled with humans. Drawing from material culture literature, 'thing' theorisations, and Latourian concepts, Veronica Della Dora (2009) has explored the storied mobilities of small portable geographic visual objects, such as souvenir landscape-objects or cartographic artefacts. The narrativisation of mobilities can also extend to the act of mapping invisible movements, such as emotions. Lo Presti's (2024) notion of *cartographic intimacies* further expands humanistic mapping as a creative platform for sharing difficult stories — particularly those related to psychological and bodily trauma — without the need for confessional practices of direct self-exposure. In this framework, the map is not a static spatial representation but a mobile *infrastructure of feelings* — a dynamic and shifting mediating image that externalises personal struggles and life experiences through diverse auto-cartographic practices such as audiovisual, drawn, sewn or sculptural mappings. Tania Rossetto has written about non-human life and object autobiographies by focusing on the positioning of a mosaic map in the city centre of Padova (Italy) — at Largo Europa (Europe Square) in 1998 — which serves as a monument to peace in Europe (Rossetto 2019). This cartographic entity is mobilised as a narrative device (a fictional speaking 'I') to reflect on migrants' routes, lives and deaths in the Mediterranean Sea. Other kinds of media, such as music videos (Rossetto 2023) or rephotography (Rossetto and Vanolo 2022), can be performed, mobilised and narrated to grasp movement complexities, urban rhythms, city navigations and the politics of moving across both spaces and media landscapes.

Meanwhile, Giada Peterle's work exemplifies such innovation through her carto-graphic narrative and mobilities approaches (Peterle 2021; Peterle 2023a; Peterle and Harris 2024). Peterle demonstrates how comic-book style stories require an active mobility in the practice

of the reader to move across the page constituted by gutter, graphic and textual forms. Of course, comic book genres of representation have long been used by mobility scholars to explore examples of everyday mobilities such as commuting (for example, *Slices of Mobile Life* by Ravelet et al. (2014)) through detailed, ethnographically derived situations, habits, routines and experiences. In contrast, Peterle (2021) experiments with the mobile gaze required in the art of reading her graphic narrative units in what she terms 'Graphic Mobilities'. Reading, in this sense, involves tracing, following, scanning movements partly structured by the infrastructural ordering of page, image and text, and ironically as a way of understanding how some infrastructural forms — such as much anticipated and experimented airport and aviation infrastructures — take form through narrative projections. Cartoons may demonstrate how infrastructures of mobilities are frequently wondered and dreamt about but are often disappointing (Harris and Peterle 2024).

Mobilising

Arts and humanities research and practice can play an important role in mobilising scholars, policy-makers, and members of the public. It can help to enact movements and mobilities of different kinds, and articulate particular sensations, experiences and elements of movement. It is here that the concepts of movement and mobilisation can enliven our thinking and praxis, for they have been applied (and can be applied) to many different kinds of bodies, entities and elements which move or are moved for different ends. Politicians speak about mobilising voters and armies. Protestors talk about mobilising resistance. Bankers and investors speak about mobilising

assets. Social scientists refer to social and political movements, and the mobilisation of actors to enact social and political change. Medical practitioners and physiotherapists talk about mobilising bodies and bodily joints. Movement and mobilisation are approached at different scales, from the micro-movements and mobilisations of atoms and bodies to the collective mobilisations of armies, populations, and social and religious groups. Movement is associated with dynamism and change, and different movements may be labelled as ‘good’ or ‘bad’ by different agents. Such concern with ‘mobilisation’ has evolved from Urry’s (2000) identification of mobility as an important way to approach many foundational concepts of sociological and social theory, such as identity, nationhood, civil society and publics, moving away from assumptions that they are static and immobile. In doing this, Urry (2000) was, in some ways, echoing earlier moves by scholars working elsewhere in the social sciences — as with, for example, Doreen Massey’s (1993) concern to mobilise geographical primitives such as place in more progressive and open ways, by approaching them as unbounded and in process.

Mobility scholars have undertaken research on the micro-movements of bodies that are dancing (Cresswell 2006), walking (Wylie 2005; Macpherson 2016), cycling (Spinney 2006) commuting (Bissell 2018), driving (Merriman 2007), and much more. They have examined the ‘potential’ for bodies to be mobilised, where that ‘potential’ can be understood in physical, social, cultural and/or political senses through related terms such as ‘motility’ (Kauffmann 2002), ‘mobility capital’ (Kaufmann and Audikana 2020), ‘affordances’ (Gibson 1979; Sheller and Urry 2006a), and ‘preacceleration’ (Manning 2009). Mobility scholars have studied many different types of ‘body’, from those of inanimate material and elemental bodies, to animal, plant and human bodies. In terms of human or more-than-human

mobilities, scholars have studied the embodied movements of factory workers, commuters, slaves, forced and unforced migrants, military personnel and *matériel*, and more (on military movements, see Woodward and Jenkins 2014; Merriman et al. 2017; Merriman and Peters 2017). A longstanding concern has been with understanding the different ways that bodily movements are regulated, policed, surveilled, impeded, facilitated and halted (Cresswell 2006). Some writing focusing on micro-movements has drawn heavily upon non-representational and processual theories which stress that movement is inherent to all things and is incessant and unceasing (Merriman 2012b, 2023), although this has not been without its critics (Cresswell 1997, 2006, 2014). In response, while approaching movement as unceasing and fundamental to the unfolding of life, processual approaches to movement do not position movement as uniform or undifferentiated (Merriman 2023). Movement and mobilisation may be seen to occur at different speeds, accelerations and across different distances, perceptible at different scales, often simultaneously, from the ‘molecular’ to the ‘global’ and ‘extra-terrestrial’ (Cresswell 2006; Merriman 2019).

If scholars are in any doubt about the important contributions that humanities academics have made to scholarship on movement and mobility, then they only need examine the extensive research by historians, literary scholars, historical geographers and post-colonial thinkers on histories of global trade, exploration, migration, slavery and empire (e.g. Driver 2001; Ogborn 2007, 2008; Steel 2011; Huber 2013; Lambert and Merriman 2020). This diverse body of work and thinking has provided an important exposition of the movements of different bodies, objects and forms of knowledge and information across empires, including the forced, indentured and voluntary movements of different human subjects, and the transportation of

anthropological, biological and geological ‘specimens’ to and from so-called imperial ‘centres’. Such work goes a long way to counter the claims of scholars like Nigel Thrift (2000c) who suggested that non-representational approaches needed to utilise more performative, live and non-textual methods in order to apprehend the fleeting and dynamic qualities of movements of different kinds (see Merriman 2014).

That is not, of course, to say that archival sources and methods are not without their challenges in the context of mobility, especially for research practices drawn from the humanities and arts. Critical studies of the circulation, archiving, display and occasional repatriation of objects and materials — such as plants, animals, human bones, rocks, minerals, and anthropological ‘objects’ — have paid increasing attention to their various mobilities (see Driver et al. 2021). Likewise, archive-based studies have shown how a vast array of practices of movement are diagrammed in official documents, leaving traces for historically minded researchers to understand past mobilities. As well as tracing and understanding past mobilities, our focus on arts and humanities practices has focused on how archival practices — including collecting, sorting, categorising, organising, display and curation — are themselves often practices of *mobilisation*.

For Driver, Nesbitt and Cornish, writing in the context of botanic collections and drawing from their formative work at the Royal Botanic Gardens in Kew, there is a ‘mobility of collections at every stage of their formation and development’, as well as an ‘increasingly global infrastructures of trade and empire which enabled this mobility’ (Driver, Nesbitt and Cornish 2021, 3). Their attention to the mobilities through which collections are both brought together and dispersed demonstrates the multitude of archival and curatorial practices through which objects, materials and knowledge move and are moved. Understanding the procedural, conventional,

informal and discretionary practices of collecting and museum-making as, for example, with the ‘preparation’ of a ‘specimen’ — reveals the transformations of objects in and through mobility. Arts and humanities mobilities research might follow Fleming’s (2023) call for more a ‘meticulous analysis and historiography’ of the way museum practices have evolved and been deployed; and by museum practices they include ‘technical, logistical, bureaucratic, informational, preservational’ practices and ‘research’, or the ‘*chaîne opératoire* through which value is created, and through which knowledge is produced’ (Fleming 2023, 335). Furthermore, by taking inspiration from Arts and Humanities researchers’ increasing interests in the circulation and dispersal of mobile objects to, from, and within museums and collections, we can explore the creative ‘re-mobilising’ of collections. Understanding how museum practices move and create value is one thing, but how the movement and dispersal of objects and collections make connections and responsibilities between communities are another set of practices that can inform mobilities research (Driver et al. 2023; Basu and Coleman 2008; Basu 2011). Since 2019, collaborations between the MoHu in Padua and the Royal Holloway Centre for the GeoHumanities have revolved around the mobilities of museum objects and the research field of the plant humanities. Such exchanges involved the Museum of Geography and the Botanical Museum of the University of Padua, in addition to the aforementioned Royal Botanic Gardens, Kew. While mobility is a defining characteristic in the life and history of museum objects, the mobility of botanical collections has its specificities. Focusing on plants, and the mobilities of botanical, natural history and ethnobotanical collections, means to look at their ‘life cycle’ through a different (and perhaps peculiar) conceptual and theoretical lens, as well as to value the complexities of the role they play for their heritage communities (Canadelli 2023).

What, then, are the challenges of conducting mobilities research with multi-scaled and dispersed archives, and what research practices might they demand, especially in light of problematic concerns that an archival approach might lack something of the live-ness of mobile experience? (Merriman 2019) Why are questions of trajectory and emotion so important in reconstructing historical experiences of mobility? An important consideration for scholars working with archives related to historical experiences of mobility and immobility is to identify, access and interpret collections as related to their specific historical and geographic focus. A related consideration relates to how archival papers, objects, materials and other ephemera are collected, organised, displayed and encountered (Rogers 2012) and mediated by their analogue, digital or material format or discoverability. These considerations are especially pertinent to archives generated from forced movement and displacement.

The shifting geography of human displacement, particularly across Europe, Asia, the Middle East, Africa and South America, from the early twentieth century to the present, has seen scholars adopt more responsive approaches to analysing causation, conflict and patterns of obstruction and migration (UN International Organization for Migration; Displacement Tracking Matrix). This has entailed working with a myriad of sources, ranging from border or field reports that comprise datasets from humanitarian agencies in the field, to photographs, medical reports, financial accounts, and food relief inventories (Gigliotti 2018). To be sure, advances in data aggregation software and platforms, hardware and technology, and self-authored social media posts, have enabled a far more hyper-intense and real-time coverage of recent displacements and trajectories than the media which documented and interpreted forced movements in the mid-twentieth century. The scale of both present-day displaced people

(the UN reported that there were 122.6 million forcibly displaced people worldwide in mid-2024) and their mediated traces calls for an approach that localises and individualises mobilities research, to retrieve humanity from the empirics, and to historicise specific causes, trajectories and impacts as related to the displaced group and their trajectories. Experiences of individual and group mobility feature significantly in archives dealing with the Second World War and the Holocaust. Focused on European trajectories in hiding, ghettos or concentration camps, or on global routes of displacement and home seeking refugee havens, tens of thousands of individually authored and institutionally collated collections are located at leading Holocaust and Jewish research institutions and museums across the world (see for example, EHRI 2025). Collectively, they document the distance, scale and narrative recollections of individuals who endured repeated and sustained displacements across and from Europe, as well as attempts in the postwar period to integrate into new societies, families and communities, and occupations. With a topic as local and global as the Holocaust, mobilities approaches have much to offer. Methodological nuances are especially acute in historical approaches which emphasise objectivity and fidelity to archival records, elevating the archive as original knowledge. But the archive, like the object collections discussed above, is not statically produced or incubated, nor is it locked away behind obdurate institutional walls. As Laura Jockusch (Jockusch 2013) has argued, the documentation of early Holocaust histories and testimonies was largely undertaken by amateur historians in postwar Poland. From a position of displacement, it is important to understand their practices of collecting, recording, and assembling an archive of letters, testimonies and objects from individual survivors, building a panorama and pattern of persecution that transcends boundaries, genders and

beliefs. This new “transit history” is a very different mobile museum, being underpinned by curatorial and collecting practices *in* or from the perspective of having been dispersed and made mobile. It reflects an uncertain and unsettling postwar trajectory from documentation to witness, evidence and commemoration. As much as this history has attempted to identify and collate material evidence of persecution, it has also acted as a type of memory aggregator — to listen and document what has been lost and what remains from the devastation and genocide of the wartime years (1933-1945).

A companion to this postwar listening and documentation practice can be found in recent attempts to analyse the mobility/immobility nexus of Jewish refugees and displaced persons in filmic and documentary footage from 1933 to 1949 (Gigliotti 2023). This project considers how digital platforms, custom StoryMaps, and archival research can repatriate globally dispersed visual and film archives (in Europe, the United States, the United Kingdom and Israel) of overland and maritime movement and reclaim cinematographic representation as a political cartography of obstruction and freedom. It further analyses the multiple scales of humanitarian and individually authored filmmaking practices in displaced persons camps in postwar Europe and in 21st-century refugee migrations as evidence of politically engaged activism that resists statelessness, immobility and insular geopolitical frameworks.

In mobilising already mobile transit archives and mobile museum collections, storymaps allow more kinds of narrational work — as discussed in the previous section — to tell stories through the mobility of the carto-graphic (Peterle 2021), often accompanied by textual, visual and oral materials, and where those materials perform the cartographic assemblage rather than merely serving as embedded media files. The Music, Migration and Mobility project ([https://](https://www.rcm.ac.uk/singingasong/)

www.rcm.ac.uk/singingasong/), which featured in our *Connections* project during a study day at the Royal College of Music in London, exemplified some examples of digital mobility humanities practices to tell the mobile stories of musicians who emigrated to Britain during the Second World War, fleeing persecution and violence in Europe. The project sought to undo and complicate the national containers and assumptions of stasis that have tended to frame music and musicians, especially within classical music, because they serve to deny musicians who move outside of those frames a sense of belonging, home and security. Tracing the mobile lives of musicians, however, was much more than establishing how and where they moved to in Britain. The project endeavoured to understand the musicians’ journeys through their cultural life in Britain as they navigated musical institutions like conservatoire, teaching schools and festivals. It examined where they toured, performed, socialised and ate, and importantly where they also faced stigma, isolation and internment. In the case of the latter, the project examined how practices of internment resulted in unfreedoms, feelings of shame, and the more ambiguous small pleasures and joys of carceral (im) mobilities during detention (Holden and Adey 2024).

The project’s storymaps narrated and displayed the musicians’ experiences and music by visualising their extending social networks and travel, the places where they played, stayed and lived, and included their correspondence and testimony in oral histories. The project’s collaboration with *Connections* co-author Giada Peterle — whose graphic narratives became part of the storymaps and introduced visual themes into our exhibition — developed the art and graphic mobilities practices even further. Peterle constructed four narrative units (i.e. short comic stories) drawn from the storymaps, inspired by several musicians’ diaries and visual materials collected

in an informal digital archive. The comic stories were designed as a way to express and sometimes visualise events, encounters and experiences lacking in the visual record of public and personal archives we had access to. The drawn image gives voice and shape to the written notes and autobiographical journeys of internees, calling for an empathetic engagement from the audience. A concert written and composed by several musicians who had been interned on the Isle of Man, a former holiday resort destination in the Irish sea chosen during the Second World War by the British government as a place to detain ‘enemy aliens’, took particular focus. Although we cannot see a recording of the concert, it has been performed several times, and the compositions have been situated and contextualised into a musical edition (Meyn 2023). Peterle’s approach expressed one of the many important themes running through the cabaret-esque comic revue, which was to criticise the senseless carceral (im)mobility with playfulness and barbed humour (the internees experienced a combination of forced movement through an internment and camp network, some within a British imperial network of detention and immobility in camp and makeshift spaces) (Peterle and Holden 2024). Indeed, the barbed humour also meant serial puns on the barbed wire that lined the camps. Barbed wire and the figure of the seagull were used repeatedly in the graphic narrative, as well as in the musical revue that inspired them, as dissonant or ambivalent figures. The barbed wire becomes both a moving, creeping sinister force, crawling along the liminal space of the beach and the promenade, and impregnating other musical objects, such as the wires on the harp. The seagull, meanwhile, is mobilised by Peterle as an aerial witness looking in on the plight of the interned, questioning from a distance “Why are human beings behind the wire?”, which also form the refrains sung in the chorus to *Der Song vom Stacheldraht (Barbed*

Wire Song). In the graphic units, the barbed wire and seagull become visual metaphors that help readers to adopt a more-than-human perspective and to see the im/mobilities of internment from transcalar spatio-temporal views.

Maps and other cartographic objects took multiple forms and were present through both practices of curation, display and performance, alongside other kinds of mobility, including in museum spaces, and the museum exhibits themselves, which have been reproduced as a mobile exhibition. Both storymaps and Peterle’s comic narratives provided a way to play with the spatial and temporal distortions of memory narrated in oral history interviews and the diaries of several musicians. Oral history is hardly a linear form, as it allows participants to jump back and forth through events. Reflecting this, Michael Holden worked on a memory and mobility map which could use the wandering time and geographical jumps of several oral history interviews with Eric Sanders to plot movements across geographies, scenes and remembered events through the amorphous malleability of memory’s mobility. In parallel, Peterle realised a *Memory Game Unit* devoted to the narrative visualisation of the non-linear structures by which memory works. Just as a comic’s pages function due to the blank spaces in-between panels, so our memory is an archive made of gaps, holes and unpredictable resonances. In fact, the panels in the unit echo one another, through visual connections such as recurring colours (red). Several hand gestures also feature. There is an image of a motion implied, or passed, or possible, which are both connective and relational, and important to the (im)mobilities of the musicians’ migrations and their internment experience. There is the grip of a hand on a suitcase, and objects like the suitcase are repeated across the other narrative units to refer to the recurring memories of moving with very limited belongings, due to the fact that the British

state would only allow the interned to travel with extremely limited possessions. There were many instances where that luggage was lost or stolen by the people guarding them. Such a grip expresses a holding-on to, staying-with, or an endurance of, the tide of events. Similarly, the holding of hands, of two or more bodies connecting limbs and digits, sees (im)mobile subjects holding onto one another in tender gestures of care and vulnerability. Echoing the memory game, each panel is a card that invites readers to play and create their own associations and storylines.

Experimenting

What does it mean to experiment with mobilities? Does experimentation necessarily involve striving for novelty, for doing things differently? Does it involve mobilising new concepts and theories? Should we be using novel open-ended and/or mobile methods? Or might it mean facilitating new kinds of dialogue, discussion and multi-disciplinary working? Is there a danger of drawing lines between disciplinary domains, e.g. the social sciences, humanities, arts, engineering, natural sciences, physical sciences, and so forth? Would it be better to reimagine mobilities along transversal lines, focusing on practical design interventions (that cross engineering, architecture, design, sociology and human geography); creative experiments (that cross performance, sociology and urban design); practise-based methods that connect different spheres (utilising drawing methods or focus groups, and connecting users with designers); or ethnographic and participative methods that explore challenges at the interfaces of urban design, civil engineering and the social sciences?

These kinds of disciplinary collisions — often at workshopping or networking events, but sometimes in spaces like Erin Manning's 'Senselab' (established in the early 2000s), or Lawrence Halpin's 'Experiments in environments' (staged in the 1960s) — can break new ground by establishing collaborations which cut across disciplinary divisions, build upon a common set of problems, and focus upon embodied practices and practical solutions (Merriman 2010; Manning and Massumi 2014). Some of these events, happenings and approaches have underpinned commitments to participatory planning and architecture, and social science and humanities scholars could learn from these more grounded, practical experiments with embodied movements of different kinds. Arts practitioners, in particular, are particularly well-placed for initiating or facilitating such experiments and practical exercises, with a strong background in the kinds of open participative methods which are essential for engaging participants and audiences. In directing mobilities scholarship toward the possibilities of using creative practices for mobilities research, Barry et al. stress both the uncertain and turbulent times which mobilities research is situated in and somehow tries to understand or grasp. The experimental ethos of creative approaches may require scholars and practitioners to 'grapple with instability that invades personal, private, social and academic professional lives', and to negotiate 'research situations as they unfold' (Barry et al. 2023, 370).

Mobility scholars could perhaps engage more with techniques of 'research creation' (Manning 2015), experimental theorisation, and practices such as workshopping and drawing. Processes of co-creation and thinking are important embodied mobile practices in themselves, i.e. not just practices for studying mobile practices. This is evident in the work of performance artists, film-makers, and art and design practitioners who have experimented with movement in

different ways, as well as in the recent resurgence of ‘research-creation’ under the banner of the GeoHumanities (Hawkins 2020; Springgay 2022). This includes work undertaken by scholars and practitioners who have been involved in producing this volume, and in the research collaborations and connections discussed here.

Geohumanities scholarship and practice gives pause for thought. It prompts us to reflect upon how movement is understood and invoked in such experiments, and it underlines the importance of approaching movement as a process, not just a means to an end. We are not suggesting that we promote movement for its own sake, but rather that we come to recognise the movements which underpin all things. Such approaches acknowledge and explore the vital importance and centrality of movement to our everyday lives, but they can be controversial. On the one hand, some scholars have criticised unfleeting celebrations of movement, dynamism and process, in part because they can romanticise free movement, and produce ‘flat’ geographies that fail to account for differences in power, agency and responsibility (Cresswell 1997, 2006). Efforts which purport to normalise mobility and critique the xenophobic, popularist and regressive attachments to stasis can inadvertently essentialise or valorise mobility.

Other scholars may feel that the arts and humanities approaches and methods might distract attention from the important task of informing environmental, social or political policies relating to transport and mobility, but we do not think that experimental, processually attuned approaches and critical perspectives are incompatible or so easily polarised. For example, arts and humanities approaches are often closely entangled with critical social science concepts and methods, enabling scholars to adapt or repurpose them for distinctive projects. We are also in no doubt that arts and

humanities approaches, methods and modes of dissemination do appear to engage publics/audiences in interesting ways, as can be seen with a number of important creative and critical visualisations of mobilities, whether through artistic practices (Witzgall et al. 2013; Barry et al. 2023) or multi-media cartoons (see Ravalet et al. 2014; Peterle 2021a, 2021b). What’s more, the radical poststructuralist approaches to subjectivity, subjectification and individuation which underpin some recent experimental and transversal approaches to mobility and movement in the arts and humanities move us away from the mono-dimensional models of human subjectivity, behaviour and decision-making which underpin traditional social science research on transport and mobility, and many industry practices. As we outlined at the start of this section, experimentation lay at the heart of much work undertaken on mobility through the lens of non-representational thinking (Merriman 2014). In a chapter on ‘Vital methodologies: live methods, mobile art, and research-creation’ in the edited collection *Non-Representational Methodologies*, Mimi Sheller explored how mobilities researchers have been assuming a more ‘experimentalist orientation’, drawing upon ‘mobile, relational, live, interactive, and vital’ methods to rethink their approaches to mobility and other topics in disciplines like geography and sociology (Sheller 2015, 130). Sheller draws connections between the experiments of feminists, contemporary artists and social science scholars who have developed ‘non-representational’ and ‘mobile’ methods, and she brings these concerns together to highlight the diverse range of experimental participatory methods that arts practitioners could utilise to approach mobile practices:

which might involve acoustic walks, psychogeographic drifts, site-specific storytelling, public annotation, digital graffiti, collaborative

cartography, mobile gaming, balloon surveillance and grassroots mapping projects, bike-riding experimental theater, “augmented reality,” or more complex “mixed-reality” interactions. (Sheller 2015, 135)

This concern with developing more open-ended and experimental approaches to the ‘live’, transitory, fleeting and mobile has come to underpin a broad range of work on mobile practices in the social sciences and humanities, whether under the banner of performance research, live sociology, mobile methods, or non-representational thinking-and-doing (as with McCormack’s (2007) experiments with diagramming bodies at a dance studio).

Experimental methods often require a more open approach to the ordering of the necessary steps taken in the research process. For example, researchers may choose to put aside traditional approaches grounded in a progressive movement, from problem identification and theoretical reviews to the establishment of clear aims and hypotheses, and the collection of data designed to test these hypotheses and rework theoretical arguments. Experimental arts and humanities methods and approaches may be more open-ended in their research design and approach to data collection, or they may see theoretical expurgation as an experimental way to propose, provoke and challenge positions. Instead of applying theoretical frameworks from mobilities research to a diverse array of empirical situations to see if they ‘fit’ (revising those theories based upon the evidence ‘found’), researchers may adopt a more open-ended approach to a mobilities-inflected ‘problem’, bringing together wide-ranging methods and approaches, opting for more experimental collaborative approaches, or proposing theoretical arguments which cut across much conventional western thinking. Engelmann’s (2023) work on

weather experiments, discussed in more detail below, exemplifies these possibilities as she turns to artistic experiments *as* or *of* forms of mobility and movement; what she characterises as drawing on qualities of ‘agitation’. These see artistic uses of technologies of sensing and media that seek to know weather and climate conditions often through the very infrastructures of scientific and technological knowledge production. Such techniques enable the provision and reception of moving radio signals at a planetary scale — apparent abstractions — requiring images of weather, and the ‘bodies and technologies that make them’, to be ‘agitated’. Writing of do-it-yourself approaches to receive Automatic Picture Transmission (APT) images from orbiting weather satellites, Engelmann explains how the assembly of people, technology and imagery:

...are moved, oscillated, shaken, and this movement is evidence of relation [...] Through agitation, multiple scales intersect: the forensic gaze of the satellite is agitated with local weather and the movements of bodies. (Engelmann 2023, 533)

Approaches such as this can clearly be grounded in big global issues such as mobility justice, climate change and the occurrence of forced migrations.

Such ‘experiments’ with weather capture require unusual combinations of expertise that are artistic-academic-technical. Similarly, collaborative working — between academics, policy-makers and practitioners in art and design, engineering and environmental and transport policy — will be essential for many ‘problem’-focused experiments. Take, for example, the area of mobility and transport design, where a number of mobility scholars have drawn upon novel methods to track passenger movements through the built

environment of airport terminals (Hernandez Bueno 2024), or have worked with urban designers to understand mobility practices in particular designed spaces (Jensen 2014; Jensen and Lanng 2017). While the ethics of these practices require careful consideration — especially when highly intimate mobile methods such as eye tracking technologies are used (see Hernandez Bueno 2024) — others have used more traditional arts practices such as collaging. For instance, Clare Booker's (2022) work on aeromobility and the airport terminal uses collages of found materials, sketches, paintings and existing digital media to reimagine airport space through the airport's multiple digital and analogue worlds which somehow humanises airport encounters. Phan et al. (2022), by contrast, worked with attendees at Melbourne's design week to employ a design ethnography approach that encouraged participants to cut up and collage magazines and other visual materials to imagine automobility futures. This approach sought to both question the often masculinist yet universalised 'pod man' imaginaries underpinning many transport forms and depart from the smooth computer-rendered representations of mobility that dominate the car industry.

One example of this mode of working on a mobilities inflected 'problem' and fostering 'disciplinary collisions' occurred at the Weathering Mobilities Spring School at the Royal Holloway University of London in May 2023. Postgraduate and early career researchers participated in two days of discussion, experimentation, listening, reading, sensing and writing around the (im)mobilities of 'weathering' (of people, wildlife, satellites, water, and other materials). At the event we used 'weathering' to consider how lives are exposed, eroded and depleted by weather, and how lives also adapt and respond to climate, its variations and material and elemental conditions. This approach acknowledges that weathers, as Sharpe (2016) and others recognise,

are entangled with the wider atmospheres of 'colonialism, racism, sexism', as well as other forces that 'are weather' too (Engelmann and Dyer 2020). The Spring School focused on how weathering or weathered (im)mobilities might be sensed and made palpable in bodies, in assemblages of bodies and machines, and expressed and articulated in a multitude of practices, whether through writing, walking, photography, or other artistic and creative practices. These questions demanded reflections not dissimilar to how mobilities research on more grounded bodies has attended to the liveness of mobile experience, both human and nonhuman (as revealed in Paul Simpson's (2017) research on cycling in bad weather). They demand a consideration of which methods can grapple with the perturbing interiors of weather, including their volatility, glitches and failures. As much as we seek to anticipate and visualise it, and despite the proliferation of data and forecasting on weather, is there something about weather that invites experimentation in practice, including in creative practice, where we come up against the limits of what we know? Does practising in and with weather thus accentuate the suggestion that experimentation requires a certain humility, to apprehend mobilities which can be as intangible as pressure, even as the atmosphere literally weighs in on us, or as a hailstorm batters our ears and rattles the roof? And do experiments with weather seem somehow safely benign — to consider it somehow within the middle of its work (after its forming and before its further reaching effects) — even if we know that weather is always surprising, a complex of mobile, moving force fields of energy and matter, and generating 'storms' comprised of directionalities, droplets and particulates, jet streams and hurricanes, doldrums and depressions.

The Spring School engaged with these questions in a number of ways, drawing on both traditional summer school events and

Engaging

introducing participants to a kaleidoscope of boundary-crossing approaches. This included Stephanie Sodero's keynote lecture on the volatility and vulnerability of weather infrastructures and the mobilities of health resources, where Sodero examined how infrastructures supporting the transport of medicine or blood are vulnerable to severe heat and storms. Dialogues between participants in the Spring School and quaternary science colleagues, including Celia Martins Puertas and Laura Boyall (who explored how 'weather patterns are climate footprints'), have led to the development of a short cartoon story to reach wider audiences. Sasha Engelmann and Madelaine Joyce got the school going with their own satellite sensing experiment on campus, something which inspired Joyce to experiment with a DIY antenna during a later trip to Korea (sensing weathered volumes over the border between North and South Korea). The Spring School also created discussion groups with participants from different backgrounds in order to work through two sets of materials: firstly, an excerpt from a 'climate fiction' novel; and second, an academic article by Beth Cullen (2020) which used photographic methods to explore the Monsoonal assemblages of the 'meteorological mobilities' of climate, weather and brick production in Bangladesh. These texts were selected because of their experimental approach to mobilities writing and mobilities practice, and the interdisciplinary nature of these works linked to the overall aim of the Spring School to cut across disciplines. Finally, Kaya Barry's keynote lecture focused on the experiences of Pacific Island migrant agricultural workers in Queensland, Australia, considering the labouring mobilities linked to weather and climate. Barry's talk demonstrated the rich and evocative use of participant-captured photographs, and their role in activating a mobile gaze (see also Maddrell 2020) through 'mixed mobile methods' which turn participants into researchers.

Pedagogy has only recently received attention from mobility researchers, although most mobility scholars incorporate it into their teaching and public engagement work (Gibson and Pearce 2023). Teaching and learning, practised in and out of the classroom, are of paramount importance for "arts and humanities for just mobility futures", as they enable mobility arts and humanities, a relatively new field of scholarship, to be attended to and reproduced in academia; also, to engage significantly with the real world, particularly "in the age of high mobility" (Shin and Lee 2019). Especially today, when we seem to be awaiting our catastrophic and disastrous end — mainly by failing to respond adequately to the exacerbating mobility injustice and the related deteriorating climate year by year — effective educational practices could facilitate widespread discussion and practical efforts toward "alternative mobility futures" (Sheller 2021).

Higher Education and Life-Long Learning: A Case-Study from the University of Padua

The more recent interest in the humanistic inflections of mobilities have had an impact not only on academic research, but also on educational practices both within and beyond academia, including higher education, lifelong learning and activities for teachers' training. Given the role of education, alongside research and dissemination, in the promotion of new mobilities perspectives, the Department of Historical and Geographic Sciences and the Ancient World at the University of Padua founded a curriculum on Mobility Studies within an existing Master's degree in Historical Sciences as part of a five-year excellence project initiated in 2018. This curriculum, taught by

historians, geographers, classicists, philologists, anthropologists and sociologists from the Department, has hosted numerous international visiting professors, creating a particularly innovative educational offering.

The Mobility Studies curriculum is predicated on the notion that the humanities, particularly geo-historical perspectives, can play a pivotal role in comprehending and addressing mobilities of various kinds (of individuals and society, of objects and commodities, of ideas and policies, of texts and images). Beyond academic research, a mobility-centred perspective is regarded as timely for addressing contemporary issues concerning urban planning, local development, cultural activities, and more. The curriculum is designed to equip students with the ability to conceptualise mobility as a dynamic process through which individuals, artifacts and intangible entities are translated, transformed, adapted and negotiated by diverse social actors in both proximate and distant spatial contexts, spanning both the past and the present. The subject matter encompassed by the curriculum is diverse, including historical subjects such as migration in world history, ideas and cultures in motion, and the history of tourism and transportation, as well as social sciences. Geographical classes emphasise the interrelation of space, place, and mobility, as well as urban mobilities. Additionally, anthropological classes focus on cultural encounter, such as Afro-Asian mobilities. Among the sociological classes, those on work, migration and globalisation, and on the sociology of ideas, are the most frequently attended by students. The theoretical classes are complemented by practical workshops, which allow students to observe how mobility studies can be productively applied in their research or professional endeavours.

An interdisciplinary education at an international level is here enriched by inter-sectoral and extra-academic experiences to

respond to the current difficulties that young humanists face when approaching the new job market in both the private and public sectors (i.e. cultural institutions, such as libraries, museums, galleries and archives; state and local government agencies; international organisations such as NGOs; cultural tourism; heritage and digital industries; media and communication services; private and public foundations; international organisations). In Padua, students also have the opportunity to develop their digital skills and creativity at a digital laboratory for mobility research (MobiLab), knowing that the mobilities of ideas and people are more than ever entangled with the development of digital platforms, networks and exchanges.

The success of the Mobility Studies programme is evident in the increasing number of applications submitted annually (227 in 2022-2023, 355 in 2024-2025). The applicant pool is diverse, with individuals from various geographical regions worldwide seeking to participate. However, the curriculum has also been impacted by limitations in student mobility due to COVID-19 restrictions in the initial years, followed by the Russian-Ukrainian conflict and tensions in the Middle East, along with the political restrictions on immigration that have been implemented in recent years, which have resulted in subsequent visa difficulties. Some students were unable to reach Padua, and both the city and Italian authorities were not always helpful in facilitating such an international programme, which is, of course, idiosyncratic for a Mobility Studies programme. In light of the present moment, we find ourselves compelled, more than ever, to underscore the paramount significance of engaging in profound and critical reflection on the mobility of individuals and the concept of borders, both in the past and in the present. The Paduan curriculum and its educational activities have been further enriched by a solid network of collaborations coming from different national and international

partners, confirming the role of internationalisation in proposing an always updated educational programme. Colleagues from the UK network have been hosted to give guest lectures, and agreements for student mobility and exchanges within the Erasmus and Ulisse programmes have been signed with the Royal Holloway University of London and Konkuk University. Most importantly, thanks to extensive efforts, including those by administrative offices and especially by colleagues Paola Molino, Marco Bertilorenzi, Lynne Pearce and Hu Yang, it has been possible to launch a Double Degree programme in Mobility and Humanities, based at both the University of Padua and Lancaster University. From the academic year 2025-26, selected students who successfully complete their studies in both universities will be awarded a Master's degree in Historical Sciences (curriculum Mobility Studies) from the University of Padua, and either an MA in Sociology or in English Literary Studies from Lancaster University. This is a clear demonstration of how research exchanges in this field can pave the way and then activate processes of mutual learning among institutions, professors and students. As a quintessentially cross-disciplinary research area, in fact, mobility studies lends itself particularly well to creating connections between experts from different geographical backgrounds, thus promoting domain-based staff development, from which our student communities will benefit. This results in a programme that is mobile not just because of its contents and matters, but also in its way to welcome people — students and professors — from different backgrounds and introduce the circulation of ideas as part of its educational project.

Educational practices inspired by the mobility and humanities pairing demonstrate a particular potential. As Sarah Gibson and Lynne Pearce (2023) noted in their introduction to a double Special Issue of *Transfers* devoted to “Mobilities and Pedagogy”, “pedagogy

is a sure means of maintaining the rigour, as well as the innovation, of mobilities scholarship” (Gibson and Pearce 2023, 3). Creativity, the arts and mobility can be brought together into the “classroom” to experiment with more engaging didactic practices based on both methodological and theoretical reflections carried out in mobility studies. Among books, handbooks, special issues and many others, this was the first publication in mobilities to focus specifically on pedagogy, even though most of the contributors have been conducting research in the field and, inevitably, incorporating it into their teaching and public engagement work (Gibson and Pearce 2023, 3). In fact, it was the opportunity to bring together contributions by colleagues from Lancaster University, Royal Holloway University of London and University of Padua, among various others, giving the floor for a virtual exchange on pedagogical mobilities practices.

As Chiara Rabbiosi points out in her contribution to the Special Issue (see Rabbiosi 2023), particularly productive educational practice is the use of video as a mobile methodology. The social sciences and humanities have long explored connections with video-making. The multimodal nature of cinematographic language (iconic, graphic, acoustic), the dimensions involved (movement, space, time), and the emotional engagement it elicits make video-making an effective pedagogical tool. In addition, under the specific framework of critical, feminist-inspired pedagogical theories, video-making may prove to be an innovative mobilities pedagogy, serving the transformative needs of contemporary postgraduate education. Video-making as a mobilities pedagogy was introduced at the Mobility Studies curriculum in Padua from 2020/2021 through a “videolab” in the Space, Place, and Mobility course unit, held by Rabbiosi. Over four years, more than 150 students participated, engaging in a three-step process: 1) experimenting with video as a mobile method (e.g. filmed

self-reflective walks), 2) exploring personal meanings of mobility by producing group clips, and 3) collectively editing these into mobilities narratives. Student feedback highlighted initial stress due to unfamiliarity with video-making techniques but ultimately affirmed its value. One student noted, “Adding video to this course was really effective for me as a way to learn about the concepts of mobility. It gave me a visual explanation of things I needed to understand.” This pedagogy challenges biases in mobilities discourses, fostering intersectional approaches to mobilities. It encourages students to reflect on movement, camera use, and the technical aspects of video-making — from screenwriting to editing and circulation. Through a feminist-inspired human geographic lens, thus, this educational practice critically addressed mobilities, challenged social and spatial injustices, and expanded the boundaries of transformative education.

Another area of experimental and creative teaching within the Mobility Studies curriculum involves cartography. Laura Lo Presti introduced a workshop entitled “Map-Mobilities”, which connects map studies and mobility studies with a focus on migration and borders. Maps often disappear into the fabric of our everyday lives, shaping our movements without us noticing. This workshop makes maps visible again — not just as objects, but as processes that actively shape our understanding of mobility, borders and belonging. Students examine how maps construct movement as a governable problem while obscuring the agency of migrants, exploring how cartography operates not only as a tool of navigation but as a medium of imagination and power (Lo Presti 2020). Key themes include critical cartography, counter-mapping and the performative nature of borders, which enable and obstruct mobility, producing differentiated rights and access. Drawing on critical migration studies, Map-Mobilities discuss how borders dehumanise those outside them

while reinforcing state-centred narratives of belonging. The workshop culminates in students’ creative cartographic projects that contribute to an “Alter-Atlas of Borders”, challenging dominant imaginaries and proposing new ways of representing mobility. Students integrate interdisciplinary approaches, from literature to participatory art, experimenting with alternative forms of cartographic representation. By engaging with maps critically and creatively through the sensitivity of the new mobilities paradigm, students thus develop the ability to interrogate how cartography shapes movement and narratives of inclusion and exclusion. This process not only deepens their theoretical understanding but also inspires innovative practices that imagine mobility beyond borders.

The traineeship programme on *The Mobility of the Book*, which has been offered as part of the course titled “Archives and Libraries on the Move” (held by Paola Molino), focuses on the provenance of a collection of approximately 1,000 old books (16th-19th century) that are preserved at the Library of the Humanities of the University of Padua. This programme enabled mobility students to engage with the materiality of old books, the significance of cataloguing, and to reflect on their role as commodities in the past and as vehicles of knowledge throughout the centuries. The result of this inspection and research on old books has been presented as part of a Blended Intensive Programme with the Universities of Jena and Vienna.

Teaching with a mobility-centred approach outside a curriculum in Mobility Studies may bring us to face different challenges, as Giada Peterle points out in her contribution to the aforementioned special issue (see Peterle 2023b). Here, she discusses the opportunities and issues related to the teaching of literary geographies through a mobility-centred approach in a highly transdisciplinary educational context. Adopting a narrative geographical approach during a course

in literary geography at the University of Padua, with bachelor's degree students in literary studies, history, foreign languages, and tourism studies, she presents two examples of educational activities imagined for moving (with) texts. The first example is a geoliterary fieldtrip across Arcella, a peripheral neighbourhood in the city of Padua. This is organised as a narrative walking tour that activates a mobility-centred perspective in different ways: the practices of talking, reading and writing while walking are mobile methods that allow students to explore places through a horizontal and immersive perspective. The second example involves an autoethnographic and creative writing exercise performed by students during the COVID-19 lockdown in Italy in the spring of 2020. This example tests the ability of texts to 'move us' in an extraordinarily immobile time and gives students the opportunity to engage creatively with texts. Indeed, we consider that the practice of "moving (with) texts" has different meanings: it refers to the capacity of texts to move across space and time as cultural objects, but also to move us, triggering our emotional, affective and empathetic reactions. In addition, the phrase "moving with texts" suggests considering the possibility to perform them, tracing routes in space that are guided by the reading of literary texts.

This kind of mobilisation of texts was also experimented with outside the context of higher education, to promote dissemination activities. In fact, the Museum of Geography launched a series of geoliterary walks called CONTESTI (contexts), to engage transgenerational audiences and citizens in the experience of moving across space through the reading of literary texts as 'narrative guides'. The series featured two walks: one in the 'diffused city' and another in the nightscape of Venice, in 2022 and 2024. Both events sold out quickly, as a testimony of how new modes of moving across and navigating spaces are being searched also outside specialistic and

academic audiences. In addition to this narrative approach, a creative and art-based approach is at the basis of other educational initiatives at the University of Padua. To mention one example, the Kick Off seminar in 2022, designed for students in Mobility Studies, hosted a creative graphic 'walkshop' organised by Peterle in collaboration with researcher-artist Tânia Cardoso. This event allowed participants to experiment with creative mobile methods, graphic mobilities and urban walking. Titled "Drawing lines in a mobile city", the walkshop engaged students in a set of creative and narrative activities (sketching, drawing, writing) to explore urban mobilities, including a space devoted to circulation (the train station), a public transport means (the tramline) and an everyday spatial (walking).

As Margherita Cisani (2023) observes in her contribution to "Mobilities and Pedagogy", a humanistic approach also helps to bring educational practices stimulated by mobilities research beyond the academic context, engaging society at different levels. Cisani, who was the first Paduan scholar to visit Lancaster's CeMoRe due to an interest in landscape and mobility (Cisani 2020), examined in her contribution the potential of mobility theories and practices to enhance informal education initiatives that transcend the limitations of traditional academic settings. The pedagogies of mobilities in landscape scholarship and education demand the mobilisation of landscape in a relational and processual understanding. Cisani employed two highly mobility-related concepts, namely 'enskillment' and 'friction', to analyse two experiences of landscape and mobility education. These experiences were inspired by the new mobilities paradigm but took place outside the context of academia, involving groups of different ages — from high school students to adults, many of whom were elderly — taking part in informal walking groups. The first example concerns a project undertaken with high school students,

encouraging them to utilise bicycles as an alternative to motorised transport. Through the use of sketch maps, students documented their experiences, noting significant landmarks and elements of the landscape they encountered while cycling. The second case study focused on informal walking groups, composed mainly of elderly participants. This collective walking practice was analysed through GPS-recorded interviews, which allowed the researcher to track the routes taken and the participants' reflections on their experiences. This experience brought to light the concept of 'enskillment', whereby participants acquired knowledge of the landscape through direct engagement with it, and the concept of 'friction', as the walkers/riders encountered various obstacles (e.g. interrupted bike lanes, traffic) that led to shared problem-solving and deeper engagement with the landscape. Mobility can therefore be considered a pivotal aspect of transgenerational landscape pedagogy, challenging conventional perceptions of the landscape as a fixed entity. The incorporation of mobility practices such as walking and cycling enables educators to cultivate a more active and embodied engagement with the landscape. As Cisani highlights, all these pedagogical practices and experimentations are not just a testing field for theoretical concepts and methodological practices, but can inform in-themselves theoretical advancements, activating a reciprocal exchange between education and research in mobility studies.

Civic Education: A Case-Study from Konkuk University

Since its inauguration in 2018, the HK+ Mobility Humanities Education Centre at Konkuk University (MHE) has provided various forms of mobility arts and humanities education both inside and outside of the classroom for various groups, from young (middle

school and high school) students to senior citizens. Its aim is to enhance people's knowledge of mobility, helping them to attend to their mobile lives and worlds, based on academic mobility research developed specifically from the mobility humanities perspective. This is particularly important, as people's understanding of mobility in Korea has remained limited, often being associated only with the automobile industry. To this end, MHE has employed not only traditional lectures ("Mobility Hi-Story 100 Lectures") but also mobile content, including the "Easy to Learn Mobility" series, easily accessible on the official YouTube channel of the Academy of Mobility Humanities (<https://www.youtube.com/@KonkukAMH>), as well as field-based mobility practices and creative programmes.

MHE's traditional classroom lectures, organised under the title of "Mobility Hi-Story 100 Lectures", have intended to encourage the audience to recognise themselves as mobile subjects and enhance their ethical sense in the mobile worlds, by explaining the principles of mobility in terms of the new mobilities paradigm (Kim 2021). Specifically, MHE regularly opens the call for new mobility lecture programmes and publicly recruits lecturers who are able to teach the programmes. A notable aspect of this process of developing lectures has encouraged potential lecturers, primarily early career researchers, to engage in mobility humanities research. It is also striking that, contrary to their traditional format, their spaces are not fixed, but mobile. In response to the audience's needs, MHE has facilitated the movement of the lecturers to where the learners are, be it middle or high school classrooms, the Seoul Science Centre, or the Seongdong Foundation for Art & Culture. This integration of the conventional format and mobile space of lectures, namely, 'mobile classroom' has not benefited only those who are interested in a new topic of mobility but, simultaneously, are familiar with the conventional educational

environment but also MHE itself by allowing it to cover various types, kinds, and ages of audience, which is not possible in a fixed classroom. More than a hundred diverse programmes, including “The Era of AI and Mobility: The Way by New Technology”, “Community” Mobility of Dance”, “Mobility and Ecology”, and “An Active Life Accompanied by Mobility — Overcoming Inherited Gender Biases”. Several lecture programmes, evaluated as successful, have later been selected and published as parts of the Mobility Humanities Series: *Mobility of People in the Joseon Dynasty* (Jaejoon Shin), *Co-evolution of Dance Movement and Technology* (Yoonji Kim), *The Novel ‘Toji’ (Land)*, *Reading with 10 Spaces* (Seoungyoon Lee), and *Mobility and Movie* (Hee Kyung Kim).

MHE has produced and shared hundreds of pieces of mobile content through AMH’s official YouTube channel, with a particular focus on individuals who lack easy access to the mobile classrooms or information regarding the lectures. The mobile content encompasses lectures of varying levels from the “Special Lecture on Mobility” series, consisting of lectures such as “Evacuated to Death” (Peter Adey), “Trackless Mourning: The Mobilities of Love and Loss” (Lynne Pearce), “Migratory Aesthetics in Diasporic Claustrophobia” (Maria Luisa Torres Reyes), “Migrant Climate in the Kinocene” (Thomas Nail), and “On Imagination and Imaginaries, Mobility and Immobility” (Noel B. Salazar), to the online versions of “Mobility Hi-Story 100 Lectures”. The most popular of these is the “Easy to Learn Mobility” series, which consists of fifty clips, each lasting three to five minutes. These educational clips are designed for individuals unfamiliar with mobility research, or early career researchers (ECRs) who are just beginning to explore mobility humanities studies. They aim to help them understand basic concepts of mobility scholarship, such as ‘mobility’, ‘new mobilities paradigm’, ‘automobility’, ‘mobility

and gender’ and ‘delivery mobility and gig economy’, to name a few. In light of the feedback received from participants on MHE’s lecturer programmes, along with the growing power of YouTube, mobile content is becoming an increasingly effective way for engaging the public with mobility scholarship, encouraging them to consider their lives world through the lens of mobility.

The MHE has also operated mobility-engagement programmes to encourage people to exercise distinctive ethics of mobility while practicing bodily and sensory movements together. For example, the “Mobility Humanities of Walking” programme was organised to allow participants to physically practise and sensorially experience mobility. In designing the walking routes, MHE advertises the programme in various online communities, selects participants from the applicants, and allows them to walk the routes together with an invited expert who is familiar with and can explain the history and meaning of mobility on the routes. In particular, the programme, which is carried out in a pleasant and fun atmosphere with a group of about thirty people, provides participants with the opportunity to physically practise mobility and sensorially experience it, exchanging and sharing their experiences and emotions of mobility on the move. This field-based pedagogical practice can be understood in terms of an ethics of mobility, as it promotes not only people’s physical and emotional understanding of mobility, but also their bodily connectedness and affective solidarity. These elements can be seen as an ethical infrastructure for collectively imagining and seeking alternative futures. As an educational engagement with the more-than-representational, emotional and affective dimensions of mobility encourage people to continue to move beyond the predominance of a single mobile and a rational individual. “Being mobile-with” can break down barriers between bodies, thus enabling the contagion

and sharing of ideas, emotions, and sentiments (Adey 2017, 207).

Programmes such as creative writing, digital content creation and photography have been operated by MHE to develop and enhance people's creative potential, encouraging them to reflect on the past and present of mobility and to engage in worlding mobile futures. Teaching and learning employing creative activities can help participants to reflect on their past and present everyday mobilities and imagine their futures in more engaging and generative ways, particularly in terms of 'just mobility futures'. For example, a creative writing programme entitled "Mobility Essay Contest", organised during the COVID-19 period (2020), gave people of all ages the opportunity to reflect on their life course mobilities by encouraging them to compare current restrictions on mobility with their past everyday mobilities. Selected essays arising from the programme were published in a collection titled *The COVID-19 Era: (Im)Mobility and Our Stories* (2020). A Mobility Photography Exhibition — held twice in collaboration with the local photography community (the Gwangjin-gu Photographers Association) under the themes "Guide in Mobility and Anchoring: A Story of My Own in a Korean Lighthouse!" and "Co-evolution between Human and Technology" — was designed to facilitate the public's creative self-reflection and develop their creative potential in relation to mobility. Specifically, it was important for them that the programme invited participants to reflect on their mobilities, mobility technologies and infrastructures, which otherwise go overlooked. At the same time, MHE has also propelled people to envision their mobility futures by launching a digital content creation programme, hosting a competition for user-generated content on mobility ("The World of Mobility"). This competition asked participants to focus on how the Internet of Things (IoT), Artificial Intelligence (AI), and autonomous vehicles would affect their mobile

lives, thereby enabling an exploration of alternative futures. In addition, a Mobility Art Exhibition was also held in collaboration with a secondary school with the same objective. The students were invited to attend a lecture on mobility humanities in the classroom, after which they then painted different futures of mobility based on the lecture. These creative practices can be seen as very effective in enhancing participants' imagination and creativity, enabling them to critically reflect on today's mobilities and experiment with their desirable futures.

At the same time, the AMH launched a regular university lecture series based on mobility arts and humanities research at Konkuk University, which has been in operation since 2022. As a liberal art for undergraduate students, the lecture was entitled 'Mobility and Human Life'. Specifically, the curriculum comprises introductory content across the various fields of mobility research, including "Stories about mobility: All the Worlds are moving"; "The Reason Why Mobility Is Not Only Restricted to the Automobile"; "Mobile Life"; "How Train and the Automobile Have Changed Our Worlds"; "Those Who Dominate Mobility Can Dominate Worlds"; "How Do We Take a Tourism"; "The Refugee Issue from the Viewpoint of Mobility"; "Mobility as the Cause and Effect of COVID-19"; "An Alienation and Fear of Contemporary Society Originating from Mobility"; "How Do Different Sexes Differently Move"; and "For the Just and Equal Mobility". The continuous increase in students' lecture evaluations over the past three years reflects the lecture's gradual success in enhancing their knowledge of mobility, as well as their interest in mobility itself. This success is expected to grow further with the establishment of the Convergence Department of Humanities and Mobility Studies as a general post-graduate programme for Master's and Doctoral degrees at Konkuk University in 2024.

PRATICHE

In questo capitolo esploriamo le pratiche. Quando diciamo pratiche non intendiamo necessariamente — o solo — i *metodi di ricerca basati sulla pratica*, sebbene sia innegabile il ruolo che questi stanno svolgendo nel contesto delle svolte più creative degli studi sulle mobilità (Barry et al. 2023) senza contare che molte e importanti raccolte hanno mappato le *metodologie mobili* emergenti, ricombinate e ripensate (ad esempio, Fincham et al. 2010; Büscher et al. 2011). Per converso, intendiamo dedicarci all'esplorazione di una comprensione più ampia delle pratiche di mobilità, sia in termini di ricerca che di forme di espressione. In dettaglio, intendiamo considerare quelle pratiche che hanno contribuito a stabilire le nostre collaborazioni, sostenere le nostre attività e offrire nuove possibilità per la ricerca sulle mobilità nelle arti e nelle scienze umane. Ci concentriamo esplicitamente su quattro ampi insiemi o generi di pratiche che espandono le potenzialità del *narrare*, del *mobilitare*, dello *sperimentare* e del *coinvolgere*. Mobilitiamo queste costellazioni di pratiche nel tentativo di allentare l'aderenza ai vari quadri teorici dominanti e, allo stesso tempo, esplorare in modi nuovi le preoccupazioni di vecchia data che ricorrono negli studi sulle mobilità. Considerando queste pratiche nel loro insieme, proponiamo una nuova

comprensione ampliata del campo degli studi sulle mobilità che altera significativamente i principi e gli obiettivi identificati da Sheller e Urry (2006a). Infatti, riteniamo che:

1. le pratiche di mobilità storiche non sono solo di grande interesse e significato in sé, ma possano anche informare dibattiti incentrati sulle mobilità presenti e future;
2. l'attenzione alle esperienze e all'arco di vita di diversi soggetti mobili — mediata attraverso l'adozione di una serie di metodi come auto/biografia, auto/etnografia, metodi d'archivio, storia orale e analisi letteraria — possa contribuire alla raccolta di nuove preziose intuizioni sulle esperienze quotidiane di mobilità in una varietà di contesti culturali e storici;
3. le temporalità della mobilità non sono semplicemente lineari e misurabili in unità di tempo, ma richiedano altresì un'attenta considerazione di temi quali la durata, la memoria, il processo, la causalità/correlazione e la *performance*;
4. i testi, le immagini, i copioni, i codici, le mappe e i diagrammi possano essere interpretati in molteplici modi, sollevando importanti questioni etiche — specie quando le ricercatrici e i ricercatori affermano di parlare per, o rappresentare, altri soggetti (vedi *Narrare*);
5. le dimensioni (cin)estetiche e speculative della mobilità — dal corporeo al planetario — siano, ad oggi, largamente riconosciute come importanti ambiti delle arti e delle scienze umane;
6. attribuire significati a, quanto cercare di realizzare, la *giustizia delle mobilità* (Sheller 2018) in spazi, tempi e registri diversi — che spaziano dagli affetti molecolari alle eterogenee manifestazioni del riscaldamento planetario — richieda

una *fluidità nei passaggi di scala* che sfida i concetti, i quadri disciplinari e metodologici e le assunzioni esistenti.

Un'attenta analisi degli strumenti teorici e metodologici a cui le ricercatrici e i ricercatori attingono è stata fondamentale per giungere a questa rivisitazione della comprensione della ricerca sulle mobilità e le scienze umane. Le mobilità di persone e oggetti comportano *social, material, temporal and symbolic components that make movement possible* [componenti sociali, materiali, temporali e simboliche che rendono possibile il movimento] (Salazar 2020, 4). Ad esempio, la ricerca storica sta sempre più riconoscendo come i movimenti attraverso lo spazio e il tempo abbiano un potenziale trasformativo. In particolare, recenti studi storiografici si sono concentrati sulla tensione tra le *microstorie* di individui che si allontanano dal loro luogo d'origine e le *storie globali*, oppure fra le mobilità a lungo raggio e le reti cui le loro vite erano intrecciate. Un esempio rilevante è lo studio che John-Paul Ghobrial (2019) dedica all'arcivescovo greco Georgirenes, il quale nel XVII secolo rimase bloccato a Buenos Aires. Questo studio, infatti, rivela l'agentività trasformativa dello spazio, piuttosto che allinearsi ad un'interpretazione dello spazio come un ostacolo da superare attraverso la mobilità o un mezzo neutrale. In questo studio, emerge come lo spazio possa — come in effetti fa — plasmare l'identità delle persone mentre queste lo attraversano spostandosi. *Segue* le microstorie dei soggetti mobili attraverso i documenti d'archivio rende manifesta la complessità, la fluidità e la continua negoziazione delle loro identità — specie nei contesti multiculturali come il Mediterraneo orientale della prima Età moderna (Kyriakou 2024). Accanto a questo profondo impegno nei confronti di una pluralità di fonti e metodi riconosciuti nelle discipline artistiche e umanistiche, si è anche espressa una tensione verso lo sviluppo di metodi innovativi

che potessero cogliere movimenti e memorie effimeri e dinamici, sensazioni e pratiche mobili e incarnate — tanto del passato che del presente. Mentre discuteremo nel merito alcuni di questi metodi e approcci nella sezione *Sperimentare*, qui è prioritario circoscrivere le origini temporali e spaziali di questa rinnovata attenzione per le pratiche e l'indeterminatezza nella ricerca sulle mobilità, anche in relazione al ruolo che alcune delle infrastrutture connettive discusse nel capitolo precedente hanno avuto per sostenere l'emergere di questi interessi di ricerca.

Iniziando a identificare alcuni riferimenti rilevanti, gli scritti del geografo Nigel Thrift sono stati fondamentali nell'influenzare le prime ricerche *orientate alla pratica* sulle mobilità. Tuttavia, il contributo di Thrift alla ricerca sulle mobilità potrebbe non essere così evidente a chi non partecipa ai dibattiti interni alle geografie. Figura di spicco nel panorama delle geografie culturali ed economiche, Thrift è stato uno dei teorici più influenti nell'ambito della geografia umana anglofona tra la fine del ventesimo e l'inizio del ventunesimo secolo, influenzando e catalizzando gran parte dell'interesse del campo nei confronti del post-strutturalismo. Thrift è stato amico e sodale di lunga data di John Urry e, insieme, i due hanno collaborato a numerosi progetti, eventi e iniziative come, ad esempio, l'organizzazione di un ESRC Mobile Network Seminar a Bristol nel 2002, oppure la co-curatela di un numero speciale di *Theory, Culture and Society* sulle *Automobilities* [Auto-mobilità] nel 2004 (Featherstone et al. 2005). Tra gli anni '80 e '90, i loro percorsi si sono incrociati più volte, e i loro nomi sono più volte apparsi uno accanto all'altro come curatori di volumi o autori di testi per collane di libri e riviste di cui, spesso, uno o l'altro era curatore (vedi Thrift 2008). Naturalmente, John Urry ha frequentemente collaborato anche con altre e altri esponenti della geografia britannica nello stesso periodo — tra loro, ad esempio,

ricordiamo Doreen Massey e Derek Gregory — ma rimane il fatto che alcune delle sue pubblicazioni più importanti sono state riservate a due riviste curate da Thrift — *Environment and Planning A* ed *Environment and Planning D: Society and Space*. Forse è ancora più significativo che il numero monografico del 2006 di *Environment and Planning A* dedicato al *nuovo paradigma delle mobilità* sia nato dagli spunti raccolti con la fondamentale conferenza sui *Alternative Mobility Futures* [Futuri Alternativi della Mobilità] organizzata da Sheller e Urry a Lancaster nel 2004, durante la quale Thrift tenne un intervento. Se queste considerazioni chiariscono l'influenza di una determinata figura, allo stesso tempo, dimostrano anche che le influenze emergono attraverso diversi tipi di infrastrutture connettive quali centri, sovvenzioni, *workshop* e riviste che abbiamo commentato nella sezione precedente — proprio come sostiene Urry e confermano Adey e Bissell (2010).

Concettualmente, l'elaborazione che Thrift ha fornito in merito a teorie, pratiche e metodi *non-rappresentazionali* fra gli anni '90 e i primi anni 2000 ha avuto un impatto significativo sul pensiero di numerose geografe e geografi che studiavano le mobilità attraverso una lente post-strutturalista, come Peter Adey, Peter Merriman e David Bissell, fra gli altri. Inoltre, ha fatto da contrappunto per gran parte del pensiero di Tim Cresswell (vedi Thrift 1996, 2008; confronta Cresswell 2006, 2012). Thrift (1996) ha impiegato la *teoria non-rappresentazionale* come una categoria comprensiva per descrivere e considerare diverse tradizioni teoriche che mettono in risalto il ruolo della pratica e della *performance* — dalle filosofie di Wittgenstein e Heidegger, alle elaborazioni in campo sociologico di Bourdieu e Latour, all'etno-metodologia di Goffman e Garfinkel, al pensiero femminista di Butler, Haraway e Irigaray, fino al pensiero post-strutturalista di Deleuze e Guattari. Thrift si è anche dedicato con attenzione alla ricerca sulla

performance informata dalla pratica, concentrandosi sui movimenti, le sensazioni e le espressioni dei corpi mobili — compresi i corpi che danzano (vedi Thrift 1997, 2000b; confronta Nash 2000; Cresswell 2006; McCormack 2013).

In diversi passaggi Thrift si riferisce esplicitamente alla *teoria non-rappresentazionale* come a *a theory of mobile practices* [una teoria delle pratiche mobili] (Thrift 2000a, 556), *based upon the leitmotif of movement in its many forms* [basata sul leitmotiv del movimento nelle sue molteplici forme] (Thrift 2008, 5). Questo interesse per l'indagine delle pratiche incarnate, delle relazioni affettive, degli spazi-tempo e dei nostri mondi materiali attraverso il concetto di movimento ha informato una sezione significativa della letteratura che nel contesto degli studi sulle mobilità si dedica alle filosofie del movimento e della mobilità (vedi Adey 2006, 2017; Bissell 2007, 2008, 2010a, 2010b; Bissell e Fuller 2011; Merriman 2012a, 2012b, 2014, 2019, 2023). Inoltre, questo interesse comprende gli approcci teorici all'*affetto*, al *minore*, al *molecolare* e alla *frizione* nelle accezioni derivate dall'opera di Deleuze e Guattari (1988) e introdotti nella riflessione geografica da Thrift (1996, 2008). Ma non solo: infatti, include anche gli scritti di Henri Bergson, Jane Bennett, Brian Massumi ed Erin Manning che guadagnarono popolarità nelle comunità accademiche geografiche attraverso gli scritti di Thrift, di alcuni collaboratori chiave come Sarah Whatmore e di ex studenti come Marcus Doel, Derek McCormack e J.D. Dewsbury (vedi Doel 1999; Whatmore 2002; McCormack 2013). Thrift, peraltro, è stato uno degli esaminatori della tesi di dottorato di uno dei nostri co-autori — Peter Merriman. Senza dubbio, il lavoro di Thrift è stato un riferimento imprescindibile per un gran numero di scritti nell'ambito degli studi sulle mobilità, sia per quanto riguarda i metodi mobili e non-rappresentazionali (Vannini 2015) sia per quanto riguarda le stesse pratiche della mobilità come il ciclismo, la

guida, la danza e il camminare (Jones 2005; Wylie 2005; Merriman 2007; McCormack 2013). Cionondimeno, la sua enfasi sull'importanza degli approcci non-rappresentazionali non è esente da critiche e contestazioni: infatti, nel mondo accademico alcune voci autorevoli — in particolare Tim Cresswell (2012) — hanno espresso un certo scetticismo nei confronti del suo lavoro.

Il pensiero non-rappresentazionale è stato spesso associato a — e, in parte, sostituito da — una vasta gamma di approcci affini che enfatizzano il processo, la materialità, l'affetto e la *performance* come la post-fenomenologia, il post-umanesimo, le teorie dell'affetto, le filosofie neo-materialiste e la filosofia del processo. Molte di queste tradizioni precedono di decenni, e persino secoli, le *teorie non-rappresentazionali* di Thrift. Studiose e studiosi della mobilità, così come filosofe e filosofi o storiche e storici della filosofia, hanno dimostrato come la filosofia del processo si sia confrontata con il movimento e la processualità per almeno due millenni, come è evidente nella filosofia pre-socratica di Eraclito, nelle tradizioni epicuree discusse da Lucrezio, e più recentemente nella filosofia vitalista di Henri Bergson e nel pensiero post-strutturalista di Michel Serres, Gilles Deleuze, Felix Guattari, Jane Bennett, Brian Massumi ed Erin Manning (Serres 2000; Deleuze e Guattari 1988; Bennett 2010; Manning 2009; vedi Merriman 2012b; Nail 2018). Per la loro particolare influenza sul pensiero non-rappresentazionale, si segnalano i lavori sui movimenti incarnati di Manning e le attività che ha svolto insieme a Brian Massumi nell'ambito del SenseLab, permettendo a geografe e geografi come studiose e studiosi della mobilità — tra cui Derek McCormack e Kaya Barry — di partecipare in gran numero a *workshop*, gruppi di lettura e residenze. In sintesi, la filosofia del processo ha permesso di ridefinire le teorie contemporanee su durata, continuità e memoria, oltre a contribuire alla relativizzazione della centralità delle esperienze

umane della mobilità. In modo simile, anche il pensiero post-umanista e quello post-fenomenologico hanno cercato di espandere oltre il movimento del corpo umano l'ambito di ricerca delle studiose e degli studiosi attivi nelle scienze umane della mobilità.

Un tema ricorrente in questo ampio panorama di studi è stata la questione di come *dovremmo* studiare e come *possiamo* comprendere le pratiche di movimento, mentre ne apprezziamo le specificità. Nei suoi primi scritti sulle *teorie non-rappresentazionali*, Nigel Thrift sosteneva che le scienziate e gli scienziati sociali dovessero ampliare il repertorio dei metodi impiegati di pari passo alle esigenze di studio delle pratiche mobili incarnate (Thrift 2000b, 2000c). Questo ha significato accordare una dignità ben più alta alla pratica in senso lato e al mondo di chi la performa, considerandoli sia come oggetti di analisi sia come fonti di una gamma di abilità e saperi tecnici mobili, storie, sensibilità e sintonizzazioni attraverso cui il mondo viene creato e diventa conoscibile.

Questa comprensione risuona in gran parte della letteratura successiva sui metodi non-rappresentazionali (Vannini 2015) e sui metodi mobili (Fincham et al. 2010; Büscher et al. 2011), che sono ambiti in cui, a volte, molta della ricerca esistente sulle mobilità è stata additata come piuttosto *tradizionale* e *conservatrice*; vale a dire, un riflesso delle metodologie pragmatiche delle scienze sociali. Come dovrebbe o potrebbe apparire una ricerca sulle mobilità più sperimentale e aperta (Merriman 2014)? Abbiamo bisogno di allontanarci dalle teorie della conoscenza e dagli approcci alla raccolta dei dati più convenzionali — vale a dire, quelli che si reggono, senza soluzione di continuità, sul succedersi di teoria, metodi, analisi e conclusioni? Mentre ai loro esordi gran parte dell'attenzione sui metodi *non-rappresentazionali* e *mobili* si concentrava sull'impiego di nuove tecniche per testimoniare, registrare e sperimentare movimenti

che però mutuavano l'esperienza delle tecniche tradizionali delle scienze sociali — ad esempio, interviste in movimento, etnografia video e via dicendo — un numero crescente di studiose e studiosi ha sperimentato altri metodi e modalità di comunicazione che sono più saldamente e chiaramente allineati con le arti e le scienze umane. Questi metodi e modalità sperimentali sono al centro della riflessione di questo capitolo.

Narrare

L'interesse per la narrazione come strumento metodologico e come oggetto di ricerca è stato una caratteristica della ricerca sulle mobilità fin dai suoi esordi. Infatti, le studiose e gli studiosi non solo hanno fatto ampio uso di testi di narrativa e d'invenzione per plasmare le loro idee e concetti chiave — ad esempio, si possono ricordare l'attenzione di Cresswell (1993) per la scrittura di Jack Kerouac o l'interesse da parte di Urry per il macro-genere della *fiction* speculativa (vedi Birtchnell e Urry 2013) — ma si sono anche confrontati con le narrazioni delle e dei partecipanti alle attività di ricerca, realizzando buona parte della ricerca qualitativa sulle mobilità riconducibile all'alveo delle scienze sociali. L'analisi di queste narrazioni ha permesso di indagare tanto le esperienze quotidiane legate al pendolarismo (Bissell 2018) quanto le pratiche di mobilità che si estendono lungo tutto l'arco di una vita (Pooley e Turnbull 1998; Pooley e Pooley 2022). Un dato che ci ricorda come la maggior parte dell'esperienza umana sia articolata attraverso le pratiche della narrazione e il media del racconto nelle sue tante forme come il racconto orale, i testi a stampa, i media digitali o le immagini sia fisse sia in movimento. Inoltre, molti metodi mobili dichiaratamente

sperimentali (Fincham et al. 2010; Büscher et al. 2011; Büscher et al. 2020) includono una componente narrativa, come i giochi da tavolo che Monika Büscher e altri hanno ideato per esplorare le questioni etiche associate alle mobilità legate ai disastri (vedi anche, più avanti, la presentazione del gioco di memoria). Per altro, le specifiche caratteristiche e qualità della narrazione (Bal 1997; Rimmon-Kenan 2002) di cui le studiose e gli studiosi di letteratura e le psicologhe e gli psicologi si sono a lungo interessati costituiscono una serie di elementi che ricorrono nelle diverse applicazioni. Fra queste, ad esempio, si possono citare la capacità di un racconto di dare senso a materiale complesso e contraddittorio — come è evidente nelle *talking cures* [psicoterapia; N.d.T.: letteralmente cure parlanti, della parola] — oppure la capacità di imporre logica e ordine su ciò che, a volte, si presenta come caos. Ad esempio, il viaggio è inteso come una metafora tanto per la vita, il processo di apprendimento e formazione o per un trattamento medico e, in quanto tale, favorisce l'attribuzione di una dimensione visuale alle narrazioni. Conferendo una dimensione spaziale al tempo, le narrazioni che adottano la metafora del viaggio sviluppano un senso di progressione lineare. A diversi livelli, enfatizzano le qualità fluide e uniche dell'esperienza individuale. Questi sono i motivi per cui queste metafore sono ampiamente utilizzate durante la terapia e il *counselling*. Nello specifico, vari studi hanno trovato le metafore del viaggio particolarmente efficaci nell'affrontare il cancro (vedi, per esempio, Harrington 2012). Infatti, le metafore del viaggio permettono alle e ai pazienti di dare un senso al trasformarsi del loro mondo in una realtà improvvisamente caotica, di mettere le cose in sequenza, di comunicare emozioni che altrimenti non troverebbero modo di esprimere e, non da ultimo, di proiettarsi in avanti. Quando ci riferiamo al *narrare*, pertanto, intendiamo concentrarci sui modi in cui la ricerca sulle mobilità nelle scienze

umane può sintonizzarsi con le pratiche delle forme di narrazione orale, scritta, visiva e performativa. La ricerca sulle mobilità, infatti, ha iniziato a rinnovarsi utilizzando approcci mutuati dagli studi culturali letterari e dalla ricerca cinematografica, così come dalla musica e dalle arti performative.

All'interno di un campo relativamente giovane, dinamico e che dimostra un certo impegno nell'interrogare problemi del mondo reale come gli studi sulla mobilità, il *narrare* si rivela uno strumento metodologico inestimabile: un mezzo per testare nuove idee modellandole come racconti. Allo stesso modo, le pratiche di mobilità nella storia possono essere comprese costruendovi intorno nuovi racconti — con il vantaggio aggiuntivo, comune a tutte le forme di narrazioni, che le intuizioni che ne risultano possono essere facilmente comunicate al grande pubblico. Per queste ragioni, le studiose e gli studiosi della mobilità sono sempre interessati e attratti dal potenziale legato alle sperimentazioni con narrative e racconti nel loro lavoro. Infatti, anche diversi progetti di ricerca inclusi in questo volume hanno abbracciato questa linea come il progetto *Music, Migration and Mobility* [Musica, Migrazione e Mobilità] che commenteremo in dettaglio nella sezione *Mobilitare*. Tuttavia, è ugualmente importante ricordare che le qualità del narrare appena commentate comportano anche dei rischi. Ad esempio, la capacità di un racconto di risolvere le contraddizioni può tradursi in un'eccessiva semplificazione o in un ingenuo ottimismo, mentre la capacità di ordinare e riordinare le informazioni può sovrascrivere una falsa logica su uno scenario che, nelle situazioni quotidiane, rimane disordinato e difficile da gestire. Inoltre — come discuteremo più avanti — c'è una questione etica e politica particolarmente rilevante che riguarda *chi* sta raccontando e/o *a chi* appartengano le storie che vengono raccontate. Pertanto — riconoscendo la popolarità del *narrare* sia come metodo esplicito che

silenzioso nella ricerca sulle mobilità — suggeriamo che sia giunto il momento di aggiungere un ulteriore livello di riflessività a questa pratica: non per inibire la sperimentazione, ma piuttosto per ampliare il ventaglio delle potenzialità. A questo fine, offriamo alcune ulteriori riflessioni su come la narrazione, la narrativa e il raccontare — concettualizzazioni correlate, ma non perfettamente sovrapponibili — siano impiegate dalle studiose e dagli studiosi in diverse discipline, prima di riprendere la riflessione su come queste applicazioni parlino alla ricerca contemporanea sulle mobilità.

La ricerca accademica che si misura con le narrazioni come forme di comunicazione — e, in particolare, con lo *storytelling* [il raccontare] — ha una lunga storia trasversale a molti ambiti disciplinari. Oltre ai lavori che si concentrano sull'analisi delle narrazioni orali (ad esempio, Chatman 1980) e sulla teoria della narrazione stessa (ad esempio, Bal 2009), le scienze sociali e umanistiche — incluse quelle che si dedicano alle arti visive — hanno adottato lo *storytelling* in quanto pratica *partecipativa* che facilita il coinvolgimento di gruppi e individui nel contesto dei progetti di ricerca. Sebbene questa scelta non abbia in alcun modo sciolto il dilemma etico relativo a come condurre al meglio la ricerca *su* soggetti vulnerabili e/o marginalizzati, può essere riconosciuta come un importante passo avanti in termini di etica della ricerca. Infatti, si può interpretare come la manifestazione di un impegno per la generazione di risorse, archivi e competenze pratiche che siano di beneficio tanto alle e ai partecipanti quanto alle ricercatrici e ai ricercatori come, ad esempio, è stato per il progetto finanziato dall'AHRC *Moving Manchester* [Manchester in Movimento] 2006-2010. Un altro esempio rilevante emerge dal lavoro svolto dalla sociologa Maggie O'Neill nei primi anni 2000 per lo studio attraverso i metodi della *participatory action research* [ricerca-azione partecipativa] (PAR) di comunità e individui migranti e richiedenti asilo nelle East

Midlands (vedi Pearce e O'Neill 2011). Questi progetti non solo hanno permesso di raccontare le storie — oralmente, testualmente e con mostre d'arte visuale — ma hanno anche previsto il diretto coinvolgimento delle e dei partecipanti per l'organizzazione e la direzione dell'agenda di ricerca, mentre garantivano loro voce in capitolo sulle modalità di analisi e diffusione dei contributi. Se si considera che gli studi letterari di ispirazione post-strutturalista hanno spesso e volutamente ignorato le intenzioni di autrici e autori come, allo stesso modo, hanno decostruito i significati palesi di un testo, la rilevanza di una scelta come questa si fa dirompente. Infatti, una delle principali conclusioni del progetto *Moving Manchester* corrisponde al riconoscimento dell'inappropriatezza di un protocollo di ricerca che decostruisce le narrazioni — siano queste ricavate da interviste, ma anche da romanzi o poesie — attraverso quello specifico tipo di analisi post-strutturalista che per gran parte della comunità accademica del tempo era una scelta d'obbligo (Pearce, Fowler e Crawshaw 2013). Affinché le voci altre possano essere ascoltate, chi indaga o chi commenta — a volte — potrebbe scoprire di dover fare un passo indietro per permettere alle autrici e agli autori, come ai loro testi, di parlare per sé stessi.

È possibile ritrovare una questione etica simile anche in un'altra forma testuale che, peraltro, ha molto da offrire alla ricerca sulle mobilità: la scrittura di vita, incluse l'autobiografia e l'autoetnografia (vedi Pearce e Spurling 2024). Una delle ragioni che motivano la recente popolarità dell'autobiografia nell'accezione di genere letterario — sia per i pubblici generalisti che accademici — dipende dal fatto che essa permette di far ascoltare quelle voci che, per diversi motivi e in diverse forme, sono state *marginalizzate*. Fra gli anni '80 e '90, gli studi femministi sulla scrittura di vita delle donne — come lettere, diari, autobiografie — hanno rappresentato l'avanguardia di queste

linee di ricerca, ribaltando l'idea che le uniche persone autorizzate a scrivere delle proprie vite fossero gli uomini di successo con un profilo pubblico. Inoltre, questi approcci erano in sintonia anche con gli studi critici femministi sulla letteratura di viaggio (Kuehn e Smethurst 2008; Blunt e Rose 1994) intesa come note di diario e corrispondenza delle viaggiatrici; vale a dire, testi che articolano un corpus di resoconti ed esperienze rimasti ai margini in un contesto accademico che ha sempre riconosciuto la scientificità dell'autorialità al maschile e, per converso, apertamente denigrato la partecipazione delle identità subalterne alla stesura e raccolta di questo tipo di resoconti.

Oggi, la varietà di voci rappresentate dal genere autobiografico si è enormemente ampliata, nonostante il fatto che chi è ricco e famoso rimanga sovrarappresentato. Per le studiose e gli studiosi delle mobilità, invece, è probabile che siano le autobiografie, le lettere e i diari delle persone comuni — a noi contemporanee, ma anche di altre epoche storiche — a qualificarsi come i materiali di ricerca più significativi perché permettono di indagare i modi in cui diversi tipi di mobilità, attraverso molteplici scale, modellino la vita quotidiana. Da questo punto di vista, le indagini di Colin Pooley sulle mobilità dei trasporti di tarda epoca vittoriana e inizio ventesimo secolo — incluso il camminare — hanno avuto un'influenza significativa (Pooley e Turnbull 1998; Pooley e Pooley 2022) così come la ricerca di Lynne Pearce (2019) che ha indagato la connessione fra le mobilità quotidiane — dentro e fuori casa — e le relazioni intime attraverso l'analisi dei diari di numerose donne di metà ventesimo secolo. Per quanto le autrici e gli autori di queste narrazioni autobiografiche possano cercare di dare un senso alle loro storie di vita attraverso gli stessi dispositivi di strutturazione e sequenziamento che vediamo nella narrativa, è rilevante notare che in questi testi anche gli aspetti

più triviali delle mobilità quotidiane tendano a essere registrati accuratamente; ed è proprio questa caratteristica che li qualifica come materiale rilevante per chiunque tenti di intraprendere una ricerca sociologica o storica. In questo senso, pertanto, è ragionevole considerare che negli studi sulle mobilità la scrittura di vita sia riconosciuta come una fonte distinta dalla narrativa, sebbene non manchino colleghe e colleghi ad averne colto le potenzialità come, ad esempio, Mathieson (2015) oppure Livesey (2016), o ancora Toivanen (2021) nelle sue analisi sulla narrativa della Afro-diaspora o Yang (2024) sulla narrativa Zainichi. Come preciseremo meglio più avanti, infatti, nei testi di narrativa d'invenzione è spesso difficile distinguere le rappresentazioni della mobilità che servono come dispositivi narrativi o tropi da quelle che forniscono un resoconto *realistico* delle vite mobili. Tornando al genere autobiografico, rimane da considerare una rilevante questione etica che riguarda come — e in quale misura — siano rispettate le *intenzioni* e l'autorialità sottesa a una qualsiasi scrittura di vita quando questa viene inclusa in una ricerca e, più in particolare, in un'argomentazione. Semplicemente perché questi testi sono pubblicati e/o sono stati scritti molto tempo fa, non significa che il contesto della loro produzione possa essere ignorato. La *autobiographical story* [storia autobiografica] è un tipo di racconto molto diverso da quello che troviamo nella narrativa d'invenzione e, proprio per questo, merita che le sia accordato un trattamento che preveda la stessa sensibilità e rispetto delle narrazioni raccolte con le interviste o nella ricerca-azione partecipativa discussa sopra. Ci sembra rilevante segnalare che questa riflessione è già entrata nella pratica di alcuni contesti di ricerca, ad esempio, nel processo di approvazione etica dell'Accademia di Finlandia che si aspetta che le ricercatrici e i ricercatori che lavorano con materiali autobiografici pubblicati — inclusi lettere e diari — riconoscano questo dovere di

cura.

Parallelamente, anche le sociologhe e i sociologi hanno riconosciuto il valore inestimabile dell'autobiografia e della biografia — da intendersi indifferentemente come materiali testuali o parte di una ricerca qualitativa — per comprendere il sociale e il collettivo, oltre che la vita individuale, ottenendo nuove intuizioni sul momento storico-sociale che ha plasmato quelle esistenze. Proprio in questo senso, Liz Stanley ha fatto molto nel corso degli anni '90 per promuovere la *sociological autobiography* [autobiografia sociologica], concentrandosi sulle vite delle donne da una prospettiva storica (Stanley 1992). Peraltro, l'autrice ha anche rivelato le ambiguità celate nelle definizioni tradizionali che distinguono autobiografia e biografia, dimostrando come tutte le vite sono — in misure variabili — scritte e determinate dalle manifestazioni della *audit culture* [la cultura della validazione]; vale a dire, tutti quei documenti — come i certificati di nascita, i passaporti, le cartelle cliniche, eccetera — che dimostrano a noi stessi e al mondo chi siamo (Stanley 1993). Questa osservazione ha ispirato l'autrice a introdurre il concetto di *auto/biography* [auto/biografia], come resa grafica di una comprensione dinamica della relazione fra due termini tradizionalmente interpretati come opposti. Per quanto riguarda le pratiche del narrare, questa considerazione diventa anche un promemoria del perché la *legittima proprietà* di un racconto e di una vita sia una questione etica così cruciale, ma anche del perché alcune preoccupazioni sulla natura *individualistica* e *antropocentrica* dell'autobiografia e della ricerca autobiografica (ad esempio, Thrift 2007) siano state molto probabilmente fuori luogo. Anche con le migliori intenzioni, infatti, è incredibilmente difficile vivere una vita che non sia una storia già *written for* [scritta per] o *written upon* [scritta su]. Come ci rammenta la narrazione corale fatta dai frammenti delle vite di giovani afroamericane

che Sadiya Hartman (2019) dispone in *Wayward Lives, Beautiful Experiments: Intimate Histories of Social Upheaval* [N.d.T.: edizione italiana *Vite ribelli, bellissimi esperimenti*], più si scende la scala sociale e l'individuo è marginalizzato, più difficile diventa essere autrici o autori della propria vita. Se seguissimo la lezione degli studi letterari di ispirazione post-strutturalista, questa potrebbe essere interpretata come la giustificazione per abbandonare definitivamente la nozione di autorialità e abbracciare la radicale transitorietà di tutti i soggetti umani. Tuttavia, la natura frammentata, precaria e sovradeterminata delle storie di vita è la vera motivazione per cui il diritto di raccontare la propria vicenda di vita va protetto e, per coerenza, il racconto che ne scaturisce va trattato con rispetto.

Detto ciò, appare chiaro l'argomento a favore del fatto che le questioni etiche debbano occupare una posizione prominente nelle nostre considerazioni sulle narrazioni, siano esse forme di restituzione o metodi, nell'eterogeneo contesto delle discipline umanistiche delle mobilità. In effetti, le considerazioni etiche non possono essere separate dalla generale attenzione del campo ai temi della *giustizia delle mobilità*. Tuttavia, le comunità accademiche non devono mai dimenticare che, qualunque sia il mezzo o il formato, le stesse qualità che rendono i racconti uno strumento di ricerca così potente rappresentano anche delle potenziali vulnerabilità che espongono i racconti a forme di sfruttamento. In alcuni casi — ad esempio, le testimonianze personali, la poesia e l'arte prodotte da diverse comunità in seguito a *tragedie evitabili* come il disastro della Grenfell Tower nel quartiere londinese di Kensington e la pandemia di COVID-19 — sarebbe auspicabile che membri delle comunità accademiche ed esegeti di varia estrazione facessero un passo indietro per lasciare la parola alle narrazioni (Walker 2025). Seguire questa interpretazione, ovviamente, è in sintonia con le discussioni

che abbiamo introdotto fin qui sulle questioni politiche ed etiche che si debbono affrontare quando studiose e studiosi occidentali cercano, o pretendono, di parlare di e per i soggetti di ricerca (Spivak 1988), così come risuona con i dibattiti contemporanei relativi all'urgenza di mettere in primo piano e valorizzare il pensiero e la prassi indigeni (Watts 2013; Todd 2016). D'altro canto, riconosciamo anche il fatto che non c'è modo di gestire come i racconti saranno consumati, come saranno interpretati, una volta di pubblico dominio. Questo, però, significa anche che esiste un'opportunità per le accademiche e gli accademici di sperimentare nuovi modi di inquadrare o *prendersi cura di* questi materiali in modi più sensibili; ad esempio, attingendo al tipo di pratiche multidisciplinari che le studiose e gli studiosi delle mobilità hanno a loro disposizione.

Tuttavia, è altrettanto importante riconoscere che l'auto/biografia e il racconto non sono di sola pertinenza degli esseri umani. In effetti, uno dei modi in cui le studiose e gli studiosi delle mobilità hanno indagato e potranno ulteriormente indagare il potenziale della narrazione come strumento metodologico è espandendo il loro comprovato interesse verso il non-umano e il più-che-umano (Urry 2007), rivelando così un altro aspetto della *giustizia delle mobilità*. Nell'introduzione al numero monografico di *Mobilities* dedicato all'auto/biografia — un frutto del finanziamento UKRI per *Connections* — Pearce e Spurling (2024) sviluppano questa riflessione in riferimento all'emergenza climatica considerando, da un lato, l'urgenza di riconoscere la stessa attenzione a tutte le forme di vita e agli oggetti inanimati colpiti dal riscaldamento globale (su questo punto vedi anche, nella stessa sede di pubblicazione, l'articolo di Taehee Kim (2024) *sulla biografia di mobilità delle cose*); e, dall'altro, la necessità di operare un ripensamento radicale del concetto di *lifecourse* [arco della vita] così da poter includere gli incombenti cambiamenti ambientali.

Se, infatti, da tempo circola la consapevolezza che il tradizionale modello tripartito di arco della vita umana — quello centrato su istruzione, lavoro e pensionamento — non ha il potenziale per catturare i ritmi complessi della società contemporanea (vedi Stauber, Walther e Settersten 2022), ha iniziato anche a diffondersi l'argomento che dobbiamo guardare oltre l'umano per ripensare la nozione di arco della vita e la sua narrazione. Piante, animali e forme di vita microbiche possono educarci in modi diversi sul ciclo di vita e morte anche se, nella sua versione più divulgativa, la scienza è tuttora incline ad antropomorfizzare la narrazione di questo processo.

Realizzato nell'ambito del progetto *Rocky Climates* (<https://www.theportabletv/rockyclimates>), il recente lavoro dell'artista Jen Southern sui cirripedi è solo uno degli esempi di come la ricerca sulle mobilità quotidiane di altre forme di vita potrebbe contribuire a liberarci da comprensioni precostituite che definiscono le nostre interpretazioni dell'arco di vita e della narratologia. Quest'ultima considerazione va intesa come un promemoria. Il dato che ci ricorda che le strutture profonde delle narrazioni non solo operano nell'ambito delle rappresentazioni ma — specie quando agiscono sul piano dei discorsi — anche sul modo in cui concettualizziamo le pratiche non-rappresentazionali, inclusi i diversi tipi di mobilità. In altre parole, a meno che la logica abituale e la sequenzialità informate dalle tipiche strutture narrative non vengano in qualche modo *messe tra parentesi*, corriamo ancora il rischio di riprodurle. Fatte salve queste osservazioni, è evidente come questa riflessione riconosca i benefici del coinvolgimento con forme non-umane e più-che-umane e pratiche non-rappresentazionali come primo passo verso la liberazione dalle vecchie strutture narrative e la scoperta di nuove alternative. Ancora una volta, i metodi multidisciplinari impiegati dalle studiose e dagli studiosi delle mobilità offrono un riferimento prezioso. Nel contesto

dell'emergenza climatica, ad esempio, riconcettualizzare sia le storie di vita umane che quelle non-umane non potrebbe essere più urgente, specie se si considera l'amore secolare della cultura occidentale per i finali chiusi e la vittoria finale sul caos (vedi, ad esempio, Vladimir Propp (1968) sulla morfologia della fiaba). Di questi tempi, infatti, è meglio non rinunciare al caos e alla complessità: evitiamo di lasciarci distrarre dalle speculazioni su un possibile finale, qualunque esso sia (vedi Kermode 2000; e l'articolo di Jinhyoung Lee (2024) sulla *climate fiction*).

Ancor di più, quest'ultima considerazione è un promemoria che ci ricorda che le studiose e gli studiosi negli ambiti letterario e culturale possono apportare un grande contributo alla svolta umanistica degli studi sulle mobilità, grazie alla loro dimestichezza con le insidie della narrazione e le potenzialità che questa può rivelare negli ambiti artistico-letterario e accademico (vedi Pearce 1994). Tutto questo, naturalmente, include un alto grado di consapevolezza nei confronti dell'elusività delle temporalità nei testi d'invenzione, che accelerano e rallentano il tempo oppure rivelano una predisposizione per *flash-forward* e *flashback* (vedi Bal 1997; Rimmon-Kenan 2002). Per lo più, le studiose e gli studiosi che si dedicano alle letterature si sono accontentati di utilizzare queste intuizioni per commentare i testi letterari. Tuttavia, in tempi più recenti, le e gli esponenti nell'ambito degli studi letterari più versati nella ricerca sulle mobilità hanno iniziato a speculare sull'influsso che le mobilità stesse hanno avuto nelle innovazioni delle forme narrative fra il XIX e il XX secolo; ad esempio, Una Brogan (2019) ha messo in relazione il ciclismo e la struttura narrativa, ma anche le attività di ricerca del gruppo 'Espace, déplacement, mobilité' all'Université Paris-Nanterre sono dedicate a questi temi (Frenay, Iacoli e Quaquarelli 2025). Ne consegue che questa riflessione è incentrata sulla necessità di porre la giusta

enfasi sul momento storico e culturale in cui un testo è prodotto in quanto questo potrebbe aver avuto un'influenza maggiore di quanto pensassimo sulle strutture profonde della forma e della pratica narrativa. Tuttavia, chiarire il modo in cui le rappresentazioni testuali della mobilità possano contribuire alla nostra comprensione delle mobilità nel mondo materiale rimane una spinosa questione metodologica (Murray e Upstone 2014; Pearce 2014). Nelle opere di finzione, infatti, le rappresentazioni delle pratiche materiali quotidiane — incluse le mobilità — spesso assolvono una funzione metaforica piuttosto che fenomenologica. Questo significa che non possono essere prese a riferimento del mondo sociale e culturale in cui le loro storie sono ambientate senza operare un processo di mediazione o interpretazione. Ad esempio, le rappresentazioni dell'automobilismo nella narrativa americana ed europea fra gli anni '20 e '30 sono un caso emblematico. Infatti, la loro attenzione per la velocità — e la relativa *folia* dei guidatori — non serve a commentare le nuove esperienze legate all'automobilismo quanto a muovere una velata critica alla modernità oppure, in misura più contenuta, a esaltarne le conquiste (vedi Pearce 2016). Ciononostante, l'uso frequente di questi tropi può essere letto esso stesso come sintomatico dei discorsi e delle ideologie in circolazione nel momento storico in cui il testo è stato prodotto e dei modi in cui i circuiti di rappresentazione informano l'esperienza incarnata della mobilità. Inoltre, la mobilità si fa intrinseca al raccontare e diventa un punto centrale in questi dibattiti quando — in particolare, nelle opere di finzione — il movimento fisico associato ai viaggi, alle ricerche, alle separazioni e alle riunioni letteralmente *guida* la trama, fornendo così alle studiose e agli studiosi delle letterature interessati alla mobilità un'opportunità per teorizzare i modi in cui la mobilità narratologica e fenomenologica si intrecciano. Ma l'intreccio non si limita a questo aspetto; lo hanno dimostrato le

studiose e gli studiosi che hanno sperimentato intrecci di mobilità e racconto per le loro pratiche di ricerca creative e narrative sia immaginando le narrazioni come prodotti della ricerca sulle mobilità che conducendo ricerche sulle mobilità attraverso le narrazioni.

Infine, è importante riconoscere che esiste un altro gruppo di studiose e studiosi che hanno concettualizzato la mobilità non solo come il risultato di una pratica fisica, ma anche di una pratica discorsiva e immaginativa, e quindi come un prodotto dell'ingegno umano (Kim, Kim, Lee e Shin 2019). Questa comprensione risuona con la riflessione di Urry (2000) relativa alle mobilità *imaginative* e con l'attenzione che Cresswell (1993) dedica all'attribuzione di un significato culturale al processo di *produzione* della mobilità concentrandosi sui testi di matrice culturale come la prosa e la poesia. In questo contesto, gli studi umanistici sulle mobilità basati sui testi hanno esplorato i significati culturali, politici, etici, spirituali ed emotivi che ammantano le attività mobili, concentrandosi soprattutto sull'analisi di narrazioni o racconti — d'invenzione o meno — che, altrimenti, rimarrebbero opachi e *inaccessible through more objective and observational modes of representation* [inaccessibili se si adottassero modalità di rappresentazione più oggettive ed empiriche] (Archer 2017, 517). Un esempio particolarmente rilevante è offerto dalla narrativa coreana del periodo coloniale giapponese (1910-1945) che descrive i migranti coreani oppure le esperienze di mobilità forzata di quei soggetti costretti a spostarsi dalla penisola coreana alla Manciuria in Cina. La narrativa di questo periodo spesso ricorre alla rappresentazione del treno — il mezzo di trasporto principale in queste esperienze di mobilità forzata — che emerge anche come un potente veicolo narrativo per attraversare la letteratura del e sul periodo. Mentre è doveroso sottolineare che le linee ferroviarie sono infrastrutture di mobilità di derivazione coloniale — originariamente

costruite dal Giappone come mezzo per invadere altri paesi asiatici — è significativo notare che nelle opere di autrici e autori coreani, talvolta, sono reinterpretate come uno spazio di *autodeterminazione* in aperta opposizione al dominio coloniale. Ad esempio, possono involontariamente rievocare quelle emozioni condivise dalla popolazione oppressa — come la tristezza (Lee 2021) — che si vanno a contrapporre all'appropriazione affettiva che il colonizzatore esercita sui sentimenti positivi, come l'allegria. Questo dato può portare a riconoscere il treno coloniale e i suoi spazi come realtà impregnate di significati politici, etici ed emotivi alternativi. Significativamente, questa considerazione trova echi anche nell'India coloniale (Aguiar 2011) mentre una riflessione simile si può applicare all'automobile nel caso delle letterature francese e vietnamita dell'Indocina francese (Ponsavady 2018).

Una definizione esplicitamente ampia di testo, che noi qui intendiamo comprensiva di testi scritti, immagini, artefatti — inclusi quelli cinematografici (vedi, ad esempio, Archer 2017; Azcona 2016; Dixon e Cresswell 2002; Gott 2012) — ma anche altri media e persino i paesaggi, può spingere le ricercatrici e i ricercatori a portare alla luce e intessere racconti delle e sulle mobilità con potenzialità di indubbio valore, sebbene ancora non pienamente riconosciuti. Le narrazioni che Cresswell (2019) raccoglie e articola su Maxwell Street sono un esempio illuminante di questo approccio. Il suo raccontare contribuisce a ripristinare e chiarire le ricche mobilità passate e presenti di Maxwell Street. In quanto pratica creativa, questa ricerca testuale ha il potenziale di trasformare le studiose e gli studiosi in narratrici e narratori che presentano un racconto su un'immagine o un paesaggio, (ri)significandoli o attribuendo loro nuovi significati. In questo senso, la prospettiva letteraria e narrativa può intrecciarsi con le esperienze di attivismo artistico che coinvolgono gli spazi

urbani (García e Toivanen 2024). La ricerca creativa, però, può essere estesa anche alle storie dei numerosi oggetti che sono spesso inestricabilmente associati alle vicende degli esseri umani. Attingendo alla letteratura sulle culture materiali, alle teorizzazioni sulle *cose* e ai concetti elaborati da Latour, Veronica Della Dora (2009) ha esplorato le mobilità narrate di piccoli oggetti geografici portatili con una forte dimensione visuale, come i souvenir paesaggistici o gli artefatti cartografici. La narrativizzazione delle mobilità, inoltre, può estendersi anche alle mappature di ciò che ci muove senza essere visibile, come le emozioni. Il concetto di *cartographic intimacies* [intimità cartografiche] di Lo Presti (2024), ad esempio, espande ulteriormente le potenzialità delle pratiche di mappatura umanistica configurandole come una piattaforma creativa per la condivisione di storie difficili — in particolare, quelle legate a traumi psicologici e corporei — che non impone l'esposizione diretta del sé come avviene invece per le pratiche di elicitazione più tradizionali. In questo quadro, la mappa non è una rappresentazione spaziale statica, ma una *mobile infrastructure of feelings* [infrastruttura mobile dei sentimenti] — un'immagine che si fa mediatrice dinamica e mutevole del processo di esternazione delle lotte personali e delle esperienze di vita grazie al ricorso a diverse pratiche auto-cartografiche come le mappature che si avvalgono di media audiovisivi, disegno, cucito e scultura. Tania Rossetto, invece, ha scritto in proposito di vite non-umane e autobiografie degli oggetti, concentrandosi sul posizionamento di una mappa a mosaico nel centro città di Padova in Italia — più precisamente, in Largo Europa nel 1998 — che funge da monumento alla pace in Europa (Rossetto 2019). Questa entità cartografica viene mobilitata come dispositivo narrativo — un fittizio *io* narrante — per riflettere sulle rotte, sulle vite e sulle morti delle e dei migranti nel Mar Mediterraneo. La lista dei tipi di media che possono essere eseguiti,

mobilitati e narrati per cogliere le complessità del movimento, i ritmi urbani, gli attraversamenti urbani e le politiche del muoversi attraverso spazi e paesaggi mediatici, non si limita a quelli già nominati ma, ad esempio, può includere anche i video musicali (Rossetto 2023) o la *rephotography* [ri-fotografia] (Rossetto e Vanolo 2022).

Un altro esempio è ravvisabile nel lavoro di Giada Peterle, che innova questa prospettiva attraverso i suoi *carto-graphic narrative and mobilities approaches* [approcci alle narrative carto-grafiche e alle mobilità] (Peterle 2021; Peterle 2023a; Peterle e Harris 2024). Peterle dimostra come i racconti che assumono la forma del fumetto richiedano alle lettrici e ai lettori una pratica di mobilità attiva per muoversi nella pagina, attraverso i *gutter* [N.d.T.: gli spazi vuoti che separano le vignette] e tra le forme grafiche e testuali. Mentre gli albi a fumetti e le forme testuali loro affini sono stati a lungo utilizzati dalle studiose e dagli studiosi delle mobilità per esplorare le mobilità quotidiane come il pendolarismo — pensiamo, ad esempio, a *Slices of Mobile Life* [Frammenti di vita mobile] (Ravelet et al. 2014) — rivelando situazioni, abitudini, routine ed esperienze i cui dettagli sono frutto di una pratica etnografica, Peterle (2021) ha scelto di concentrarsi sull'indagine dello *sguardo mobile* che è necessario per affinare l'arte di leggere le narrazioni grafiche delle strisce, arrivando a introdurre la concettualizzazione di *Graphic Mobilities* [Mobilità Grafiche]. Leggere, in questo senso, implica tracciare, seguire e scansionare quei movimenti che sono imposti dall'ordinamento infrastrutturale della pagina, dell'immagine e del testo. Inoltre, per chi sia provvisto di una certa dose di ironia, questa pratica di lettura offre anche un modo per comprendere come alcune forme delle realtà infrastrutturali — pensiamo, ad esempio, alle infrastrutture aeroportuali e dell'aviazione sia nella loro dimensione a priori che a posteriori — prendano forma attraverso proiezioni narrative. In sintesi, i fumetti possono

dimostrare come le infrastrutture delle mobilità siano frequentemente immaginate fra meraviglia e sogno, ma spesso risultino deludenti nell'esperienza diretta (Harris e Peterle 2024).

Mobilitare

La ricerca e la pratica nelle arti e nelle scienze umane possono svolgere un ruolo importante nel mobilitare studiose e studiosi, decisori politici e individui in senso lato. Possono contribuire a mettere in atto movimenti e mobilità di diverso tipo, articolando particolari sensazioni, esperienze ed elementi del movimento. È esattamente in questo contesto che i concetti di movimento e mobilitazione possono vivacizzare il nostro pensiero e la nostra prassi, proprio perché sono stati applicati — e possono essere applicati — a molti tipi diversi di corpi, entità ed elementi che si muovono o vengono mossi per fini diversi. La politica parla di mobilitare l'elettorato e gli eserciti. Le manifestazioni parlano della mobilitazione della resistenza. Le banche e i fondi di investimento parlano di mobilitare i beni. Le scienziate e gli scienziati sociali fanno riferimento ai movimenti sociali e politici, oltre che alla mobilitazione di attrici e attori per attuare i cambiamenti. La medicina e la fisioterapia parlano di mobilitare corpi e articolazioni. Il movimento e la mobilitazione sono affrontati a scale diverse — dai micro-movimenti e dalle micro-mobilitazioni di atomi e corpi, alle mobilitazioni collettive di eserciti, popolazioni e gruppi sociali o religiosi. Il movimento è associato al dinamismo e al cambiamento e per questo i diversi movimenti possono essere etichettati come buoni o cattivi a seconda di chi li stia commentando. Tutto questo interesse per la *mobilitazione* può essere fatto risalire all'identificazione da parte di Urry (2000) della

mobilità come una prospettiva importante per affrontare molti dei concetti fondamentali della teoria sociologica e sociale come identità, nazionalità, società civile e *platee*, operando un marcato allontanamento dalle ipotesi che questi siano statici e immobili. Con questa operazione, Urry (2000) in qualche modo faceva riferimento ad alcuni lavori e interessi di ricerca di studiosi e studiosi già attivi in altri ambiti delle scienze sociali — come, ad esempio, l'interesse di Doreen Massey (1993) per la mobilitazione dei *geographical primitives* [concetti fondamentali del pensiero geografico], come *place* [luogo], verso comprensioni più progressive e aperte, confacenti a fenomeni plurali e in divenire.

Le studiosi e gli studiosi della mobilità hanno condotto ricerche sui micro-movimenti dei corpi impegnati in attività come la danza (Cresswell 2006), il cammino (Wylie 2005; Macpherson 2016), il ciclismo (Spinney 2006), il pendolarismo (Bissell 2018), la guida (Merriman 2007), e altre ancora. Questi studi hanno esaminato il *potenziale* di mobilitazione dei corpi, dove tale *potenziale* può essere inteso in senso fisico, sociale, culturale e/o politico attraverso termini correlati come *motility* [motilità] (Kauffmann 2002), *mobility capital* [capitale di mobilità] (Kaufmann e Audikana 2020), *affordance* [possibilità di azione] (Gibson 1979; Sheller e Urry 2006a) e *preacceleration* [potenziale di movimento] (Manning 2009). Le studiosi e gli studiosi della mobilità hanno analizzato diverse tipologie di corpi, dai *corpi* materiali inerti a quelli elementali e poi ancora a quelli animali, vegetali e umani. In termini di mobilità umane o più-che-umane, le ricercatrici e i ricercatori hanno studiato i movimenti incarnati di lavoratrici e lavoratori di fabbrica, pendolari, schiave e schiavi, migranti forzati e non, personale militare e materiale bellico (sui movimenti militari, vedi Woodward e Jenkins 2014; Merriman et al. 2017; Merriman e Peters 2017), e altro ancora. Continuando

su questa linea, uno degli interessi di ricerca di più lunga durata è stato quello legato alla comprensione dei diversi modi in cui i movimenti dei corpi sono regolati, controllati, sorvegliati, ostacolati, facilitati e interrotti (Cresswell 2006). Altri lavori di ricerca, invece, si sono concentrati sui micro-movimenti e hanno attinto ampiamente alle teorie non-rappresentazionali e del processo per sottolineare come il movimento sia incessante, continuo e proprio di tutte le cose (Merriman 2012b, 2023) — sebbene questa comprensione non sia esente da critiche (Cresswell 1997, 2006, 2014). Tuttavia, ci sembra opportuno controbattere a queste critiche puntualizzando che, pur considerando il movimento come incessante e fondamentale per lo svolgersi della vita, gli approcci processuali non definiscono — e tantomeno intendono — il movimento come uniforme o indifferenziato (Merriman 2023). Il movimento e la mobilitazione, infatti, possono essere intesi come fenomeni che si verificano a velocità e accelerazioni diverse, su distanze differenti, percepibili su scale diverse e spesso simultanee, che vanno dal *molecolare* al *globale* e all'*extra-terrestre* (Cresswell 2006; Merriman 2019).

Se le studiosi e gli studiosi avessero ancora dubbi sui contributi importanti che le accademiche e gli accademici delle scienze umane hanno apportato alla ricerca sul movimento e sulle mobilità, basterebbe loro esaminare l'estesa ricerca condotta da storiche e storici, studiosi e studiosi di letteratura, geografe e geografi storici e pensatrici e pensatori post-coloniali sulle storie del commercio globale, dell'esplorazione, della migrazione, della schiavitù e dell'impero (ad esempio, Driver 2001; Ogborn 2007, 2008; Steel 2011; Huber 2013; Lambert e Merriman 2020). Questo corpus di lavori e riflessioni, nella sua diversità, ha fornito un importante affresco dei movimenti di diversi corpi, oggetti e forme di conoscenza e informazione attraverso gli imperi — inclusi i movimenti forzati,

vincolati e volontari di diversi soggetti umani e il trasporto di *campioni antropologici*, biologici e geologici da e verso i cosiddetti *centri* degli imperi. Questi lavori contribuiscono in larga misura a contrastare le affermazioni di studiosi come Nigel Thrift (2000c), il quale suggeriva che gli approcci non-rappresentazionali dovessero utilizzare metodi più performativi — da eseguire dal vivo e, pertanto, non-testuali — per cogliere le qualità fugaci e dinamiche delle diverse tipologie di movimento (vedi Merriman 2014).

Questo non significa, ovviamente, che le fonti e i metodi d'archivio siano privi di aspetti sfidanti, soprattutto, per quanto riguarda le pratiche di ricerca derivate dalle scienze umane e dalle arti. Ad esempio, gli studi critici sulla circolazione, l'archiviazione, l'esposizione e l'occasionale restituzione di *oggetti* e materiali — come piante, animali, spoglie umane, rocce, minerali e oggetti antropologici — hanno dimostrato di saper prestare una sempre maggiore attenzione a specifiche forme di mobilità (vedi Driver et al. 2021). Allo stesso modo, gli studi basati sugli archivi hanno dimostrato come una vasta gamma di pratiche di movimento sia cristallizzata nei documenti ufficiali, lasciando tracce che permettono alle ricercatrici e ai ricercatori con una sensibilità storica di comprendere le mobilità del passato. Oltre a tracciare e comprendere le mobilità passate, la nostra attenzione per le pratiche artistiche e umanistiche ci ha permesso di concentrarci su come le pratiche archivistiche — incluse la raccolta, la selezione, la categorizzazione, l'organizzazione, l'esposizione e la curatela — siano molto spesso delle vere e proprie pratiche di *mobilitazione*.

Per Driver, Nesbitt e Cornish — che scrivono sulle collezioni botaniche e attingono dal loro lavoro formativo presso i Royal Botanic Gardens di Kew — esiste una *mobility of collections at every stage of their formation and development* [mobilità delle collezioni in

ogni fase della loro formazione e sviluppo], così come esistono *increasingly global infrastructures of trade and empire which enabled this mobility* [infrastrutture commerciali e imperiali sempre più globali che hanno permesso questa mobilità] (Driver, Nesbitt e Cornish 2021, 3). La loro attenzione alle mobilità attraverso le quali le collezioni sono sia raccolte che disperse rivela la moltitudine di pratiche archivistiche e curatoriali attraverso le quali oggetti, materiali e conoscenze si muovono e sono mobilitati. Comprendere le pratiche procedurali, convenzionali, informali e discrezionali di raccolta e creazione di musei — come, ad esempio, la *preparazione* di un *esemplare* — rivela le trasformazioni degli oggetti nelle e attraverso le mobilità.

Per esempio, la ricerca sulle mobilità nelle arti e nelle scienze umane potrebbe seguire l'appello di Fleming (2023) per *un'analisi e una storiografia più meticolose* dei modi in cui le pratiche museali si sono evolute e sono state impiegate; e con pratiche museali intendiamo pratiche *technical, logistical, bureaucratic, informational, preservational* [tecniche, logistiche, burocratiche, informative, conservative] e di *research* [ricerca] e la *chaîne opératoire through which value is created, and through which knowledge is produced* [sequenza operativa attraverso la quale si crea valore e si produce conoscenza] (Fleming 2023, 335). Traendo ispirazione dal crescente interesse delle ricercatrici e dei ricercatori di arti e scienze umane per la circolazione e la dispersione di oggetti mobili verso, da e all'interno di musei e collezioni, inoltre, diventa possibile esplorare la *ri-mobilitazione* creativa delle collezioni. Comprendere come le pratiche museali si muovono e creano valore è una cosa; invece, comprendere come il movimento e la dispersione di oggetti e collezioni creino connessioni e responsabilità tra le comunità costituisce tutto un altro insieme di pratiche che possono informare la ricerca sulle mobilità (Driver et al. 2023; Basu e Coleman 2008; Basu 2011). Dal 2019, le

collaborazioni tra il MoHu di Padova e il Royal Holloway Centre for the GeoHumanities hanno ruotato attorno alla mobilità degli oggetti museali e al campo di ricerca delle *plant humanities*. Questi scambi hanno coinvolto il Museo di Geografia e il Museo Botanico dell'Università di Padova, oltre ai già citati Royal Botanic Gardens di Kew. Mentre la mobilità è una caratteristica distintiva nella vita e nella storia degli oggetti museali, la mobilità delle collezioni botaniche ha le sue specificità. Concentrarsi sulle piante e sulle mobilità delle collezioni botaniche, di storia naturale ed etnobotaniche significa guardare al loro *ciclo di vita* attraverso una lente concettuale e teorica diversa e forse peculiare, nonché valorizzare le complessità del ruolo che svolgono per le loro comunità di riferimento (Canadelli 2023).

Quali sono, dunque, le sfide nel condurre ricerche sulle mobilità con archivi multi-scalari e dispersi? Quali pratiche di ricerca potrebbero rendersi necessarie per placare le preoccupazioni riguardo il fatto che a un approccio archivistico possa mancare qualcosa della vitalità dell'esperienza mobile (Merriman 2019)? Perché le questioni legate a traiettoria ed emozione sono così importanti nella ricostruzione delle esperienze storiche di mobilità? Soppesando questi interrogativi, un'indicazione importante per le studiose e gli studiosi che lavorano con archivi relativi alle esperienze storiche di mobilità e immobilità potrebbe essere quella di identificare, accedere e interpretare le collezioni in relazione al loro specifico focus storico e geografico. Mentre un'indicazione correlata potrebbe riguardare l'attenzione da dedicare al modo in cui documenti d'archivio, oggetti, materiali e altre effimere sono raccolti, organizzati, esposti e incontrati (Rogers 2012), oltre che mediati dal loro formato analogico, digitale o materiale o dalla loro reperibilità. Queste indicazioni sono particolarmente pertinenti per gli archivi generati da movimenti forzati e spostamenti.

Con particolare riferimento alle mobilità fra Europa, Asia, Medio Oriente, Africa e Sud America dall'inizio del XX secolo ad oggi, la mutevole geografia dello spostamento umano ha portato le studiose e gli studiosi a adottare approcci più reattivi per l'analisi delle cause, dei conflitti e degli schemi di trattenimento e migrazione (UN International Organization for Migration; Displacement Tracking Matrix). Questa trasformazione ha comportato la necessità di lavorare con una miriade di fonti che includono i rapporti dalle frontiere o dal campo redatti con i dati grezzi raccolti dalle agenzie umanitarie ma anche le fotografie, i rapporti medici, i resoconti finanziari e gli inventari degli aiuti alimentari (Gigliotti 2018). Non c'è dubbio che i progressi nei *software* e nelle piattaforme di elaborazione dei dati, nell'*hardware* e nella tecnologia, e nei *post* autoprodotti sui *social media* abbiano permesso una copertura molto più ampia, dettagliata e costante di trasferimenti e traiettorie recenti nel contesto degli spostamenti forzati rispetto alla copertura che potevano offrire i media di metà del XX secolo. Le entità del numero delle persone attualmente sfollate — dati ONU relativi a metà del 2024 stimano 122,6 milioni di persone forzatamente sfollate in tutto il mondo — e del numero delle loro tracce digitali, richiede un approccio che localizzi e individualizzi la ricerca sulle mobilità così da recuperare e far emergere l'umanità dai dati empirici storicizzando cause, traiettorie e impatti specifici in relazione al gruppo sfollato e alle sue traiettorie. Le esperienze di mobilità individuale e di gruppo sono significativamente presenti negli archivi che trattano della Seconda Guerra Mondiale e dell'Olocausto. Infatti, decine di migliaia di collezioni — sia frutto di un lavoro individuale che di raccolte curate da istituzioni — si trovano presso le principali istituzioni di ricerca e musei dedicati alla memoria dell'Olocausto e alla storia ebraica in tutto il mondo (vedi, ad esempio, EHRI 2025), dimostrando una

specifica attenzione per le traiettorie europee che conducevano a nascondigli, ghetti o campi di concentramento oppure per le rotte globali dello sfollamento e della ricerca di luoghi sicuri per rifugiati. Collettivamente, queste collezioni documentano la distanza, la scala e le rievocazioni narrative di individui che hanno subito spostamenti ripetuti e prolungati attraverso e dall'Europa così come i loro tentativi di integrarsi in nuove società, famiglie, comunità e occupazioni nel periodo postbellico. Con un argomento tanto locale quanto globale come l'Olocausto, gli approcci delle mobilità hanno molto da offrire. Le metodologie hanno tratti particolarmente severi negli approcci storici che enfatizzano l'obiettività e la fedeltà ai documenti d'archivio, elevando l'archivio a fonte di conoscenza originale. Ma l'archivio — come le collezioni di oggetti discusse sopra — non è prodotto o incubato staticamente, né è chiuso dietro invalicabili cancelli istituzionali. Come ha sostenuto Laura Jockusch (2013), la documentazione delle prime storie e testimonianze dell'Olocausto è stata in gran parte intrapresa da storici amatoriali nella Polonia del dopoguerra. Da una prospettiva consapevole dell'influenza dello sradicamento, è importante comprendere le loro pratiche di raccolta, registrazione e assemblaggio di un archivio di lettere, testimonianze e oggetti di singoli sopravvissuti come la costruzione di un panorama e uno schema di persecuzione che trascende confini, generi e credenze. Questa nuova *transit history* [storia del transito] dà vita a un museo mobile molto diverso, sostenuto da pratiche curatoriali e di raccolta nella o dalla prospettiva di chi è stato allontanato e reso mobile. Infatti, è il riflesso della traiettoria postbellica — incerta e destabilizzante — che va dalla documentazione alla testimonianza, all'evidenza e, infine, alla commemorazione. Si può sostenere che questa storiografia tanto ha cercato di identificare e raccogliere prove materiali della persecuzione, quanto ha agito come una sorta di

aggregante della memoria, votato all'ascolto e alla documentazione di ciò che è stato perso e di ciò che rimane dalla devastazione e dal genocidio del tempo di guerra (1933-1945).

Si affiancano a questa pratica postbellica di ascolto e documentazione i recenti tentativi di analizzare il nesso mobilità/immobilità dei rifugiati ebrei e degli sfollati attraverso filmati e documentari dal 1933 al 1949 (Gigliotti 2023). Questa progettualità evidenzia come le piattaforme digitali, le StoryMaps personalizzate e la ricerca d'archivio possano riportare in patria archivi visivi e cinematografici di movimenti via terra e via mare che, altrimenti, sarebbero globalmente dispersi fra Europa, Stati Uniti, Regno Unito e Israele. Questa operazione permette di rivendicare la rappresentazione cinematografica come una cartografia politica di impedimenti e libertà. Inoltre, un progetto come questo permette di analizzare le molteplici scale delle pratiche cinematografiche — umanitarie e individuali — nei campi per sfollati nell'Europa del dopoguerra e nelle migrazioni di rifugiati del XXI secolo come prova di un attivismo politicamente impegnato che resiste all'apolidia, all'immobilità e ai quadri geopolitici isolazionisti.

Nel mobilitare archivi del transito già di per sé mobili e collezioni museali mobili, le StoryMaps permettono di fare più di un lavoro narrativo che — come discusso nella sezione precedente — racconti storie attraverso le mobilità carto-grafiche (Peterle 2021) a cui si accompagnano materiali testuali, visivi e orali, che insieme vanno a performare un assemblaggio cartografico piuttosto che un supporto multimediale. Presentato nel contesto del nostro progetto *Connections* durante una giornata di studio al Royal College of Music di Londra, il progetto *Music, Migration and Mobility* (<https://www.rcm.ac.uk/singingasong/>) ha fornito esempi di alcune pratiche delle scienze umane digitali delle mobilità per raccontare le storie mobili dei musicisti emigrati in Gran Bretagna durante la Seconda Guerra

Mondiale per sfuggire alle persecuzioni e alle violenze che pativano in Europa. Il progetto ha cercato di decostruire ed enfatizzare la complessità delle etichette nazionali e dell'ipotetica stabilità delle comprensioni che hanno tendenzialmente definito la musica e i musicisti — specialmente per quanto riguarda la musica classica — negando a chi si muoveva al di fuori di queste definizioni il riconoscimento di un senso di appartenenza, casa e sicurezza. Tuttavia, tracciare le vite mobili dei musicisti è stato molto più che stabilire come e dove si sono spostati in Gran Bretagna. Infatti, il progetto si è sforzato di comprendere i loro percorsi attraverso l'analisi delle rispettive vite culturali in Gran Bretagna e attraverso diverse istituzioni musicali come conservatori, scuole e festival. Inoltre, il progetto ha preso in considerazione dove si sono tenute le loro tournée e le esibizioni, così come i luoghi di incontro dove hanno socializzato e mangiato e — cosa ancora più importante — i luoghi dove hanno affrontato lo stigma, l'isolamento e la detenzione. Nel caso di quest'ultima possibilità, il progetto ha esaminato come le pratiche di detenzione abbiano portato a privazioni della libertà e sentimenti di vergogna, ma anche a piccoli e ambigui piaceri e gioie determinati dalle (im)mobilità proprie dell'esperienza carceraria (Holden e Adey 2024).

Le StoryMaps del progetto hanno narrato e mostrato le esperienze e la musica dei musicisti visualizzando l'estensione delle loro reti sociali e dei loro viaggi, i luoghi dove suonavano, soggiornavano e vivevano, includendo la loro corrispondenza e le testimonianze ricavate dalle storie orali. La nostra collaborazione con Giada Peterle — per altro co-autrice di questo volume — ha sviluppato ulteriormente le pratiche di indagine delle mobilità artistiche e grafiche del progetto con l'aggiunta di narrazioni grafiche che, a loro volta, sono diventate parte delle StoryMaps introducendo ulteriori spunti visuali. Giada

Peterle ha costruito quattro unità narrative — vale a dire, brevi storie a fumetti — attingendo alle StoryMaps e ispirandosi ad alcuni diari e ai materiali visivi raccolti in un archivio digitale informale. Le storie a fumetti sono state concepite come un modo per esprimere e, talvolta, visualizzare eventi, incontri ed esperienze che mancavano di un supporto visuale reperibile negli archivi pubblici e personali a cui avevamo accesso. L'immagine disegnata, allora, ha dato voce e forma alle note scritte e alle autobiografie di viaggio degli internati, stimolando il coinvolgimento empatico del pubblico. Per questo progetto, abbiamo dedicato una particolare attenzione a un concerto scritto e composto da diversi musicisti che erano stati internati sull'Isola di Man — una ex destinazione turistica nel Mare d'Irlanda scelta durante la Seconda Guerra Mondiale dal governo britannico come luogo di detenzione per i *nemici stranieri*. Sebbene non potessimo visionare una registrazione originale, il concerto è stato eseguito diverse volte e i componimenti sono stati messi in scena per un musical (Meyn 2023). L'approccio di Giada Peterle ha messo in luce una delle questioni centrali per una parodia in stile cabaret-fumettistico; vale a dire, l'opportunità di criticare l'insensatezza delle (im)mobilità carcerarie ricorrendo alla giocosità e a un umorismo pungente — oltre a essere immobilizzati in campi e spazi di fortuna, gli internati subivano il trasferimento forzato all'interno di una rete di internamenti e campi, alcuni dei quali facevano parte del sistema di prigionia imperiale britannico (Peterle e Holden 2024). Infatti, l'umorismo è stato letteralmente pungente visto il ricorso a una serie di giochi di parole sul filo spinato che delimitava i campi. In dettaglio, il filo spinato e la figura del gabbiano sono stati utilizzati ripetutamente nella narrazione grafica — tanto come nel musical che li ha ispirati — in quanto elementi dissonanti o ambivalenti. Il filo spinato è sia una forza sinistra che si muove strisciando lungo

lo spazio liminale della spiaggia e del lungomare, sia un elemento che con una sovrapposizione si avvinghia agli strumenti musicali, ad esempio, alle corde dell'arpa. Il gabbiano, invece, è mobilitato da Giada Peterle come un testimone aereo, che osserva la difficile situazione degli internati chiedendosi da lontano *Why are human beings behind the wire?* [Perché gli esseri umani stanno dietro al filo spinato?] — lo stesso ritornello cantato dal coro di *Der Song vom Stacheldraht* [La canzone del filo spinato]. Nelle unità grafiche, il filo spinato e il gabbiano diventano metafore visive che aiutano la lettrice e il lettore a adottare una prospettiva più-che-umana e a osservare le im/mobilità dell'internamento da punti di vista spazio-temporali trans-scalari.

Le mappe e altri oggetti cartografici hanno assunto molteplici forme e sono stati presenti sia attraverso pratiche di curatela, esposizione e performance, sia attraverso pratiche di mobilità interne agli stessi spazi museali e come reperti museali costitutivi di una mostra itinerante. Sia le StoryMaps che le narrazioni a fumetti di Giada Peterle hanno fornito un modo per giocare con le distorsioni spaziali e temporali della memoria raccontate tramite le interviste di storia orale e nei diari di diversi musicisti. La storia orale difficilmente assume una forma lineare, permettendo alle e ai partecipanti di saltare avanti e indietro fra gli eventi. Riflettendo su questo, Michael Holden ha lavorato su una mappa della memoria e della mobilità che potesse utilizzare le divagazioni temporali e i salti geografici raccolti in diverse interviste di storia orale con Eric Sanders per registrare movimenti attraverso geografie, scene ed eventi ricordati per mezzo della malleabilità amorfa della mobilità della memoria. In parallelo, Giada Peterle ha realizzato un *Memory Game Unit* [Gioco di Memoria] dedicato alla visualizzazione narrativa delle strutture non lineari con cui funziona la memoria. Proprio come le pagine di un fumetto funzionano grazie agli spazi vuoti tra le vignette, così

la nostra memoria è un archivio fatto di lacune, buchi e risonanze imprevedibili. Ecco perché le vignette nell'unità si richiamano l'un l'altra con connessioni visive come quelle date dai colori ricorrenti — il rosso nel nostro caso.

Compaiono anche diversi gesti delle mani. Ci sono immagini di movimenti impliciti, trattenuti o possibili che sono sia connettivi che relazionali quanto importanti per le esperienze di (im)mobilità dei musicisti durante la migrazione o l'internamento. Ad esempio, c'è la presa di una mano su una valigia; la valigia — come altri oggetti — si ripete nelle altre unità narrative per reiterare il ricordo e la consapevolezza del doversi muovere con beni molto limitati visto che le autorità britanniche permettevano agli internati di viaggiare solo con lo stretto indispensabile e lo smarrimento o il furto da parte di chi doveva sorvegliare quel bagaglio erano all'ordine del giorno. Quella presa racconta della necessità di *aggrapparsi a*, un *rimanere con*, o una resistenza al flusso degli eventi. Allo stesso modo, il tenersi per mano — di due o più corpi che collegano arti e dita — è la rappresentazione di tutti quei soggetti (im)mobili che si stringono l'uno all'altro con teneri gesti che esprimono cura e vulnerabilità. Riprendendo la struttura di un gioco di memoria, ogni vignetta è una carta che invita i lettori a giocare e creare le proprie associazioni e trame narrative.

Sperimentare

Cosa significa sperimentare con le mobilità? La sperimentazione implica la ricerca spasmodica della novità o fare le cose diversamente? Comporta la mobilitazione di nuovi concetti e teorie? Dovremmo utilizzare metodi nuovi, aperti e/o mobili? Oppure sperimentare

significa facilitare nuovi tipi di dialogo, discussione e lavoro multidisciplinare? Esiste davvero il rischio di tracciare linee di demarcazione tra ambiti disciplinari — ad esempio fra le scienze sociali, le scienze umane, le arti, l'ingegneria, le scienze naturali, le scienze fisiche, ecc.? Non sarebbe forse meglio reimmaginare le mobilità lungo linee trasversali, magari concentrandosi su interventi di progettazione pratica — che collegano ingegneria, architettura, design, sociologia e geografia umana — o esperimenti creativi — che uniscono *performance*, sociologia e progettazione urbana — oppure metodi basati sulla pratica che connettono ambiti diversi — utilizzando metodi di disegno o *focus group* per collegare utenti e progettisti — o magari metodi etnografici e partecipativi che esplorano le sfide dove si intersecano progettazione urbana, ingegneria civile e scienze sociali?

Nei *workshop*, negli eventi di *networking* e, talvolta, in spazi come il Senselab di Erin Manning istituito all'inizio degli anni 2000 oppure gli *Experiments in environments* [Esperimenti nell'ambiente] di Lawrence Halpin realizzati negli anni '60, questi tipi di collisioni disciplinari possono accadere, aprendo nuove strade che stabiliscono collaborazioni e attraversano le divisioni disciplinari, affrontano un insieme comune di problemi e, infine, si concentrano su pratiche incarnate e soluzioni pratiche (Merriman 2010; Manning e Massumi 2014). Alcuni di questi eventi, ritrovi e approcci hanno sostenuto impegni per la pianificazione e l'architettura partecipative. Le studiose e gli studiosi di scienze sociali e umane potrebbero imparare molto da questi esperimenti più concreti e pratici che descrivono movimenti incarnati di diverso tipo. In particolare, le e i professionisti delle arti sono in una posizione adatta ad avviare o facilitare questi esperimenti ed esercizi pratici vista la solida base di conoscenze che hanno negli ambiti dei metodi partecipativi, che sono essenziali per coinvolgere

partecipanti e pubblico. Con l'intento di dirigere la ricerca sulle mobilità verso le possibilità legate all'utilizzo di pratiche creative, Barry et al. sottolineano che la ricerca sulle mobilità è sia condotta in tempi incerti e turbolenti sia mirata a comprenderli. L'*ethos* sperimentale degli approcci creativi, pertanto, potrebbe richiamare le studiose e gli studiosi e le esperte e gli esperti a *grapple with instability that invades personal, private, social and academic professional lives* [fare i conti con l'instabilità che invade la vita personale, privata, sociale e professionale accademica] e a negoziare *research situations as they unfold* [le situazioni di ricerca mentre si svolgono] (Barry et al. 2023, 370).

Forse, le studiose e gli studiosi della mobilità potrebbero impegnarsi maggiormente anche con le tecniche di *ricerca-creazione* (Manning 2015), la teorizzazione sperimentale e le pratiche come quelle legate ai metodi collaborativi e il disegno. I processi di co-creazione e di pensiero sono importanti pratiche mobili incarnate di per sé; vale a dire, non solo pratiche di studio per l'analisi delle pratiche mobili. Questo è evidente nel lavoro di artiste e artisti performativi, registe e registi e professioniste e professionisti dell'arte e del design che hanno sperimentato con il movimento in diversi modi, così come nella recente rinascita della *ricerca-creazione* sotto l'egida delle GeoHumanities (Hawkins 2020; Springgay 2022). Naturalmente, includiamo in questa panoramica anche il lavoro di studiose e studiosi, professioniste e professionisti che sono stati coinvolti per redigere questo volume e nelle collaborazioni di ricerca e connessioni che vi abbiamo discusso.

Soffermiamoci a riflettere sulla ricerca condotta nell'ambito delle GeoHumanities. Questa ci spinge a considerare come il movimento sia compreso ed evocato in queste sperimentazioni. Sottolinea l'importanza di approcciare il movimento come un processo, non

solo come un mezzo per raggiungere un fine. Sia chiaro, però, che non intendiamo promuovere lo studio del movimento fine a sé stesso ma, piuttosto, invitare a cogliere i movimenti che sono sottesi a tutte le cose. Ci interessiamo a questi approcci perché riconoscono ed esplorano l'importanza vitale e la centralità del movimento nelle nostre vite quotidiane, anche se possono essere controversi. Da un lato, alcune studiose e alcuni studiosi hanno criticato le costanti celebrazioni del movimento, del dinamismo e del processo. Questo perché, in parte, possono intessere una rappresentazione romantica del movimento come libertà, producendo geografie *flat* [piatte, bidimensionali] che non tengono conto delle differenze di potere, agentività e responsabilità (Cresswell 1997, 2006). Allo stesso modo, gli sforzi che si impegnano per la normalizzazione della mobilità e la critica dei sistemi di valori xenofobi, populistici e retrogradi — vale a dire, quelli che privilegiano la permanenza o la stabilità — possono, inavvertitamente, finire per essenzializzare o esaltare la mobilità.

Altre studiose e studiosi potrebbero ritenere che gli approcci e i metodi che attingono dalle arti e dalle scienze umane potrebbero distogliere l'attenzione dall'importante compito di informare il dibattito che determina le scelte per le politiche ambientali, sociali o di governo relative ai trasporti e alle mobilità; tuttavia, noi non crediamo che gli approcci sperimentali e attenti ai processi o le prospettive critiche siano inadeguati a questo compito e così facilmente strumentalizzabili. Ad esempio, gli approcci delle arti e delle scienze umane sono spesso strettamente intrecciati a concetti e metodi critici delle scienze sociali, permettendo alle studiose e agli studiosi di adattarli o riutilizzarli per progetti specifici. Inoltre, siamo certi che gli approcci, i metodi e le modalità di disseminazione delle arti e delle scienze umane possano coinvolgere il pubblico generalista o platee più specifiche in modi interessanti come dimostrano le

molteplici restituzioni creative e critiche delle mobilità, siano queste realizzate attraverso pratiche artistiche (Witzgall et al. 2013; Barry et al. 2023) o fumetti multimediali (si vedano Ravalet et al. 2014; Peterle 2021a, 2021b). Ancor di più, le prospettive di matrice post-strutturalista radicale a soggettività, soggettivazione e individuazione sottese ad alcuni recenti approcci sperimentali e trasversali alla mobilità e al movimento nelle arti e nelle scienze umane ci portano lontano da modelli e comprensioni unidimensionali della soggettività umana, del comportamento e del processo decisionale che sostengono la ricerca tradizionale su trasporto e mobilità nelle scienze sociali, oltre che molte pratiche industriali. Come abbiamo annunciato all'inizio di questa sezione, la sperimentazione è sempre stata al centro di gran parte del lavoro svolto sulla mobilità attraverso la lente del pensiero non-rappresentazionale (Merriman 2014). In un capitolo su *Vital methodologies: live methods, mobile art, and research-creation* [Metodologie vitali: metodi dal vivo, arte mobile e ricerca-creazione] nel volume collettaneo *Non-Representational Methodologies*, Mimi Sheller ha esplorato come le ricercatrici e i ricercatori delle mobilità abbiano assunto un *experimentalist orientation* [orientamento incline alla sperimentazione], attingendo a metodi *mobile, relational, live, interactive, and vital* [mobili, relazionali, dal vivo, interattivi e vitali] per ripensare i loro approcci alla mobilità e ad altri argomenti in discipline come la geografia e la sociologia (Sheller 2015, 130). In particolare, Sheller ha tracciato connessioni tra gli esperimenti di femministe, artiste e artisti contemporanei e studiose e studiosi delle scienze sociali che hanno sviluppato metodi *non-rappresentazionali* e *mobili*, riunendo le loro riflessioni così da evidenziare la diversa gamma di metodi partecipativi sperimentali che le e i professionisti delle arti potrebbero utilizzare per approcciare le pratiche mobili:

which might involve acoustic walks, psychogeographic drifts, site-specific storytelling, public annotation, digital graffiti, collaborative cartography, mobile gaming, balloon surveillance and grassroots mapping projects, bike-riding experimental theater, 'augmented reality', or more complex 'mixed-reality' interactions [che potrebbero includere passeggiate sonore, derive psicogeografiche, narrazioni *site-specific*, pratiche di annotazione collettiva digitale, graffiti digitali, cartografia collaborativa, giochi mobili, rilievi con palloni aerostatici e progetti di mappatura dal basso, teatro sperimentale in bicicletta, 'realtà aumentata', o interazioni più complesse con 'realtà miste']. (Sheller 2015, 135)

Questa attenzione per lo sviluppo di approcci più aperti e sperimentali verso ciò che è *dal vivo*, transitorio, fugace e mobile è andata a sostenere un'ampia gamma di lavori sulle pratiche mobili nelle scienze sociali e umane sotto l'egida della ricerca performativa, della *live sociology*, dei metodi mobili, o del pensare-e-fare non-rappresentazionale, come nel caso degli esperimenti di McCormack (2007) per la tracciatura dei corpi in uno studio di danza.

I metodi sperimentali spesso richiedono un approccio meno rigido all'ordinamento delle fasi nel processo di ricerca. Ad esempio, le ricercatrici e i ricercatori possono scegliere di mettere da parte gli approcci tradizionali basati su un movimento progressivo dall'identificazione del problema e delle prospettive teoriche, alla definizione di obiettivi e ipotesi chiare, quindi alla raccolta di dati progettata per testare queste ipotesi e, infine, alla rielaborazione degli argomenti teorici. Infatti, i metodi e gli approcci sperimentali delle arti e delle scienze umane possono essere più flessibili nei termini di progettazione della ricerca e approccio alla raccolta dei dati, così come possono intendere la selezione dei riferimenti

teorici come una modalità sperimentale per proporre, provocare o sfidare un'interpretazione. Invece di applicare i quadri teorici della ricerca sulle mobilità a una vasta gamma di situazioni empiriche per controllare se vi *si adattano* — vale a dire, rivedendo le teorie in base alle prove *trovate* — le ricercatrici e i ricercatori possono adottare un approccio più aperto per affrontare un *problema* influenzato dalle mobilità. Ad esempio, possono combinare metodi e approcci di ampio respiro, adottare approcci collaborativi più sperimentali, o considerare argomenti teorici trasversali a gran parte del pensiero occidentale convenzionale. Il lavoro di Sasha Engelmann (2023) dedicato agli esperimenti meteorologici — discusso in dettaglio di seguito — esemplifica queste possibilità grazie alla sua decisione di considerare gli esperimenti artistici come rappresentazioni di e, al tempo stesso, vere e proprie forme di mobilità e movimento. In estrema sintesi, ciò che lei definisce l'attingere alle qualità dell'*agitation* [agitazione dinamica; N.d.T.: da intendersi in senso lato come un movimento fisico e concettuale che perturba, stimola e mette in relazione diversi elementi del sistema studiato]. I suoi esperimenti si fondano sugli usi artistici di tecnologie di rilevamento e media che indagano le condizioni meteorologiche e climatiche e, spesso, attraverso le stesse infrastrutture della produzione di conoscenza scientifica e tecnologica. Queste tecniche consentono di inviare e ricevere segnali radio mobili su scala planetaria — delle apparenti astrazioni — che prevedono che le immagini del tempo atmosferico, tanto come *i corpi e le tecnologie che le producono*, siano *agitati*. Scrivendo degli approcci *do-it-yourself* [fai-da-te] per ricevere da Automatic Picture Transmission (APT), immagini raccolte dai satelliti meteorologici in orbita, Sasha Engelmann descrive l'assemblaggio di persone, tecnologia e immagini che:

are moved, oscillated, shaken, and this movement is evidence of

relation...Through agitation, multiple scales intersect: the forensic gaze of the satellite is agitated with local weather and the movements of bodies [si muovono, oscillano, si scuotono. Questo movimento è prova di relazione... Attraverso l'agitazione, le scale si intersecano: lo sguardo scientifico del satellite si agita con il meteo locale e il movimento dei corpi]. (Engelmann 2023, 533)

Approcci come questo sono particolarmente adatti all'indagine delle grandi questioni globali come la *giustizia delle mobilità*, il cambiamento climatico e il verificarsi delle migrazioni forzate.

Questi *esperimenti* di cattura del tempo atmosferico richiedono combinazioni inusuali di competenze artistico-accademico-tecniche. Analogamente, il lavoro collaborativo — tra esponenti del mondo accademico, decisori politici, professionisti e professionisti nei campi dell'arte e del design, dell'ingegneria e delle politiche ambientali e dei trasporti — è un elemento imprescindibile per molti esperimenti focalizzati su specifici *problemi*. Consideriamo, ad esempio, l'ambito della mobilità e del design dei trasporti. In questo contesto, le studiose e gli studiosi della mobilità hanno largamente attinto ai metodi innovativi per tracciare i movimenti delle passeggere e dei passeggeri attraverso l'ambiente costruito dei terminal aeroportuali (Hernandez Bueno 2024), ma hanno anche collaborato con figure professionali nel campo dell'urbanistica per comprendere le pratiche di mobilità in particolari spazi progettati (Jensen 2014; Jensen e Lanng 2017). Mentre le implicazioni etiche connesse a queste pratiche richiedono un'attenta considerazione — specialmente quando vengono utilizzati metodi mobili altamente intimi come le tecnologie di *eye tracking* [oculometria] (vedi Hernandez Bueno 2024) — in altri casi sono state preferite pratiche artistiche più tradizionali come il collage. Ad esempio, il lavoro di Clare Booker (2022) sulla

mobilità aerea e lo spazio dei terminal aeroportuali utilizza il collage di materiali trovati, schizzi, disegni e media digitali esistenti per reimmaginare lo spazio dell'aeroporto attraverso le sue molteplici dimensioni digitali e analogiche e così restituire una dimensione umana alle esperienze aeroportuali. Phan et al. (2022), invece, hanno lavorato con le e i partecipanti alla settimana del design di Melbourne adottando un approccio etnografico al design che ha incoraggiato le e i partecipanti a fare collage con ritagli di riviste e altri materiali visivi per immaginare i futuri della mobilità su quattro ruote. Questo approccio mirava, da un lato, a mettere in discussione gli immaginari spesso maschilisti — ma paradossalmente propugnati come universali — del *Pod Man* che ricorrono nell'ambito di diverse forme di trasporto; e, dall'altro, a discostarsi dall'iconografia patinata del *render* digitale che domina l'industria automobilistica.

Un esempio di questa modalità di lavoro su un *problema* influenzato dalle mobilità — e, al contempo, di promozione delle *collisioni disciplinari* — si è concretizzato durante la Spring School *Weathering Mobilities*, tenutasi alla Royal Holloway University of London nel maggio 2023. Dottorande e dottorandi, ricercatrici e ricercatori nelle fasi iniziali delle loro carriere hanno partecipato a due giorni di discussione, sperimentazione, ascolto, lettura, percezione e scrittura intorno alle (im)mobilità del tempo atmosferico quando questo si interseca a persone, vita selvatica, satelliti, acqua e altri materiali. Durante l'evento abbiamo utilizzato il concetto di *weathering* [N.d.T.: non c'è una traduzione diretta in italiano che abbracci la complessità del termine inglese che indica il processo di esposizione, adattamento e incorporazione delle condizioni atmosferiche e climatiche, sia in senso fisico che metaforico] per considerare come le vite siano esposte, erose e consumate dal tempo atmosferico, ma anche come le vite si adattino e rispondano al clima,

alle sue variazioni e alle condizioni materiali ed elementali. In linea con le riflessioni di Sharpe (2016) e altri, questo approccio riconosce che i fenomeni atmosferici si intersecano con le macro-atmosfere di *colonialismo, razzismo e sessismo*, così come con altre forze che *are weather* [sono tempo atmosferico] anch'esse (Engelmann e Dyer 2020).

La Spring School si è concentrata su come le (im)mobilità legate al tempo atmosferico, sia come elementi propri dell'accadere dei fenomeni atmosferici stessi che come manifestazioni dei fenomeni atmosferici su e in altro, possano essere percepite e rese palpabili nei corpi e negli assemblaggi di corpi e macchine; oltre che essere espresse e articolate attraverso una moltitudine di pratiche come lo scrivere, il camminare, il fotografare e le altre pratiche artistiche e creative. Queste tematiche hanno richiesto riflessioni non dissimili da quelle che la ricerca sulle mobilità dei corpi più tangibili si è posta per interrogare la vitalità delle esperienze mobili umane e non-umane — come, ad esempio, rivela la ricerca di Paul Simpson (2017) sul ciclismo in condizioni meteo avverse. Questi temi di ricerca richiedono un'attenta riflessione per operare la selezione dei metodi che possano affrontare gli aspetti perturbanti che gravitano attorno alle anticipazioni del tempo atmosferico — incluse la volatilità, i malfunzionamenti tecnici e i fallimenti. In che misura — per quanto cerchiamo di anticiparlo e visualizzarlo e nonostante la proliferazione di dati e previsioni — possiamo affrontare i limiti di ciò che sappiamo grazie a un *quid* che è proprio del tempo atmosferico e che ci invita alla sperimentazione nella pratica, inclusa la pratica creativa? Per davvero la pratica nel e con il tempo atmosferico rinforza l'invito a ricordare che la sperimentazione richiede una certa umiltà sia che si intenda comprendere le mobilità intangibili dell'atmosfera — sebbene questa letteralmente pesi su di noi in qualità di pressione atmosferica — o sia che si intenda affrontare l'evidenza di una grandinata che ci

assorda facendo vibrare il tetto? E, infine, possiamo davvero affermare che gli esperimenti con i fenomeni atmosferici sono così sicuri — almeno se li consideriamo, per così dire, nel mezzo del loro svolgersi, dopo la loro formazione e prima che si manifestino i loro effetti più ampi — anche se sappiamo che il tempo atmosferico è sempre sorprendente, un complesso di campi di forza mobili e in movimento fra energia e materia che genera *tempeste* fatte da direzionalità, goccioline e particolati, correnti a getto e uragani, bonacce e depressioni?

La Spring School ha affrontato queste questioni in diversi modi sia attingendo alle esperienze mutate dalla tradizione delle Summer School sia introducendo le e i partecipanti a un caleidoscopio di approcci che travalicano i confini disciplinari. Fra questi ricordiamo, la lezione magistrale di Stephanie Sodero su volatilità e vulnerabilità delle infrastrutture meteorologiche e mobilità delle risorse sanitarie. Durante questo incontro, Stephanie Sodero ha esaminato come le infrastrutture che supportano il trasporto di medicinali o sangue siano vulnerabili al caldo intenso e alle tempeste. I dialoghi tra le e i partecipanti alla Spring School e le colleghe e i colleghi di Scienze del Quaternario — tra cui Celia Martins Puertas e Laura Boyall — che hanno esplorato come *i modelli meteorologici siano impronte climatiche* e, poi, portato allo sviluppo di una breve storia a fumetti per raggiungere un pubblico più ampio. Sasha Engelmann e Madelaine Joyce hanno avviato la scuola con il loro esperimento di rilevamento satellitare nel campus che, poi, ha ispirato Madelaine Joyce a sperimentare il rilevamento dei volumi atmosferici al confine tra Corea del Nord e del Sud con un'antenna fai-da-te in un successivo viaggio. Inoltre, la Spring School ha anche creato gruppi di discussione con partecipanti dalle formazioni accademiche e artistiche differenti per lavorare su due set di materiali: in primo

luogo, un estratto da un romanzo di *climate fiction*; e in secondo luogo, un articolo accademico di Beth Cullen (2020) che ha utilizzato metodi di ricerca fotografici per esplorare gli *assemblaggi monsonici* composti delle *mobilità meteorologiche* del clima, del tempo atmosferico e della produzione di mattoni in Bangladesh. Questi testi sono stati selezionati per il loro approccio sperimentale alla scrittura e alle pratiche delle mobilità, oltre che per la loro natura interdisciplinare, che ben si allineavano al proposito della Spring School di attraversare trasversalmente le discipline. Infine, la lezione magistrale di Kaya Barry si è concentrata sulle esperienze delle lavoratrici e dei lavoratori agricoli stagionali nelle isole del Pacifico del Queensland in Australia, considerando i legami fra le mobilità del lavoro, il tempo atmosferico e il clima. L'intervento di Kaya Barry ha dimostrato le eterogenee ed evocative potenzialità delle fotografie scattate dalle e dai partecipanti e il loro ruolo nell'attivazione di uno *sguardo mobile* (vedi anche Maddrell 2020) grazie ai *metodi mobili misti* che trasformano le e i partecipanti in ricercatrici e ricercatori.

Coinvolgere

Solo di recente, la pedagogia ha ricevuto l'attenzione delle ricercatrici e dei ricercatori che si occupano di mobilità, sebbene la maggior parte delle studiose e degli studiosi di mobilità la incorpori nelle proprie attività di insegnamento e nelle attività di terza missione (Gibson e Pearce 2023). Tuttavia — sia praticati dentro che fuori dall'aula — l'insegnamento e l'apprendimento sono di fondamentale importanza nei contesti di *Arti e Scienze Umane per un futuro di mobilità più eque*. Infatti, permettono al campo di studi relativamente nuovo delle arti e delle scienze umane delle mobilità di essere

tenuto in considerazione e riprodotto in ambito accademico. Inoltre, permettono a questo campo di impegnarsi significativamente con il mondo reale *nell'era dell'alta mobilità* (Shin e Lee 2019). Soprattutto oggi, mentre sembriamo aspettare la nostra catastrofica e disastrosa fine — visto il nostro reiterato fallimento nel rispondere adeguatamente all'esacerbarsi delle condizioni inique della mobilità e al conseguente progressivo deterioramento climatico — delle efficaci pratiche educative potrebbero favorire una riflessione condivisa e gli sforzi pratici per il raggiungimento di *futuri alternativi della mobilità* (Sheller 2021).

Istruzione superiore e apprendimento permanente: un caso di studio dall'Università di Padova

Il recente interesse per le declinazioni umanistiche delle mobilità ha avuto un impatto non solo sulla ricerca accademica ma anche sulle pratiche educative — sia all'interno che all'esterno dell'accademia — inclusi l'istruzione superiore, il processo di apprendimento permanente e le attività di formazione per il personale docente. Oltre alla ricerca e alla disseminazione e visto il ruolo dell'educazione nella promozione di nuove prospettive sulle mobilità, il Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità dell'Università di Padova ha introdotto, come parte di un progetto di eccellenza quinquennale avviato nel 2018, un curriculum in Mobility Studies all'interno di un esistente corso di Laurea Magistrale in Scienze Storiche. Questo curriculum propone un'offerta formativa particolarmente innovativa che si avvale delle competenze di storiche e storici, geografe e geografi, classiciste e classicisti, filologhe e filologi, antropoghe e antropologi e socioghe e sociologi del Dipartimento, oltre che di quelle di un nutrito gruppo di *visiting professors* internazionali.

Il curriculum in Mobility Studies si fonda sulla nozione che le scienze umane — in particolare le prospettive geo-storiche — possano svolgere un ruolo fondamentale nel comprendere e nell'affrontare eterogenee forme di mobilità come quelle di individui e società, di oggetti e merci, di idee e politiche, di testi e immagini. Oltre che per la ricerca accademica, una prospettiva incentrata sulla mobilità è considerata come pertinente e necessaria per affrontare questioni contemporanee riguardanti la pianificazione urbana, lo sviluppo locale, le attività culturali e altro ancora. Il curriculum è progettato per dotare le studentesse e gli studenti della capacità di concettualizzare la mobilità come un processo dinamico attraverso il quale individui, manufatti ed entità intangibili vengono tradotti, trasformati, adattati e negoziati da diversi attori sociali in contesti spaziali sia di prossimità che distanti, sia del passato che del presente. Le materie che compongono il curriculum sono diverse e includono tematiche storiche come le migrazioni nella storia mondiale, le idee e le culture in movimento e la storia del turismo e dei trasporti, ma anche le scienze sociali. I corsi di geografia, ad esempio, enfatizzano l'interrelazione tra spazio, luogo e mobilità, così come le mobilità urbane. I corsi di antropologia, invece, si concentrano sull'incontro culturale, come nel caso delle mobilità afro-asiatiche. Fra i corsi di sociologia, quello su lavoro, migrazione e globalizzazione e quello sulla sociologia delle idee sono i più frequentati dalle studentesse e dagli studenti. Infine, le lezioni teoriche sono integrate da laboratori pratici che permettono alle studentesse e agli studenti di osservare come gli studi sulla mobilità possano essere applicati produttivamente nelle loro ricerche o nei loro percorsi professionali.

Nel contesto di questo curriculum, l'educazione interdisciplinare di livello internazionale si arricchisce anche di esperienze intersettoriali ed extra-accademiche. Questo approccio mira a rispondere alle

difficoltà che le giovani e i giovani umanisti del giorno d'oggi devono affrontare nell'approcciarsi al nuovo mercato del lavoro, sia nel settore privato che in quello pubblico. Ciò include istituzioni culturali, biblioteche, musei, gallerie e archivi; agenzie governative statali e locali; organizzazioni internazionali come le ONG; turismo culturale; industrie del patrimonio e digitali; servizi di media e comunicazione; fondazioni private e pubbliche. A Padova, le studentesse e gli studenti hanno anche l'opportunità di sviluppare le loro competenze digitali e la loro creatività presso il MobiLab, un laboratorio digitale per la ricerca sulla mobilità. Una possibilità che riflette la consapevolezza che le mobilità delle idee e delle persone sono oggi più che mai interconnesse con lo sviluppo di piattaforme digitali, reti e scambi.

Il successo del programma del corso di laurea in Mobility Studies è evidente quando si considera l'aumento progressivo del numero di domande di ammissione presentate annualmente: 227 nel 2022/2023 e ben 355 nel 2024/2025. Il bacino di potenziali candidate e candidati è diversificato e comprende persone provenienti da varie regioni geografiche di tutto il mondo. In ogni caso, il corso ha anche subito limitazioni alla mobilità studentesca: nei primi anni quelle dovute alle restrizioni implementate per il COVID-19 e, poi, quelle dovute alle difficoltà per ottenere un visto a causa del conflitto russo-ucraino, delle tensioni in Medio Oriente e del progressivo inasprimento delle politiche sull'immigrazione. Alcune studentesse e alcuni studenti non sono riusciti a raggiungere Padova e le autorità locali e nazionali non si sono sempre dimostrate disponibili a facilitare il lavoro di un programma così internazionale — una caratteristica che, ovviamente, è imprescindibile per un programma che si fregia del titolo Mobility Studies. Consci delle peculiarità di questo momento storico, ci troviamo costretti — ora più che mai — a sottolineare l'importanza fondamentale di impegnarsi in una riflessione profonda e critica sulla

mobilità degli individui e sul concetto di *confine*, tanto nel passato come nel presente.

Il curriculum padovano e le sue attività educative sono stati ulteriormente arricchiti da una solida rete di collaborazioni garantite da diversi partner nazionali e internazionali, confermando il ruolo che l'internazionalizzazione ha nell'assicurare un programma educativo sempre aggiornato. Infatti, colleghe e colleghi della compagine britannica della nostra rete vi hanno tenuto lezioni, così come sono stati firmati accordi per la mobilità e lo scambio studentesco nell'ambito dei programmi Erasmus e Ulisse con la Royal Holloway University of London e la Konkuk University. Perdipiù, grazie a un intenso lavoro degli uffici amministrativi e, in particolare, delle colleghe e dei colleghi Paola Molino, Marco Bertilorenzi, Lynne Pearce e Hu Yang è stato possibile avviare un programma di Doppio Titolo in Mobility and Humanities con sede presso l'Università di Padova e la Lancaster University. Dall'anno accademico 2025/26, le studentesse e gli studenti selezionati che completeranno con successo i loro studi in entrambe le università otterranno una Laurea Magistrale in Scienze Storiche — curriculum Mobility Studies dall'Università di Padova e un titolo equipollente (MA) in Sociologia oppure in Studi Letterari Inglese dalla Lancaster University. Questa è una chiara dimostrazione di come lo scambio accademico in questo campo possa aprire la strada e poi attivare processi di apprendimento reciproco tra istituzioni, docenti, studentesse e studenti. Come area di ricerca intrinsecamente interdisciplinare, infatti, gli studi sulle mobilità si prestano particolarmente bene a creare connessioni tra esperte ed esperti provenienti da diversi contesti geografici e, pertanto, promuovere la formazione di un'équipe intellettuale di cui, successivamente, beneficeranno le nostre comunità studentesche. Questa prospettiva, in breve, anima un programma che è mobile non solo per i suoi

contenuti e argomenti, ma anche nel suo modo di accogliere persone — tanto in qualità di studenti che di insegnanti — provenienti da contesti diversi, e nella sua volontà di introdurre la circolazione delle idee come parte di un più ampio progetto educativo.

Le pratiche educative ispirate dalla combinazione di mobilità e scienze umane dimostrano un potenziale particolare. Come Sarah Gibson e Lynne Pearce (2023) hanno notato nella loro introduzione a un doppio numero monografico di *Transfers* dedicato a *Mobilities and Pedagogy* [Mobilità e Pedagogia], *la pedagogia è un mezzo sicuro per mantenere il rigore, così come l'innovazione, negli studi sulle mobilità* (Gibson and Pearce 2023, 3). Creatività, arti e mobilità possono essere riunite in un'aula per sperimentare pratiche didattiche più coinvolgenti che si basano sia su riflessioni metodologiche che teoriche condotte nell'ambito degli studi sulle mobilità. Fra libri, manuali, numeri monografici e molto altro, questa è stata la prima pubblicazione accademica nell'ambito delle mobilità a concentrarsi specificamente sulla pedagogia, anche se la maggior parte delle autrici e degli autori coinvolti avevano già condotto ricerche in questo senso e — inevitabilmente — le avevano incorporate nelle loro attività di insegnamento e terza missione (Gibson e Pearce 2023, 3). Di fatto, questa pubblicazione è stata l'opportunità di riunire — fra le molte altre cose — i contributi di colleghe e colleghi della Lancaster University, della Royal Holloway University of London e dell'Università di Padova, generando uno spazio virtuale per lo scambio di pratiche pedagogiche delle mobilità.

Come sottolinea Chiara Rabbiosi nel suo contributo al numero monografico (vedi Rabbiosi 2023), l'uso del video come metodologia mobile rappresenta una pratica educativa particolarmente interessante. Le scienze sociali e umane hanno da tempo esplorato le loro connessioni con la produzione video. La natura multimodale

del linguaggio cinematografico che è iconico, grafico, acustico; le dimensioni coinvolte fra movimento, spazio e tempo; e il coinvolgimento emotivo che suscita rendono la produzione video uno strumento pedagogico efficace. Nello specifico quadro delle teorie pedagogiche critiche di ispirazione femminista, inoltre, la produzione di video può rivelarsi un'innovativa pedagogia delle mobilità, rispondendo alle esigenze trasformative connesse all'istruzione di secondo livello contemporanea. A Padova, la produzione di video per la pedagogia delle mobilità è stata introdotta nel curriculum in Mobility Studies dal 2020/2021 attraverso un *videolab* nel contesto dell'insegnamento Space, Place and Mobility [Spazio, Luogo e Mobilità] tenuto da Chiara Rabbiosi. Nel corso di quattro anni, hanno partecipato in più di 150 fra studentesse e studenti, impegnandosi in un processo in tre fasi: 1) la sperimentazione del video come metodo mobile, ad esempio, filmando passeggiate auto-riflessive; 2) l'esplorazione dei significati personali della mobilità attraverso la produzione di una *clip* in gruppo; e 3) il montaggio collettivo delle *clip* per articolare delle narrazioni di mobilità. Il *feedback* condiviso dalle studentesse e dagli studenti ha evidenziato uno stress iniziale dovuto alla poca familiarità con le tecniche di produzione video ma, allo stesso tempo, non ha mai mancato di riconoscere il valore di questa attività. Uno studente ha commentato: *Adding video to this course was really effective for me as a way to learn about the concepts of mobility. It gave me a visual explanation of things I needed to understand* [Per me, aggiungere il video a questo corso è stata davvero una scelta efficace per apprendere i concetti di mobilità. Mi ha fatto vedere le cose che dovevo capire]. Questa scelta pedagogica sfida i pregiudizi dei discorsi sulle mobilità, favorendo gli approcci intersezionali. Incoraggia le studentesse e gli studenti a riflettere sul movimento, sull'uso della telecamera e sugli aspetti tecnici della produzione video

— dalla sceneggiatura, al montaggio fino alla circolazione. Attraverso una lente geografica umana di ispirazione femminista, quindi, questa pratica educativa ha permesso di considerare criticamente le mobilità, ha affrontato le ingiustizie sociali e spaziali, e ha ampliato i confini dell'educazione trasformativa.

Un'altra area di insegnamento sperimentale e creativo all'interno del curriculum in Mobility Studies riguarda la cartografia. Laura Lo Presti ha introdotto il laboratorio *Map-Mobilities*, che collega gli studi cartografici e gli studi sulle mobilità grazie a un focus su migrazione e confini. Le mappe spesso scompaiono — nascoste fra la trama e l'ordito delle nostre vite quotidiane — finendo per plasmare i nostri movimenti senza che ce ne accorgiamo. Questo laboratorio mira a rendere nuovamente visibili le mappe, non solo come oggetti, ma anche come processi che modellano attivamente la nostra comprensione della mobilità, dei confini e dell'appartenenza. Grazie a questo laboratorio, le studentesse e gli studenti esaminano come le mappe presentino il movimento come un problema gestibile, oscurando l'agentività delle e dei migranti; e, inoltre, esplorano la cartografia non solo come strumento di navigazione, ma anche come mezzo di immaginazione e potere (Lo Presti 2020). I temi chiave del laboratorio includono la cartografia critica, le pratiche di contro-mappatura e la natura performativa dei confini che abilitano e ostacolano la mobilità, producendo diritti e accessi differenziati. Attingendo agli studi critici sulla migrazione, *Map-Mobilities* discute le modalità attraverso cui i confini disumanizzano coloro che si trovano al di fuori di essi, rafforzando al contempo le narrazioni di appartenenza centrate sullo stato. Il laboratorio culmina con i progetti cartografici creativi delle studentesse e degli studenti che contribuiscono a un *Alter-Atlas of Borders* [ContrAtlante dei Confini], sfidando gli immaginari dominanti e proponendo nuovi modi

di rappresentare la mobilità. Infatti, le studentesse e gli studenti integrano approcci interdisciplinari — dalla letteratura all'arte partecipativa — sperimentando forme alternative di rappresentazione cartografica. Attraverso la sensibilità del *nuovo paradigma delle mobilità*, le studentesse e gli studenti interagiscono con le mappe in modo critico e creativo sviluppando così la capacità di interrogare le influenze della cartografia sul movimento e le narrazioni di inclusione ed esclusione. Questo processo non solo sviluppa la loro comprensione teorica, ma ispira anche pratiche innovative che immaginano la mobilità oltre i confini.

Il programma di tirocinio *The Mobility of the Book* [La mobilità del libro] — offerto come parte integrante dell'insegnamento Archives and Libraries on the Move e tenuto da Paola Molino — si concentra sulla provenienza di una collezione di circa 1.000 libri antichi, orientativamente riconducibili ad un arco di tempo compreso fra il XVI e il XIX secolo e conservati presso la Biblioteca di Scienze Umane dell'Università di Padova. Questo programma ha permesso alle studentesse e agli studenti del corso in Mobility Studies di relazionarsi con la materialità dei libri antichi e l'importanza della catalogazione; oltre che di riflettere sui ruoli dei libri sia in quanto merci del passato, sia come veicoli della conoscenza attraverso i secoli. Il risultato di questa analisi e ricerca sui libri antichi è stato presentato nel contesto del Blended Intensive Programme che coinvolge anche l'Università di Jena e l'Università di Vienna.

Come sottolinea Giada Peterle nel suo contributo al già menzionato numero monografico della rivista *Transfers* (vedi Peterle 2023b), invece, insegnare con un approccio incentrato sulle mobilità ma al di fuori di un curriculum in Mobility Studies può portare ad affrontare sfide diverse.

Ad esempio, Giada Peterle discute le opportunità e le problematiche

legate all'insegnamento delle geografie letterarie attraverso un approccio incentrato sulla mobilità in un contesto educativo altamente transdisciplinare. Adottando un approccio geografico-narrativo nel contesto di un insegnamento dedicato alle geografie letterarie che l'Università di Padova eroga per studentesse e studenti di corsi di laurea triennale in studi letterari, storia, lingue straniere e studi turistici, in particolare, Giada Peterle presenta due esempi di attività educative immaginate per *muovere/muoversi-con i testi*.

Il primo esempio affronta un'escursione geo-letteraria all'Arcella, un quartiere periferico della città di Padova. Questa escursione è organizzata come un tour narrativo a piedi che attiva una prospettiva incentrata su diverse forme di mobilità. Infatti, parlare, leggere e scrivere mentre si cammina sono pratiche mobili che, una volta riconosciute come metodi mobili, permettono alle studentesse e agli studenti di esplorare i luoghi attraverso una prospettiva orizzontale e immersiva. Il secondo esempio coinvolge un esercizio di scrittura auto-etnografica e creativa svolto dalle studentesse e dagli studenti durante il lockdown dovuto alla pandemia di COVID-19 nella primavera del 2020. Questo esempio permette di saggiare la capacità dei testi di *muoverci* in un periodo straordinariamente immobile e ha offerto alle studentesse e agli studenti l'opportunità di impegnarsi creativamente con i testi. In effetti, le pratiche che ricadono nella definizione del *moving (with) texts* formano un insieme eterogeneo. Una costellazione di pratiche che si rifà alla capacità dei testi di muoversi attraverso lo spazio e il tempo come oggetti culturali, ma anche alla capacità dei testi di muoverci, suscitando le nostre reazioni emotive, affettive ed empatiche. In questa formula, peraltro, rimane implicito l'invito a considerare la possibilità di tradurre i testi in azione, tracciando nello spazio percorsi guidati dalla lettura di testi letterari.

Questo tipo di mobilitazione dei testi è stato sperimentato anche al di fuori del contesto dell'istruzione superiore, per promuovere attività di terza missione. Ad esempio, il Museo di Geografia ha lanciato la serie di passeggiate geo-letterarie CONTESTI con l'esplicita intenzione di coinvolgere pubblici transgenerazionali e privati cittadini in esperienze di movimento attraverso lo spazio mediate dalla lettura di testi letterari come *guide narrative*. La serie, ad oggi, ha proposto due passeggiate: la prima attraverso la *città diffusa* nel 2022 e la seconda nei *paesaggi notturni* di Venezia nel 2024. A testimonianza di come nuovi modi di muoversi attraverso e navigare gli spazi siano di forte interesse anche per le platee non specialistiche e non accademiche, entrambi gli eventi hanno registrato il tutto esaurito rapidamente. Oltre a questo filone narrativo, gli approcci creativi e basati sull'arte sono al centro anche di altre iniziative educative promosse dall'Università di Padova: per citarne una su tutte, il seminario di avvio del corso in Mobility Studies del 2022 che ha ospitato un *walkshop* [laboratorio itinerante] grafico e creativo organizzato da Giada Peterle — in collaborazione con la ricercatrice-artista Tânia Cardoso — per sperimentare metodi mobili creativi, mobilità grafiche e camminate urbane. Il laboratorio itinerante dal titolo *Drawing lines in a mobile city* [Tracciare linee in una città mobile] ha coinvolto le studentesse e gli studenti in una serie di attività creative e narrative — come schizzi, disegni e scrittura — per esplorare le mobilità urbane in uno spazio dedicato alla circolazione come la stazione ferroviaria, in un mezzo di trasporto pubblico come il tram, e attraverso una pratica spaziale quotidiana come il camminare.

Come osserva Margherita Cisani (2023) nel suo pezzo per *Mobilities and Pedagogy*, uno dei contributi dell'approccio umanistico alle pratiche educative connesse alla ricerca sulle mobilità corrisponde all'incremento delle possibilità di coinvolgere la società a diversi

livelli e oltre il contesto accademico. Infatti, l'analisi di Margherita Cisani — che, peraltro, è stata la prima studiosa padovana a visitare il CeMoRe di Lancaster visto il suo interesse per i temi di ricerca che combinano il paesaggio e la mobilità (Cisani 2020) — ha indagato il potenziale delle teorie e delle pratiche della mobilità per migliorare le iniziative di educazione informale che trascendono i limiti dei tradizionali contesti accademici. Nel contesto degli studi e nelle attività di educazione legati al paesaggio, l'applicazione delle pedagogie delle mobilità impongono di mobilitare il concetto di paesaggio attraverso una comprensione relazionale e processuale. Nello specifico, Margherita Cisani ha impiegato due concetti fortemente legati alla mobilità — vale a dire *enskillment* [acquisizione di competenze incarnate] e *friction* [attrito] — per analizzare due esperienze di educazione al paesaggio e alla mobilità. Sebbene ispirate al *nuovo paradigma delle mobilità*, queste esperienze si sono svolte al di fuori del contesto accademico coinvolgendo gruppi di diverse età come studentesse e studenti delle scuole superiori e adulti, per lo più anziani, che partecipano a gruppi di cammino informali. Il primo caso di studio riguarda un progetto intrapreso con studentesse e studenti delle scuole superiori, incoraggiati a utilizzare la bicicletta come alternativa al trasporto motorizzato. Attraverso l'uso di mappe schematiche, le studentesse e gli studenti hanno documentato le loro esperienze, annotando punti di riferimento significativi ed elementi del paesaggio incontrati durante il tragitto in bicicletta. Il secondo caso di studio si è concentrato sui gruppi di cammino informali, composti principalmente da partecipanti anziani. Questa pratica di cammino collettivo è stata analizzata attraverso interviste geo-referenziate tramite GPS che Margherita Cisani ha utilizzato per tracciare i percorsi effettuati e le riflessioni delle e dei partecipanti sulle loro esperienze. Entrambe queste esperienze di ricerca hanno messo

in luce il concetto di *enskillment*. Infatti, le e i partecipanti hanno acquisito conoscenza del paesaggio attraverso un coinvolgimento diretto. Invece, il concetto di *friction* si è dimostrato particolarmente rilevante per analizzare i vari ostacoli — ad esempio, le piste ciclabili interrotte o il traffico — che i soggetti mobili in cammino o in bici hanno incontrato, impegnandosi a trovare una soluzione condivisa dei problemi mentre esperivano un coinvolgimento più profondo con il paesaggio. La mobilità può quindi rivelarsi un aspetto fondamentale nel contesto della pedagogia transgenerazionale del paesaggio, sfidando le percezioni convenzionali che vogliono il paesaggio un'entità fissa. Infatti, l'incorporazione di pratiche di mobilità, come il camminare e il ciclismo, permette alle educatrici e agli educatori di coltivare un coinvolgimento più attivo e incarnato con il paesaggio. Come sottolinea Margherita Cisani, tutte queste pratiche pedagogiche e sperimentazioni non sono solo un campo di prova per i concetti teorici e le pratiche metodologiche, ma possono operare di per sé progressi teorici, attivando uno scambio reciproco tra educazione e ricerca negli studi sulle mobilità.

Educazione civica: un caso di studio dalla Konkuk University

Fin dalla sua inaugurazione nel 2018, l'HK+ Mobility Humanities Education Centre (MHE) presso la Konkuk University ha fornito varie forme di educazione alle arti e alle scienze umane delle mobilità — sia all'interno che all'esterno delle aule accademiche — per diversi gruppi, dalle studentesse e dagli studenti di scuole medie e superiori agli adulti anziani. L'obiettivo del centro è l'innalzamento del grado di conoscenza che le persone hanno della mobilità, aumentandone il livello di consapevolezza per quanto riguarda le loro vite e i

mondi mobili grazie alla ricerca accademica sulla mobilità sviluppata specificatamente dalla prospettiva delle scienze umane delle mobilità. Questo obiettivo dipende direttamente dalla consapevolezza che la comprensione della mobilità in Corea del Sud è generalmente limitata, in quanto prettamente associata all'industria automobilistica.

Per colmare questa lacuna, l'MHE non solo ha prodotto una serie di lezioni tradizionali — *Mobility Hi-Story 100 Lectures* [100 Lezioni di Storia della Mobilità] — ma anche dei *mobile content* [contenuti ottimizzati per i dispositivi mobili] come la serie *Easy to Learn Mobility* [Mobilità in pillole] — facilmente accessibile sul canale YouTube ufficiale dell'Academy of Mobility Humanities (<https://www.youtube.com/@KonkukAMH>) — oltre a pratiche di mobilità *sul campo* e programmi creativi. Le lezioni tradizionali dell'MHE — le *Mobility Hi-Story 100 Lectures* — avevano la finalità di incoraggiare i membri di diverse platee a riconoscersi come soggetti mobili e a migliorare la loro percezione etica dei mondi mobili grazie all'analisi condivisa dei principi della mobilità nei termini del *nuovo paradigma delle mobilità* (Kim 2021).

Nello specifico, l'MHE pubblica regolarmente un bando per nuovi programmi di lezioni sulla mobilità e recluta tramite concorso docenti in grado di insegnare questi programmi. Un aspetto significativo di questo processo di strutturazione delle lezioni risiede nell'incoraggiamento che le e i potenziali docenti — principalmente ricercatrici e ricercatori all'inizio della carriera — ricevono per impegnarsi nella ricerca sulle scienze umane delle mobilità. Peraltro, è sorprendente che — contrariamente a quanto ci si potrebbe aspettare visto il format tradizionale delle lezioni — gli spazi di lavoro non siano statici, ma mobili. In risposta alle esigenze delle diverse platee, infatti, l'MHE ha reso più agile lo spostamento delle e dei docenti verso le sedi più agevoli per il pubblico, che siano aule di scuole

medie o superiori, il Seoul Science Center o la Seongdong Foundation for Art & Culture. Questa combinazione di lezioni tradizionale e spazi di apprendimento mobili — vale a dire quella che è stata ribattezzata la *mobile classroom* [aula mobile] — non ha apportato benefici solo a chi si interessa alla mobilità come nuovo argomento di ricerca pur rimanendo affezionato all'ambiente educativo convenzionale, ma anche all'MHE stesso, che ha potuto avere l'occasione di rivolgersi a diversi tipi di pubblico per genere ed età — una possibilità difficile da riscontrare in un'aula fissa. Fra gli oltre cento temi affrontati, si possono ricordare le lezioni *The Era of AI and Mobility: The Way by New Technology* [L'era dell'IA e della Mobilità: La via della Nuova Tecnologia], *'Community' Mobility of Dance* [La Danza come mobilità di comunità], *Mobility and Ecology* [Mobilità ed Ecologia] e *An Active Life Accompanied by Mobility — Overcoming Inherited Gender Biases* [Una Vita Attiva Accompagnata dalla Mobilità — Superare i Pregiudizi di Genere Ereditati]. Diversi cicli di lezioni particolarmente apprezzati sono stati successivamente selezionati e pubblicati in Corea del Sud come parti della collana *Mobility Humanities* con i titoli *Mobility of People in the Joseon Dynasty* [La Mobilità delle Persone nella Dinastia Joseon] di Jaejoon Shin, *Co-evolution of Dance Movement and Technology* [Co-evoluzione del Movimento nella Danza e della Tecnologia] di Yoonji Kim, *The Novel 'Toji' (Land), Reading with 10 Spaces* [Il Romanzo 'Toji' (Terra), Leggere con 10 Spazi] di Seoungyoon Lee, e *Mobility and Movie* [Mobilità e Cinema] di Hee Kyung Kim.

Inoltre, l'MHE ha prodotto e condiviso centinaia di *mobile content* attraverso il canale YouTube ufficiale dell'AMH, con un'attenzione particolare alle persone che non hanno facile accesso alle aule mobili o alle informazioni riguardanti le lezioni. I contenuti ottimizzati per i dispositivi mobili comprendono lezioni di vario livello, dalla serie *Special Lecture on Mobility* [Lezione Speciale sulla Mobilità] — che

include interventi come *Evacuated to Death* [Evacuati a morte] di Peter Adey, *Trackless Mourning: The Mobilities of Love and Loss* [Lutto senza tracce: Le mobilità dell'amore e della perdita] di Lynne Pearce, *Migratory Aesthetics in Diasporic Claustrophobia* [Estetica migratoria nella claustrofobia diasporica] di Maria Luisa Torres Reyes, *Migrant Climate in the Kinocene* [Il clima migrante nell'era della mobilità] di Thomas Nail e *On Imagination and Imaginaries, Mobility and Immobility* [Su immaginazione e immaginari, mobilità e immobilità] di Noel B. Salazar — fino alle versioni web delle *Mobility Hi-Story 100 Lectures*. Senza dubbio, la serie più popolare è *Easy to Learn Mobility* che consiste in cinquanta *clip*, ciascuna della durata compresa fra tre e cinque minuti. Questi video didattici sono progettati per le persone che non hanno familiarità con i concetti della ricerca sulle mobilità o per le ricercatrici e i ricercatori all'inizio della carriera che si stanno avvicinando agli studi umanistici sulle mobilità. I video aiutano a comprendere i concetti base degli studi sulla mobilità, come *mobilità*, *nuovo paradigma delle mobilità*, *auto-mobilità*, *mobilità e genere* e *mobilità delle consegne e gig economy* [economia dei lavoretti], giusto per citarne alcuni. Alla luce dei *feedback* ricevuti dalle e dai partecipanti ai cicli di lezioni dell'MHE — nonché della crescente influenza di YouTube — i contenuti ottimizzati per i dispositivi mobili sono una soluzione sempre più efficace per avvicinare il pubblico agli studi sulla mobilità, incoraggiando le persone a considerare le proprie vite e il proprio mondo in termini di mobilità.

L'MHE ha anche promosso programmi di sensibilizzazione sui temi della mobilità per incoraggiare le persone a esercitare una sensibilità etica rispetto alla mobilità mentre praticano come collettività movimenti corporei e sensoriali. Ad esempio, il programma *Mobility Humanities of Walking* [Scienze umane delle mobilità del camminare] è stato organizzato con l'obiettivo di permettere alle e ai

partecipanti di praticare fisicamente e sperimentare sensorialmente la mobilità. Per organizzare i percorsi a piedi, l'MHE pubblicizza il programma in varie comunità online, opera la selezione delle candidature e permette alle e ai partecipanti di percorrere i tragitti insieme a una figura esperta, che conosce e può spiegare la storia e il significato delle mobilità durante i percorsi. Svolgendosi in un'atmosfera piacevole e divertente con un gruppo di circa trenta persone, il programma offre alle e ai partecipanti l'opportunità di praticare fisicamente la mobilità e di sperimentarla sensorialmente, incoraggiando lo scambio e la condivisione di esperienze ed emozioni di mobilità durante il movimento. Questa pratica pedagogica *sul campo* può essere intesa in termini di etica della mobilità poiché, non solo promuove la comprensione fisica ed emotiva della mobilità da parte delle persone, ma incoraggia anche la loro connessione corporea e la solidarietà affettiva. Questi elementi possono essere interpretati come un'infrastruttura etica per immaginare e cercare collettivamente futuri alternativi. Coinvolgendo in ottica educativa le dimensioni più-che-rappresentazionali, emotive e affettive delle mobilità, questi programmi incoraggiano le persone a superare l'esperienza egemonica di una mobilità monolitica legata alla razionalità individuale. *Being mobile-with* [essere mobili-con] può abbattere le barriere tra i corpi, permettendo così la contaminazione e la condivisione di idee, emozioni e sentimenti (Adey 2017, 207).

Inoltre, l'MHE ha promosso programmi di scrittura creativa, creazione di contenuti digitali e fotografia per sviluppare e rafforzare il potenziale creativo delle persone nel contesto di una più ampia riflessione sul passato e sul presente delle mobilità e dell'impegno per la costruzione di futuri mobili. L'insegnamento e l'apprendimento che impiegano le attività creative possono aiutare le e i partecipanti a riflettere sulle loro mobilità quotidiane passate e presenti oltre che

a immaginare i loro futuri in modi più coinvolgenti e fertili — in particolare in relazione *all'equità dei futuri della mobilità*. Ad esempio, il programma di scrittura creativa intitolato *Mobility Essay Contest* [Concorso di saggi sulla mobilità] — organizzato durante il periodo della pandemia di COVID-19 nel 2020 — ha dato a persone di tutte le età l'opportunità di riflettere sulle esperienze di mobilità che hanno fatto parte delle loro vite, incoraggiandole a confrontare le restrizioni della mobilità individuale dovute alla pandemia con le loro mobilità quotidiane passate. I saggi selezionati grazie al programma sono stati pubblicati in una raccolta intitolata *The Covid-19 Era: (Im)Mobility and Our Stories* [L'era del COVID-19: L'(Im)Mobilità e le nostre storie] (2020). Con due edizioni alle spalle — rispettivamente intitolate *Guide in Mobility and Anchoring: A Story of My Own in a Korean Lighthouse!* [Guida alla mobilità e all'ancoraggio: La mia storia in un faro coreano!] e *Co-evolution between Human and Technology* [Co-evoluzione tra umano e tecnologia] e grazie alla collaborazione con l'associazione fotografica locale Gwangjin-gu Photographers Association — la Mobility Photography Exhibition si è invece dedicata a facilitare l'autoriflessione creativa del pubblico e a svilupparne il potenziale creativo in relazione alla mobilità. Nello specifico, l'obiettivo principale del programma era invitare le e i partecipanti a prestare attenzione alle loro mobilità, alle tecnologie e alle infrastrutture di mobilità che solitamente vengono ignorate. Allo stesso tempo, l'MHE ha anche spinto le persone a immaginare i loro futuri di mobilità lanciando un programma per la creazione di contenuti digitali che ha ospitato una competizione — *The World of Mobility* [Il mondo della mobilità] — dedicata ai contenuti sulla mobilità generati dagli utenti. Questa competizione chiedeva alle e ai partecipanti di concentrarsi su come l'Internet of Things (IoT), l'Intelligenza Artificiale (IA) e i veicoli autonomi avrebbero potuto influenzare le loro vite mobili, invitandoli così a esplorare dei

futuri alternativi. Inoltre, l'MHE ha anche organizzato la Mobility Art Exhibition, una mostra d'arte organizzata in collaborazione con una scuola secondaria che condivide gli obiettivi del centro. In questo contesto, le studentesse e gli studenti sono stati invitati a partecipare a una lezione sulle scienze umane delle mobilità che ha fornito loro l'ispirazione per dipingere diversi futuri della mobilità. Tutte queste pratiche creative si sono dimostrate molto efficaci nel potenziare l'immaginazione e la creatività delle e dei partecipanti, invitandoli a riflettere criticamente sulle mobilità di oggi, oltre che a esplorarne le più desiderabili caratteristiche future.

Parallelamente a queste attività, l'AMH ha avviato dal 2022 un percorso universitario curricolare basato sulla ricerca artistica e umanistica relativa alla mobilità presso la Konkuk University. Il corso Mobility and Human Life [Mobilità e Vita Umana], infatti, offre una formazione di livello primario per studentesse e studenti universitari. Nello specifico, il programma comprende contenuti introduttivi che abbracciano i vari campi della ricerca sulla mobilità, tra cui: *Stories about mobility: All the Worlds are moving* [Storie sulla Mobilità: Tutti i Mondi Sono in Movimento]; *The Reason Why Mobility Is Not Only Restricted to the Automobile* [Perché la Mobilità non si Limita Solo all'Automobile]; *Mobile Life* [Vita Mobile]; *How Train and the Automobile Have Changed Our Worlds* [Come il Treno e l'Automobile Hanno Cambiato i Nostri Mondi]; *Those Who Dominate Mobility Can Dominate Worlds* [Chi Domina la Mobilità Può Dominare i Mondi]; *Possible alternatives could be: 'How do we experience tourism?' or 'How can we engage in tourism?' depending on the intended meaning.* [Come Facciamo Turismo]; *The Refugee Issue from the Viewpoint of Mobility* [La Questione dei Rifugiati dal Punto di Vista della Mobilità]; *Mobility as the Cause and Effect of Covid-19* [La Mobilità come Causa ed Effetto del COVID-19]; *An Alienation and Fear of Contemporary Society Originating from Mobility*

[Alienazione e Paura della Società Contemporanea Originata dalla Mobilità]; *How Do Different Sexes Differently Move* [Come si Muovono Diversamente i Diversi Generi]; e *For the Just and Equal Mobility* [Per una Mobilità Giusta ed Equa]. Durante questi tre anni, il crescente consenso raccolto tramite le valutazioni del corso fa ipotizzare che il programma delle lezioni stia migliorando sia la conoscenza che l'interesse delle studentesse e degli studenti per la mobilità. Ci aspettiamo, inoltre, che questo successo aumenti con l'istituzione del Convergence Department of Humanities and Mobility Studies [Dipartimento di Convergenza per gli Studi Umanistici e gli Studi sulle Mobilità] in qualità di sede di un curriculum per la formazione di secondo livello con un corso di Laurea Magistrale e un corso di Dottorato che sono stati avviati nel 2024.

실천

이 장에서 우리는 실천을 탐구한다. 여기서 실천은 반드시 또는 오로지 실천-기반 방법(practice-based methods)만을 의미하지는 않는다. 이 방법이 모빌리티 연구 내부에서 더 창의적인 전환(more creative turns)으로 실현되고 있고 (Barry et al. 2023), ‘이동적 방법론(mobile methodologies)’의 창발, 개편, 재평가를 위해 기획된 편서(예들 들면, Fincham et al. 2010; Büscher et al. 2011)도 많이 있지만 말이다. 그 대신 우리는 모빌리티 실천을—모빌리티 연구에서, 그리고 다른 종류의 표현에서 모두—폭넓게 이해하고자 한다. 이런 이해가 우리 공동연구를 가능하게 해 주고, 우리 활동을 뒷받침하며, 예술 및 인문학 분야 모빌리티 연구의 창발적 가능성을 제공해 주고 있기 때문이다. 우리의 초점은 네 가지 방대한 실천 세트 또는 네 가지 실천 장르, 즉 서술하기(narrating), 동원하기(mobilising), 실험하기(experimenting), 참여하기(engaging)에 맞춰져 있다. 이런 실천을 동원하는 것은 여러 지배적 이론들의 장악력을 누그러뜨리고 모빌리티 연구의 오랜 관심사를 새로운 방식으로 탐구하기 위해서다. 그 모두를 종합해서, 우리는 새롭게 확장된 모빌리티 연구장이 셸러와 어리(Sheller and Urry 2006a)가 인식한 원칙과 대상을 상당히 바꾸어 놓았음을 제안한다. 여기에는 다음과 같은 인식이 포함된다.

- ① 역사적 모빌리티 실천은 그 자체로 최대 관심사도 아니고 가장 중요한 것도 아니지만 현재와 미래의 모빌리티를 중심으로 한 논의를 형성할 수 있다.
- ② 각기 다른 이동적 주체들의 경험과 생애에—자서전/전기, 자/민족지, 아카이빙, 구술사, 문학 분석 같은 방법들을 사용해서—초점을 맞추면 광범위한 문화적·역사적 맥락을 가로지르는 일상적 모빌리티 경험에 대한 가치 있는 새로운 통찰을 얻을 수 있다.
- ③ 모빌리티의 시간성은 선형적이어서 시간 단위로 측정할 수 있는 것이 아니다. 그것을 이해하기 위해서는 지속, 기억, 과정, 인과관계, 역사적 맥락 같은 주제에 집중해야만 한다.
- ④ 텍스트, 이미지, ‘수고(scripts)’, 약호, 지도, 도표 등은 다양한 방식으로 이해 가능하고, 그래서 연구자들이 다른 사람의 목소리를 대신 전하거나 대변한다고 주장하게 되면 중요한 윤리적 물음을 유발할 수 있다(‘서술하기’ 참조).
- ⑤ 모빌리티의 (운동)미학적 차원과 사변적 차원은 신체적인 것부터 행성적인 것까지 예술과 인문학에서 오늘날 가장 중요한 영역으로 널리 인정받고 있다.
- ⑥ 각기 다른 공간·시간·음역에서—분자적 정동부터 행성 가열의 다양한 표현법에 이르기까지—모빌리티 정의(Sheller 2018)을 이해하고 성취하는 일은 기존 개념들, 그리고 기존 분과학문적·방법론적 틀과 가정들에 도전하는 ‘스칼라 플루언시(scalar fluencies)’를 필요로 한다.

모빌리티와 인문학 연구에 대한 이런 갱신된 이해에서 핵심은 연구자들이 의존하는 이론적·방법론적 도구에 대한 질문이다. 사람과 사물의 모빌리티는 ‘이동을 가능하게 하는 사회적·물질적·시간적·상징적 구성 요소

들'(Salazar 2020, 4)을 수반한다. 역사적 연구는 시공간을 가로지르는 이동이 어떻게 해서 형성적 잠재력을 갖게 되는지 잘 인식하고 있다. 최근 역사 편찬 연구는 태어난 곳에서 멀리 떠난 개인들의 '미시사'와 '세계사' 사이에, 아니면 원거리 모빌리티와 그들 삶을 엮매고 있는 네트워크 사이에 존재하는 긴장에 초점을 맞춘다. 예를 들어, 존-폴 고브리얼(John-Paul Ghobrial(2019)은 부에노스아이레스에서 좌초된 17세기 그리스 대주교 게오르기레네스 Georgirenes에 대해 연구한 바 있다. 이 연구에서 그는 공간이 어떻게 해서 모빌리티를 통해 극복해야 할 장애물이나 중립적 매체가 아니라 형성력 있는 행위자인지 보여 준다. 사람들이 한 장소에서 다른 장소로 이동할 때, 공간은 사람들의 정체성을 형성할 수 있고 또 그렇게 한다는 것이다. 아카이브를 통해 이동적 개인들의 미시사를 "추적(following)"하면 그들 정체성의 복잡성, 액체성, 그리고 부단한 협상 과정이 잘 드러난다. 이는 근대 초 동지중해 같은 다문화적 맥락에서 특히 그렇다(Kyriakou 2024). 예술과 인문학 분과학문 전 분야에 걸쳐 오래된 자료와 방법에 깊이 참여하는 것과 더불어, 획 지나가는 것, 역동적 이동과 기억, (과거든 현재든) 체현된 이동적 감각과 실천 등을 파악할 수 있는 새로운 혁신적 방법을 개발하려는 시도 역시 존재해 왔다. 우리는 아래 '실험하기' 장에서 그런 방법과 접근법 몇 가지를 논의하려고 한다. 하지만 이런 실천 지향과 열린-결말 지향이 언제 어디서 창발했는지, 그리고 이런 창발이 어떻게 앞 장에서 논의한 몇몇 연결 인프라로 인해 가능해졌는지 생각해 볼 필요도 있다.

초기의 많은 실천-지향 모빌리티 연구에 가장 큰 영향을 준 것은 나이젤 스리프트의 저술이다. 스리프트가 모빌리티 연구에 끼친 영향력은 지리학 외부에 있는 많은 학자들에게는 분명하지 않을지도 모른다. 스리프트는 문화·경제지리학의 선두적 인물로서 20세기 말부터 21세기 초까지 영어권 인문지리학 분야에서 가장 영향력 있는 이론가 가운데 한 명이었다.

그는 인문지리학이 탈구조주의에 관심을 갖는 데 영향을 주고 또 촉매 작용을 하기도 했다. 스리프트는 오랜 기간 동안 존 어리의 친구이자 우군이였다. 그 둘은 2002년 브리스톨에서 개최된 ESRC 모바일 네트워크 세미나를 공동으로 조직하고 2004년 《이론, 문화, 사회》의 '자동차 모빌리티' 특집호를 공동 편집하는 등 수많은 프로젝트, 행사, 발의를 같이 했다(Featherstone et al. 2005). 그들의 이름이 여러 단행본에 나란히 등장하고, 또 그들이 서로 편집하는 총서나 학술지에 글을 발표한 데서도 드러나듯, 그 둘의 행로는 1980년대와 1990년대 내내 교차했다(Thrift 2008). 물론 존 어리는 이 기간 동안—도린 매시(Doreen Massey)나 데릭 그레고리(Derek Gregory) 같은—다른 영국 지리학자들과 공동 작업을 하기도 했지만, 다수의 중요한 논문은 스리프트가 편집했던 두 학술지, 《환경과 계획A》와 《환경과 계획D: 사회와 공간》에 발표했다. 가장 중요한 출판물은 아마도 '새 모빌리티 패러다임'을 다룬 《환경과 계획A》 2006년 특집호일 것이다. 이 특집호는 2004년 셀러와 어리가 랭커스터에서 조직한 '대안적 모빌리티 미래' 학술대회의 결과물이었는데, 이 학술대회에 스리프트는 강연자로 참여한 바 있다. 이는 어떤 인물의 영향력을 묘사하는 것이기도 하지만, 그런 영향력이란 앞 장에서 탐구한 (어리 역시 주목한 것처럼(Adey and Bissell 2010)) 어떤 연결 모빌리티—연구소, 연구비, 워크숍, 학술지 등—를 통해 창발함을 증명하는 것이기도 하다.

개념적으로 볼 때, 1990년대와 2000년대 초 '비재현' 이론·실천·방법에 관한 스리프트의 설명은 피터 애디, 피터 메리만, 데이비드 비셀처럼 탈구조주의 렌즈를 통해 모빌리티를 연구하는 많은 지리학자들에게 커다란 영향을 주었고, 팀 크레스웰의 사유 대부분을 돋보이게 하는 포일 역할을 했다(Thrift 1996, 2008; cf. Cresswell 2006, 2012). 스리프트는 '비재현 이론'을 실천(practice)과 실행(performance)을 높게 평가하는 각기 다른 이론 전통을 묘사하고 또

그를 다루기 위한 포괄적 개념으로 사용했다. 비트겐슈타인과 하이데거의 철학부터 부르디외와 라투르의 사회학, 고프만Erving Goffman과 가핀켈Harold Garfinkel의 민족-방법론ethno-methodology, 버틀러, 해러웨이, 이리가라이 등의 페미니즘 사유, 들뢰즈와 가타리의 탈구조주의 사유까지 말이다. 스리프트는 춤주는 신체를 포함한 이동적 신체의 이동, 감각, 표현을 중심으로 수행performance에 대한 실천 기반 사유practise-informed thinking를 상세히 전개했다(see Thrift 1997, 2000b; cf. Nash 2000; Cresswell 2006; McCormack 2013).

스리프트는 ‘비재현 이론’이 “이동적 실천의 이론”(Thrift 2000a, 556)이고 “다양한 형태의 이동 라이트모티프에 기반해 있음”(Thrift 2008, 5)을 꽤 여러 곳에서 분명히 언급한다. 이처럼 체현된 실천, 정동적 관계, 공간-시간, 우리의 물질세계에 이동 개념으로 접근하게 되면 모빌리티 연구 내부에 이동·모빌리티 철학에 대한 중요한 사유체가 형성된다(Adey 2006, 2017; Bissell 2007, 2008, 2010a, 2010b; Bissell and Fuller 2011; Merriman 2012a, 2012b, 2014, 2019, 2023). ‘정동’에 대한 이론적 접근법, 그리고 들뢰즈와 가타리(Deleuze and Guattari 1988)가 논의하고 스리프트(Thrift 1996, 2008)가 많은 지리학자들에게 소개한 바 있는 ‘소수자’, ‘분자적’, ‘마찰’에 대한 이론적 접근법이 그에 해당한다. 여기에는 앙리 베르그송Henri Bergson, 제인 베넷Jane Bennett, 브라이언 마수미Brian Massumi, 에린 매닝Erin Manning 등의 저술도 포함되는데, 이들 역시 스리프트, (세라 왓모어Sarah Whatmore 같은) 스리프트의 주요 공동연구자, 그리고 (마르쿠스 도엘Marcus Doel, 데릭 매크맥Derek McCormack, J. D. 듀스버리J. D. Dewsbury 같은) 스리프트의 제자가 쓴 저술을 통해서 지리학자들에게 주목을 받게 되었다. 스리프트는 우리 공동 저자(피터 메리만)의 박사학위 논문 심사위원이기도 했고, 그래서 스리프트의 작업은 모빌리티 연구 분야의 수많은 글에 영향을 미치기에 이르렀다. 이동적 방법과 비재현 방법(Vannini 2015)에 대한 것이든, 자전거 타기, 운전하기, 춤추기, 걷기 같은 이동적 실천(Jones 2005; Wylie

2005; Merriman 2007; McCormack 2013)에 대한 것이든 말이다. 스리프트가 비재현 접근법의 중요성을 강조했다고 해서 그에 대한 비판이나 논란이 없는 것은 아니다. 몇몇 학자들, 특히 팀 크레스웰(Cresswell 2012)은 그의 작업에 여전히 회의적이다.

비재현 사유는 포스트-현상학, 포스트-휴머니즘, 정동 이론, 신유물론 철학, 과정적 사유를 포함해서, 과정, 물질성, 정동, 수행을 중요하게 여기는 광범위한 인지적 접근법과 어떤 식으로든 결합하게 되었다. 그중 다수는 스리프트가 새롭게 이름을 만든 ‘비재현 이론’보다 수십 년, 심지어는 수세기 선행한다. 모빌리티 학자들, 철학자들, 철학사가들은 과정적 사유가 최소 2천 년 동안 어떻게 이동과 과정을 다루어 왔는지 증명한다. 이는 소크라테스 이전 헤라클레이투스Heraclitus의 철학, 루크레티우스Lucretius가 논의한 에피쿠로스 전통, 최근에는 앙리 베르그송의 생명철학, 미셸 세르르Michel Serres, 질 들뢰즈, 펠릭스 가타리, 제인 베넷, 브라이언 마수미, 에린 매닝 등의 탈구조주의적 사유에서 분명히 드러난다(Serres 2000; Deleuze and Guattari 1988; Bennett 2010; Manning 2009; see Merriman 2012b; Nail 2018). 특히 매닝은 센스랩SenseLab을 통해 (데릭 매크맥과 카야 배리를 포함한) 많은 지리학자 및 모빌리티 학자가 참여하는 워크숍, 독서회, 실습 같은 공동연구를 브라이언 마수미와 함께 진행하면서 체현된 이동에 대한 비재현적 사유에 영향을 주었다. 이런 과정적 사유는 이동적 인간 주체의 탈중심화와 함께 오늘날 지속 이론, 연속성 이론, 기억 이론 등의 재형성을 이끌었다. 포스트-휴머니즘적 사유와 포스트-현상학적 사유도 마찬가지로 인문학자들의 학술적 관심을 이동하는 인간 신체 너머로 확장하고자 했다.

이 광범위한 학문의 일관된 주제는 각기 다른 종류의 이동-실천을 우리가 어떻게 연구해야should 하는지, 또한 우리는 어떻게 그것을 파악할 수can 있는지에 관한 물음이었다. 스리프트가 ‘비재현 이론’을 다룬 초기 저술에

서 주장한 바에 따르면, 사회과학자들은 체현된 이동적 실천을 연구하기 위한 방법 목록을 확장할 필요가 있었다(Thrift 2000b, 2000c). 그러나 이는 실천 및 실천가들의 세계를 훨씬 더 진지하게 취급함을 의미했다. 분석 대상으로, 그리고 세계를 만들고 인식하게 해 주는 이동적 기술과 솜씨, 역사, 감수성, 조율 등을 다방면에 걸쳐 제공하는 것으로서 말이다.

이런 논의는 ‘비재현 방법’(Vannini 2015)과 ‘이동적 방법’(Fincham et al. 2010; Büscher et al. 2011)을 다룬 많은 후속 문헌에서 메아리쳤다. 이들은 간혹 현존하는 많은 모빌리티 연구란 꽤 ‘전통적’이고 ‘보수적’이며 사실주의적 사회과학 방법론을 반영하고 있음을 암시하기도 했다. 보다 실험적인, 열린-결말의 모빌리티 연구는 어떤 모습일까, 그리고 어떤 모습이어야 할까?(Merriman 2014) 우리는 데이터 수집에 대한 전통적 인식론과 접근법을 시도해 보고 거기서 탈출할 필요가 있을까? 이론, 방법, 분석, 결론을 거치는, 연속 ‘사이클’에 초점을 맞추는 그런 인식론과 접근법 말이다. ‘비재현’ 방법과 ‘이동적’ 방법이 초기에 주목을 받은 것은 대부분 그런 방법이 이동의 목격witnessing, 기록recording, 경험experiencing을 위한 새로운 기법의 사용에 초점을 맞추었기 때문인데, 그 기법이란 전통적 사회과학 기법(걷기, 인터뷰, 비디오 민족지 등)의 외삽에 불과했다. 한편, 점점 더 많은 학자들은 예술 및 인문학과 훨씬 더 강하고 분명하게 연결되어 있는 다른 발표 방법과 양식을 실험하고 있다. 이런 실험 양식과 방법은 아래에서 자세히 논의된다.

서술하기

방법론적 도구이자 연구 대상으로서 서사에 대한 관심은 초기부터 모빌리티 연구의 특징이었다. 학자들은 핵심 개념과 관념을 파악하는 데 허구 텍

스트를 폭넓게 활용했다(예를 들어, 팀 크레스웰(Cresswell 1993)은 초기에 잭 케루악(Jack Kerouac)의 저술을 연구했고, 존 어리는 사변소설을 활용했다(Birtchnell and Urry 2013 참조)). 그러나 사회과학 분야 모빌리티 학자들이 수행한 다량의 수준 높은 연구에서는 연구 참여자들의 서사가 활용되었다. 이는 사람들의 일상적 통근 경험에 대한 연구(Bissell 2018)부터 생애 전체로 확장된 모빌리티 실천에 대한 초점화(Pooley and Turnbull 1998; Pooley and Pooley 2022)까지 널리 분포되어 있다. 그 연구는 가장 인간적인 경험이란 이야기-하기라는 실천과 이야기라는 매체를 통해서 명료하게 표현됨을 깨닫게 해 준다. 구술로든, 종이 텍스트로든, 디지털 미디어로든, 각기 다른 종류의 정적인 이미지로든 동적인 이미지로든 말이다. 게다가 훨씬 더 실험적인 많은 ‘이동적 방법’(Fincham et al. 2010; Büscher et al. 2011; Büscher et al. 2020)에도 서사적 성분이 담겨 있다. 모니카 뷔셔(Monika Büscher)와 동료들이 재해 모빌리티와 관련한 윤리적 문제를 탐구하기 위해 고안한 보드게임이 그 사례다(뒤에 나오는 기억 게임에 대한 언급 참조). 이 모든 적용 사례들에서 공통된 것은 서사의 특별한 자질(Bal 1997; Rimmon-Kenan 2002), 즉 문학 연구자들과 심리학자들이 오랜 기간 매료되어 왔던 그 성질이다. (심리학자들이 좋아하는 ‘대화 치유talking cures’에서 분명한 것처럼) 복잡하고 모순적인 소재를 이해하는 이야기의 능력, 그리고 간혹 카오스로 제시되는 무언가에 논리와 질서를 부여하는 능력 말이다. 여정journey의 은유는—삶의 항해the voyage of life부터 배움의 행로a learning journey까지—서사에 시각적 외양을 제공해 준다. 여정의 은유는 시간을 공간화하면서 선형적 진보의 감각을 부여한다. 다른 수준에서 보면, 그 메타포는 개인의 경험이 지닌 액체적이고 유일무이한 성질을 강조한다. 이런 이유로 그 은유는 치료와 상담에서 널리 사용되고 있다. 여러 연구들은 여정의 은유가 암에 관한 담론에서 특히 효과가 있음을 발견했다(예를 들면, Harrington 2012 참조). 여정의 은유는 환자가 갑자기 혼란스러워진 자기 세

계를 이해할 수 있게 해 주고, 사물들을 순서대로 배열할 수 있게 해 주고, 다른 식으로는 표현할 수 없는 감정을 전달할 수 있게 해 주고, 중요하게는 앞을 보기 시작할 수 있게 해 준다는 것이다. ‘서술하기’에서 우리는 모빌리티인문학 연구가 구술·문자·시각·행위 형식의 스토리텔링 실천에 동조할 수 있는 방식을 살펴보고자 한다. 모빌리티 연구는 문학 문화 연구, 영화 연구, 음악 및 행위예술 등에서 가져온 접근법을 사용하면서 새로운 길을 개척하기 시작했다.

서사는 모빌리티 연구 같은 상대적으로 젊고 역동적인 분야, 많은 경우 실제 세계의 문제를 탐문하는 데 참여하는 분야 내부로 들어와서 매우 귀중한 방법론적 도구—새로운 생각을 이야기로 만들어서 시험해 보는 도구—가 되었다. 마찬가지로, 역사 속 모빌리티 실천은 이 실천을 중심으로 이야기를 만듦으로써 이해 가능하게 된다. 여기에는 그에 따른 통찰이 일반 대중에게 쉽게 전달될 수 있다는 (이야기-하기에 일반적인) 덤도 추가된다. 이런 이유로 모빌리티 학자가 연구를 할 때 서사와 서술로 실험을 하면 엄청난 보상이 있다. 이 책을 만들어 낸 몇몇 연구 프로젝트는 아래 ‘동원하기’ 장에서 논의할 ‘음악, 이주, 모빌리티’ Music, Migration and Mobility’ 프로젝트처럼 그런 보상을 받아들였다. 하지만 위에서 주목한 서사의 특수한 속성에는 위험도 있다는 사실에 주의를 기울이지 않는 것 또한 중요하다. 모순을 해결하는 이야기의 능력은 과도한 단순화나 소박한 낙관주의로 귀결될 수 있고, 정보의 배열과 재배열은 일상적 상황에서 뒤죽박죽이고 뒤엎혀 있는 시나리오에 잘못된 논리를 부과할 수 있다. 더 나아가, 아래에서 논의하겠지만, 누가 who 이야기를 하고 있는가, 그리고/또는 누구의 이야기가 이야기되는가라는 광의의 윤리적·정치적 문제도 있다. 그러므로—모빌리티 연구의 명시적인 ‘무언의’ 방법으로서 이야기의 인기에 대응해서—우리는 실천에 대한 성찰이라는 부가적 지층을 추가할 때가 되었음

을 제안한다. 이는 실험에 기거하는 것이 아니라 오히려 위대한 뉘앙스를 획득하는 것이다. 이런 목적으로 우리는 학자들이 (관련되어 있지만 동일한 실천은 아닌) 서사, 서술, 이야기-하기를 각기 다른 분과학문들을 가로지르며 어떻게 배치하는지 조금 더 성찰하고자 한다. 그리고 그런 활용이 오늘날 모빌리티 학문에 어떻게 말을 거는지 조금 더 생각해 보고자 한다.

커뮤니케이션과 특히 스토리텔링의 서사 양식을 다루는 학술 연구는 긴 역사를 가지며 다양한 분과학문을 가로지른다. 구술 서사 분석에 초점을 맞춘 저작(예컨대, Chatman 1980), 서사 이론 그 자체(예컨대, Bal 2009)와 더불어, 사회과학과 (시각예술로 작업하는 이들을 포함하는) 인문학은 스토리텔링을 연구 프로젝트에 기여하는 집단 또는 개인의 참여적 participatory 실천으로서 포용해 왔다. 이런 움직임은 취약하고/거나 주변화된 주체들에 ‘대한’ 연구를 가장 잘 수행하는 방법이라는 윤리적 딜레마를 전혀 해결하지는 못했지만, 연구 윤리라는 건지에서 중요한 발걸음을 한 발 내딛었다. 관련 프로젝트들이 연구자뿐만 아니라 참여자에게도 이익이 되는 자료, 아카이브, 실행 기술의 생성을 보증했기 때문이다(예를 들면, AHRC 지원 프로젝트 ‘무빙 맨체스터 Moving Manchester’(2006~2010)). 일례로, 2000년대 초 사회학자 매기 오닐 Maggie O'Neill은 동지중해 지역 이주민과 망명자를 연구하기 위해서 ‘참여 활동 연구 participatory action research(PAR)’ 방법에 의존했다(Pearce and O'Neill 2011 참조). 이 프로젝트 참여자들은 자신들의 이야기를 (구술로, 텍스트로, 시각예술 전시회로) 할 기회를 얻었을 뿐만 아니라, 연구 어젠다의 기획과 관리를 돕기도 하고 자신들의 활동이 분석되고 전파되는 방식에 대해 말을 하기도 했다. 탈구조주의 발흥기 문학 연구자들은 흔히 고의적으로 저자의 의도를 무시했고 텍스트의 표면적 의미를 해체했다. 이런 방식의 ‘다른’ 역사를 보면, 텍스트의 표면적 의미는 그리 중요하지 않을 수도 있다. 그러나 ‘무빙 맨체스터’ 프로젝트의 중요한 결론 가운데 하나는, 우리가 함께

작업한 작가들의 서사—인터뷰 형식이든, 아니면 소설이나 시편이든—를 탈구조주의적으로 분석하는 것은 적절하지 않다는 점이였다. 그 당시 대부분의 문학 연구자들에게 탈구조주의적 분석은 시대의 명령(Pearce, Fowler and Crawshaw 2013)이었지만 말이다. 비평가들과 논평가들은 타자의 목소리를 듣기 위해서 가끔은 한 걸음 뒤로 물러설 준비를 할 수 있고, 저자와 텍스트가 스스로 말을 하도록 허락할 수 있을 것이다.

유사한 윤리적 문제는 모빌리티 연구에 많은 것을 제공해 주는 또 다른 텍스트 무대에서도 이어진다. 자서전과 자문화기술지를 포함하는 생활문life-writing이 그것이다(Pearce and Spurling 2024 참조). (문학 장르로서의) 자서전이 최근 들어—대중 영역과 학계 모두에서—인기를 얻은 이유 가운데 하나는, 그것이 각기 다른 종류의 ‘주변화된’ 목소리를 들을 수 있게 해 준다는 데 있다. 1980년대와 1990년대 여성의 생활문(편지, 일기, 자서전)을 다룬 페미니즘 연구가 이와 관련한 분야를 선도했다. 페미니즘 연구는 자신의 생애에 관한 글을 쓸 자격이 있는 유일한 사람은 공적 경력이 있는 성공한 남성이라는 관념을 뒤집어 놓았다. 이런 접근법은 비판적 페미니즘 연구(Kuehn and Smethurst 2008; Blunt and Rose 1994)가 일기와 서신 교환 형식으로 된 여성 여행자의 여행-글쓰기를 다루는 데도 부합했다. 여성 여행가들의 이야기와 경험은 대부분 주변적인 것으로 남아 있었는데, 그런 이야기 생산물에 대한 서발턴의 참여가 무시받았음은 물론이고 학계의 권위 또한 남성의 과학적 권위에 부여되어 있었기 때문이다.

오늘날 자서전 장르가 대변하는 목소리는 어마어마하게 다양해지고 있다. 부자와 유명인이 과잉 대변되고 있다는 사실에도 불구하고 말이다. 모빌리티 학자들에게 보통 사람들—역사적인 사람들과 동시대 사람들 모두—이 쓴 자서전, 서신, 일기는 확실히 어떤 풍부한 연구 자료를 제공해 주는데, 각기 다른 종류의—다양한 스케일을 횡단하는—모빌리티가 일상

생활을 형성하는 방식들을 살펴볼 수 있게 해 주는 한에서 그렇다. 후기 빅토리아시대 및 20세기 초 (보행을 포함한) 교통 모빌리티를 다룬 콜린 풀리의 저작은 이와 관련하여 특히 영향력이 있다(Pooley and Turnbull 1998; Pooley and Pooley 2022). 한편 린 피어스는—집 안팎에서 이루어지는—일상적 모빌리티가 내밀한 관계에 대해 드러내 주는 것을 고찰하기 위해 20세기 중반 여러 여성들이 쓴 일기에 의존했다(Pearce 2019). 뿐만 아니라, 그런 텍스트의 저자들이 우리가 소설에서 보는 것과 동일한 구성·배열 장치를 사용해서 자신들의 일대기life-stories를 이해하려고 할 수도 있었지만, 그 일상적 모빌리티의 더 진부한 면모들은 정확하게 기록될 수 있고, 사회학적 또는 역사적 연구를 수행하려는 누구에게나 중요한 자료로 활용될 수 있다. 이와 관련해서 일대기는 소설과는 확실히 다른 모빌리티 연구 자료 범주에 해당한다. 이 분야에서 동료들—빅토리아 문학을 연구하는 매티슨Mathieson(2015)과 라이브시Livesey(2016), 아프리카 디아스포라 문학을 연구하는 토이바닌Toivanen(2021), 재일 문학을 연구하는 양명심(Yang 2024) 등—이 허구적 텍스트를 그런 식으로 잘 사용해 왔지만 말이다. 뒤에서 더 설명하겠지만, 허구적 텍스트에서 모빌리티 재현이 어느 때 실제 이동적 삶에 관한 더 ‘살아 있는 것 같은’ 묘사보다 플롯 장치나 비유로 기능하는지 말하기란 매우 어렵다. 게다가, 우리가 생활문을 우리 연구에 (그리고 더 특수하게는 우리 논의에) 삽입할 때, 어떤 생활문 한 편에 관해서 어떻게—그리고 어느 정도나—저자의 ‘의도’와 권위를 존중할 것인가라는 윤리적 문제도 남아 있다. 이런 류의 글이 출판된다는 단순한 이유, 그리고/또는 오래 전에 저술되었다는 단순한 이유가 그 생산 맥락을 무시해도 됨을 의미하지는 않는다. 이와 관련해서 ‘자서전적 이야기’는 허구적 텍스트에서 볼 수 있는 것과는 전혀 다른 질서의 이야기이고, 그래서 인터뷰라든가 앞서 논의한 참여 활동 연구를 통해 찾아낸 서사를 다룰 때와 동일한 세심함으로 존중을 받을 자격이 있

다. 핀란드 아카데미의 윤리 승인 과정은 오늘날 출판된 (서신과 일기를 포함한) 자서전으로 연구하는 학자들에게 그런 고려를 요구한다.

한편, 사회학자들에게 자서전과 전기는 (텍스트 자료로 된 것이든 질적 조사의 일부든) 모두 사회적·집단적 삶과 개인적 삶을 이해하기 위한—그리고 그런 삶을 형성한 사회적/역사적 순간을 새롭게 통찰하기 위한—귀중한 원천임이 증명되었다. 1990년대에 리즈 스탠리Liz Stanley는 역사적 여성의 삶에 특히 초점을 맞추면서 그런 류의 ‘사회학적 자서전’(Stanley 1992)을 발전시키는 데 큰 기여를 했다. 스탠리는 또한 자서전과 전기를 구분하는 기존 이해 방식을 더욱 복잡하게 만들었는데, 모든 사람의 삶이 ‘검증 문화 audit culture’ 메커니즘을 거쳐 그 자신을 위해 쓰여지는 방식을 실증함으로써 그렇게 했다. 말하자면, 출생증명서, 여권, 진료 기록 등은 우리 자신과 우리 주변 사람들에게 우리가 누군인지 알려주는 것들이다(Stanley 1993). 그로 인해 스탠리는 슬래시 사용—자서전auto/전기biography—을 제안했는데, 이는 이른바 모든 자서전에 전기의 요소가 포함되어 있다는 사실을 시사하면서 그 두 별개의 장르에 새로운 상호 역동적 관계를 더하기 위해서였다. 서술하기의 실천과 관련해서 보자면, 이는 생활/이야기의 ‘소유권’이 왜 그렇게 중요한 윤리적 문제인지, 그리고 자서전과 자서전 연구의 ‘개인주의적’이고 ‘인간-중심적’인 성격에 관한 몇몇 학자들의 우려(e.g., Thrift 2007)가 왜 그렇게 잘못된 것인지 상기시켜 준다. 아무리 하고 싶더라도, 이미 그를 위해 ‘쓰여 있지 않은’ 또는 그에 대해 ‘쓰지 않은’ 삶을 저술하기란 이루 말할 수 없을 정도로 힘든 일이다. 사회적 지위가 낮고 주체가 주변적일수록 그 과정은 더 힘든데, 이는 새디야 하르트만Sadiya Hartman의 놀라운 저서 《변덕스러운 삶, 아름다운 실험: 사회적 격변의 친밀한 역사Wayward Lives, Beautiful Experiments: Intimate Histories of Social Upheaval》(2019)에 드러나 있다. 이 책은 이야기꾼이 젊은 흑인 여성들의 삶 조각들로 만든 놀라운 공

동 구성물이었기 때문이다. 탈구조주의 문학 연구는 이를 저자성 개념을 생략하라는 신호이자 모든 인간 주체의 근본적 일시성을 수용하라는 신호로 볼지도 모른다. 그러나 인생 이야기가 갖는 분열되고 불안정하며 과잉 결정된 성격은 그에 대해 말할 권리를 사려 깊게 보호해야 하고, 또 말해진 것을 존중해야 하는 이유가 된다.

이를 염두에 두고 볼 때, 모빌리티인문학 연구는 서사에 관한 사유에서 윤리적 물음이 중심에 올 필요가 있음을 분명히 주장한다. 결과로든 방법으로든 말이다. 이야기를 그렇게 강력한 연구 도구로 만드는 바로 그 특질로 인해 이야기는 쉽게 이용당하기도 한다. 그 매체나 형식이 어떤 것이든 학자들은 이 점을 계속 유의할 필요가 있다. 몇몇 사례—예를 들면, 런던 켄싱턴 자치구 그렌펠 타워 화재, 그리고 코로나 팬데믹 같은 ‘피할 수 있는 비극’에 뒤따르는 개인들의 증언, 공동체 집단들이 생산해 낸 시편과 예술 작품—를 보면, 중요한 것은 학자들이나 다른 논평가들이 한 걸음 옆으로 물러서서 목소리들이 스스로 말하도록 만드는 일일 수 있다(Walker 2025). 물론 이런 주장은 서구 학자들이 연구 주체에 대해서나 연구 주체를 위해서 말하고자 할 때 발생하는 정치적·윤리적 문제(Spivak 1988)를 다룬 앞의 논의를 되풀이하는 것이고, 토착적 사유와 실천을 전경화해서 가치를 부여해야 할 필요성과 관련한 동시대 논의에 공명하는 것이다(Watts 2013; Todd 2016). 그렇지만 우리는 이야기가 일단 공공의 영역에 노출되고 나면 이런저런 독자

가 게다가 자서전/전기와 이야기-하기story-telling란 인간의 배타적 속성이

아님을 인식하는 일도 중요하다. 모빌리티 학자들은 서사의 사용을 방법론적 도구로 개발하는 데 이상적인 자리를 차지할 수 있었는데, 이는 그들이 오랫동안 비-인간(non-human) 및 인간-이상(more-than-human)에 관심을 기울여 왔기 때문이다(Urry 2007). ‘모빌리티 정의’의 의미가 그에 해당한다. UKRI ‘연결’ 연구비 지원을 받은 《모빌리티즈》의 ‘자서전/전기’ 특집호 서론에서 피어스와 스펀링(Pearce and Spurling 2024)은 기후 비상사태라는 맥락에서 그에 대해 성찰한다. 이는 지구온난화의 영향을 받은 모든 생명체 및 불활성 객체에 대한 공평한 관심이 긴급히 필요하다는 점과 관련하여 이루어지기도 하고(‘사물의 모빌리티 전기’를 다룬 김태희의 논문 참조(Kim 2024)), 지금은 우리에게 달려 있는 환경 변화를 수용하려면 생애 개념을 어떤 방식으로 근본적으로 재고해야 하는지와 관련하여 이루어지기도 한다. 전통적인 인생 삼부작 모델(교육, 일, 은퇴)은 현대사회의 좀 더 복잡한 리듬을 포착할 수 없다는 인식이 오랫동안 있었다. 그와 동시에, 생애와 생애가 통상적으로 서술되는 방식을 재상상하기 위해서는 인간 전체 너머를 응시할 필요가 있다는 논의도 존재한다. 식물, 동물, 미생물은 삶과 죽음의 사이클에 대해 다른 방식의 깨우침을 줄 수 있다. 통속과학의 경우 그 과정에 대한 서술을 의인화하는 성향이 있지만 말이다.

예술가 젠 서던(Jen Southern)은 최근 따개비류에 관한 작업—‘암석 기후 Rocky Climates’ 프로젝트(<https://www.theportabletv/rockyclimates>)의 일부—을 했는데, 이는 다른 생명체의 주행성 모빌리티 연구가 어떻게 생애와 서사학 모두의 뿌리 깊은 모델에서 우리를 해방시키는지 보여 주는 하나의 사례다. 이는 서사의 심층 구조가 재현 영역에만 한정되는 것이 아니라, 담론 수준에서 온갖 종류의 모빌리티를 포함한 비재현적 실천을 개념화하는 방식에도 영향을 줄 가능성이 있음을 상기시킨다. 다른 말로 하면, 전형적 서사 구조에 영향을 받은 관습적 논리와 배열에 어느 정도 ‘궤도’를 치지 않는다면, 우

리는 그 구조를 여전히 재생산할 위험이 있다. 이 말은, 비-인간 형식과 인간-이상 형식, 그리고 비재현적 실천에 참여하는 게 유익하다는 강력한 논의가 분명히 존재한다는 점이다. 낡은 서사 구조에서 벗어나 새로운 서사 구조를 발견하기 위한 첫걸음으로서 말이다. 그리고 모빌리티 학자들이 사용하는 다학제적 방법은 이와 관련해서 다시금 좋은 자리에 있다. 특히 기후 비상사태라는 맥락에서 볼 때, 서구 문화가 수세기 동안 사랑해 온 완결성과 더불어 혼돈에 대한 해결의 승리(볼라디미르 프로프Vladimir Propp의 민담형태론 참조(Propp 1968))를 특별히 고려한다면, 인간의 일대기와 비-인간의 일대기를 재개념해야 할 필요성은 그리 긴급한 게 아닐 수도 있다. 우선은 우리가 어떤 ‘종말’ 양상 때문에 조바심을 내기보다는 혼돈이나 복잡함 곁에 머무르는 것이 확실히 중요하다(Kermode 2000와 ‘클라이파아’ 소설을 다룬 이진형의 논문 참조(Lee 2024)).

이 점은 문학·문화 연구자들이 모빌리티 연구의 인문학적 전환에 크게 기여했음을 상기시킨다. 이는 그들이 문학 담론과 학술 담론에서 서술이 행하는 속임수와 서술이 활용되는 용법에 익숙한 데 기인한다(Pearce 1994 참조). 여기에는 허구 텍스트의 규정하기 힘든 시간성, 즉 시간의 가속과 감속, 플래시백·플래시-포워드 기능을 가능하게 하는 시간성에 대한 의식이 포함된다(Bal 1997; Rimmon-Kenan 2002). 이 분야에서 연구하는 학자들은 대개 이런 인식을 활용해서 문학 텍스트를 해석하려고 한다. 하지만 최근 들어 모빌리티 연구에 이끌린 문학 연구자들은 모빌리티가 어떻게 그 자체로 19세기와 20세기 서사 형식의 혁신에 영향을 끼쳤는지 사유하기 시작했다. 자전거와 서사 구조에 대한 우나 브로건(Una Brogan)의 연구(2019)와 파리 낭트르 대학교 ‘공간, 장소, 추방(Space, Place and Displacement)’ 그룹의 작업이 그 사례다(Frenay, Iacoli and Quaquarelli 2025). 텍스트가 생산되는 역사적·문화적 순간 서사 형식과 실천의 심층 구조가 그에 의해 영향을 받았다는 게, 그것도 이전에 알려진 것보다 더 많이 받았다는 게 그 그룹의 논의였다. 하지만 모빌리티

의 텍스트적 재현이 그 자체로 어떻게 물질세계의 모빌리티에 대한 이해에 기여할 수 있는가라는 물음은 여전히 곤란한 방법론적 문제로 남아 있다(Murray and Upstone 2014; Pearce 2014). 특히 허구 작품에서 (모빌리티를 포함한) 일상적인 물질적 실천의 재현은 많은 경우 현상학적 기능보다는 은유적 기능을 수행하고, 그래서 이야기가 설정되는 사회적·문화적 세계를 직접 나타내는 것으로 볼 수 없다. 1920~30년대 미국과 유럽 소설들에 등장하는 자동차 운행의 재현은 이 점에서 유용한 사례다. 그 소설들은 스피드(및 그와 관련한 운전자의 '광기')에 초점을 맞추는데, 이는 자동차 운행이라는 새로운 경험 그 자체에 대한 대응이 아니라 많은 경우 근대성 자체에 대한 은폐된 비판(과 간혹 찬양) 기능을 하기 때문이다(Pearce 2016 참조). 그렇긴 하지만, 그런 비유의 잦은 사용은 그 자체로 텍스트가 생산된 역사적 순간 돌아다니는 담론과 이데올로기를 나타내는 것일 수도 있고, 재현 회로가 체험된 경험에 영향을 미치는 방식을 나타내는 것일 수도 있다. 게다가 이런 논의에서는 이야기-하기 고유의 모빌리티 그 자체가 큰 주목을 받게 된다. 특히 허구적 작품의 경우, 여행, 탐험, 이별, 재결합과 결부된 물리적 이동은 바로 그 글자 그대로 플롯을 '추동'하고, 그래서 모빌리티에 관심 있는 문학 연구자들에게 서사학적 모빌리티와 현상학적 모빌리티의 상호 대화 방식을 이론화할 기회를 제공한다. 더 나아가, 학자들은 모빌리티와 이야기-하기 간 복잡한 관계를 창의적·서사적 연구 실천의 일부로서 실험해 왔다. 서사를 모빌리티 연구의 산물로 상상함과 동시에 서사를 통해 모빌리티 연구를 수행하면서 말이다.

끝으로 중요한 것은, 모빌리티를 물리적으로 실천되는 것이기도 하지만 담론과 상상력에 의해 생산되는 것으로도, 또한 인문학적 생산물로도 파악하는 다른 일군의 학자들이 있음을 인식하는 일이다(Kim, Kim, Lee, and Shin 2019). 여기서 그들은 '상상적' 모빌리티를 지적한 어리(Urry 2000), 그리고 문학

과 시편 같은 문화 텍스트에 초점을 맞추으로써 모빌리티의 생산에 각인된 문화적 의미에 초점을 맞춘 크레스웰(Cresswell 1993)에 공감한다. 이 맥락에서 텍스트 기반 모빌리티인문학 연구는 서사 또는 스토리텔링—사실적인 것이든 더 허구적인 것이든—을 분석함으로써 이동적 행위를 둘러싼 문화·정치적, 윤리적, 정신적, 감성적 의미를 탐구해 왔는데, 이는 많은 경우 “더 객관적이고 실측적인 재현 방법으로는 접근하기 힘든”(Archer 2017, 517) 것이었다. 예를 들어, 식민지 시기 한국 소설은 한국 이주민, 또는 한반도에서 만주(중국)로 옮겨 가야만 했던 이동적 주체들을 묘사할 때 종종 기차를 일차적 교통수단으로 사용하는데, 이때 기차는 그 시기 문학 및 그 시대를 다룬 문학에서 어떤 잠재적 서사 장치로 기능한다. 중요한 것은, 이런 식민지 모빌리티 인프라들이 원래는 일본이 다른 아시아 국가들을 침략하기 위한 수단으로서 건설된 것이라는 점이다. 하지만 한국 작가들의 작품에서 기차는 피식민지인들이 슬픔 같은 감정을 우발적으로 공유하게 해 주는, 식민지 지배에 맞선 어떤 ‘긍정적 역능(affirmative puissance)’의 공간(Lee 2021), 또한 식민자가 명량함 같은 낙관적 감정을 정동적으로 조절하는 데 맞선 그런 공간으로 해석되기도 한다. 이는 식민지 기차와 그 공간을 (대안적인) 정치적, 윤리적, 감정적 의미로 충만하게 만드는데, 식민지 인도의 경우도 그와 유사하다(Aguiar 2011). 프랑스령 인도차이나 시기 프랑스어와 베트남어 문학에서는 자동차가 유사한 방식으로 재현되고 의미화된다(Ponsavady 2018).

텍스트를 문자 텍스트뿐만 아니라 이미지, 영화(예를 들면, Archer 2017; Azcona 2016; Dixon and Cresswell 2002; Gott 2012)와 기타 매체를 포함하는 인공물, 그리고 풍경까지도 포함하는 것으로 이해하게 되면, 연구자들은 가치 있지만 충분히 인정받지 못하는 모빌리티 이야기를 발굴해서 조직하고 그 잠재력을 탈은폐할 수 있게 된다. 크레스웰(Cresswell 2019)의 맥스웰 거리(Maxwell Street) 이야기는 이를 분명히 보여 주는 사례다. 크레스웰의 스토리텔링은 맥스웰 거

리의 풍부한 과거와 현재 모빌리티를 복원하고 해명하는 데 기여한다. 이 텍스트 연구는 창의적 실천의 한 형태로서 연구자가 이야기꾼, 즉 이미지나 풍경에 관한 서사를 제시하는 이야기꾼으로 변모할 가능성이 있음을 보여 주고, 그로 인해 맥스웰 거리의 모빌리티를 (재)의미화하거나 (새로운) 의미를 부여한다. 이런 의미에서 문학과 서사의 관점은 도시 공간을 포함하는 예술 행동주의의 경험 안에 뒤섞여 있을 수 있다(García and Toivanen, 2024). 그러므로 창의적 실천은 많은 경우 인간과 돌이킬 수 없을 정도로 뒤얽혀 있는 많은 사물들의 이야기에 주의를 기울일 만큼 확장될 수 있다. ‘사물’의 이론화, 라투르적 개념들, 그리고 베로니카 델라 도라(Veronica Della Dora, 2009)는 물질문화 문헌에 기대어 기념이 되는 풍경-객체나 지도로 제작된 물건 같은 작은 규모의 휴대 가능한 지리학적 시각 객체(visual objects)에 담긴 모빌리티 이야기를 탐구해 왔다. 모빌리티의 서사화는 감정 같은 비가시적 이동의 매핑 행위로 확장될 수도 있다. 로 프레스티(Lo Presti, 2024)의 지도학적 친밀성(cartographic intimacies) 개념은 각기 다른 이야기들—특히 심리적·신체적 트라우마와 관련된 이야기들—을 공유하되, 직접적 자기 노출이라는 고백적 실천 없이도 그렇게 하는 창의적 플랫폼으로서 인문학적 매핑을 더욱 확장한다. 이런 구상에서 지도는 정적인 공간적 재현이 아니라 이동적인 감정 인프라(infrastructure of feelings)—시청각적 매핑, 그림으로 그린 매핑, 바느질로 하는 매핑, 조각으로 하는 매핑 같은 다양한 자기-지도학적 실천을 통해 개인의 투쟁과 삶의 경험을 외면화하는 역동적·가변적 매개 이미지—다. 타냐 로세토는 파도바(이탈리아) 도심에 위치한 모자이크 지도—1998년도에 만들어진 라르고 유로파(Largo Europa, 유럽 광장)—, 즉 유럽의 평화 기념물 역할을 했던 지도를 중심으로 비인간 생명과 객체의 자서전에 관해 쓴 바 있다(Rossetto, 2019). 이 지도학적 실재는 지중해 지역 이주민의 경로, 삶, 죽음을 성찰하기 위한 서사 장치로 동원된다. 뮤직비디오(Rossetto

2023)나 리포토그래피(rephotography(Rossetto and Vanolo, 2022) 같은 다른 매체는 이동 복잡성, 도시 리듬, 도시 향해, 그리고 공간과 미디어 풍경 모두를 가로지르는 횡단의 정치학을 포착하기 위해서 수행되고, 동원되고, 서술된다.

한편, 지아다 페텔레의 작업은 지-도학적(carto-graphic) 서사와 모빌리티 접근법을 통해서 그런 혁신을 예증한다(Peterle, 2021; Peterle, 2023a; Peterle and Harris, 2024). 페텔레는 만화책 스타일의 이야기가 여백, 그래픽, 텍스트로 이루어진 페이지를 가로지르는 독자의 실천에서 어떻게 능동적 모빌리티를 필요로 하는지 증명한다. 물론 모빌리티 학자들은 통근(예를 들면, 《모바일 라이프: 고-모빌리티 시대 일과 삶 Slices of Mobile Life》(2014)) 같은 일상적 모빌리티의 사례를 탐구하기 위해 만화책이라는 재현 장르를 오랫동안 활용해 왔다. 만화책은 상황, 습관, 관례, 경험을 민족지적으로 상세하게 묘사할 수 있었다. 그에 반해, 페텔레(Peterle, 2021)는 이른바 ‘그래픽 모빌리티’의 그래픽 서사 단위들을 읽는 데 필요한 이동적 시선(mobile gaze)을 실험한다. 이런 의미에서 읽기는 이동의 투사(透寫, tracing), 추적(following), 검사(scanning)를 포함하는데, 이는 부분적으로 페이지, 이미지, 텍스트의 인프라적 배열에 의해 구조화된 것이기도 하고, 아이러니하게도—많이 고대하고 실험해 본 공황 및 항공 인프라 같은—몇몇 인프라적 형식들이 어떻게 서사적 투사를 통해서 형태를 갖추는지 이해하는 방식이기도 하다. 만화책은 모빌리티 인프라가 어떻게 흔히 궁금증을 유발하고 또 염원하는 대상이 되기도 하지만 많은 경우 실망을 낳기도 하는지를 명료하게 보여 줄 수 있다(Harris and Peterle, 2024).

동원하기

예술 및 인문학의 연구와 실천은 학자, 정책 담당자, 대중들을 동원하는 데

중요한 역할을 할 수 있다. 그 연구와 실천은 각기 다른 종류의 이동과 모빌리티를 규정하고, 특수한 이동 감각·경험·요소를 표현하는 데 도움을 줄 수 있다. 여기서 이동과 동원mobilisation 개념은 우리의 사유와 실천에 활기를 불어넣어 줄 수 있다. 개념들은 각기 다른 목적으로 움직이거나 움직여지는 각기 다른 많은 신체들, 실재들, 요소들에 적용되어 왔(고 또 적용될 수 있)기 때문이다. 정치인은 유권자와 군대의 동원에 관해 말한다. 선동가는 저항의 동원에 관해 말한다. 은행원과 투자자는 자산의 동원에 관해 말한다. 사회과학자는 사회적·정치적 이동, 그리고 사회적·정치적 변화를 규정하기 위한 행위자들의 동원을 언급한다. 의료인과 물리치료사는 신체 및 신체 관절의 동원에 관해 말한다. 이동과 동원은 각기 다른 스케일에서 다루어진다. 원자나 신체의 미시-이동micro movement과 동원부터 군대, 인구, 사회적·종교적 집단의 집단적 동원에 이르기까지 말이다. 이동은 역학 및 변화와 결부되어 있고, 그래서 각기 다른 이동에는 각기 다른 행위자에 의해서 좋다거나 나쁘다는 딱지가 붙을 수 있다. ‘동원’에 대한 그런 관심은 어리(Urry 2000)의 모빌리티 인식에서 도출된 것인데, 그의 모빌리티 인식은 정체성, 민족성, 시민사회, 공중 같은 사회학 이론의 여러 근본 개념들이 정적이고 부동적이라는 가정에서 벗어나 그 개념들에 접근하는 중요한 방법이었던 때문이다. 이때 어리(Urry 2000)는 다른 사회과학 분야에 종사하는 학자들이 이전에 했던 움직임들을 어느 정도 반복하고 있었다. 예컨대, 도린 매시(Massey 1993)는 장소 같은 지리학 어근어들을 좀 더 진보적이면서 개방적인 방식으로 동원하는 데 관심이 있었다. 그 어근어들을 무제약적인 것이자 진행 중인 것으로 다룸으로써 말이다.

모빌리티 학자들은 신체의 미시-모빌리티, 즉 춤추기(Cresswell 2006), 걷기(Wylie 2005; Macpherson 2016), 자전거 타기(Spinney 2006), 통근하기(Bissell 2018), 운전하기(Merriman 2007) 등에 대한 연구를 담당해 왔다. 그들은 신체의 동원 ‘잠재

력’을 검토했는데, 여기서 ‘잠재력’이란 ‘모틸리티motility’(Kauffmann 2022), ‘모빌리티 자본’(Kaufmann and Audikana 2020), ‘행동유도affordances’(Gibson 1979; Sheller and Urry 2006a), ‘전가속화preacceleration’(Manning 2009) 같은 관련 개념들을 통해 물리적·사회적·문화적·정치적 의미로 이해될 수 있다. 모빌리티 학자들은 활기 없는 자연 그대로의 육체적 신체 유형부터 동물체, 식물체, 인간체 등에 이르기까지 각기 다른 여러 유형의 ‘신체’를 연구하기도 했다. 학자들은 인간 모빌리티 또는 인간-이상 모빌리티의 견지에서 공장 노동자, 통근자, 노예, 강제적·자발적 이주, 군사 인력과 장비 등의 체현된 이동을 연구했다(군대 이동에 관해서는 Woodward and Jenkins 2014; Merriman et al. 2017; Merriman and Peters 2017 참조). 신체 이동을 규제하고, 통치하고, 감시하고, 지연시키고, 촉진하고, 중단시키는 여러 방법을 이해하는 데도 오랜 관심이 있었다(Cresswell 2006). 미시-이동에 초점을 맞춘 몇몇 저술은 비재현 이론과 과정 이론에 많이 의존했는데, 이동이란 모든 사물에 내재하는 것이어서 끊임없고 중단 없는 것임을 강조했다기 때문이다(Merriman 2012b, 2023). 그렇다고 해서 그에 대한 비판이 없었던 것은 아니다(Cresswell 1997, 2006, 2014). 그에 대응해서, 이동에 대한 과정적 접근법은 이동을 중단 없는 것이자 삶의 전개에 근본적인 것으로 다루면서도 획일적이거나 무차별적인 것으로 두지는 않았다(Merriman 2023). 이동과 동원은 각기 다른 속도와 가속도로 각기 다른 거리를 횡단하며, ‘분자적’인 것에서 ‘지구적’인 것과 ‘초지구적extra-terrestrial’인 것에 이르기까지 각기 다른 스케일로, 많은 경우 동시에, 발생하는 것으로 볼 수 있다(Cresswell 2006; Merriman 2019).

인문학계가 이동과 모빌리티 학문에 중요한 기여를 했음을 의심하는 학자들이 있다면, 그들은 글로벌 무역, 탐험, 이주, 노예, 제국 등의 역사에 대해 역사학자, 문학 연구자, 역사지리학자, 탈식민 사상가들이 수행한 광범위한 연구를 살펴볼 필요가 있다(예, Driver 2001; Ogborn 2007, 2008; Steel 2011; Huber

2013; Lambert and Merriman 2020). 그 다양한 저술과 사유는 제국을 횡단하는 각기 다른 신체, 객체, 지식·정보 형태의 이동에 관한 중요한 설명을 제공해 주었다. 여기에는 강요, 계약, 자의에 의한 각기 다른 인간 주체의 이동, 소위 제국의 ‘중심’으로부터/을 향한 인류학적·생물학적·지질학적 ‘표본 specimens’의 전송 등이 포함된다. 이런 작업은 나이젤 스리프트(Thrift 2000c) 같은 학자들의 주장을 반박하는 데까지 나아간다. 스리프트는 비재현적 접근법이란 각기 다른 종류의 이동이 지닌 순간적이고 역동적인 특질을 파악하기 위해 좀 더 수행적이고 살아 있는 비-텍스트적 방법을 활용할 필요가 있음을 주장했기 때문이다(Merriman 2014 참조).

물론 이는 아카이브 자료 및 방법이 모빌리티의 맥락에서, 특히 인문학과 예술에서 끌어온 연구 관행의 경우 아무런 문제가 없다는 말이 아니다. 객체·물질—식물, 동물, 유골, 바위, 광물, 인류학적 ‘객체’ 등—의 순환, 아카이빙, 전시, 송환에 대한 비판적 연구는 그 다양한 모빌리티에 점점 더 주목해 왔다(Driver et al. 2021 참조). 마찬가지로, 아카이브 기반 연구는 방대한 이동 실천들이 어떻게 공식 문서로 도표화되는지, 또한 과거 모빌리티를 이해하려는 역사 지향 연구자들에게 어떻게 흔적을 남기는지 보여 주었다. 우리는 예술과 인문학에 관심을 기울임으로써 과거 모빌리티를 추적 및 이해해 왔고, 또 아카이브 실천—수집, 분류, 범주화, 체계화, 전시, 큐레이션—이 어떻게 그 자체로 동원mobilisation의 실천인지 주목해 왔다.

드라이버, 네스빗, 코니쉬는 큐 왕립식물원의 식물 소장품 구성 작업에서 영감을 얻어 식물 소장품 맥락에서 글을 쓴 바 있는데, 여기에는 “그 소장품을 구성하고 개발하는 매 단계마다의 소장품 모빌리티”와 “이런 모빌리티를 가능하게 하는, 무역 및 제국의 점증하는 글로벌 인프라”가 존재한다(Driver, Nesbitt and Cornish 2021, 3). 저자들은 소장품들이 함께 모였다가 흩어지는 모빌리티에 주목했고, 그럼으로써 객체, 물질, 지식이 이동하게 해 주고

또 그것들을 이동시키는 아카이브 및 큐레이션 실천이 매우 다양함을 분명히 보여 주었다. 수집 및 박물관 조성—예컨대, ‘표본’의 ‘준비’—과 관련한 절차적 실천, 관습적 실천, 비공식적 실천, 재량적 실천 등은 모빌리티 속 객체의 변형과 모빌리티를 통한 객체의 변형을 드러내 준다. 예술 및 인문학 모빌리티 연구는 플레밍(fleming(2023))이 요청했던 더 ‘꼼꼼한 분석과 역사 기술’ 방법, 즉 박물관 실천이 발전하고 전개되도록 해 준 그 방법을 따를 수 있을 것이다. 이때 박물관 실천은 ‘기술적, 물류적, 관료적, 정보적, 보존적’ 실천과 ‘연구’, 또는 가치를 창조하고 지식을 생산하는 ‘작업 연쇄chaîne opératoire’(Fleming 2023, 335)를 포함한다. 게다가 예술 및 인문학 연구자들이 박물관·소장품 내외에서 전개되는 이동적 대상의 순환과 분산에 점점 더 관심을 갖게 되면서 우리는 소장품의 창의적 ‘재-동원re-mobilising’에 관해서도 탐구할 수 있게 되었다. 박물관 실천이 어떻게 이동하고 또 어떻게 가치를 만들어 내는가를 이해하는 일이 그 하나라면, 전시물이나 소장품의 이동 및 전파가 어떻게 공동체들 간 연결과 책임감을 만들어 내는가를 이해하는 일은 모빌리티 연구에 활력을 주는 또 다른 실천이다(Driver et al. 2023; Basu and Coleman 2008; Basu 2011). 2019년 이래 모빌리티와 인문학 고등연구소와 로열 홀러웨이 지리인문학연구소의 공동연구는 박물관 전시물과 식물 인문학이라는 연구 영역을 중심으로 전개되었다. 이런 교류에는 앞서 말한 큐 왕립 식물원 외에 파도바대학교의 지리학 박물관Museum of Geography과 식물 박물관Botanic Museum도 참여했다. 모빌리티란 박물관 전시물의 삶과 역사를 규정하는 특성이요, 식물 소장품의 모빌리티는 그런 특이성을 갖고 있다. 식물, 그리고 식물의 자연사와 민족 식물학적 소장품의 모빌리티에 초점을 맞춘다는 것은, 각기 다른 (그리고 아마도 고유한) 개념적·이론적 렌즈를 통해 식물의 ‘생애 주기’를 살펴본다는 것, 또한 식물이 그 헤리티지 공동체를 위해 수행하는 역할의 복잡성에 가치를 부여한다는 것이다(Canadelli 2023).

그러면 다중 스케일적인 분산된 아카이브로 모빌리티 연구를 수행하는 데에는 어떤 난제가 있고, 또 그 난제는 어떤 연구 실천을 요구하는가? 특히 아카이브 접근법이 모빌리티 경험의 어떤 생생함을 결여할 수 있다는 문제적 우려에 비춰 볼 때 말이다(Merriman 2019). 모빌리티의 역사적 경험을 재구성할 때 이동 경로와 감정의 문제는 왜 그렇게 중요한가? 모빌리티와 임모빌리티의 역사적 경험 관련 아카이브로 연구를 하는 학자들에게 중요한 고려 사항은 소장품을 특수한 역사적·지리적 초점과 관련한 것으로 인식하고, 접근하고, 해석하는 일이다. 이와 관련한 고려 사항으로는 아카이브 종이, 물건, 재료, 기타 일시적인 것들을 수집하고, 정리하고, 전시하고, 만나는 방식(Rogers 2012), 그리고 다른 유사물, 디지털 포맷이나 물질적 포맷, 또는 정보 검색 능력에 의해 매개되는 방식이 있다. 이런 고려 사항들은 강제 이동과 추방에 기인한 아카이브에 특히 적절하다.

인간 추방의 지리학이 특히 20세기 초부터 현재까지 유럽, 아시아, 중동, 아프리카, 남아메리카를 가로지르며 변화함에 따라 학자들은 폐쇄와 이주의 인과관계, 갈등, 패턴 등을 분석할 때 더 반응적인 접근법을 채택해 왔다(유엔 국제이주기구 UN International Organization for Migration, 추방 추적기 Displacement Tracking Matrix). 그로 인해 연구에는 무수히 많은 자료가 필요하게 되었다. 자료는 이 분야 인도주의 단체들의 데이터로 이루어진 국경 보고서 또는 필드 보고서부터 사진, 진단서, 금융 계좌, 음식 지원 명세서에 이르기까지 광범위했다(Gigliotti 2018). 데이터 수집 소프트웨어와 플랫폼, 하드웨어와 테크놀로지, 자기-저술 소셜미디어 포스트 등이 발전하면서, 20세기 중반 강요된 이동을 자료화해서 해석했던 미디어보다 훨씬 더 밀도 높게 실시간으로 최근의 추방 및 이동 경로를 포착할 수 있게 되었다. 오늘날 추방된 사람들(유엔의 발표에 따르면 2024년 중반 강제 추방된 사람은 1억 2,260만 명에 달했다)과 이들의 미디어상 흔적의 규모는 모빌리티 연구를

지역화하고 개인화하는 접근법을 요구한다. 제국에서 인간을 구출하기 위해서, 또한 특정한 원인, 이동 경로, 결과를 추방된 집단들 및 이들의 이동 경로와 관련된 것으로 역사화하기 위해서 말이다. 개인과 집단의 모빌리티 경험은 특히 제2차 세계대전과 홀로코스트를 다루는 아카이브에도 담겨 있다. 은신처, 게토, 수용소에 있는 유럽인의 이동 경로, 또는 글로벌 추방로와 집 찾는 난민들의 피난처에 초점을 맞춘 선집들, 말하자면 개인이 저술하고 기관이 정리한 수만 권의 선집들은 선도적인 홀로코스트 및 유대인 연구 기관과 박물관에 전 세계적으로 소장되어 있다(에컨데 EHRI 2025 참조). 전체적으로 볼 때, 그 선집들은 유럽 전 지역에서 반복적·지속적으로 이루어진 추방을 감내해야 했던 개인들의 이동 거리, 규모, 서사적 회고, 그리고 전후 시기 새로운 사회, 가족, 공동체, 직장에 융합하려는 시도를 자료화하고 있다. 홀로코스트만큼이나 지역적이거나 지구적인 주제로 인해 모빌리티 접근법은 많은 것을 제공해 줄 수 있다. 방법론적 차이는 역사적 접근법, 즉 아카이브를 독창적 지식으로 격상하면서 아카이브 기록에 대한 객관성과 충실성을 강조하는 역사적 접근법에서 특히 날카롭게 드러난다. 그러나 아카이브는 위에서 논의한 전시물 소장품처럼 정태적으로 생산되거나 배양되는 것이 아니고 완고한 제도의 벽 뒤에 잠겨 있는 것도 아니다. 라우라 조쿠쉬(Laura Jockusch 2013)가 주장한 것처럼, 초기 홀로코스트의 역사와 증언은 전후 폴란드의 아마추어 역사가들에 의해서 광범위하게 자료화된 바 있다. 추방의 관점에서 볼 때, 그 역사가들이 개인 생존자들의 편지·증언·사물 아카이브를 수집하고 기록하고 배치한 행위, 그로 인해 국경, 젠더, 신념을 초월한 박해의 전경과 패턴을 만들어 낸 행위를 이해하는 것은 매우 중요하다. 이 새로운 '통행사(transit history)'는 전혀 다른 이동적 박물관, 즉 흩어짐과 이동적임의 관점 안에 있는 in 또는 그런 관점에 의한 큐레이션 및 수집 실천으로 뒷받침되는 박물관이다. 이는 자료화에서 증언,

증거, 기념일에 이르는, 전후의 불확실하고 불안정한 궤도를 반영한다. 이 역사는 박해의 물적 증거를 인식하고 수집하기 위해서 시도되는 것인 만큼—상실된 것, 그리고 전시 파괴와 대학살(1933~1945) 이후 잔존하는 것을 청취하고 자료화하기 위해서—일종의 기억 집계자로 행동하기도 했다.

이런 전후의 청취 및 자료화 실천은 1933년부터 1949년까지의 영화와 다큐멘터리에서 유대인 난민들이나 추방된 사람들의 모빌리티/임모빌리티 결합체를 분석하려는 최근 시도에서 찾아볼 수 있다(Gigliotti 2023). 이 프로젝트는 디지털 플랫폼, 커스텀 스토리맵StoryMaps, 아카이브 연구가 지구적으로 분산되어 있는 (유럽, 미국, 영국, 이스라엘의) 시각적이고 영화적인 육로·해로 이동 아카이브를 어떻게 본국에 돌려줄 수 있는지, 또한 촬영 기술에 의한 재현물을 어떻게 폐쇄와 자유의 정치적 지도학으로 이용할 수 있는지 숙고한다. 더 나아가 그 프로젝트는 전후 유럽의 추방자 수용소와 21세기 난민 이주 집단에서 다양한 스케일로 이루어진 인도주의적 영화제작 활동이나 개인적으로 수행된 영화제작 활동을 국가상실성, 임모빌리티, 배타적인 지정학적 틀에 저항하는 정치 참여 행동주의의 증거로 분석한다.

스토리맵들은 이미 이동적인 통행 아카이브와 모바일 박물관 소장품을 동원할 때—앞 장에서 논의한 것 같은—더 많은 종류의 서사적 작업을 수행한다. 이는 많은 경우 텍스트 자료, 시각 자료, 구술 자료를 수반하는 지도-학carto-graphic(Peterle 2021)의 모빌리티를 통해서, 또한 그런 자료들이 내장형 미디어 파일 이상의 지도학적 상상블라주를 수행하는 곳에서 이야기를 하기 위함이다. ‘음악, 이주, 모빌리티’ 프로젝트(<https://www.rcm.ac.uk/singingasong>)는 런던 왕립음악대학Royal College of Music 연구일에 진행된 우리 ‘연결’ 프로젝트에도 특별히 포함된 것으로, 제2차 세계대전 동안 유럽에서의 박해와 폭력을 피해 영국으로 이주해 온 음악가들의 이동적 이야기를 들려주는 디지털 모빌리티인문학 실천의 표본이다. 이 프로젝트는 음악과

음악가들을 특히 클래식 음악 안에 가두려는 경향이 있는, 정태적인 일국적 틀과 가정을 무효화한 뒤 복합적이게 만들고자 했다. 그런 틀과 가정은 소속감, 집, 안전 같은 틀 외부에서 움직이는 음악가들을 부인하는 기능을 하기 때문이다. 하지만 음악가들의 이동적 삶을 추적하는 일은 그들이 영국에서 어떻게 어디로 이동했는지 확정하는 작업 이상이었다. 그 프로젝트는 음악가들의 영국 내 문화적 삶을 통해 그들의 여정을 이해하려고 노력했다. 그들은 예술학교, 사범학교, 축제 같은 음악 제도들을 찾아다녔기 때문이다. 그 프로젝트는 그들이 어디로 여행했고, 어디서 연주했고, 어디서 교제했고, 어디서 먹었는지, 그리고 중요하게는 그들이 어디서 낙인, 고립, 억류에 맞닥뜨렸는지도 조사했다. 후자의 경우 그 프로젝트는 억류의 실행이 어떻게 부자유와 수치심, 그리고 구금 기간 동안 교도소의 (임)모빌리티가 가져다주는 보다 모호한 작은 희열과 기쁨을 낳았는지도 조사했다(Holden and Adey 2024).

이 프로젝트의 스토리맵은 음악가들의 확장된 사회적 네트워크와 이동, 그들이 연주하고 머물고 거주한 장소들을 시각화함으로써 그들의 경험과 음악을 서술하고 전시했다. 여기에는 구술사로 된 그들의 서신 교환과 증언도 포함된다. 이 책의 공동 저자 지아다 페텔레—스토리맵의 일부가 된 그래픽 서사를 저술하고, 시각적 주제를 전시회에 도입한 인물—와 한 공동연구는 예술 및 그래픽 모빌리티 실천을 훨씬 더 발전시켰다. 페텔레는 스토리맵에서 얻은 네 가지 서사 유닛(예컨대, 짧은 만화 이야기)을 구성했는데, 이는 비공식 디지털 아카이브에 소장된 음악가들의 일기와 시각 자료에 영감을 받은 것이었다. 여기서 만화 이야기는 접근 가능한 공공 아카이브와 개인 아카이브의 시각 기록이 결여하고 있는 사건, 만남, 경험을 표현하고 때로는 시각화하는 방법으로 구상되었다. 그림은 피억류자의 문자 메모와 자서전적 여정에 목소리와 형상을 부여했고, 독자의 감정이입적 참

여를 요청했다. 몇몇 음악가들은 맨 섬the isle of Man, 즉 제2차 세계대전 동안 영국 정부가 ‘적국적敵國籍 거류 외국인’을 구금하기 위한 장소로 선정된 아일랜드해의 과거 휴양지에 억류되기도 했는데, 여기서 그들이 작사·작곡한 콘서트는 특히 주목을 받았다. 그 콘서트는 레코딩은 없지만 몇 번 공연되었고, 그 작품은 뮤지컬 에디션에 삽입되어 맥락화되었다(Meyn 2023). 페텔레의 접근법은 카바레풍 만화 레뷰revue(뮤지컬 형식의 시사풍자극)를 관통하는 여러 중요한 주제 가운데 하나를 표현했다. 쾌활함과 신랄한 유머로 교도소의 무감각한 (임)모빌리티를 비판한 것이다 (억류자는 억류 및 수용소 네트워크, 즉 수용소와 그 대체 공간들로 구성된 영국의 제국적 구금·임모빌리티 네트워크를 통한 강요된 이동의 조합을 경험했다)(Peterle and Holden 2024). 신랄한 유머는 분명히 수용소의 가시 철사로 연결된 연쇄적 말장난을 의미하기도 했다. 그래픽 서사는, 그리고 여기에 영감을 불어넣어 준 뮤지컬 레뷰는 가시 철사와 갈매기 형상을 불협화 형상으로 또는 모호한 형상으로 반복해서 활용했다. 가시 철사는 기어서 움직이는 불길한 힘, 해변과 산책길의 리미널한 공간을 따라 구물구물 기어다니는 힘, 그리고 하프의 와이어 같은 다른 음악 대상들에 스며드는 힘이 된다. 한편 페텔레는 갈매기를 공중의 목격자, 즉 피억류자의 곤궁을 주시하는 목격자로 동원한다. 갈매기는 거리를 둔 채 “인간 존재가 왜 철사 뒤에 있는가?”라는 질문을 던지는데, 이는 〈가시 철사 노래Der Song vom Stacheldraht〉의 코러스에서 불리는 후렴구이기도 하다. 그래픽 유닛에서 가시 철사와 갈매기는 독자들이 인간-이상의 관점을 채택하도록 해 주고 피억류자의 임/모빌리티를 초스케일적 시공간의 관점에서 보게 해 주는 시각적 은유가 된다.

지도를 비롯한 여타 지도학적 객체들은 큐레이션·전시·공연의 실행뿐만 아니라 박물관 공간을 포함한 다른 종류의 모빌리티를 통해서도, 그리고 이동 전시회로 재생산되곤 하는 박물관 진열 그 자체를 통해서도 다양

한 형태로 제시되었다. 스토리맵과 페텔레의 만화 서사는 구술사 인터뷰로 서술된, 시공간적으로 왜곡된 기억과 몇몇 음악가들의 일기장을 다루는 법을 제공해 주었다. 구술사는 거의 선형적 형식이 아닌데, 참가자들이 사건을 앞뒤로 건너뛸 수 있기 때문이다. 마이클 홀든은 이를 반영해서 기억과 모빌리티 지도를 작성했다. 여기서 홀든은 에릭 샌더스Eric Sanders와의 몇몇 구술사 인터뷰에서 발생한 일탈적 시간과 지리적 건너뛸을 활용할 수 있었는데, 이는 지리들, 장면들, 회상된 사건들을 가로지르는 이동에 부정형적인 연성의 기억 모빌리티로 플롯을 부여하기 위함이었다. 페텔레는 기억이 작동하는 비선형적 구조를 서사적으로 시각화한 ‘기억 게임 유닛Memory Game Unit’을 구현하기도 했다. 만화의 각 페이지가 각각의 칸 사이에 있는 빈 공간 때문에 기능하는 것처럼, 우리의 기억도 간극들, 구멍들, 예측 불가능한 공명들로 이루어진 아카이브다. 사실 유닛의 칸들은 색깔(빨강)의 반복 같은 시각적 연결을 통해서 서로서로 되올린다. 여기에는 몇몇 손짓도 포함된다. 어떤 동작의 이미지가 뒤따르거나, 지나가거나, 가능해지는데, 이는 연결 및 관계되어 있는 것으로서 음악가들의 이주(임)모빌리티와 억류 경험에서 매우 중요하다. 여행가방 손잡이도 있지만, 여행가방 같은 물건은 다른 서사 유닛을 가로질러 반복되기도 한다. 이는 매우 제한된 소유물만을 가지고 이동해야 했던 기억의 반복을 나타내는데, 영국 정부가 피억류자에게는 제국히 제한된 소지품만을 가지고 이동하도록 했기 때문이다. 그리고 짐을 분실하거나 피억류자의 경호원들이 그 짐을 훔쳐 가는 사례도 많았다. 여행가방 손잡이는 사건에 고착됨, 사건과 함께 머무름, 사건을 감내함, 사건의 흥망성쇠를 표현한다. 마찬가지로, 손잡기, 즉 팔과 손가락이 연결된 둘 또는 그 이상 신체의 손잡기는 돌봄과 취약함의 부드러운 몸짓으로 서로를 포옹하는 (부)이동적 주체들을 알아본다. 기억 게임을 되풀이하는 각각의 칸은 어떤 카드, 즉 독자가 자신의 연상과 스

토리라인을 즐기면서 만들어 내도록 하는 카드다.

실험하기

모빌리티로 실험하기란 무엇을 의미하는가? 실험은 꼭 새로움, 즉 무언가 다르게 하기에 대한 노력을 포함해야 하는가? 실험은 새로운 개념과 이론의 동원을 포함하는가? 우리는 결말이 열려 있고/거나 이동적인 새로운 방법을 사용해야 하는가? 아니면 실험은 새로운 종류의 대화, 토론, 다학제적 작업을 촉진하는 일인가? 분과학문 영역들—예를 들면, 사회과학, 인문학, 예술학, 공학, 자연과학, 물리학 등—사이에 선을 긋는 데 위험성은 없는가? (공학, 건축, 디자인, 사회학, 인문지리학을 횡단하는) 실천적 디자인 개입, (공연, 사회학, 도시 디자인을 횡단하는) 창의적 실험, 각기 다른 영역을 연결하는 실천 기반 방법(드로잉 방법 또는 포커스 그룹의 활용, 그리고 사용자와 디자이너의 연결), 도시 디자인, 토목공학, 사회과학의 접점에 있는 난제를 탐구하는 민족지학적 참여관찰 방법 등을 중심으로 횡단선을 따라 모빌리티를 다시 상상하는 게 더 낫지 않을까?

이런 류의 분과학문적 충돌—많은 경우 워크숍이나 네트워크 행사에서 발생하지만, 때로는 에린 매닝의 (2000년대 초 설립된) ‘센스랩’이나 로런스 할핀Lawrence Halpin의 (1960년대 무대에 올려진) ‘환경 실험Experiments in environments’ 같은 공간에서도 발생하는 충돌—은 분과학문 구분을 무너뜨리고 공통된 문제를 정립하며 체현된 실천과 실천적 해법에 초점을 맞추는 공동연구를 수립함으로써 새로운 지각변동을 일으킬 수 있다(Merriman 2010; Manning and Massumi 2014). 이런 몇몇 사건들, 해프닝들, 접근법들은 참여적 도시계획 및 건축에 대한 책무를 뒷받침해 왔다. 그래서 사회과학 및 인문학

연구자들은 각기 다른 종류의 체현된 이동으로 행해지는, 그런 좀 더 근거 있는 실천적 실험에서 배움을 얻을 수 있었다. 특히 예술실천가들은 그런 실험과 실천적 연습을 개시하거나 촉진하기에 특별히 좋은 위치에 있다. 그들은 참여자와 청중을 끌어들이는 데 필수적인 개방적 참여 방법에 강력한 기반을 두고 있기 때문이다. 카야 배리 등은 모빌리티 연구를 위한 창의적 방법의 활용 가능성 쪽으로 모빌리티 학문이 나아가도록 하면서, 모빌리티 연구가 놓여 있는 불확실하고도 난폭한 시대, 또한 모빌리티 연구가 어느 정도는 이해하거나 파악하려고 시도하는 그 시대를 강조한다. 창의적 접근법의 실험적 에토스는 학자들과 실천가들이 “개인적, 사적, 사회적, 학술 전문가적 삶을 다룰” 수밖에 없도록, 그리고 “전개되고 있는 연구 상황”을 두고 협상을 할 수밖에 없도록 만든다(Barry et al. 2023, 370).

모빌리티 학자들은 아마도 ‘연구 창조research creation’ 기법, 실험적 이론화, 워크숍이나 드로잉 같은 실천에 더 많은 관심이 있을 수 있다. 공동 창작 과정과 사유 과정은 그 자체로 중요한 체현된 이동적 실천이지, 이동적 실천을 연구하기 위한 단순한 실천이 아니다. 이 점이 분명히 드러나는 것은 각기 다른 방식으로 이동을 실험하는 공연 예술가, 영화 제작자, 예술·디자인 실천가 등의 작업에서, 그리고 지리인문학이라는 슬로건 아래 최근 부상한 ‘연구-창조research-creation’에서다(Hawkins 2020; Springgay 2022). 여기에는 이 책을 생산하는 데 참여하고, 또 연구 협업뿐만 아니라 여기서 논의한 연결들에도 참여하는 학자들과 실천가들이 떠맡은 작업도 포함된다.

지리인문학 학문과 실천은 사유에 휴지休止를 준다. 지리인문학은 이동이 그런 실험에서 어떻게 이해되고 실행되는지 성찰하게 해 주고, 또 이동을 목적지까지 가기 위한 수단이 아니라 과정으로서 다루는 게 중요함을 강조한다. 우리가 제안하는 것은 이동을 위한 이동을 촉진하지는 게 아니라, 오히려 이동이 만물을 지지하고 있음을 인식하지는 것이다. 그 접근법

은 우리의 일상적 삶에서 이동이 갖는 절대적 중요성과 중심성을 인식하고 탐구하지만, 거기에 논란의 소지가 없지는 않다. 한편으로 몇몇 학자들은 이동, 역학, 과정에 대한 확고한 찬양을 비판해 왔다. 이는 부분적으로 그런 찬양이 이동을 낭만화할 수 있기 때문이고, 권력, 행위자, 책임 간 차이를 전혀 고려하지 않는 ‘평평한’ 지리학을 생산할 수 있기 때문이다(Cresswell 1997, 2006). 모빌리티를 규범화하려는 노력, 즉 정지 상태에 대한 외국인 혐오적이고 포퓰리즘적이며 퇴보적인 애착을 비판하려는 노력은 부지불식간 모빌리티를 본질화하거나 가치화할 수 있다.

어떤 학자들은 예술 및 인문학의 접근법과 방법이 교통과 모빌리티 관련 환경 정책, 사회 정책, 정치 정책에 활기를 불어넣는다는 중요한 과업에 집중하지 못하게 만들 수도 있음을 느낀다. 그러나 우리는 실험적이고 과정 중심적인 접근법과 비판적 관점이 부적합하다거나 그렇게 쉽게 분극화된다고 생각하지 않는다. 예를 들어, 예술 및 인문학 접근법은 많은 경우 사회과학 개념이나 방법들과 밀접하게 뒤얽혀 있고, 그래서 학자들이 그것들을 독특한 목적에 맞게 개조하거나 전용할 수 있게 해 준다. 우리는 예술 및 인문학의 접근법, 방법, 보급 양식이 대중/독자를 흥미로운 방식으로 끌어들이는 데 아무런 의심도 없다. 예술적 실천(Witzgall et al. 2013; Barry et al. 2023)을 통해서든 멀티미디어 카툰(Ravalet et al. 2014; Peterle 2021a, 2021b 참조)을 통해서든, 모빌리티를 창의적이면서도 비판적으로 시각화하는 수없이 많은 유의미한 방식들이 있기 때문이다. 게다가 주체성, 주체화, 개인화에 대한 급진적 탈구조주의 접근법은 모빌리티와 이동에 대한 예술 및 인문학의 최근 실험적·횡단적 접근법을 뒷받침하는 것으로서, 교통과 모빌리티, 그리고 많은 산업 활동에 관한 전통적 사회과학 연구를 뒷받침하는 인간 주체성, 행동, 결정 같은 단차원적 모델로부터 우리가 벗어나도록 해 준다. 이 장 첫 부분에서 언급한 것처럼, 실험은 비-재현 사유의 렌즈로 모빌리티를

다루는 많은 연구에서 중심이 된다(Merriman 2014). 미미 셸러는 선집 《비재현 방법론Non-Representational Methodologies》에 실린 글 〈생생한 방법론: 살아 있는 방법, 이동적 예술, 연구-창조Vital methodologies: live methods, mobile art, and research-creation〉에서 모빌리티 연구자들이 보다 ‘실험적인 지향’을 어떻게 가정하고 있는지 탐구했다. 여기서 셸러는 지리학과 사회학 같은 분과 학문에서 모빌리티 및 기타 주제에 대한 연구자들의 접근법을 재고하기 위해 “이동적, 관계적, 살아 있는, 상호작용적, 생생한” 방법에 의존했다(Sheller 2015, 130). 셸러는 페미니스트, 현대예술가, 그리고 ‘비재현적’ 방법과 ‘이동적’ 방법을 발전시킨 사회과학자들 사이에 연결을 만들어 냈다. 또한 셸러는 예술실천가들이 모빌리티 관행을 다루는 데 활용할 수 있는 각양각색의 실험적 참여 방법을 강조하기 위해서 그런 관심사들을 합쳐 놓는다.

여기에는 어쿠스틱 보행acoustic walks, 심리지리적 이동, 장소 특정적 스토리텔링, 공개 주석public annotation, 디지털 그라피티, 협업적 지도 제작, 모바일 게임, 감시 풍선balloon surveillance, 풀뿌리 매핑 프로젝트, 자전거-타기 실험 극장, ‘증강 현실’, 더욱 복잡한 ‘합성 현실’ 상호작용 등이 포함될 것이다(Sheller 2015, 135).

이처럼 ‘살아 있고’, 일시적이고, 덧없고, 이동적인 것에 대한 좀 더 열린 결말의 실험적 접근법에 관심을 갖게 됨에 따라 사회과학과 인문학에서 이루어지는 광범위한 이동적 실천 연구는 그 근거를 얻게 된다. (댄스 스튜디오에서 신체를 도표화한 매크맥(McCormack 2007)의 실험 같은) 공연 연구, 살아 있는 사회학live sociology, 이동적 방법, 비재현적 사유-와-행동 가운데 어떤 이름을 사용하든 말이다.

실험적 방법은 연구 과정의 필수 단계들을 배열할 때 보통 열린 접근법

을 필요로 한다. 예를 들어, 연구자들은 문제 인식과 이론 검토부터 명료한 목표와 가설의 수립, 가설 점검 및 이론적 논의 개정을 위한 자료 수집까지 점진적 이동에 기반한 전통적 접근법을 제쳐 두려고 할 수도 있다. 아니면, 이론의 삭제를 어떤 입장을 제안하고, 촉진하고, 또 그에 도전하는 실험적 방법으로 인식할 수도 있다. 모빌리티 연구의 이론적 틀이 ‘잘 맞는지’ 보기 위해 그것을 다양각색의 경험적 상황에 적용하는 대신 (‘발견된’ 증거를 토대로 그 이론을 개정하는 대신), 연구자들은 모빌리티로 윤색된 문제에 대한 좀 더 열린 결말의 접근법을 채택할 수도 있다. 다방면에 걸쳐 있는 방법과 접근법들을 한군데 모으기도 하고, 보다 경험적인 공동연구 접근법을 선택 하기도 하고, 훨씬 관습적인 서구적 사유를 가로지르는 이론적 논의를 제안하기도 하면서 말이다. 날씨 실험(weather experiments)에 관한 앵겔만(Sasha Engelmann(2023))의 작업은, 아래에서 자세히 논의하겠지만 모빌리티·이동 형식으로서의 as 예술적 경험 또는 모빌리티·이동 형식의 of 예술적 경험으로 방향을 전환함으로써 그런 가능성들을 예증한다. 여기서 그 예술적 경험은 ‘교란(agitation)’이라는 자질에 의존하는 것으로 특성화된다. 이런 자질은 보통 과학기술 지식 생산의 바로 그 인프라로 날씨와 기후 상황을 인식 하려는 센싱 및 미디어 기술의 예술적 사용을 말한다. 이런 기법은 행성적 스케일에서 움직이는 라디오 신호—분명한 추출물—의 송신과 수신을 가능하게 해 주는데, 이를 위해서는 날씨 이미지들과 이 이미지들을 ‘교란’하는 ‘신체 및 기술’이 필요하다. 앵겔만은 궤도를 선회하는 날씨 위성으로부터 자동화상송신(APT) 이미지를 수신하는 DIY 접근법을 다룬 글에서 다음과 같이 설명한다. 어떻게 사람, 기술, 이미지의 집합이:

움직이고, 왔다 갔다 하고, 흔들리는지, 그리고 이런 이동이 관계의 증거 인지 ... 교란을 통해 여러 스케일들은 교차한다. 위성의 법적 시선은 지역의

날씨와 신체의 이동으로 교란되는 것이다(Engelmann 2023, 533).

이와 같은 접근법은 분명히 모빌리티 정의, 기후변화, 강제 이주의 발생 같은 커다란 지구적 문제에 기반해 있다.

날씨 데이터 수집으로 진행되는 그런 ‘실험’은 예술적-학술적-기술적이라는, 전문 지식의 특이한 조합을 요구한다. 마찬가지로, —예술과 디자인, 공학과 환경 및 교통정책 분야에서 학자, 정책 담당자, 실천가 사이에서 이루어지는—공동연구 작업은 많은 ‘문제’ 중심 실험에서 가장 중요한 일일 것이다. 예를 들어, 모빌리티와 교통 디자인 분야를 보자. 여기서 수많은 모빌리티 학자들은 공항 터미널의 건조 환경을 통과하는 승객의 이동을 추적하기 위해 기반한 방법들에 의존하기도 했고(Hernandez Bueno 2024), 특수하게 디자인된 공간에서 전개되는 모빌리티 실천을 이해하기 위해 도시 디자인들과 작업을 하기도 했다(Jensen 2014; Jensen and Lannig 2017). 이런 실천이—특히 시선 추적 기술 같은 고도로 내밀한 이동적 방법을 사용할 때(Hernandez Bueno 2024 참조)—윤리에 대한 세심한 고려를 요구하는 데 반해, 다른 실천들은 콜라주 같은 보다 전통적인 예술 실천을 활용해 왔다. 예컨대, 항공 모빌리티와 공항 터미널을 다룬 클레어 부커(Clare Booker(2022))의 작업은 공항의 만남들(airport encounters)을 얼마간 인간화하는 공항의 여러 디지털·아날로그 세계로 공항 공간을 재상상하기 위해서, 발견된 소재, 스케치, 그림, 기존 디지털 미디어의 콜라주를 활용한다. 한편, 판(Phan 등(Phan et al. 2022))은 멜버른 디자인 워크 참가자들과 작업을 했다. 이는 참가자들이 자동차 모빌리티의 미래를 상상하기 위해서 잡지를 비롯한 기타 시각 자료들을 잘라 내 콜라주하는 디자인 민족지학 접근법을 적용하기 위함이었다. 이런 접근법은 많은 교통 형식들을 뒷받침하고 있는, 보통 남성적이지만 보편화되어 있는 ‘포드 맨(pod man)’ 이미지에 의문을 제기하고, 또한 승용차 산

업을 지배하는 부드러운 컴퓨터-연출 모빌리티 표상에서도 벗어나도록 해주었다.

모빌리티로 윤색된 ‘문제’를 다루는 그런 양식, 또한 ‘분과학문적 충돌’을 조성하는 그런 양식을 보여 주는 하나의 사례는 2023년 5월 로열홀러웨이 런던대학교에서 있었던 풍화 모빌리티 스프링 스쿨Weathering Mobilities Spring School이다. 대학원생들과 신진 연구자들은 (사람, 야생동물, 위성, 물, 그 외 다른 물질들의) ‘풍화’ (임)모빌리티를 중심으로 이틀간 토론, 실험, 청취, 독서, 센싱, 글쓰기에 참여했다. 이 행사에서 우리는 생명이 어떻게 날씨에 의해 노출되고 침식되고 고갈되는지, 그리고 생명이 기후에, 또한 기후의 변종들 및 물질·원소 조건들에 어떻게 적응하고 반응하는지 숙고하기 위해 ‘풍화’를 사용했다. 이 접근법에 따르면, 샤프Sharpe(2016)를 비롯한 많은 이들이 잘 알고 있는 것처럼, 날씨는 ‘식민주의, 인종주의, 성차별’과 함께 그 역시 ‘날씨’인 다른 힘들로 이루어진 광의의 환경에 연루되어 있다 (Engelmann and Dyer 2020). 스프링 스쿨은 풍화 또는 풍화된 (임)모빌리티가 어떻게 신체 속에서, 즉 신체와 기계의 아상블라주 속에서 감지되고 감촉될 수 있는지, 그리고 글로든 건기로든 사진으로든 아니면 다른 예술적·창의적 실천으로든 다양한 실천 속에서 어떻게 표현되고 설명될 수 있는지에 초점을 맞추었다. 이런 물음들은 어떤 성찰을 요구했는데, 이는 더 현실에 기반한 신체more grounded bodies를 다루는 모빌리티 연구가 인간과 비인간 모두 이동적 경험의 생생함에 어떻게 귀 기울여 왔는지에 대한 성찰과 다르지 않았다(이는 나쁜 날씨에 자전거 타기를 다룬 폴 심슨Paul Simpson(2017)의 연구에서 잘 드러난다). 그런 물음들은 불길한 날씨 전조를 그 변동성, 급변, 불충분함을 모두 포함해서 어떤 방법으로 다룰 수 있는지 숙고하도록 요구한다. 우리가 날씨를 예측해서 시각화하려고 하는 한, 날씨 데이터와 일기예보가 급격히 증가하고 있기는 하지만, 날씨에 관한 무언가가 존재하지

않을까? 말하자면, 창조적 실천을 포함한 실천에서 실험, 즉 우리를 인식의 한계에 직면하게 만드는 실험을 요청하는 무언가가 존재하지 않을까? 날씨 속에서 날씨와 함께 실천하는 것은 그래서 실험이란 어떤 겸손함을 요구한다는 생각을 강조하는 게 아닐까? 대기가 글자 그대로 우리에게 무게를 주는 순간, 아니면 우박 폭풍이 우리 귀를 두드리고 지붕을 시끄럽게 하는 순간, 압력만큼이나 형체가 없는 모빌리티를 파악하려면 말이다. 그리고 날씨로 하는 실험은—(날씨의 형성 이후와 날씨의 파급 효과 이전에) 날씨가 작동하는 동안 어떻게든 날씨를 숙고하기 위해서—어쨌든 안전하고 유순해 보이지 않을까? 그러나 날씨는 언제나 놀라움을 낳고, 에너지와 물질로 이루어진 이동적·이동하는 세력장들의 복합체이며, 지향성, 작은 물방울과 미립자, 수증기와 허리케인, 무풍 상태와 저기압 등으로 이루어진 ‘폭풍’을 생성하기도 한다.

스프링 스쿨에서는 전통적인 서머스쿨 행사를 차용하기도 하고 참가자들에게 만화경 같은 경계-횡단적 접근법을 소개하기도 하면서 그런 물음들에 여러 방식으로 몰두했다. 여기에는 날씨 인프라의 변동성과 취약성, 그리고 보건의료 자원의 모빌리티를 다룬 스테파니 소데로Stephanie Sodero의 기조 강연도 포함된다. 기조 강연에서 소데로는 의약품 또는 혈액 운송을 지원하는 인프라가 어떻게 해서 높은 열과 심한 폭풍에 취약한지 검토했다. 스프링 스쿨 참가자들과 (어떻게 해서 ‘날씨 패턴이 기후 발자국인지’ 탐구했던) 세리아 마틴스 푸에르타스Celia Martins Puertas, 로라 보이얼Laura Boyall 등 쿼터너리 사이언스 동료들 간 대화는 더 광범위한 독자에게 다가가기 위해서 짧은 만화 이야기를 개발하는 데까지 나아갔다. 샤샤 앵겔만과 메들레인 조이스는 스프링 스쿨이 캠퍼스에서 위성 센싱 실험을 할 수 있게 해 주었다. 이는 조이스가 나중에 한국에 체류하는 동안 DIY 안테나로 실험(남한과 북한 간 국경 위에서 풍량 감지하기)을 하는 데 영감을 주었

다. 스프링 스쿨에서는 각기 다른 배경의 참가자들로 이루어진 토론 그룹을 만들어서 두 편의 자료를 다루기도 했다. 하나는 ‘기후 소설’의 일부였고, 다른 하나는 베스 컬런(Beth Cullen, 2020)이 쓴 학술 논문이었다. 이 논문은 방글라데시의 기후, 날씨, 벽돌 생산이라는 ‘기상학적 모빌리티들’로 이루어진 문순 이상블라주를 탐구하기 위해서 사진술 방법을 활용했다. 그 두 텍스트를 선정한 것은 모빌리티 글쓰기와 모빌리티 실천에 대한 실험적 접근법 때문이자, 분과학문을 가로지른다는 스프링 스쿨의 전체 목표와 연결되어 있는 두 저술의 학제적 성격 때문이었다. 마지막으로 카야 배리의 기조 강연은 호주 퀸즈랜드에 있는 태평양 섬 이주 농민의 경험에 초점을 맞추면서 날씨 및 기후와 연결되어 있는 노동 모빌리티에 대해 숙고했다. 배리의 강연은 참가자가 수집한 사진들을 풍부하고 환기력 있게 사용하는 방법, 그리고 참가자를 연구자로 바꾸어 놓는 ‘혼합 모바일 방법(mixed mobile methods)’으로 이동적 시선을 활성화할 때 그 사진들이 수행하는 역할을 분명히 보여 주었다(Maddrell 2020 참조).

참여하기

교수법은 최근 들어서야 모빌리티 연구자들에게 주목을 받고 있지만, 이미 많은 모빌리티 학자들이 교육 및 공공 참여 활동을 할 때 교수법을 끌어들이고 있다(Gibson and Pearce 2023). 가르침과 배움은 교실 안팎에서 실천되는 것으로 “정의로운 모빌리티 미래를 위한 예술과 인문학”에서 지극히 중요하다. 모빌리티 예술과 인문학, 즉 상대적으로 새로운 분야가 학계에서 주목을 받으며 재생산되도록 하고, 특히 “고-모빌리티 시대”(Shin and Lee 2019) 실제 세계에 유의미하게 참여하도록 해 주기 때문이다. 특히—주로 매년 심화

하는 모빌리티 부정의 및 이와 관련하여 악화하는 기후에 적절하게 대응하지 못함으로써—과국적이면서도 처참한 종말을 기다리고 있는 것 같은 오늘날, 효과적인 교육 실천은 “대안적 모빌리티 미래”(Sheller 2021)를 향한 광범위한 토론과 실천적 노력을 촉진할 수 있을 것이다.

고등교육과 평생학습: 파도바대학교 사례 연구

모빌리티의 인문학적 윤색은 최근 관심을 받으면서 학술 연구뿐만 아니라, 고등교육, 평생교육, 교사 연수 활동 등을 포함한 학계 안팎의 교육 실천에도 영향을 주었다. 파도바대학교 역사지리학 및 고대세계학과는 2018년 시작한 5년 동안의 훌륭한 프로젝트를 수행하며 연구와 보급 외 교육이 새 모빌리티 관점을 촉진하기 위해 담당할 역할을 고려함으로써 기존 역사학 석사 학위 안에 모빌리티 연구 커리큘럼을 설치했다. 이 커리큘럼은 역사지리학 및 고대세계학과와 역사학자, 지리학자, 고대 연구자, 문헌학자, 인류학자, 사회학자가 교육을 담당하면서 수많은 국제 방문교수를 맞이했고, 특히 혁신적인 교육 강좌를 개설했다.

모빌리티 연구 커리큘럼은 인문학, 특히 지리역사적 관점이 다양한 종류의 모빌리티(개인과 사회, 물건과 상품, 이념과 정책, 텍스트와 이미지)를 이해하고 다루는 데 중추적 역할을 할 수 있다는 생각에 기초해 있다. 모빌리티 중심 관점은 학술 연구 이상으로 도시계획, 지역 발전, 문화 활동 등과 관련한 오늘날 문제를 다루는 데 시의적절한 것으로 간주된다. 이 커리큘럼은 학생들이 모빌리티를 어떤 역동적 과정, 말하자면 개인, 인공물, 무형의 실체가 근거리/원거리의 공간적 맥락에서 다양한 사회적 행위자들에 의해 번역되고, 변형되고, 각색되고, 협상되면서 과거와 현재로 확장하는 역동적 과정으로 개념화할 수 있는 능력을 갖추도록 구상되었다. 커리

클럽 과목은 사회과학 외에 ‘세계사 속 이주’, ‘움직이는 이념과 문화’, ‘관공과 교통의 역사’ 같은 역사 과목들을 포함하여 다양하다. 지리학 강의는 공간, 장소, 모빌리티, 도시 모빌리티들의 상관관계를 강조하고, 인류학 강의는 아프리카-아시아 모빌리티 같은 문화적 조우를 강조한다. 학생들이 가장 많이 출석하는 강의는 일, 이주, 지구화, 그리고 이념의 사회학을 다룬 사회학 강의이다. 이론 강의는 실천적 워크숍으로 보완되며, 이로써 학생들은 모빌리티 연구가 조사를 할 때나 전문적 작업을 할 때 얼마나 생산적으로 적용되는지 관찰할 수 있게 된다.

교육 실천은 모빌리티와 인문학의 페어링에 영감을 얻은 것으로서 특별한 잠재력이 있다. 세라 김슨 Sarah Gibson과 린 피어스(Gibson and Pearce 2023)가 ‘모빌리티와 교수법’을 주제로 한 《트랜스퍼스: 학제적 모빌리티 연구 학술지》의 더블 특집호 서론에서 지적한 것처럼 “교수법은 모빌리티 학문의 엄격함과 혁신성을 유지하기 위한 분명한 수단이다”(Gibson and Pearce 2023, 3). 창의성, 예술, 모빌리티는 모빌리티 연구가 수행한 방법론적·이론적 성찰을 토대로 좀 더 참여적인 교육적 실천을 실험하기 위해 ‘교실’로 모일 수 있다. 많은 단행본, 핸드북, 학술지 특집호 가운데 이 특집호는 특히 교수법에 초점을 맞춘 첫번째 모빌리티 출판물이다. 많은 기고자들이 이 분야의 연구를 수행해 왔고, 그래서 불가피하게 그 연구를 강의 및 공공 참여 활동에 포함할 수밖에 없었음에도 말이다(Gibson and Pearce 2023, 3). 그 특집호는 사실 다른 무엇보다도 랭커스터대학교, 로열홀러웨이 런던대학교, 파도바대학교 동료들의 기고문을 하나로 모을 기회가 되었고, 그로 인해 교육학적 모빌리티 실천에 관한 가상의 교류에 발언권을 주었다.

키아라 라비오시가 그 특집호에 기고한 글에서 지적한 것처럼(Rabbiosi 2023 참조), 특히 생산적인 교육 실천은 모바일 기술로서 비디오의 활용이었다. 사회과학과 인문학은 비디오 제작과의 연결을 오랫동안 탐구해 왔다. 영화언

어의 멀티-모달적(도상적, 그래픽적, 음향적) 성격, 그와 연관된 차원들(이동, 공간, 시간), 그리고 영화언어가 유도하는 감성적 참여로 인해 비디오 제작은 효과적인 교수법 도구가 된다. 게다가 페미니즘에 영감을 받은 비판적 교육 이론이라는 특수한 틀로 보면, 비디오 제작은 오늘날 대학원 교육에 대한 변화 중심적 요구에 부응하는 혁신적 모빌리티 교수법으로 입증될 수 있을 것이다. 모빌리티 교수법으로서의 비디오 제작은 2020/2021년 라비오시가 만든 ‘공간, 장소, 모빌리티’ 과정의 ‘비디오랩 videolab’을 통해 파도바대학교의 모빌리티 연구 커리큘럼에 도입되었다. 4년이 넘는 기간 동안 150명 이상의 학생들이 참여했다. 학생들이 참여한 세 단계 과정은 다음과 같다. ① 이동적 방법으로서 비디오로 실험하기(예, 자기-반영적 보행의 촬영), ② 그룹 클립을 생산해서 모빌리티의 개인적 의미 탐구하기, ③ 그룹 클립을 모빌리티 서사로 공동 편집하기. 학생들은 피드백 과정에서 처음에는 비디오 제작 기법 미숙으로 인한 스트레스를 강조했지만, 궁극적으로는 그 가치를 수긍했다. 한 학생은 이렇게 지적했다. “비디오를 이 교육과정에 추가한 것은 모빌리티 개념을 배우는 하나의 방법으로서 나에게 정말로 효과가 있었다. 비디오는 내가 이해할 필요가 있는 사물들에 대한 시각적 설명을 제공하였다.” 이 교수법은 모빌리티 담론에 있는 편견에 도전하고 모빌리티에 대한 교차적 접근법을 수립한다. 또한, 학생들이 이동, 카메라 활용, 시나리오 쓰기부터 편집과 배포까지—비디오 제작의 기법적 측면들을 성찰하도록 해 준다. 이 교육 실천은 페미니즘에 영감을 받은 인문지리학적 렌즈로 인해 모빌리티를 비판적으로 다루고, 사회적·공간적 부정의에 도전했으며, 변화 중심 교육의 경계를 확장했다.

모빌리티 연구 커리큘럼에서 다른 실험적·창의적인 강의 영역으로는 지도 제작 cartography이 있다. 로라 로 프레스티는 ‘맵-모빌리티 Map-Mobilities’라는 제목의 워크숍을 도입해서 지도 연구와 모빌리티 연구를 이

주 및 국경에 대한 관심과 연결했다. 지도는 보통 우리가 의식하지 못한 상태에서 우리 이동을 형성하는 가운데 일상적 삶의 직물 속으로 사라진다. 이 워크숍은 지도를 —객체로서뿐만 아니라 모빌리티, 국경, 소속에 대한 우리의 이해를 능동적으로 형성하는 과정으로서—다시금 가시화한다. 학생들은 지도가 어떻게 이동을 통치 가능한 문제로 구성하는 동시에 이주민의 동인을 모호하게 만드는지 검토하고, 지도 제작이 어떻게 항해 도구로뿐만 아니라 상상력과 권력의 매개체로도 작동하는지 탐구한다(Lo Presti 2020). 핵심 주제로는 비판적 지도 제작과 반-매핑(counter-mapping), 그리고 권리와 접근의 차별을 생산하면서 모빌리티를 가능하게 하기도 하고 방해하기도 하는 국경의 수행적 성격이 있다. 맵-모빌리티는 비판적 이주 연구에 의거해서 국경이 어떻게 국가중심적 소속 서사를 강화하는 동시에 외부에 있는 이들을 비인간화하는지 논의한다. 그 워크숍은 학생들의 창의적 지도 제작 프로젝트에서 절정에 달하는데, 이는 지배적 상상력에 도전하면서 새로운 모빌리티 재현 방식을 제안하는 ‘국경들의 대안-아틀라스(Alter-Atlas of Borders)’에 기여한다. 그러므로 학생들은 새 모빌리티 패러다임의 감수성을 통해 비판적이면서도 창의적으로 지도에 몰두함으로써 지도 제작이 어떻게 이동 및 포함과 배제의 서사를 형성하는지에 관한 질문을 던진다. 이 과정은 학생들의 이론적 이해를 심화할 뿐만 아니라 국경 너머 모빌리티를 상상하는 혁신적 실천에 영감을 주기도 한다.

‘책의 모빌리티(The Mobility of the Book)’를 다루는 피교육자 프로그램은 (파올라 몰리노Paola Molino가 주관하는) ‘이동 중인 아카이브와 도서관(Archives and Libraries on the Move)’이라는 제목이 붙은 교육과정의 일부로서, 파도바 대학교 인문학도서관에 보존되어 있는 고서 선집 약 1,000권(16~19세기)의 유래에 초점을 맞춘다. 이 프로그램을 통해 모빌리티 학생들은 고서의 물질성과 목록 만들기의 중요성에 관심을 갖게 되었고, 고서가 과거에는 상

품이었지만 수세대에 걸쳐 인식의 수단 역할을 했음을 성찰하게 되었다. 고서에 대한 이런 검토와 연구 결과는 예나대학교 및 비엔나대학교와 진행한 ‘혼합 인텐시브 프로그램’에서 제시되었다.

시아다 페텔레가 위에서 언급한 특집호에서 지적한 것처럼(Peterle 2023b), 모빌리티 연구 커리큘럼 외부에서 모빌리티 중심 접근법으로 가르치면 우리는 전혀 다른 어려움에 직면할 수 있다. 여기서 페텔레는 예컨대 고도로 초분과학문적인 교육적 맥락에서 모빌리티 중심 접근법으로 이루어지는 문학지리학 강의 기회와 관련 문제에 관해 논의한다. 페텔레는 서사 지리학 접근법을 채택하여 문학 연구, 역사학, 외국어학, 관광 연구 분야 학부생들이 참여하는 파도바대학교 문학지리학 과정을 운영하고, 그 결과로 텍스트(와 함께) 이동하기를 상상하는 두 가지 교육 활동 사례를 제시한다. 첫 번째 사례는 파도바시 주변 아르첼라 지역을 횡단하는 지리문학적 현장 학습이다. 이는 모빌리티 중심 관심을 다른 식으로 활성화하는 서사 도보 여행, 즉 말하기, 독서, 글쓰기의 실천으로 조직된다. 이때 보행은 학생들이 수평적이면서도 몰입적인 관점으로 장소를 탐구하게 해 주는 이동적 방법이 된다. 두 번째 사례는 2020년 봄 이탈리아의 COVID-19 봉쇄 시기 학생들이 실행한 것으로서 자민족지적이고 창의적인 글쓰기 실습을 포함한다. 이 사례는 유달리 부동적인 시기에 “우리를 움직일” 수 있는 텍스트의 능력을 시험하고, 학생들이 창의적으로 텍스트에 참여할 기회를 제공해 준다. 분명히 우리는 “텍스트(와 함께) 이동하기”의 실천이 다른 의미를 갖고 있음을 고려한다. 그것은 문화적 객체로서 공간과 시간을 가로질러 나아갈 수 있을 뿐만 아니라 우리의 감정, 정동, 공감 반응을 촉발함으로써 우리를 이동시킬 수도 있는 텍스트의 능력을 가리킨다. 게다가 “텍스트와 함께 이동하기”라는 구절은 텍스트의 수행 가능성에 대한 사유, 즉 문학 텍스트 읽기가 인도하는 공간상 행로에 대한 추적을 시사한다.

이런 류의 텍스트 동원은 또한 고등교육이라는 맥락 외부에서 보급 활동을 증진하기 위해 실험되었다. 지리학 박물관은 CONTESTI(맥락)라고 불리는 일련의 지리문화적 보행을 시작했는데, 이는 청중과 시민이 세대를 초월해서 '서사 가이드'로서의 문학 텍스트 읽기를 통한 공간 횡단적 경험에 참여하도록 하기 위함이었다. 이 시리즈는 두 번의 보행으로 이루어졌는데, 그 각각은 2022년과 2024년 '분산된 도시'와 베니스 야경에서 실행되었다. 두 번의 행사는 빨리 마감되었는데, 이는 전문가 및 학자 청중 외부에서도 공간을 횡단하고 항해하는 새로운 양식에 대한 추구가 이루어지고 있음을 보여 주는 증거였다. 이런 서사적 접근법에 더해 창의적이고 예술 기반적인 접근법은 파도바대학교의 다른 교육 활동의 기초가 된다. 무엇보다도 모빌리티 연구 분야 학생들을 위해 기획된 2022년 킥오프 세미나는 페텔레가 연구자-예술가 타니아 차르도소Tânia Cardoso와 협력하여 조직한 창작 그래픽 워크숍a creative graphic walkshop에서 창의적인 이동적 방법, 그래픽 모빌리티, 도시 보행 등을 실험했다. '모바일 도시에서 선 그리기Drawing lines in a mobile city'라는 제목의 워크숍은 학생들이 창의적·서사적 활동(스케치하기, 그림 그리기, 글쓰기)에 참여하여 순환(철도역), 대중교통수단(트램), 일상적 공간(위킹)을 포함한 도시 모빌리티를 탐구하도록 했다.

마르게리타 치사니(Cisani 2023)가 '모빌리티와 교수법' 특집호에 기고한 글에서 관찰한 것처럼, 인문학적 접근법은 모빌리티 연구로 촉진된 교육 실천이 학술적 맥락을 넘어서도록, 그래서 전혀 다른 수준에서 사회에 참여하도록 해 준다. 치사니는 풍경과 모빌리티에 대한 관심으로 랭커스터의 모빌리티연구소를 방문한 최초의 파도바 학자로서(Cisani 2020), 그 글에서 전통적 학술 환경의 한계 너머 비공식 교육 활동을 강화하는 모빌리티 이론과 실천의 잠재력을 검토했다. 풍경 연구와 교육에서 모빌리티 교수법은 어떤 관계적·과정적 이해를 위한 풍경의 동원을 요구한다. 치사니는 모빌

리티와 깊이 관련된 두 가지 개념, 즉 '기술 습득enskillment'과 '마찰friction'을 사용해서 풍경과 모빌리티 교육이라는 두 경험을 분석한다. 이 경험은 새 모빌리티 패러다임에 의해 영감을 받은 것이지만, 학술적 맥락 바깥에서 발생했다. 고등학생부터 성인까지, 주로 비공식 워킹 그룹에 참여하는 노인까지 각기 다른 연령대 집단을 참여시키면서 말이다. 첫 번째 사례는 고등학생들과 함께 착수한 프로젝트, 즉 고등학생들이 엔진 달린 교통수단의 대안으로서 자전거를 타도록 유도하는 프로젝트다. 학생들은 자전거를 타는 동안 마주친 중요한 랜드마크와 풍경 요소들을 기록하는 등 약도를 활용해서 자기 경험을 자료화했다. 두 번째 사례 연구는 주로 노인 참가자들로 이루어진 비공식 워킹 그룹에 관한 것이다. 이 집단적 보행 실천은 GPS 기록 인터뷰로 분석되었는데, 이는 연구자가 보행 경로와 참가자들의 자기 경험 성찰을 추적하도록 해 주었다. 이 경험은 참가자들이 풍경에 직접 참여해서 풍경에 관한 지식을 습득하게 된다는 '기술 습득' 개념, 그리고 보행자/라이더가 공유된 문제 해결 및 풍경에 대한 참여로 이끄는 장애물과 만나게 된다는 '마찰' 개념을 드러냈다. 그러므로 모빌리티는 고정된 실재라는 전통적 풍경 이해에 도전하는, 세대 초월적 풍경 교수법의 중추로 간주될 수 있다. 보행과 자전거 타기 같은 모빌리티 실천의 편입은 교육자가 풍경에 대한 좀 더 능동적이고 체현된 참여를 장려하도록 해 준다. 치사니가 강조하듯이 이 모든 교수법적 실천과 실험은 이론적 개념과 방법론적 실천의 시험 분야일 뿐만 아니라, 모빌리티 연구의 교육과 실천 간 상호 교환을 활성화함으로써 그 자체로 이론적 진보에 영향을 줄 수도 있다.

시민 교육: 건국대학교 사례 연구

2018년 설립 이후 건국대학교 HK+모빌리티 인문교양센터(MHE)는 교실

안팎에서 어린 학생(중학생과 고등학생)부터 나이 든 시민까지 다양한 집단을 대상으로 다양한 형태의 예술 및 인문학 교육을 제공해 왔다. 그 목적은 사람들의 모빌리티 인식을 증진하는 데 있다. 한국 사람들의 모빌리티 이해는 단지 자동차 산업과 관련된 것으로 매우 제한되어 있기 때문에, 특히 모빌리티인문학 관점에서 전개한 학술적 모빌리티 연구를 토대로 사람들이 자기 삶과 세계에 주의를 기울이도록 촉진함으로써 모빌리티 인식을 증진하고자 했다. 이를 위해 MHE는 전통적 강의(‘모빌리티 하이-스토리 100강’)뿐만 아니라, 모빌리티인문학 연구원 공식 유튜브 채널(<https://www.youtube.com/@KonkukAMH>)에서 용이하게 접할 수 있는 ‘쉽게 배우는 모빌리티’ 시리즈를 포함한 모바일 콘텐츠, 현장 기반 모빌리티 실천과 창의적 프로그램 등도 활용하고 있다.

‘모빌리티 하이-스토리 100강’이라는 제목으로 이루어진 MHE의 전통적 교실 강의는, 새 모빌리티 패러다임의 견지에서 모빌리티 원리들을 설명함으로써 청중이 자신을 이동적 주체로 인식하고 이동적 세계에서 윤리적 감각을 함양하는 것을 목적으로 한다(Kim 2021). 특히 MHE는 정기적으로 새로운 모빌리티 강의 프로그램을 공모하고, 이 프로그램을 가르칠 수 있는 강사를 공개적으로 채용한다. 강의 개발 과정에서 중요한 측면은 잠재적 강사들, 우선적으로 신진 연구자들이 모빌리티인문학 연구에 참여하도록 독려하는 것이다. 주목할 만한 점은, 강의 공간이 전통적 포맷과 달리 고정적인 것이 아니라 이동적인 것이라는 데 있다. MHE는 청중의 요구에 응답하여 강사들이 학습자가 있는 곳, 중학교 교실이든 고등학교 교실이든 서울 시립과학관이든 성동문화예술재단이든 그곳으로 이동하도록 했다. 관습적 포맷과 이동적 강의 공간, 즉 ‘이동 강의실(mobile classroom)’의 통합은 모빌리티라는 새로운 주제에 관심이 있는 이들뿐만 아니라 MHE 자체에도 도움이 되었다. 고정된 강의실에서는 가능하지 않은 다양한 유형·종류·

연령의 청중을 포괄할 수 있었기 때문이다. 예컨대, ‘인공지능과 모빌리티: 새로운 기술의 물결’, ‘춤으로 본 ‘공동체’의 모빌리티’, ‘모빌리티와 생태학’, ‘모빌리티와 동행하는 능동적 삶: 상속되는 남녀관의 극복’ 등 100개가 넘는 다양한 프로그램이 운영되었고, 성공적인 것으로 평가받은 몇몇 강의 프로그램은 이후 모빌리티인문학 총서로 선정되어 출판되기도 했다: 《춤·움직임과 기술의 공진화》(김윤지), 《10개의 공간을 따라 읽는 소설 토지》(이승윤), 《모빌리티와 영화》(김희경).

MHE는 수백 편의 모바일 콘텐츠를 제작해서 모빌리티인문학 연구원 공식 유튜브 채널을 통해 공유하고 있다. 이는 이동 강의실에 쉽게 접근할 수 없거나 강의 관련 정보를 쉽게 접할 수 없는 개인들에 특히 초점을 맞춘 것이다. 모바일 콘텐츠로는 ‘죽음으로 대피하기’(피터 애디), ‘흔적 없는 애도: 사랑과 상실의 모빌리티’(린 피어스), ‘디아스포라 폐쇄공포의 이주 미학’(마리아 루이사 토레스 레예스), ‘키노센의 이주 기후’(토마스 네일), ‘상상력과 이미지, 모빌리티와 임모빌리티에 대하여’(노엘 B. 살라자) 등으로 이루어진 ‘모빌리티 특강’ 시리즈부터 ‘모빌리티 하이-스토리 100강’의 온라인 버전에 이르기까지 다양한 수준의 강의들이 있다. 그 가운데 가장 인기 있는 것은 3분에서 5분 분량의 동영상 50개로 이루어진 ‘쉽게 배우는 모빌리티’ 시리즈다. 이 교육 동영상은 모빌리티 연구 분야 관념들을 잘 알지 못하는 개인들이나 이제 막 모빌리티인문학에 관심을 갖게 된 신진 연구자들이 ‘모빌리티’, ‘새 모빌리티 패러다임’, ‘자동차 모빌리티’, ‘모빌리티와 젠더’, ‘배달 모빌리티와 각 이코노미’ 같은 모빌리티 학문의 기본 개념을 이해할 수 있도록 기획되었다. 유튜브의 점증하는 위력 외에 MHE 강의의 프로그램에 관한 참가자들의 피드백을 보면, 모바일 콘텐츠는 모빌리티 학문에 대한 대중의 관심을 증진하고, 그들이 자신의 삶과 세계를 모빌리티의 견지에서 사유하도록 하는 데 점점 더 효과적인 방법이 되고 있다.

MHE는 또한 모빌리티-참여 프로그램을 운영하고 있는데, 이는 사람들이 신체적으로도 감각적으로도 이동을 함께 실천하는 가운데 모빌리티 고유의 윤리를 행사하도록 하기 위함이다. 예를 들어, ‘걷기의 모빌리티인문학’ 프로그램은 참가자들이 모빌리티를 신체적으로 실천하고 감각적으로 경험하게 한다는 목표를 갖고 조직되었다. MHE는 보행 경로를 계획하면서 다양한 온라인 커뮤니티에 프로그램을 홍보하고, 참가자들이 제출한 신청서를 선별한다. 그리고 그 경로상 모빌리티의 역사와 의미를 잘 알고 설명해 줄 수 있는 전문가를 초빙하여 참가자들이 전문가와 함께 그 경로를 걷도록 한다. 약 30명 정도의 집단이 즐겁고 유쾌한 분위기 속에서 수행하는 이 프로그램은 참가자들이 모빌리티를 신체적으로 실천하고 감각적으로 경험할 기회, 그리고 이동 중에 얻은 모빌리티의 경험과 감정을 서로 교환하고 공유할 기회를 제공한다. 이 현장 기반 교수법 실천은 모빌리티 윤리의 견지에서 이해 가능하다. 사람들의 신체적·감정적 모빌리티 이해뿐만 아니라 육체적 연결성과 정동적 연대 또한 증진하기 때문이다. 이런 요소들은 대안적 미래의 집단적 상상 및 추구를 위한 윤리적 인프라로 볼 수 있다. 사람들은 모빌리티의 재현적·감성적·정동적 차원 이상의 것에 교육적으로 참여함으로써 단일한 모바일과 합리적 개인의 지배 너머로 나아가게 된다. ‘함께-이동함’은 신체들 사이의 장벽을 깨뜨릴 수 있고, 그래서 상상, 감성, 감각의 전염과 공유를 가능하게 해 준다(Adey 2017, 207).

사람들이 과거와 현재의 모빌리티를 성찰하고 모빌리티 미래 세계 형성에 참여할 수 있는 창의적 잠재력을 개발 및 증진할 수 있도록 하기 위해 MHE는 창의적 글쓰기, 디지털 콘텐츠 제작, 사진 촬영 등의 프로그램도 운영했다. 창의적 활동을 이용한 교수와 학습은 참가자들이 과거와 현재의 일상적 모빌리티를 성찰하고, 좀 더 참여적이고 생성적인 방식으로 특히 ‘정의로운 미래 모빌리티’의 견지에서 미래를 상상하도록 도와줄 수 있

다. 예를 들어, COVID-19 기간에 개최된 ‘모빌리티 에세이 콘테스트’ 같은 창의적 글쓰기 프로그램은 전 연령대 사람들에게 자기 일생의 모빌리티에 대해 성찰할 기회를 제공하였다. 사람들이 현재의 모빌리티 제약과 과거의 일상적 모빌리티를 비교해 보도록 함으로써 말이다. 이 프로그램에서 나온 에세이들은 선별되어 《코로나 시대 (임)모빌리티와 우리들의 이야기》라는 선집으로 출판되었다. 모빌리티 사진전—‘이동과 정박의 이정표: 대한민국의 등대에 나만의 스토리를 담다!’와 ‘인간과 테크놀로지의 공진화’라는 주제로 지역 사진 촬영 커뮤니티(광진구 사진작가 연합)와 협력해서 진행—은 대중의 창의적 자기성찰을 촉진하고 모빌리티와 관련하여 대중의 창의적 잠재력을 개발하기 위해 기획되었다. 특히 대중에게 중요한 것은 이 프로그램을 통해 참가자들이 평소에는 별 관심을 기울이지 않던 자신의 모빌리티, 모빌리티 테크놀로지, 모빌리티 인프라에 주의를 기울이게 되었다는 점이다. 그와 동시에, MHE는 모빌리티를 다룬 사용자 생성 콘텐츠 공모전(‘모빌리티의 세계’)을 개최하는 등 디지털 콘텐츠 제작 프로그램을 운영함으로써 사람들이 자신의 모빌리티 미래를 상상해 보도록 했다. 이 공모전을 통해 참가자들은 사물인터넷(IoT), 인공지능(AI), 자율주행자동차 등이 어떻게 자신들의 이동적 삶에 영향을 끼치고, 그로 인해 대안적 미래 탐구를 가능하게 하는지에 대해 관심을 갖게 되었다. 뿐만 아니라 동일한 목적의 모빌리티 미술 전시회도 중등학교와 협력하여 개최되었다. 학생들은 모빌리티인문학에 관한 교실 강의에 참석한 뒤, 그 강의에 기초해서 각기 다른 모빌리티 미래에 관한 그림을 그렸다. 이런 창의적 실천은 오늘날의 모빌리티를 비판적으로 성찰하고 바람직한 미래를 실험하기 위해 참가자들의 상상력과 창의력을 증진하는 데 매우 효과적인 것으로 볼 수 있다.

그와 동시에 모빌리티인문학 연구원은 2022년 모빌리티 예술 및 인문

학 연구를 토대로 건국대학교에 정규 대학 강의를 개설해서 운영하고 있다. ‘모빌리티와 인간의 삶’이라는 제목의 학부생 대상 교양과목으로, 커리큘럼은 모빌리티 연구의 다양한 분야를 가로지르는 개론적 내용으로 이루어져 있다. ‘이동과 관련된 이야기들: 온 세계가 이동한다’, ‘이동성(모빌리티)이 자동차만이 아닌 이유!’, ‘모바일 life’, ‘기차와 자동차는 어떻게 세계를 바꾸었는가?’, ‘모빌리티를 지배하는 자가 세계를 지배한다’, ‘우리는 어떻게 여행을 하는가’, ‘모빌리티로 보는 난민 문제’, ‘코로나19의 원인이자 결과로서의 모빌리티’, ‘모빌리티가 가져온 현대사회의 소외와 불안’, ‘여성과 남성의 이동은 어떻게 다른가’, ‘정의롭고 평등한 모빌리티를 위하여’ 등이 그 내용이다. 지난 3년 동안 강의 평가가 계속 좋아지는 것은, 모빌리티에 대한 학생들의 인식 증진과 모빌리티 자체에 대한 학생들의 관심 증가와 연결된다는 점에서 이 강의의 점진적 성공을 보여 준다. 이 성공은 ‘인문 모빌리티 융합학과’가 2024년 건국대학교 일반대학원 석·박사과정에 개설되면서 한 단계 상승할 것으로 기대된다.

One of the dangers of writing about connections is that there remains a tendency to valorise and privilege certain kinds of connectivity, while also positioning connectivity as just an alternative term for relationality. There continues to be a danger that scholars oversimplify and romanticise mobilities, especially fast, frenetic, frictionless and globally extensive movements. As mobility scholars have shown, mobility and movement often involve moments or phases of stillness and immobility, which emerge from practices of regulating, stilling and slowing down movements (Bissell and Fuller 2011; Salazar 2021). Connections must always be considered in relation to disconnections, fragmentation, breakdown, and purposefully slow or focused movements in order to take account of the many instances when connections fail, don't line up, detach, break, crumble, undo, rupture or delaminate. Disconnection might mean insulation, withdrawal, apartness or isolation.

Connecting movements and moments — as well as disconnecting ones — are important to our research practices, just as they are central to the subject-matter of our research. As we hope to have shown in this book, our research collaborations have connected us in many different ways, some expected; others unexpected. It is through

such connections and disconnections that we have become attuned to the many emergent possibilities for mobilities research in the arts and humanities. Of course, while collaboration presents opportunities, it also presents challenges. As researchers and practitioners, we have tried to work through such challenges, focusing on challenges of translation and aiming to achieve more equitable, just and sustainable mobilities. We recognise the huge amounts of capital investment that both private companies and state actors have invested in mobility infrastructures, as well as the lack of investment in certain places, modes of transport and mobility, and for certain mobile actors. We recognise the value of working to 'common' mobility infrastructures. We recognise that connections can often be presented in somewhat utopian terms, as immanent, immediate, seamless, and wholly positive. Academics are encouraged to connect, reach out, engage publics, produce and, by implication, consume. Disconnection is frequently recognised as a negative act, as something to be actively overcome or bridged. Contact is privileged, and routes and avenues for collaboration are opened up. All of this highlights the enormous privileges and responsibilities academics have.

This book has riffed off a series of activities which have brought together researchers working on mobility from an arts and humanities perspective at leading centres in Italy, South Korea and the United Kingdom. Our purpose has been to reflect upon the achievements of a series of conferences, workshops, exchanges, a Spring School, study days, and public education days. While focused on connecting researchers based in these four key countries, it is worth noting that these events have also involved participants based in a great many other places, including Aotearoa/New Zealand, Australia, Bangladesh, Belgium, Canada, Chile, China, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, India, Indonesia, Japan, Malawi, the Netherlands, Norway,

the Philippines, Portugal, Republic of South Africa, Singapore, Spain, Switzerland, and the USA. The form of those events varied widely, providing different mechanisms and infrastructures for collaboration, and enabling different practices or doings to emerge. We held events in lecture theatres, a botanic garden, and a musical conservatoire. One conference venue was situated in a nature reserve, and one event held on a sports and recreation field (timed to coincide with a satellite arcing overhead). This was 'field work' in its widest sense — something not lost on the geographers involved in our collaborations; and these immersive, site-specific events helped us escape the rigid and often staid confines of the traditional conference venue, connecting us in different ways. We certainly 'got out there' to carry out the programme of activities in our grant. Of course, these spaces are also sites of privilege, and the mobilities we performed through our participation were constrained by other kinds of regimes of mobility including those of public and private transport and automobility, border and visa regimes, and often highly gendered norms which restricted how well those connective tissues could be navigated.

Perhaps one of the key outcomes of the structured division of this book has been to prioritise discussion and offer our thoughts on how academic infrastructures underpinning the 'mobility humanities' might unfold. We have offered our suggestions on the kinds of practices that mobilities research can be enriched by and enfold into its remit. We have pushed the concept of infrastructure hard in various directions, considering the many different sites, spaces, routes and corridors through which mobilities unfold, as well as the uneven social infrastructures undergirding this work. We have discussed the challenges of translating the concept of mobility into different languages, and the discussions between our multinational

and multidisciplinary teams have outlined the very different ways in which both the term mobility and mobilities scholarship is understood and received in different cultural contexts, whether in Italy, South Korea or the United Kingdom. This book, meanwhile, presents itself as an infrastructure for mobility humanities in its own right: a foundation upon which further arts-and-humanities inspired ideas and practices may be developed (in site-specific ways, and across multiple applications) that will, in turn, generate more (dis)connections in our community's quest for a just mobilities future.

Uno dei rischi dello scrivere di connessioni è che persiste una tendenza a valorizzare e privilegiare certi tipi di connettività, posizionando al contempo la connettività come un sinonimo intercambiabile per relazionalità. In realtà, continua a esistere il pericolo che le studiose e gli studiosi semplifichino eccessivamente e romanticizzino le mobilità — specialmente se si parla di movimenti veloci, frenetici, senza attriti e globali. Come hanno dimostrato le ricercatrici e i ricercatori che si occupano di mobilità, la mobilità e il movimento spesso coinvolgono momenti o fasi di immobilità e stasi che emergono da pratiche che regolano, arrestano e rallentano i movimenti (Bissell e Fuller 2011; Salazar 2021). Le connessioni devono sempre essere considerate in relazione alle disconnessioni, alla frammentazione, alle interruzioni e ai movimenti intenzionalmente lenti o focalizzati perché questo permette di tenere conto dei numerosi casi in cui le connessioni falliscono, non si allineano, si staccano, si rompono, si sgretolano, si disfano, si spezzano o si sfogliano. La disconnessione può significare isolamento, ritiro, separazione o distacco.

I movimenti e i momenti di connessione — così come quelli di disconnessione — sono importanti per le nostre pratiche di ricerca,

proprio come sono centrali per il tema stesso della nostra ricerca. Come speriamo di aver dimostrato in questo volume, le nostre collaborazioni di ricerca ci hanno connesso in molti modi diversi — alcuni attesi, altri inaspettati. È proprio attraverso queste connessioni e disconnessioni che siamo entrate ed entrati in risonanza con le numerose possibilità emergenti per la ricerca sulle mobilità nelle arti e nelle scienze umane. Naturalmente, la collaborazione offre opportunità ma presenta anche sfide. Come ricercatrici e ricercatori, professioniste e professionisti, abbiamo cercato di affrontare queste sfide concentrandoci sulle difficoltà della traduzione e mirando a raggiungere mobilità più eque, giuste e sostenibili. Riconosciamo gli enormi investimenti di capitale che sia le aziende private che gli attori pubblici hanno operato in favore delle infrastrutture di mobilità, così come constatiamo la mancanza di investimenti in certi luoghi o per alcune modalità di trasporto e mobilità come per certi attori mobili. Comprendiamo il valore del lavorare per *rendere condivise* le infrastrutture di mobilità. Ammettiamo che le connessioni spesso sono presentate in un'accezione utopica, come immanenti, immediate, inarrestabili e completamente positive. Le accademiche e gli accademici sono incoraggiati a connettersi, a raggiungere, a coinvolgere il pubblico, a produrre e — per forza di cose — a consumare. Invece, la disconnessione è frequentemente riconosciuta come un gesto negativo, qualcosa da superare attivamente o da colmare. Il contatto va privilegiato, aprendo strade e canali per la collaborazione. Tutto questo ci rende consapevoli degli immensi privilegi e delle enormi responsabilità che abbiamo in quanto accademiche e accademici.

Questo volume si è sviluppato a partire da una serie di attività che hanno riunito ricercatrici e ricercatori che si occupano di mobilità da una prospettiva artistica e umanistica presso centri di eccellenza

in Italia, Corea del Sud e Regno Unito. Il nostro scopo è stato quello di riflettere sui risultati di una serie di conferenze, *workshop*, scambi, una Spring School, giornate di studio e giornate di disseminazione pubblica. Sebbene l'attenzione fosse concentrata sul collegare le ricercatrici e i ricercatori basati in questi tre paesi chiave, è d'obbligo notare che tutti questi eventi hanno coinvolto anche partecipanti provenienti da molti altri luoghi, tra cui Aotearoa/Nuova Zelanda, Australia, Bangladesh, Belgio, Canada, Cile, Cina, Danimarca, Estonia, Filippine, Finlandia, Francia, Germania, India, Indonesia, Giappone, Malawi, Paesi Bassi, Norvegia, Portogallo, Repubblica del Sudafrica, Singapore, Spagna, e Stati Uniti e Svizzera. La struttura di questi eventi è variata ampiamente, fornendo di volta in volta meccanismi e infrastrutture differenti per la collaborazione e, allo stesso tempo, permettendo l'emergere di diverse pratiche o modalità operative. Abbiamo tenuto eventi in aule universitarie, in un orto botanico e in un conservatorio. La sede di una conferenza era sita in una riserva naturale e un evento si è svolto in un campo sportivo e ricreativo — per cogliere il massimo dal passaggio di un satellite sopra le nostre teste. Il nostro è stato un *lavoro sul campo* nel senso più ampio del termine — un aspetto che non è sfuggito alle geografe e ai geografi coinvolti nelle nostre collaborazioni — e gli eventi immersivi e *site-specific* che lo hanno costituito ci hanno aiutato a eludere i confini rigidi, e spesso austeri, delle tradizionali sedi delle conferenze, facendoci connettere in modi diversi. Per realizzare il programma di attività previsto dal nostro finanziamento, senza dubbio, *ci siamo buttati*. Naturalmente, gli spazi che hanno ospitato le nostre attività sono stati luoghi privilegiati ma, al contempo, le mobilità che abbiamo messo in atto attraverso la nostra partecipazione sono state vincolate da altri tipi di regimi di mobilità — inclusi quelli del trasporto pubblico e privato, dell'auto-mobilità, dei regimi delle frontiere e dei

visti e delle norme, spesso fortemente legate al genere, che limitano le possibilità di navigare fra le maglie delle connessioni.

Forse uno dei meriti principali della struttura di questo volume è stato quello di dare priorità alla discussione e offrire le nostre riflessioni su come potrebbero svilupparsi le infrastrutture accademiche alla base delle *mobility humanities* [scienze umane delle mobilità]. Abbiamo condiviso i nostri suggerimenti sulle tipologie di pratiche che possono arricchire la ricerca sulle mobilità e che possono essere integrate in questo ambito. Abbiamo esplorato a fondo il concetto di infrastruttura, considerando l'eterogenea pluralità di siti, spazi, percorsi e corridoi attraverso i quali si sviluppano le mobilità, così come le disomogenee infrastrutture sociali che sostengono questo lavoro. Abbiamo discusso le sfide della traduzione del concetto di mobilità in diverse lingue e le discussioni tra i nostri gruppi internazionali e multidisciplinari hanno delineato la pluralità di modi diversi in cui sia il termine mobilità che gli studi sulle mobilità possono essere compresi e recepiti in diversi contesti culturali, che si tratti dell'Italia, della Corea del Sud o del Regno Unito. Questo volume, nel contempo, si presenta a pieno titolo come un'infrastruttura per le scienze umane delle mobilità: una base su cui possono essere sviluppate ulteriori idee e pratiche ispirate alle arti e alle scienze umane — in forme site-specific e attraverso molteplici applicazioni — che, a loro volta, genereranno più (dis)connessioni lungo il cammino della nostra comunità verso un futuro di mobilità più eque.

연결들에 관한 글을 쓸 때 위험 가운데 하나는, 연결성을 한낱 관계성의 또 다른 용어로 두면서도 어떤 종류의 연결성은 가치화하고 특권화하려는 경향이 남아 있다는 점이다. 학자들이 모빌리티, 특히 빠르고, 부산하고, 마찰 없고, 글로벌하게-확장된 이동을 과도하게 단순화해서 낭만화하려는 위험도 항존한다. 모빌리티 학자들이 보여 주듯이, 모빌리티와 이동은 보통 이동의 규제·진정·둔화에서 유래하는, 정치와 임모빌리티의 순간이나 시기를 포함한다(Bissell and Fuller 2011; Salazar 2021). 연결들은 늘 탈연결, 파편화, 붕괴, 목적의식적인 느린 이동이나 집중된 이동 등과 관련하여 사유되는 것 같다. 연결들이 실패하고, 이탈하고, 분리되고, 깨어지고, 부서지고, 망쳐지고, 과열되고, 갈라지는 많은 순간들을 고려하기 위해서 말이다. 탈연결은 절연, 탈퇴, 떨어짐, 고립을 의미할지도 모른다.

연결하는 이동과 순간은—탈연결하는 이동과 순간도—우리 연구 주제에 중심적인 것만큼이나 우리 연구 활동에 중요하다. 우리가 이 책에서 보여 준 것처럼, 우리의 연구 협력은 우리를 여러 방식으로 연결시켰다. 그 몇몇은 예상한 것이었지만 예상하지 못한 방식들도 있었다. 그런 연결과 탈연결로 우리는 예술과 인문학 분야 모빌리티 연구를 위한 많은 창발적

가능성에 귀를 기울이게 되었다. 물론 공동연구는 기회와 동시에 난제도 제시한다. 연구자이자 실천가로서 우리는 그런 난제를 거치며 작업을 해 왔다. 번역의 난제에 관심을 갖기도 하고, 좀 더 평등하고, 정의롭고, 지속 가능한 모빌리티를 성취하려고도 하면서 말이다. 우리는 사기업과 국가기관이 모빌리티 인프라에 막대한 양의 자본을 투자하고 있음을, 그와 동시에 어떤 장소, 어떤 교통·모빌리티 양식, 어떤 이동적 행위자에게는 투자를 하지 않고 있음을 잘 안다. 우리는 공유common 모빌리티 인프라를 위한 작업의 가치를 잘 알고 있다. 우리는 연결들이 보통 어느 정도 유토피아적 견지에서 내재적인 것, 비매개적인 것, 흠 없는 것, 완전히 긍정적인 것으로 제시될 수 있음을 잘 안다. 교수들은 연결하는 것, 손을 뻗는 것, 대중에 참여하는 것, 생산하고 암묵적으로 소비하는 것을 장려한다. 탈연결은 흔히 부정적 행위, 즉 적극적으로 극복해야 하거나 다리를 놓아야 할 어떤 것으로 인식된다. 접촉이 특권화되고, 공동연구를 위한 경로와 거리가 개방된다. 이 모두는 교수들이 지닌 어마어마한 특권과 책임을 강조한다.

이 책은 이탈리아, 한국, 영국의 선도적 연구소에서 예술 및 인문학의 관점으로 모빌리티 연구에 종사하는 학자들을 한데 모은 바 있는 일련의 활동들을 토대로 작성되었다. 우리 목적은 일련의 학술대회, 워크숍, 학술 교류, 스프링 스쿨, 연구일, 대중교육 성과를 성찰하는 데 있었다. 이 세 나라 연구자들의 연결에 초점을 맞추는 동시에, 그런 행사들이 다른 아주 많은 장소에서 활동하는 참가자들을 동참시키기도 했다는 사실에 주목할 필요가 있다. 호주, 방글라데시, 벨기에, 캐나다, 칠레, 중국, 덴마크, 에스토니아, 핀란드, 프랑스, 독일, 인도, 인도네시아, 이탈리아, 일본, 말라위, 네덜란드, 뉴질랜드, 노르웨이, 필리핀, 포르투갈, 남아프리카공화국, 싱가포르, 스페인, 스위스, 미국 같은 장소 말이다. 그런 행사들은 매우 다양한 형식으로 이루어졌고, 각기 다른 공동연구 메커니즘과 인프라를 제공했으며,

각기 다른 실천 또는 행동을 창발했다. 우리는 강의실, 식물원, 공연장에서 행사를 개최했다. 어떤 학술대회 장소는 자연보호구역에 있었고, 어떤 행사는 (머리 위로 아크를 그리는 위성 시간에 맞춰) 스포츠·레크레이션 운동장에서 열렸다. 이는 넓은 의미의 ‘현장 연구’—우리 공동연구에 참여한 지리학자들이 잃지 않은 것—였다. 그리고 그런 몰입력 있는 장소 특정적 행사는 우리가 전통적 학술대회 장소가 지닌 뻣뻣하고 많은 경우 고루한 경계를 벗어나 각기 다른 방식으로 서로 연결될 수 있도록 해 주었다. 우리는 확실히 우리 연구비의 활동 프로그램을 수행하기 위해서 ‘그리로 떠났다’. 그런 장소는 물론 특권적 장소이기도 하다. 그리고 우리가 참여해서 실행한 모빌리티는 다른 모빌리티 레짐에 의해 제한되기도 했다. 대중교통 및 개인 교통과 자동차 모빌리티로 이루어진 레짐, 국경과 비자 레짐, 그리고 그런 연결 조직의 향해 방법을 제한하는 매우 쥔더화된 규범 같은 레짐 말이다.

이 책의 구성적 분할이 낳은 주요 결과는 아마도 토론을 우선시하는 일, 또한 ‘모빌리티인문학’을 뒷받침하는 학술적 인프라의 전개 방식에 대한 우리 생각을 제공하는 일일 것이다. 우리는 모빌리티 연구를 풍요롭게 해 주는 실천의 종류를 제안했다. 우리는 인프라 개념을 다양한 방향으로 밀어붙였다. 모빌리티가 전개되는 각기 다른 많은 장소들, 공간들, 경로들, 회랑들을 사유하면서, 또한 이 저술을 뒷받침하고 있는 불평등한 사회 인프라를 사유하면서 말이다. 우리는 모빌리티 개념을 다른 언어로 번역한다는 난제에 관해 논의했다. 그리고 다국적이고 다학제적인 우리 팀들 간의 토론은, 이탈리아든 한국이든 영국이든 각기 다른 문화적 맥락에서 모빌리티리라는 용어와 모빌리티 학문을 이해하고 수용하는 전혀 다른 방식들을 개략적으로 보여 주었다. 한편 이 책은 정당하게도 모빌리티인문학의 인프라로 제시된다. 예술과 인문학에 의해 영감을 받은 진전된 생각과

실천이 (장소 특정적 방식으로, 그리고 다층적 적용 방식들을 가로지르며) 계
발될 수 있는 토대이자, 결국 우리 공동체가 정의로운 모빌리티 미래를 추
구할 때 더 많은 (탈)연결들을 생성하는 토대 말이다.

APPENDIX

: Connecting activities undertaken between the teams in Aberystwyth, Konkuk, Lancaster, Padua and Royal Holloway

Conferences, Conference Sessions and Workshops:

‘Exploring Lives and Cultures Through the Lens of Mobility Humanities’,
International Mobility Humanities Conference 2019, CeMoRe, Lancaster, 23rd-
24th June 2019

‘Framing Mobilities through the Humanities’, Centre for Advanced Studies
in Mobility and the Humanities (MoHu) Annual Conference, Padua, 5th-6th
December 2019

‘Moving Literary Geographies. Narrative Forms and Practices of Mobilities’,
Joint Colloquium (Royal Holloway Centre for the GeoHumanities, MoHu
centre-University of Padua, UNAM-United Kingdom Centre for Mexican
Studies), London, 12th June 2019

‘Mobility and the Art’ workshop, hosting Sasha Engelmann from RHUL, Padua,
9th October 2019

‘Unruly Landscapes: Mobility, Transience and Transformation’, one-and-half-
day colloquium jointly hosted by CeMore and MoHu centre, Padua (online),
19th June 2020

‘Moving Forward: A Concept-based Conversation on Mobility and the
Humanities’, MoHu Annual Conference 2021 and Networking Event with
Konkuk University and Royal Holloway Centre for the GeoHumanities +

Creative Commissions 2019-20 (MoHu & RHUL) showcase event, Padua (online), 13rd-14th May 2021

'Auto/biography: mobility, life-course and the climate emergency', Lancaster, 7-8th July 2022

'Mobility and Aesthetics', sessions organised by Aberystwyth University team at RGS-IBG Annual Conference, Newcastle-upon-Tyne, UK, 2 September 2022.

'Mobilities: Disruptions and Reconnections', joint T²M and MoHu centre hybrid conference (20th T²M annual conference), with Lynne Pearce as invited Keynote + Art & Mobility event, Padua, 21st-24th September 2022

'MoHu and CeMoRe Mobilities Workshop for PhD and Postdoc', Lancaster (online), 4th February 2022

'Mobile Stories, Storing Mobilities: Mapping Memories in/of/after Migration', bilateral colloquium jointly organised by the MoHu Centre and the Aberystwyth Centre for Transport and Mobilities (CeTraM), Padua, 25th November 2022.

'Book Launch - Comics as a Research Practice', MoHu and RHUL joint event with the participation of Sasha Engelmann and Giada Peterle, (online), 8th March 2022

'Mobility, Infrastructures and the Humanities', Global Mobility Humanities Conference 2022, Seoul, co-hosted by the AMH, RHUL and University of Padua (MoHu), 28th-29th October 2022

'Music, Mobility and Migration: exhibiting the life and movement of migrant musicians', Royal College of Music, with the presence of Giada Peterle and Tania Rossetto from Padua, London, 27th January 2023

'Education and Public Engagement Workshop', AMH HK Mobility+Education

Centre, Seoul, 3rd May 2023

'Arts and Humanities and Social Sciences Approaches to Mobilities Research at a Time of Cultural and Climate Change', AMH, Konkuk University, Seoul, 4th May 2023

'Plant Mobilities: Mobilising Objects, Mobilising Museums', Royal Botanic Gardens, Kew, UK, organised by Royal Holloway and Royal Botanic Gardens, attended by partners from Aberystwyth, Konkuk and Royal Holloway, 6th July 2023

'Mobility Humanities: A Bilateral Research Colloquium between Konkuk University & Aberystwyth University', Aberystwyth, 10th July 2023

'CeMoRe Twentieth-Anniversary Colloquium', Lancaster, 17th July 2023

'Mobilities, Aesthetics and Ethics', Global Mobility Humanities Conference 2023 & Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility, Seoul, 25th-28th October 2023

UK/EU Hub of the main T²M conference in Seoul, organised by CeMoRe and including a panel with members of the MoHu centre, online, 26th-28th October 2023

'Plant Humanities and Botanical Collections', Conference co-hosted by the Royal Holloway Centre for the GeoHumanities and MoHu Centre, Padua, 15th April 2024

'Mobilities, Aspirations and Affective Futures', Global Mobility Humanities Conference 2024, co-organised by The Academy of Mobility Humanities (Konkuk University), the International Institute for Asian Studies (Universiteit Leiden), and the Faculty of Arts and Social Sciences (National University of Singapore), Seoul, 24th-27th October 2024

Special issues

- *Transfers* (January 2022), 'Unruly Landscapes: Mobility, Transience, and Transformation', guest edited by Margherita Cisani, Laura Lo Presti, Lynne Pearce, Giada Peterle, and Chiara Rabbiosi.
- *Mobility Humanities* (July 2022), 'Mobilities of Memory', guest edited by Lynne Pearce.
- *Transfers* (June 2023, volume 13, 1-2) 'Mobilities and Pedagogy', part I, guest edited by Margherita Cisani, Laura Lo Presti, Lynne Pearce, Giada Peterle and Chiara Rabbiosi.
- *Transfers* (December 2023, volume 13, 3) 'Mobilities and Pedagogy', part II, guest edited by Margherita Cisani, Laura Lo Presti, Lynne Pearce, Giada Peterle and Chiara Rabbiosi.
- *Mobility Humanities* (January 2024), 'Mobility, Infrastructure, and the Humanities', guest edited by Peter Adey, Jinhyoung Lee, Giada Peterle, and Tania Rossetto.
- *Mobilities* (September 2024), 'Auto/biography: Mobility, Lifecourse and the Climate Emergency', guest edited by Lynne Pearce and Nicola Spurling.
- *Theory Culture and Society*, special issue on 'Movement and Aesthetics', guest edited by Peter Merriman, Peter Adey and Samuel Mutter. The papers are currently under review, and the special issue is based upon the RGS conference sessions on 'Mobility and aesthetics' at the RGS-IBG Annual Conference 2022.

Schools

Spring school Padlet project, May 2023 ?

'Mobility and Humanities' Summer School, jointly organised by jointly hosted by University of Lancaster (CeMore) and University of Padua (MoHu), hosting students from Lancaster, 11th-24th July 2022, Padua

'Weathering Mobilities' Spring School, jointly organised by Royal Holloway

University, Lancaster University, Konkuk University and the University of Padua, 18th-19th May 2023, London

WEATHERING MOBILITIES: SPRING SCHOOL

Thursday 18th and Friday 19th May, 2023,
Department of Geography, Royal Holloway University of London

In this 'Spring School' we invite post-graduate and early career researchers to participate in two days of discussion, experimentation, listening, reading, *seeing* and writing around *(im)mobilities* (of people, wildlife, satellites, water, and other materials) and 'weathering', at Royal Holloway University of London. We use 'weathering' to consider how lives are exposed, eroded and depleted by weather, and lives that also live-with, adapt, and respond to climate, its variations and material and elemental conditions. It equally acknowledges that those weatherers, as Shaper (2022) and others recognise, are as entangled with the wider atmospheres of 'colonialism, racism, sexism' and other forces that 'are weather' too (Engelmann and Dyer 2020). We are interested in exploring how weathering or weathered *(im)mobilities* might be sensed and made palpable in assemblages of bodies and machines, and expressed and articulated in a multitude of practices, such as in writing, walking, photography, and other artistic and creative practices.

Spring School Timetable*

Thursday 18 th	
10:00	Arrival, Tea/Coffee
10:30	Introductions
11:00	Quirkfire Round
12:00	Lunch (Queens Foyer, Garden)
13:00	first reading group: <i>The High House</i> (OB36 or 368)
14:00	Break
14:30	second reading group: <i>'Conversations of Weathering'</i> (OB36 or 368)
15:30	Break
16:00	Keynote: Stephanie Soderro 'Blocked blood and saline scarcity: Navigating vital mobilities in an ocean of weather' (Shilling Lecture Theatre)
17:30	Wine and Food (Queens Foyer)
Friday 19 th	
08:30	Breakfast
09:30	Keynote: Kaya Barry 'Seasonal Mobilities' (Shilling Lecture Theatre)
10:00	Short Break
10:30	Open-weather workshop: Moving with weather images and satellite (locations on campus will be given on the day)
11:00	Lunch (Queens Foyer, Garden)
13:00	Open Weather Workshop: Discussion
14:00	Short Break
15:15-16:45	Writings and reflections
16:45	School's Out: Farewell

*In Room 136 Queens Building, unless stated otherwise

KEYNOTES


Keynote: 'Blocked blood and saline scarcity: Navigating vital mobilities in an ocean of weather.' Dr Stephanie Soderro, Lecturer in Climate Change and Health, Humanitarian Conflict Response Institute, University of Manchester.
Stephanie <https://www.stephaniesoderro.com> 'Vital mobilities' – how goods, such as blood, saline IV solution, and oxygen move from the point manufacture to the point of care, and how such supply chains can be made more resilient in a changing climate. Stephanie's book *Under the Weather: Remapping Mobility in the Climate Crisis* (McGill-Queen's University Press) came out in November last year.


Keynote: 'Seasonal Mobilities.' Dr Kaya Barry, Senior Lecturer and DECRA Fellow at Griffith University.
Kaya is a cultural geographer and artist who is interested in how mobility and migration experiences are conditioned through materiality, everyday routines, more-than-human encounters, and visual aesthetics. She was awarded an Australian Research Council - Discovery Early Career Researcher Award in 2022 for a project exploring the experiences of seasonal migrants and backpackers who undertake farm work in regional Queensland. Prior to this, Kaya was an Associate Professor at Aalborg University, Denmark (2021-2022) and a Griffith University Postdoctoral Research Fellow (2018-2021). Kaya is a convenor of the Cultural Geography Study Group of the Institute of Australian Geographers.

ORGANISATION AND FINANCIAL SUPPORT

Spring School Co-organisers:
Peter Adey, Sasha Engelmann, Maddie Joyce, Giada Peterle, Rachael Squire

With support from UKRI project: 'Connecting Mobilities Research between the UK and South Korea: narrating, mobilizing, experimenting and engaging mobilities for just futures', ES/W010895/1



Those in receipt of full bursaries to visit the AMH:

1. Nenna Orie Chuku (ECR) UCL
2. Simon Cook (ECR), Birmingham City
3. Agostinho Pinnock (ECR), RHUL (due to circumstances couldn't attend, he will visit CEMORE in the 20th anniversary event)

ECR Researchers undertaking visits and exchanges:

1. Sam Mutter (CI, ECR): Mobility Infrastructures, logistics and aesthetics, Seoul, March 2022

2. Sasha Engelmann (CI, ECR): Séance performance, a workshop on receiving orbiting weather satellite transmissions with the open-weather artistic community; groundwork for a Satellite Sensing lab in Seoul, Seoul, June 2022
3. Madelaine Joyce (Postgrad): De-militarised Zone Mobilities, Seoul, October 2022, March-April 2023, October-November 2024
4. Harriet Phipps (Postgrad): young people and the climate emergency, and to engage with the running of the HK+ education centre and Education, public engagement workshop Seoul, April 2023
5. Emi Fujita (ECR), 'Disaster Mobility in the Nuclear Accident, focusing on the
6. Soojung Lim (ECR), 'Mobility/Immobility in Literary Representations of the Modern', Lancaster, July 2022.

REFERENCES

- Adey, P. (2006) 'If mobility is everything it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities', *Mobilities*, 1(1), pp. 75-94.
- Adey, P. (2017) *Mobility*, 2nd edition, London: Routledge.
- Adey, P., Jinhyoung, L., Peterle, G. and Rossetto, T. (2024) 'Mobility, infrastructure, and the humanities', *Mobility Humanities*, 3(1), pp. 1-17.
- Adey, P. and Bissell, D. (2010) 'Mobilities, meetings, and futures: an interview with John Urry', *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), pp. 1-16.
- Aguiar, M. (2011) *Tracking Modernity: India's Railway and the Culture of Mobility*, Minneapolis-London: University of Minnesota Press.
- Aguiar, M., Mathieson, C. and Pearce, L. (eds) (2019) *Mobilities, Literature, Culture*, Cham: Palgrave Macmillan.
- Anand, N., Gupta, A. and Appel, H. (eds.) (2018) *The Promise of Infrastructure*, Durham and London: Duke University Press.
- Anderson, B., Wilson, H. F., Forman, P. J., Heslop, J., Ormerod, E. and Maestri, G. (2020) 'Brexit: modes of uncertainty and futures in an impasse', *Transactions of the Institute of British Geographers*, 45(2), pp. 256-269.
- Archer, N. (2017) 'Genre on the road: the road movie as automobilities research', *Mobilities*, 12(4), pp. 509-519.
- Archer, N. (2019) 'Science fiction cinema and the road movie: case studies in the estranged mobile gaze', in M. Aguiar, C. Mathieson and L. Pearce (Eds) *Mobilities, Literature, Culture*, Cham: Palgrave Macmillan, pp. 281-306.
- Bal, M. (1997) *Narratology: Introduction to the Theory of Narrative*, 2nd edition, Toronto: University of Toronto Press.
- Bal, M. (2002) *Travelling Concepts in the Humanities: A Rough Guide*, Toronto: University of Toronto Press.
- Barry, K. (2020) 'Creative arts practice in mobilities', in M. Büscher, M. Freudendal-Pedersen, S. Kesselring and N. G. Kristensen (eds.) *The Handbook of Research Methods and Applications for Mobilities*, London: Edward Elgar Publishing, pp. 315-324.
- Barry, K. (2024) *Seasonal*, Exhibition, Childers Art Space, Bundaberg, <https://doi.org/10.57831/25590696>
- Barry, K. et al. (2023) 'An agenda for creative practice in the new mobilities paradigm', *Mobilities*, 18(3), pp. 349-373.
- Basu, P. (2011) 'Object diasporas, resourcing communities: Sierra Leonean collections in

the global museumscape', *Museum Anthropology*, 34(1), pp. 28-42.

Basu, P. and Coleman, S. (2008) 'Introduction: migrant worlds, material cultures', *Mobilities*, 3(3), pp. 313-330.

Berlant, L. (2016) 'The commons: infrastructures for troubling times', *Environment and Planning D: Society and Space*, 34(3), pp. 393-419.

Bennett, J. (2010) *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*, London: Duke University Press.

Berish, A. (2018) 'Space and Place in Jazz', in N. Gebhardt, N. Rustin-Paschal, and T. Whyton (eds.) *The Routledge Companion to Jazz Studies*, London and New York: Routledge, pp. 153-162.

Biasiori (2023) 'Mobility: the word and the thing', in L. Biasiori, F. Mazzini and C. Rabbiosi (eds.), *Reimagining Mobilities Across the Humanities: Volume 1: Theories, Methods and Ideas*, London and New York: Routledge, pp. 127-141.

Biasiori, L., Mazzini, F. and Rabbiosi, C. (eds.) (2023a) *Reimagining Mobilities Across the Humanities: Volume 1: Theories, Methods and Ideas*, London and New York: Routledge.

Biasiori, L., Mazzini, F. and Rabbiosi, C. (eds.) (2023b) *Reimagining Mobilities Across the Humanities: Volume 2: Objects, People and Texts*, London: Routledge.

Birtchnell, T. and Urry, J. (2013) '3D, SF and the future', *Futures*, 50, pp. 25-34.

Bissell, D. (2007) 'Animating suspension: waiting for mobilities', *Mobilities*, 2(2), pp. 277-298.

Bissell, D. (2008) 'Comfortable bodies: sedentary affects', *Environment and Planning A*, 40(7), pp. 1697-1712.

Bissell, D. (2010a) 'Vibrating materialities: mobility-body-technology relations', *Area*, 42(4), pp. 479-486.

Bissell, D. (2010b) 'Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport', *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(2), pp. 270-289.

Bissell, D. (2016) 'Micropolitics of mobility: public transport commuting and everyday encounters with forces of enablement and constraint', *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2), pp. 394-403.

Bissell, D. (2018) *Transit Life: How Commuting is Transforming Our Cities*, London: The MIT Press.

Bissell, D. and Fuller, G. (eds) (2011) *Stillness in a Mobile World*, London: Routledge.

Black, J. (2021) 'STEM, STEAM and now SHAPE: can an acronym help valorise the social sciences, humanities and arts?' https://futurumcareers.com/Associate_Julia_Black.pdf (accessed 8 November 2024)

Blunt, A. and Rose, G. (eds.) (1994) *Writing Women and Space: Colonial and Postcolonial Geographies*, New York: The Guilford Press.

Bosworth, K. (2023) 'What is 'affective infrastructure'?', *Dialogues in Human Geography*, 13(1), pp. 54-72.

Braun, B. and Brehmer, B. (2023) 'Language as infrastructure', in A. Pinnix, A. Volmar, F. Esposito, N. Binder (eds.) *Rethinking Infrastructure Across the Humanities*, Bielefeld: transcript Verlag, pp. 67-74.

Brogan, U. (2019) 'Cycling and narrative structure: H. G. Wells's The Wheels of Chance and Maurice Leblanc's Voice des Ailes', in M. Aguiar, C. Mathieson and L. Pearce (eds.) *Mobilities, Literature, Culture*, Cham: Palgrave Macmillan, pp. 237-257.

Büscher, M., Freudendal-Pedersen, M., Kesselring, S. and Kristensen, N. G. (eds) (2020) *Handbook of Research Methods and Applications for Mobilities*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.

Büscher, M., Urry, J. and Witchger, K. (eds) (2011) *Mobile Methods*, London: Routledge.

Canadelli E. (2023) 'Mobilizing pictures. The history of science through the lens of mobility', in L. Biasiori, F. Mazzini and C. Rabbiosi (eds) *Reimagining Mobilities Across the Humanities: Volume 1: Theories, Methods and Ideas*, London and New York: Routledge, pp. 38-52.

Chambers, I. (1990) *Border Dialogues: Journeys in Postmodernity*, London: Routledge.

Chatman, S. (1980) *Story and Discourse: Narrative Structure in Fiction and Film*, New York: Cornell University Press.

Cicero, M. T. (2014) *Philippicae*, Jiahu Books.

Cidell, J. (Ed.) (2024) *A Research Agenda for Transport Equity and Mobility Justice*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.

Cisani, M. (2020) *Paesaggi e mobilità. Strumenti per le geografie del quotidiano*, Milan: Franco Angeli.

Cisani, M. (2023) 'Mobilizing landscape pedagogies: Enskillment and frictions in informal educational practices', *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 13(1-2), pp. 82-94.

Clifford, J. (1997) *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, London: Harvard University Press.

Cook, N. and Butz, D. (eds.) (2019) *Mobilities, Mobility Justice and Social Justice*, London: Routledge.

Cresswell, T. (1993) 'Mobility as resistance: a geographical reading of Kerouac's "On the Road"', *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18(2), pp. 249-262.

Cresswell, T. (1996) *In place/Out of Place: Geography, Ideology and Transgression*, London: University of Minnesota Press.

Cresswell, T. (1997) 'Imagining the nomad: mobility and the postmodern primitive', in G. Benko and U. Strohmayer (eds) *Space and social theory: Interpreting modernity and postmodernity*. Oxford: Blackwell, pp. 360-379.

Cresswell, T. (1999) 'Embodiment, power and the politics of mobility: the case of female

- tramps and hobos', *Transactions of the institute of British geographers*, 24(2), pp. 175-192.
- Cresswell, T. (2001a) 'Mobilities—an introduction', *New Formations*, 43, pp. 9-10.
- Cresswell, T. (2001b) 'The production of mobilities', *New Formations*, 43, pp. 11-25.
- Cresswell, T. (2001c) *The Tramp in America*, London: Reaktion Books.
- Cresswell, T. (2006) *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge.
- Cresswell, T. (2012) 'Nonrepresentational theory and me: notes of an interested sceptic', *Environment and Planning D: Society and Space*, 30(1), pp. 96-105.
- Cresswell T. (2014) 'Mobilities III: Moving on', *Progress in Human Geography*, 38(5), pp. 712-721.
- Cresswell, T. (2019) *Maxwell Street: Writing and Thinking Place*. Chicago: University of Chicago Press.
- Cresswell, T. (2024) 'Towards a politics of routes and routing', *Mobility Humanities*, 3(1), pp. 18-33.
- Cullen, B. (2020) 'Constellations of weathering: following the meteorological mobilities of Bangla bricks', *Mobilities*, 15(6), pp. 862-879.
- Diderot, D. and D'Alembert, J. R. (1751-1772) *Encyclopédie*, André le Breton, Michel-Antoine David, Laurent Durand and Antoine-Claude Briasson.
- Della Dora, V. (2009) 'Travelling landscape-objects', *Progress in Human Geography*, 33(3), pp. 334-354.
- Deleuze, G. and Guattari, F. (1988) *A Thousand Plateaus*, London: Athlone.
- Doel, M.A. (1999) *Poststructuralist Geographies: The Diabolical Art of Spatial Science*, Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Driver, F. (2001) *Geography Militant: Cultures of Exploration and Empire*. Oxford: Blackwell.
- Driver, F., Nesbitt, M. and Cornish, C. (eds) (2021) *Mobile Museums: Collections in Circulation*, London: UCL Press.
- EHRI [European Holocaust Research Infrastructure](2025) 'Archival descriptions', <https://portal.ehri-project.eu/units> (accessed 21 February 2025)
- Engelmann, S. (2023) 'Weathering three storms: Experiments in an elemental geohumanities', *GeoHumanities*, 9(2), pp. 524-540.
- Featherstone, M., Thrift, N. and Urry, J. (eds) (2005) *Automobilities*, London: Sage.
- Fincham, B., McGuinness, M. and Murray, L. (eds) (2010) *Mobile Methodologies*, Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Fleming, M. (2023) 'Afterword: what goes around, comes around—mobility's modernity' in F. Driver et al. (eds) *Mobile Museums: Collections in Circulation*, London: UCL Press, pp. 328-342.
- Fraser, B. and Spalding, S. (2021) *Transnational Railway Cultures: Trains in Music, Literature, Film, and Visual Art*, New York and Oxford: Berghahn.
- Frenay, A., Iacoli, G. and Quaquarelli, L. (2025) *Shaping Space and Mobilities in Contemporary Walking Narratives*, Cham: Palgrave Macmillan.
- Freudendal-Pedersen, M., Hartmann-Petersen, K. and Fjalland, E.L.P. (eds) (2017) *Experiencing Networked Urban Mobilities: Practices, Flows, Methods*, London: Routledge.
- Freudendal-Pedersen, M. and Kesselring, S. (eds) (2017) *Exploring Networked Urban Mobilities: Theories, Concepts, Ideas*, London: Routledge.
- García, P. and Toivanen, A.-L. (eds) (2024) *Urban Mobilities in Literature and Art Activism*, Cham: Palgrave Macmillan.
- Gibson, J.J. (1979) *The Ecological Approach to Visual Perception*, London: Houghton Mifflin.
- Gibson, S. and Pearce, L. (2023) 'Introduction: Mobilities and pedagogy', *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 13(1-2), pp. 3-12.
- Gigliotti, S. (2009) *The Train Journey: Transit, Captivity, and Witnessing in the Holocaust*, New York and Oxford: Berghahn Books.
- Gigliotti, S. (2018) 'Displaced children of Europe, then and now: photographed, itinerant and obstructed witnesses', *Patterns of Prejudice*, 52(2-3), pp. 149-171.
- Gigliotti, S. (2023) *Restless Archive: The Holocaust and the Cinema of the Displaced*, Bloomington: Indiana University Press.
- Graham, S. and Marvin, S. (2002) *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London and New York: Routledge.
- Graham, S. (2015) 'Life support: the political ecology of urban air', *City*, 19(2-3), pp. 192-215.
- Harrington, C. (2012) 'Metaphor in Discourse about Cancer', *Clinical Journal of Oncology Nursing*, 16, pp. 408-12.
- Harris, T. and Peterle, G. (2024) 'Shapeshifting as infrastructural storytelling: comics about the taxibot's conflicting narratives', *Mobility Humanities*, 3(1), pp. 33-51.
- Hartman, S. (2019) *Wayward Lives, Beautiful Experiments: Intimate Histories of Social Upheaval*, New York and London: N. N. Norton & Company.
- Harvey, D. (1996) *Justice, Nature & the Geography of Difference*, Oxford: Blackwell Publishing.
- Hawkins, H. (2020) *Geography, Art, Research: Artistic Research in the GeoHumanities*, London and New York: Routledge.
- Hawkins, H. and Parsons L. (2024) 'Infrastructural followings—A triptych: a visual politics of subsurface Phnom Penh', *Mobility Humanities*, 45 (3), pp. 115-132.
- Hernandez Bueno, A. V. (2024) 'Are airports like cities? Affordances and people's micro embodied interactions during the arrival experience', *Mobilities*, pp. 1-22. <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2377568>

- Higham, J. E., Hopkins, D. and Orchiston, C. (2019) 'The work-sociology of academic aeromobility at remote institutions', *Mobilities*, 14(5), pp. 612-631.
- Holden, M. and Adey, P. (2024) '"A Wonderful Day and a Wonderful Crossing!": Internment (im) mobilities, ambivalence, and the residual tourist gaze in Second World War Britain', *Transactions of the Institute of British Geographers*, e12716.
- Hopkins, D. (2024) 'Towards just geographies of academic mobilities', *ACME*, 23(4), pp. 281-292.
- Huber, V. (2013) *Channelling Mobilities*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Iacoli G., Papotti D., Peterle G. and Quaquarelli L. (eds) (2021) *Culture della mobilità: immaginazioni, rotture, riappropriazioni del movimento*, Firenze: Cesati.
- Jensen, O.B. (2014) *Designing Mobilities*, Aalborg: Aalborg University Press.
- Jensen, O.B. and Lanng, D.B. (2017) *Mobilities Design: Urban Designs for Mobile Situations*, London and New York: Routledge.
- Jockusch, L. (2013) 'Historiography in transit: survivor historians and the writing of holocaust history in the late 1940s', *The Leo Baeck Institute Year Book*, 58(1), pp. 75-94.
- Jones, P. (2005) 'Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK', *Social and Cultural Geography*, 6(6), pp. 813-830.
- Kaufmann, V. (2002) *Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology*, Farnham: Ashgate.
- Kaufmann, V. and Audikana, A. (2020) 'Mobility capital and motility', in O. B. Jensen, C. Lassen, V. Kaufmann, M. Freudendal-Pedersen and I.S.G. Lange (eds) *Handbook of Urban Mobilities*, London and New York: Routledge, pp. 41-47.
- Kermode, F. (2000) *The Sense of an Ending: Studies in the Theories of Fiction*, 2nd edition, Oxford: Oxford University Press.
- Kielman, A. (2022) *Sonic Mobilities Producing Worlds in Southern China*, Chicago, IL: The University of Chicago Press.
- Kim, J. (2021) 'Considerations for the direction of mobility humanities education: focused on study cases of the mobility humanities education center of Konkuk University', *European Journal of Korean Studies*, 20(2), pp. 227-249.
- Kim, J., Kim, T., Lee, J. and Shin, I. (2019) 'Exploring humanistic layers of urban travel: Representation, imagination, and speculation', *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 9(3), pp. 99-108.
- Kim, T. (2024) 'The mobility biography of things and the climate emergency', *Mobilities*, 19 (5), pp. 889-904.
- Kjaerulff, A. A., Kesselring, S., Peters, P. and Hannam, K. (eds) (2017) *Envisioning Networked Urban Mobilities*, London and New York: Routledge.
- Kuehn, J. and Smethurst, P. (Eds.) (2008) *Travel Writing, Form, and Empire: The Poetics and Politics of Mobility*, London and New York: Routledge.
- Lambert, D. (2015) 'Master-horse-slave: mobility, race and power in the British West Indies, c.1780-1838', *Slavery and Abolition*, 36(4), pp. 618-641.
- Lambert, D. and Merriman, P. (eds) (2020) *Empire and Mobility in the Long Nineteenth Century*, Manchester: Manchester University Press.
- Larkin, B. (2013) 'The politics and poetry of infrastructure', *Annual Review of Anthropology* 42(1), pp. 327-343.
- Larsen, J., Urry, J. and Axhausen, K. (2008) 'Coordinating face-to-face meetings in mobile network societies', *Information, Communication & Society*, 11(5), pp. 640-658.
- Law, J. (1984) 'On the methods of long-distance control: vessels, navigation and the Portuguese route to India', *The Sociological Review*, 32(S1), pp. 234-263.
- Lee, J. (2018) 'New mobilities paradigm and mobility-based textual research method', *Popular Narrative Studies*, 24(4), pp. 377-402.
- Lee, J. (2021) 'Mobile imperialism and its fissure in colonial Chosŏn: centering on Kim Namch'o'n's "To Cho'llyo'ng"', *European Journal of Korean Studies*, 20(2), pp. 177-195.
- Lee, J. (2024) 'Climate change, planetary biography, and symbiotic mobility', *Mobilities*, 19(5), pp. 853-868.
- Livesey, R. (2016) *Writing the Stage Coach Nation: Locality on the Move in Nineteenth-Century British Literature*, Oxford: Oxford University Press.
- Livy (Livius, T.) (1469) *Ab Urbe Condita*, Rome: Conradus Sweynheym and Arnoldus Pannartz.
- Lo Presti, L. (2020) 'The migrancies of maps: complicating the critical cartography and migration nexus in "migro-mobility" thinking', *Mobilities*, 15(6), pp. 911-929.
- Lo Presti, L. (2024) 'Drawing (on) cartographic intimacies', in T. Rossetto and L. Lo Presti (eds) *The Routledge Handbook of Cartographic Humanities*, London and New York: Routledge, pp. 311-320.
- Lo Presti, L. and Rossetto, T. (2023) 'Map-mobilities: expanding the field', In L. Biasiori, F. Mazzini and C. Rabbiosi (eds) *Reimagining Mobilities Across the Humanities: Volume 1: Theories, Methods and Ideas*, London and New York: Routledge, pp. 88-101.
- Maddrell, A. (2020) 'Mixed mobile methods for a mobile practice: inclusive research on pilgrimage mobilities', in M. Büscher, M. Freudendal-Pedersen, S. Kesselring and N.G. Kristensen (eds) *Handbook of Research Methods and Applications for Mobilities*, Cheltenham: Edward Elgar Publishing, pp. 202-211.
- McCormack, D. P. (2013) *Refrains for Moving Bodies: Experience and Experiment in Affective Spaces*, London: Duke University Press.
- McFarlane, C. (2011) 'The city as assemblage: Dwelling and urban space', *Environment and Planning D: Society and Space*, 29(4), pp. 649-671.
- Macpherson, H. (2016) 'Walking methods in landscape research: moving bodies, spaces of disclosure and rapport', *Landscape Research*, 41(4), pp. 425-432.
- Manning, E. (2009) *Relationscapes: Movement, Art, Philosophy*, London: The MIT Press.

- Manning, E. (2015) 'Against method', in P. Vannini (ed.) *Non-Representational Methodologies*, London and New York: Routledge, pp. 52-71.
- Manning, E. and Massumi, B. (2014) *Thought in the Act: Passages in the Ecology of Experience*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Massumi, B. (2002) *Parables for the Virtual: Movement, Affect, Sensation*, London: Duke University Press.
- Mathieson, C. (2015) *Mobility in the Victorian Novel: Placing the Nation*, Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Meduna, V. (2024) 'New Zealand scraps all support for social sciences', *Science*, <https://www.science.org/content/article/amid-cuts-basic-research-new-zealand-scraps-all-support-social-sciences>
- Merriman, P. (2010) 'Architecture/dance: choreographing and inhabiting spaces with Anna and Lawrence Halprin', *Cultural Geographies*, 17(4), pp. 427-449.
- Merriman, P. (2012a) 'Human geography without time-space', *Transactions of the Institute of British Geographers*, 37(1), pp. 13-27.
- Merriman, P. (2012b) *Mobility, Space and Culture*, London and New York: Routledge.
- Merriman, P. (2014) 'Rethinking mobile methods', *Mobilities*, 9(2), pp. 167-187.
- Merriman, P. (2015) 'Mobilities, crises and turns: some comments on dissensus, comparative studies, and spatial histories', *Mobility in History*, 6(1), pp. 20-34.
- Merriman, P. (2017) 'Mobilities III: arrivals', *Progress in Human Geography*, 41(3), pp. 375-381.
- Merriman, P. (2019) 'Molar and molecular mobilities: the politics of perceptible and imperceptible movements', *Environment and Planning D: Society and Space*, 37(1), pp. 65-82.
- Merriman, P. (2023) 'Mobility/fixity: rethinking binaries in mobility studies', *Mobility Humanities*, 2(1), pp. 60-75.
- Merriman, P., Jones, R., Cresswell, T., Divall, C., Mom, G., Sheller, M. and Urry, J. (2013) 'Mobility: geographies, histories, sociologies', *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 3(1), pp. 147-165.
- Merriman, P. and Pearce, L. (2017) 'Mobility and the humanities', *Mobilities*, 12(4), pp. 493-508.
- Merriman, P. and Pearce, L. (eds) (2018) *Mobility and the humanities*, London and New York: Routledge.
- Merriman, P. and Pearce, L. (eds) (2019) *모빌리티와 인문학*, Seoul: LP publications (엘피출판사).
- Merriman, P. and Peters, K. (2017) 'Military mobilities in an age of global war, 1870-1945', *Journal of Historical Geography*, 58, pp. 53-60.
- Merriman, P., Peters, K., Adey, P., Cresswell, T., Forsyth, I. and Woodward, R. (2017) 'Interventions on military mobilities', *Political Geography*, 56, pp. 44-52.
- Meyn, N., Adey, P. and Grosch, N. (2023) 'Foregrounding mobility rather than belonging: a conceptual framework for engaging with music shaped by transnational migration', *Acta Musicologica*, 95(1), pp. 4-20.
- Molino, P. (2023) 'Moving textuality in early modern Europe', in L. Biasiori, F. Mazzini and C. Rabbiosi (eds) *Reimagining Mobilities Across the Humanities: Volume 1: Theories, Methods and Ideas*, London and New York: Routledge, pp. 7-21.
- Mom, G. (2003) 'What kind of transport history did we get?: Half a century of JTH and the future of the field', *The Journal of Transport History*, 24(2), pp. 121-138.
- Mom, G. (2014) *Atlantic Automobility: Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*, New York and Oxford: Berghahn.
- Mullins, P. (2007) 'Mobs and bosses: structures of aboriginal sociality', *Australian Aboriginal Studies*, 1, pp. 31-42.
- Murray, L. and Upstone, S. (2014) *Researching and Representing Mobilities*, Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Nail, T. (2015) *The Figure of the Migrant*, Stanford, CA: Stanford University Press.
- Nail, T. (2018) *Being and Motion*, Oxford: Oxford University Press.
- Nail, T. (2019) 'Migrant climate in the kinocene', *Mobilities*, 14(3), pp. 375-380.
- Nash, C. (2000) 'Performativity in practice: some recent work in cultural geography', *Progress in Human Geography*, 24(4), pp. 653-664.
- Ogborn, M. (2007) *Indian Ink: Script and Print in the Making of the English East India Company*, Chicago: Chicago University Press.
- Ogborn, M. (2008) *Global Lives: Britain and the World, 1550-1800*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Pearce, L. (1994) *The Rhetorics of Feminism*, London and New York: Routledge.
- Pearce, L. (2014) 'A motor-flight through early twentieth-century consciousness: Capturing the driving-event, 1905-1935', in L. Murray and S. Upstone (eds) *Researching and Representing Mobilities*, Basingstoke: Palgrave Macmillan, pp. 78-98.
- Pearce, L. (2016) *Drivetime: Literary Excursions in Automotive Consciousness*, Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Pearce, L. (2019) *Mobility, Memory and the Lifecourse in Twentieth Century Literature and Culture*, Cham: Palgrave Macmillan.
- Pearce, L. (2024, in press) 'Mobilities', in A. Frenay and L. Quaquarelli (eds) *Le parole dello spazio. Un lessico plurale (The Words of Space: A plural lexicon)*, Firenze: Franco Cesati Editore.
- Pearce, L. and O'Neill, M. (2011) 'The arts of migration', *Crossings: Journal of Migration and Culture*, 2 (1), pp. 3-11.
- Pearce, L., Fowler, C. and Crawshaw, R. (2013) *Postcolonial Manchester: Diaspora Space and the Devolution of Literary Culture*, Manchester: Manchester University Press.
- Pearce, L. and Lee, J. (2023) 'An interview with Lynne Pearce', *Mobility Humanities*,

- 2(2), pp. 95-111.
- Pearce, L. and N. Spurling (2024) 'Auto/biography and mobilities in the time of climate emergency', *Mobilities*, 19(5), pp. 807-22.
- Peterle, G. (2021a) *Lines—Moving with Stories of Public Transport in Turku*, Padova: BeccoGiallo.
- Peterle, G. (2021b) *Comics as a Research Practice: Drawing Narrative Geographies beyond the Frame*, London and New York: Routledge.
- Peterle, G. (2023a) 'Narrative mobilities: moving texts from representation to practice'. In L. Biasiori, F. Mazzini and C. Rabbiosi (eds), *Reimagining Mobilities Across the Humanities: Volume 1: Theories, Methods and Ideas*, London and New York: Routledge, pp. 102-116.
- Peterle, G. (2023b) 'Moving (with) texts: urban mobilities, narrative mappings, and walking ethnographies for teaching literary geographies', *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 13(3), pp. 40-59.
- Peterle, G. and Holden, M. (2024) 'Internment comics by Giada Peterle', *Music, Migration, and Mobility*, <https://storymaps.arcgis.com/collections/69119e52cbd5464e8fed2e3d4330a0d3>
- Peterle, G. and Harris, T. (2024) 'Shapeshifting as infrastructural storytelling: comics about the Taxibot's conflicting narratives', *Mobility Humanities*, 3(1), pp. 33-51.
- Phan, T. et al. (2022) 'Melbourne Design Week: Visions of the road ahead', <https://www.monash.edu/emerging-tech-research-lab/news-and-events/events/melbourne-design-week-smart-homes-for-seniors/>
- Ponsavady, S. (2018) *Cultural and Literary Representations of the Automobile in French Indochina: A Colonial Roadshow*, Cham: Palgrave Macmillan.
- Pooley, C. G. and Pooley, M. E. (2022) *Everyday Mobilities in Nineteenth-and Twentieth-Century British Diaries*, Cham: Palgrave Macmillan.
- Pooley, C. and Turnbull, J. (1998) *Migration and Mobility in Britain Since the Eighteenth Century*, London: UCL Press.
- Propp, V. (1968 [1928]) *Morphology of the Folktale*, 2nd edition, Austin and London: University of Texas Press.
- Rabbiosi, C. (2023) 'Video-making as a mobilities pedagogy: an "engaged" approach', *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 13(3), pp. 60-75.
- Rabbiosi C. and Meneghello S. (2023) 'Questioning walking tourism from a phenomenological perspective: epistemological and methodological innovations', *Humanities*, 12(4), 65, pp. 1-12.
- Ravalet, E., S. Vincent-Geslin, V. Kaufmann and J. Leveugle (2014) *Slices of (Mobile) Life: A Sociological Study and Manifesto on Work-Related High Mobility*, Paris: Éditions Loco-L'Atelier d'édition and Mobile Lives Forum.
- Rimmon-Kenan, S. (2002) *Narrative Fiction*, 2nd edition, London and New York: Routledge.
- Rossetto, T. (2019) *Object-Oriented Cartography: Maps as Things*, London and New York: Routledge.
- Rossetto, T. (2023) 'Moving maps into musical images: music video mobile cartographies', in Jirsa T and Korsgaard M.B. (eds) *Traveling Music Videos*, London: Bloomsbury, pp. 57-71.
- Rossetto, T. and Vanolo, A. (2022) 'Repetition, movement and the visual ontographies of urban rephotography: learning from Smoke (1995)', *Mobilities*, 17(3), pp. 446-465.
- Salazar, N. B. (2021) 'Immobility: the relational and experiential qualities of an ambiguous concept', *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 11(3), pp. 3-21.
- Sallust (Sallustius) (1470) *Bellum Catilinae and Bellum Iugurthinum*, Venice: Vindelinius de Spira.
- Saville, S. M. (2021) 'Towards humble geographies', *Area*, 53(1), pp. 97-105.
- Schivelbusch, W. (1980) *The Railway Journey*, Oxford: Blackwell.
- Seneca, L. A. (1902) 'Hercules furen', *The Ten Tragedies of Seneca*, London: S. Sonnenschein & Co., Lim, pp. 1-82.
- Serres, M. (2000) *The Birth of Physics*, Manchester: Clinamen.
- Sheller, M. (2015) 'Vital methodologies: live methods, mobile art, and research-creation', in P. Vannini (ed.) *Non-Representational Methodologies*, London and New York: Routledge, pp. 130-145.
- Sheller, M. (2021) *Advanced Introduction to Mobilities*, Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- Sheller, M. and Urry, J. (2006a) 'The new mobilities paradigm', *Environment and planning A*, 38(2), pp. 207-226.
- Sheller, M. and Urry, J. (eds.) (2006b) *Mobile Technologies of the City*, London and New York: Routledge.
- Shin, I. and Lee, L. (2022) 'Introduction: The Humanities in the Age of High Mobility', *Mobility Humanities*, 1(1), pp. 1-6.
- Simpson, P. (2017) 'A sense of the cycling environment: Felt experiences of infrastructure and atmospheres', *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49(2), pp. 426-447.
- Spinney, J. (2006) 'A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on Mont Ventoux', *Environment and Planning D: Society and Space*, 24(5), pp. 709-732.
- Spivak, G. (1988) 'Can the subaltern speak?', in C. Nelson and L. Grossberg (eds) *Marxism and the Interpretation of Culture*, Chicago: University of Illinois Press, pp. 271-313.
- Springgay, S. (2022) *Feltness: Research-Creation, Socially Engaged Art, and Affective*

Pedagogies, Durham, NC: Duke University Press.

Stanley, L. (1992) *The Auto/Biographical I: The Theory and Practice of Feminist Auto/Biography*, Manchester: Manchester University Press.

Stanley, L. (1993) 'On auto/biography in sociology', *Sociology*, 27(1), pp. 41-52.

Stauber, B., Walther, A. and Settersten, R.A. (2022) *Doing Transitions in the Lifecourse: Processes and Practices*, Cham: Springer.

Steel, F. (2011) *Oceania under Steam: Sea Transport and the Cultures of Colonialism, C. 1870–1914*, Manchester: Manchester University Press.

Sultana, F. (2024) 'Just academic mobilities in an unjust world', *ACME*, 23(4), pp. 293-295.

Tacitus (1470) *Historiae*, Venice: Vindelinus de Spira.

Tan, K., S. and Southern, J. (2018) The Art & Mobilities Network Inaugural Symposium Instant Journal. Centre for Mobilities Studies, Lancaster University, <https://e-space.mmu.ac.uk/624492/>

Thrift, N. (1994) 'Inhuman geographies: landscapes of speed, light and power', in P. Cloke, M. Doel, D. Matless, M. Phillips and N. Thrift, *Writing the Rural: Five Cultural Geographies*, London: PCP, pp. 191-248.

Thrift, N. (1996) *Spatial Formations*. London: Sage.

Thrift, N. (1997) 'The still point: resistance, expressive embodiment and dance', in S. Pile and M. Keith (eds) *Geographies of Resistance*, London and New York: Routledge, pp. 124-151.

Thrift, N. (2000a) 'Non-Representational Theory', in R.J. Johnston, D. Gregory, G. Pratt and M. Watts (eds) *The Dictionary of Human Geography*, 4th edition, Oxford: Blackwell, p. 556.

Thrift, N. (2000b) 'Afterwords', *Environment & Planning D: Society & Space*, 18, pp. 213–255.

Thrift, N. (2000c) 'Introduction: Dead or Alive?' in I. Cook, D. Crouch, S. Naylor and J.R. Ryan (eds) *Cultural Turns/Geographical Turns*, Harlow: Prentice Hall, pp. 1-6.

Thrift, N. (2007) *Non-Representational Theory: Space, Politics, Affect*, London and New York: Routledge.

Todd, Z. (2016) 'An indigenous feminist's take on the ontological turn: "ontology" is just another word for colonialism', *Journal of Historical Sociology*, 29(1), pp. 4-22.

Toivanen, A. L. (2021) 'Aeromobilities of diasporic returnees in Francophone African literatures', *Mobilities*, 16(4), pp. 597-611.

Ubayasiri, K., Barry, K. and Balle-Bowness, A. (2023) 'Portraits of protest: the Kangaroo Point 120. Brisbane Powerhouse Exhibition', <https://doi.org/10.57831/23499282>

UKRI (2021) 'UK and South Korea social science, arts and humanities connections', <https://www.ukri.org/opportunity/uk-and-south-korea-social-science-arts-and-humanities-connections/>

United Nations (UN) 'International Organization for Migration; Displacement Tracking Matrix': <https://dtm.iom.int/>

Urry, J. (1999) *Sociology Beyond Societies*, London and New York: Routledge.

Urry, J. (2002) 'Mobility and proximity', *Sociology*, 36(2), pp. 255-274.

Urry, J. (2003) 'Social networks, travel and talk', *The British journal of sociology*, 54(2), pp. 155-175.

Urry, J. (2007) *Mobilities*, Cambridge: Polity.

Urry, J. (2016) *What is the Future?*, Cambridge: Polity.

van Dijk, M. and Vermeersch, L. (eds) (2023) *Mobility/Society*, Delft: Lars Muller Publishers.

Walker, J. (2025/forthcoming) New title for this: 'Organised Forgetting and Poetic Testimony: Four Landmark Events in Post-War British History'. Unpublished Ph.D. Thesis. Lancaster University.

Watts, V. (2013) 'Indigenous place-thought and agency amongst humans and non humans (First Woman and Sky Woman go on a European world tour!)', *Decolonization: Indigeneity, Education & Society*, 2(1), pp. 20-34.

Whatmore, S. (2002) *Hybrid Geographies*, London: Sage.

Woodward, R. and Jenkins, K.N. (2014) 'Soldier', in P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman and M. Sheller (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*, London and New York: Routledge, pp. 358-366.

Wylie, J. (2005) 'A single day's walking: narrating self and landscape on the South West Coast Path', *Transactions of the Institute of British Geographers*, 30, pp. 234-247.

Yang, M. (2024) 'Zainichi, mobility and Jeju island: on the representation of island in the novels of Kim Sok-pom and Lee Yangji', *Kritika Kultura*, 43, pp. 177-194.

This book has riffed off a series of activities which have brought together researchers working on mobility from an arts and humanities perspective at leading centres in Italy, South Korea and the United Kingdom. ... We have offered our suggestions on the kinds of practices that mobilities research can be enriched by and enfold into its remit. We have pushed the concept of infrastructure hard in various directions, considering the many different sites, spaces, routes and corridors through which mobilities unfold, as well as the uneven social infrastructures undergirding this work. We have discussed the challenges of translating the concept of mobility into different languages, and the discussions between our multinational and multidisciplinary teams have outlined the very different ways in which both the term mobility and mobilities scholarship is understood and received in different cultural contexts, whether in Italy, South Korea or the United Kingdom. This book, meanwhile, presents itself as an infrastructure for mobility humanities in its own right: a foundation upon which further arts-and-humanities inspired ideas and practices may be developed (in site-specific ways, and across multiple applications) that will, in turn, generate more (dis)connections in our community's quest for a just mobilities future.

- from the book



ISBN 979-11-92647-66-1 94300
979-11-87430-52-0