



**LUNDS**  
UNIVERSITET

SJ: "Vi har asylsökande på tåget  
som saknar biljetter och vi  
inväntar nu polis."

Om möjligheterna att tänka ett situerat  
fördelningsperspektiv hos Alf Hornborg

**Joakim Andersson**

Kandidatuppsats i  
Humanekologi  
Lunds universitet

HEKK02, HT2012  
Handledare: Richard Langlais

## Abstract

This essay investigates how we, as Human Ecologists, can re-think central perspectives in Alf Hornborg's writing. Hornborg (2011) argues that we culturally have "an unembodied image of technology", which leaves our machines "exempt from moral critique". Still, there are no ideas on embodiment in Hornborg's own writing on technology. This leaves the reader with the necessity to situate the very *thoughts* of Hornborg. In this essay the author explores how to make situating practices possible.

The author has, due to investigational reasons, chosen a specific historical context as point of departure. As chosen context serves a news item, telling the story about a passenger train awaiting the police to come and gather up asylum seekers who traveled without tickets, in Sweden, 2012. In a manner of contextual philosophy, the author argues that re-thinking Hornborg's system theoretical world-view demands the Human Ecology student to co-contextualize a specific world fragment *and* Hornborg's thoughts. This essay articulates how Human Ecology students can leave the unembodied images of technology and person, and engage thinking as a practice of embodiment.

*Key-words: Hornborg, fördelningsperspektiv, humanekologi, ekosystem, ekosystemisk gemenskap, rasism, SJ, Ricoeur, Butler, Cavalcante Schuback, tankeramar, fenomenologi, mångdimensionell samtidighet*

”Alltså: man föds inte till svensk. Man blir det. Om man vill.”

Lena Andersson, ledarskribent *Dagens Nyheter*,  
ur ”Sverige åt den som vill” (6/10 2012).

”To sum up this chapter, we can ask ourselves what is the common denominator of the ideological pillars of modern power, which maintain the illusion of a morally neutral economy and technology, mystifying the affinities between capitalism and slavery, technology and magic, and consumption and cannibalism.”

Alf Hornborg, *Global ecology and Unequal Exchange* (2011: 43).

Masoud Zahir an active member of Asylestafetten 2013 Sweden arrived in Kabul today 21st August 2013. Masoud Zahir had lived in Sweden for 7 years; but due to the tough asylum policy of the EU countries; especially Scandinavia, he could not succeed to get a stay in Sweden and he was two times rejected.

Abdul Ghafoor, på bloggen <http://kabulblog.blog.com>, (21/8 2013).

# Innehåll

---

Inledning .....	5
- En begynnande empiri.....	10
- Humanekologisk forskningsbakgrund.....	12
- Syfte .....	18
- Problemformulering .....	20
- Om uppsatsens metod.....	22
Möjliga tolkningar av notisen och utropet .....	25
Att närma sig tågmiljön som humanekolog .....	27
Tänkandets sociala dimension .....	32
Stig på, ett ekosystem ska strax sättas i rörelse! .....	37
Om möjligheterna att tänka situerade perspektiv hos Hornborg.....	40
Slutsats .....	46
Referenser .....	48

# Inledning

---

Tre dagar innan jag ska lämna in den här kandidatuppsatsen sitter jag på stadsbiblioteket i Malmö och kämpar med att få ihop uppsatsens delar. Jag ser att det har kommit ett mail, sviker disciplinen, och läser mailet. Det är ett mail från det anti-rasistiska nätverket ”Aktion mot deportation”. Allt som finns i mailet är ett citat, utan angiven avsändare. Men citatet skärper min blick på uppsatsen:

”Hej!! Jag har en fråga jag fick höra idag från en ny bekant som jobbat på Arriva för Skånetrafiken att Arriva ber sina anställda att ringa in till polisen ibland om en grupp "invandrare" går på bussen i letandet efter papperslösa. Är det något ni hört innan eller är det något nytt?”

(ur mail till författaren, 21/8 2013)

Påståendet att Arriva ber sina anställda att ringa till polisen, utifrån de anställdas egna uppfattningar om resenärers utseende, talar väldigt direkt till den händelse som jag analyserar i den här uppsatsen. I uppsatsen utgår min problemformulering från en händelse som ägde rum på ett SJ-tåg, hösten 2012. I högtalarsystemet ska SJ-personal ha ropat ut: ”Vi har asylsökande på tåget som saknar biljetter och vi inväntar nu polis.”

Dessa ord har jag vridit och vänt på i månader, för att hitta ett sätt att placera utropet på SJ-tåget inom en humanekologiskt relevant teoribildning. Jag har i skrivandet av uppsatsen försökt skapa en humanekologisk förståelse för utropet och den ekosystemiska tågmiljö som möjliggör det. Samtidigt har min ambition varit att omtematisera Alf Hornborgs (2010:49) fråga om varför vi har svårt att tänka på tåget och tågresa ur ett resurshistoriskt perspektiv, till frågan om

hur fördelningsperspektiv, istället, låter sig tänkas genom analyser av *användningen* av ett konkret tåg.

Hornborg (ibid.) presenterar ett fördelningsperspektiv som ”utgår från en tolkning av samhällets underliggande strukturer som inte omedelbart kan upplevas eller iakttas i vårt möte med järnvägen”, vilket, på ett direkt sätt, fråntar själva användningen av tåg möjligheten till etiska fördelningsfrågor.

I den här uppsatsen argumenterar jag för ett förnyat, situerande begrepp om fördelning. Jag argumenterar för ett fördelningsperspektiv som gör det möjligt att tänka den kontinuerliga produktion av samhällsliga resurser som ett konkret tåg fortbestår av, under temporaliserade former. En perspektivism för fördelning som upplevs; dvs. perspektiv för den konsumtion och produktion som också inbegriper oss själva: ”Vi har asylsökande på tåget som saknar biljetter och vi inväntar nu polis.”

Jag har under skrivandet av den här uppsatsen funderat en del på hur begreppen ”situera” och ”kontextualisera” relaterar till och skiljer sig ifrån varandra. Det huvudsakliga skälet till mitt frekventa användande av begreppet ”situera” utgår ifrån en tanke om att begreppet säger mer om att ”peka ut”; att lokalisera inom en benämnd miljö. En situerande forskning efterfrågar, i denna mening, orienteringar i den för forskningen berörda omvärlden.

Att situera ett ”fördelningsperspektiv” innebär då att skapa tankerammar som gör det möjligt att beskriva hur en fördelning orienterar och distribuerar olika aktörer i ett skeende.

Jag föregår här efterföljande kapitel något, för att kunna återge en fråga som jag fick när jag hade kört fast i arbetsprocessen. En kurskamrat i humanekologi frågade mig: ”Men vad är ekologi i det

här?”. Med frågan undrade min vän om *språk* verkligen är ekologi. Jag ställdes inför frågan om det ens var möjligt att analysera språk ur humanekologiska perspektiv på grundutbildningsnivå.

Sociologen Bruno Latour påminner flitigt om att ”ekologi” är ett ”-logi”-ord, dvs. en lära bland läror (se t.ex. 2004: 4). Inte heller ekologi ger något direkt tillträde till ”naturen som sådan”. Samtidigt som allt språkande ger visst tillträde. Jag vill här säga någonting om det problematiska i att överföra en allmän-ekologisk förståelse till intersubjektiva livsvärldar (Husserl), i vilka livsutrymmet mellan människor fördelas och distribueras.

Ekologi, med en allmän beskrivning: samspelens vetenskap. Om språkanvändning analyseras som ett uttryck för makt, då svär egentligen humanekologi mot en allmän definition.

Med Latour vill jag i den här inledningen förklara varför mailet från ”Aktion mot deportation” ger läsaren en egentlig referensram, uppvisar min avsikt med uppsatsen, och ger en bild av de ”förutsättningar som resten av texten vilar på” (Rienecker & Stray Jörgensen 2006: 194f). En *politisk* ekologi lämnar, med Latour, den cartesianska lösningen vid ”subjekt-objekt” åt sitt historiska öde för att istället tänka i termer av artikulerade kollektiv av människor och icke-människor (Latour 2004: 86). SJ-utropets ”vi” kan tänkas utgöra ett exempel på ett välartikulerat kollektiv av människor - som blir välartikulerat genom att inneha icke-människor i sitt självskapande.

Den betingning av miljön som utropet verkställer förnekar en jämlik utsatthet i världen genom att ”maximera osäkerhet för andra samtidigt som osäkerheten för makten i fråga minimeras” (Butler 2009: 32). I den här uppsatsen framträder humanekologin, ”läran om människans totala omgivning”, som en vetenskap som kan tänka fördelning genom att artikulera ”gemenskaper” som en ekosystemisk

företeelse. Varje språklig gemenskap består, i den meningen, av interagerande, förbundna delar (Steiner 2002).

Jag är, också som forskande, förbunden med den asylrättsliga situationen i Sverige. Frågan om Skånetrafiken och Arriva som en artikulerad polisiär makt ställer – ekosystemiskt - den här uppsatsen på sin spets. Hur många gånger har jag inte åkt med Skånetrafiken mellan Malmö och Lund, hur många gånger har jag inte frågat mig hur tågets ekosystem låter sig beskrivas.

Efter att ha läst mailet lämnade jag min stol på biblioteket för att gå ut och dricka kaffe i solen. Jag gick sakta, eftersom en hård insikt hade kommit: jag har inte talat med asylsökande människor om den här uppsatsens frågor. Inte ens de asylsökande människor som jag känner har jag talat med. Jag bara omskriver ”asylsökande”.

Innan jag hann komma ut i solen, efter att jag hade läst mailet, fastnade min blick i riktning mot Lärcentrum med lånedatorer. Jag mindes plötsligt den 17-åring som greps av Gränspolisens, här vid en dator på stadsbibliotek i Malmö. Det var också hösten 2012. Hans berättelse finns återgiven i en längre artikel om Gränspolisens arbetsmetoder: ”*Där, framför alla andra besökare, ber de Muhammed att resa sig, vrider upp hans ena arm bakom ryggen på honom och för honom till förvaret.*” (<http://www.tidningenrepublic.se/a/enda-de-pratar-om-ar-radslan-polisen>). Jag hade glömt den händelsen, men själv vistats i huset under sommaren 2013.

Jag föreställer mig att en framlagd forskning, som all läsbar värld, hela tiden blir till; i ljuset av en ny uttolkande läsning. Rienecker & Stray Jörgensen (2006) är tydliga med att en inledning inte ska presentera ”tvivlet”, utan bara den framlagda forskningen.

Den här introduktionen kan betraktas som en praktisk uttolkning av några ord från min handledare: ”Verkligheten är det stoff vi har.”



Det här presenterade stoffet är det som jag var förbunden med den här veckan i livet. När jag kom tillbaka från solen, med tre dagar kvar att skriva, då skrev jag. Jag skrev:

Igår, fyra dagar innan jag satte det sista ordet till den här uppsatsens kontextuella jord, tvångsutvisades min vän, Masoud Zaher, till Afghanistan. Den här uppsatsens problemformulering vänder sig till de 74 mil mellan Malmö och Stockholm som du skulle gå månaden innan du deporterades, Masoud. Du fick bara gå runt 70 mil, innan Migrationsverket tidigare lade en utvisning.

Jag var inte med er, i solen och kampen, men jag följde "Asylstafetten" – via bilder på internet – och tyckte så mycket om att se den ståtliga lila flaggan med den vita texten: "GÅ MED MASOUD". I södra Sveriges insjöar badade flaggan. Den här uppsatsen tillägnas alla som sommaren 2013 gick "Asylstafetten" för att visa att Sveriges gränser dras genom mänskliga kroppar.

# En begynnande empiri

---

I den här delen av inledningen redogör jag för vilket material som kom att ställa avgörande frågor i framarbetandet av problemformulering. Redogörelsen är relevant för mina forskningssyften och val av metod: genom att situera en personlig berättelse för mitt möte med det här materialet, den begynnande empirin, tydliggörs grunderna för min kunskapssyn. Här skriver jag in min utforskande praktik i en hermeneutisk tradition som ser på forskning som någonting relationellt och processuellt, där både den studerande och det studerade förändras genom kunskapande (Sá Cavalcante Schuback 2011, Ödman 2007, Hornborg 2010).

Stunden för den här forskningens begynnande kan historiskt förläggas till en regnig och kall höstkväll i Malmö. Jag satt uppkrupen i soffan när en notis flimrade förbi i flödet av andra länkar på Facebook. Det var Aftonbladets (AB:s) nätpublicering av notisen som jag tog del av den 28 oktober, 2012. Notisen:

## **SJ: ”Vi har asylsökande på tåget”**

Ett SJ-tåg fick ett stopp och blev stående i Kil i onsdags. I högtalarna ropade tågpersonalen ut att ”Vi har asylsökande på tåget som saknar biljetter och vi inväntar nu polis”.

När ett SJ-tåg mot Göteborg i onsdags blev stående i Kil ropade personalen ut i högtalarna att stoppet berodde på att "vi har asylsökande på tåget som saknar biljetter och vi inväntar nu polis". En familj med tre barn fick sedan kliva av tåget, rapporterar P 4 Värmland i Sveriges Radio.

– Vi ska inte peka ut enskilda resenärer på det här sättet. Det ingår inte i våra rutiner. Vi kan bara ytterst beklaga, säger Elina Yli-Torvi, pressansvarig på SJ, till TT.”

(TT, 28 oktober 2012)

Notisen, som är producerad av Tidningarnas telegrambyrå (TT), kunde lika gärna ha gått mig förbi i det virtuella flödeslivet. Min första läsning var slarvig och fylld av affekter: uppgivenhet, vanmakt, trötthet. Men jag sparade lyckligtvis länken till notisen och fick efterföljande veckor upp notisen som förslag när jag skrev in ”www.afton...” i webbläsaren. Varför berättar jag detaljerat om det här?

Det är relevant att visa på förförståelsens roll i en forskning som syftar till uttolkning av existensfrågor, dvs. en existentiell hermeneutik (Ödman 2007). Att SJ, ett statligt företag, väntade vid perrongen för att överlämna asylsökande människor till polisen, liknade i min primära förförståelse ett ”myndighetssamarbete”. Vid omläsning av notisen – under veckorna som följde – prövade jag att byta ut gruppen i fråga mot andra grupper: ”Vi har ludvikabor på tåget som saknar biljetter och vi inväntar nu polis”, ”Vi har tonåringar på tåget som saknar biljetter...”, ”Vi har resenärer på tåget som saknar biljetter...”. Ingen medborgerlig grupp skulle utgöra ett skäl att vänta på polisen. Det anmärkningsvärda med utropet närmade sig en bestämning. En grupp av människor omtalas som om de var en annan kategori av människor.

Den förståelsegrunden pekade mot mina dåvarande arbetsfrågor gällande Alf Hornborgs idévärld. Jag utvecklar den resonans som jag fann mellan mina arbetsfrågor och tåget i Kil - i efterföljande kapitel. Jag vill här historisera min förändrade belägenhet i nuet, för att knyta empiristisk utgångshorisont till den existentiella hermeneutik som uppsatsen använder sig av. Tolkninglära, hermeneutik, kan ur ett humanekologiskt perspektiv beskrivas som en fråga om vilka

tolkningar vi klarar av att leva med (se ex. vis Hornborg 2011:33, och Rosengren 2010). Jag ville skjuta den här notisen ifrån mig, men beslutade mig för att ta reda på varför det stillastående tåget i Kil kallade på en humanekologisk förklaring.

Efter att ha introducerat den historiska kontext och empiri som avgjorde mitt tänkandes riktning i den här uppsatsen, är det nu möjligt att förklara den vidare humanekologiska forskningsrelevansen.

## Humanekologisk forskningsbakgrund

---

För den civilisationskritiska humanekologin har Alf Hornborg introducerat och skapat fundamentala begrepp under mer än två decennier. Som student i humanekologi kan du helt enkelt inte undgå att möta Hornborgs idévärld. När jag började skriva på den här kandidatuppsatsen var frågor om det här ”mötet” med en systemteoretisk tankevärld en av utgångspunkterna i arbetsprocessen.

I den här delen av inledningen redogör jag för den forskningsrelevans som jag har funnit i ett betänkande av det här ”mötet” med Hornborg och, framför allt, vad relevansen implicerade i mitt val av forskningsmetod. En idévärld kan inte sammanfattas på några rader, men jag vill huvudsakligen erbjuda läsaren en signifikant kännedom om relationen ”Hornborg-humanekologi”.

Den vetenskapliga roll som Hornborg har tillskrivit humanekologin historiskt är tydlig: disciplinens eklektiska och holistiska historia borgar för en tvärvetenskap med en ”särskild uppgift i forskar-

samhället”, humanekologin ska vara en ”diskursmedlande” verksamhet (Hornborg 2010: 205-214, 85). Fokus måste därför riktas mot både globala fördelningsaspekter på en världssystemnivå för att beskriva ojämlika resursutbyten globalt och, samtidigt, vända sig till existentiella aspekter i den enskilda människans tillvaro (ibid.). En diskursmedlande vetenskap använder sig därför av ett aspektseende som förmår röra sig mellan extremer, eftersom det är ”i relationerna mellan den innersta mikronivån och den yttersta makronivån som naturumgänget utformas” (ibid: 214). Att storleken på den humanekologiska forskningslinsen behöver varieras - och kombineras - är också en konsekvens av Hornborgs ekosystemiska förståelse: ”Om ekosystemen är baserade på subtila, intuitiva varseblivningsmönster, och dessa systemiskt nonchaleras av den hegemoniska, ekonomiska vokabulären, är förstörelsen av mening och förstörelsen av ekosystem två aspekter av samma process” (ibid: 189).

Sociologen Zygmunt Bauman (2001: 261f) har beskrivit Hornborgs idévärld som ”revolutionerande” genom sitt sätt att förklara både hur strukturell materiell ordning på *en* plats – genom utvinnande av kvalitet hos energin – förutsätter berövad ordning på *andra* platser, samtidigt som dessa strukturer egentligen inte konsumerar energi utan dess kvalitet: exergi.

Jag vill med en referens till Bauman medvetandegöra att receptionen av Hornborg är stor; vida mer omfattande än den ”inomakademiska” miljö i Lund som jag primärt omskriver en potentiell reception i. Den forskningsbakgrund som jag här vinnlägger mig om att förtydliga, handlar i grunden om ett klargörande.

Nyckelbegreppen hos Hornborg korsar en humanekologistudents utbildningsväg. Begrepp som ”ekologiskt ojämlika utbyten”, ”ett globalt nollsummespel” för jordens biofysiska resurser, ”maskin-

fetischism”, eller själva tekniken förklarad som ”en institution för *omfördelning* av tid och rum” (Hornborg 2010: 43).

Med tanke på den paradigmatiska position som Hornborgs idévärld kan sägas inneha vid Institutionen för humanekologi i Lund, där Hornborg är professor sedan institutionens instiftande 1991, finner jag det både förvånande och anmärkningsvärt att det är svårt att hitta uppsatser som arbetar *vidare* med hans begrepp. Den institutionella situation som jag här beskriver i korthet ställer några legitima frågor. Varför skrivs det inte konstruktiv kritik inom fältet? Är det problematiskt att arbeta kritiskt med den här idévärlden? Och om det är problematiskt att arbeta *med* Hornborg, behöver det redogöras för *varför*.

Vid inläsandet av grundkurserna träffade jag dessutom andra studenter som - precis som jag - funnit sin väg till både ämnet och institutionen via texter av Hornborg. Från min utgångspunkt kunde jag alltså se att det finns ett uttalat forskningsintresse, samtidigt som de utforskande praktikerna lyser med sin frånvaro. I den här uppsatsen argumenterar jag för en humanekologi som omtematiserar centrala perspektiv hos Hornborg, för att på så vis göra fundamentala begrepp inom fältet mer tillämpbara i framtida forskningsmöten. För en genomlysning av hur komplicerat det är att vara en kännande-tänkande humanekolog, se Yousif Mesbahs kandidatuppsats, *The Spiritual Rift* (2013), om alienation.

Mitt tillvägagångssätt i uppsatsen kunde således förväntas ha en topologisk karaktär, eftersom syftet rymmer att kritiskt tolka perspektivistiska grunder hos en professor vid institutionen för uppsatsens framläggande. Men det finns två sammanhängande skäl till att uppsatsen utelämnar en refererande topologi, dvs. att min metod avstår från att tillgängliggöra just *Hornborgs* värld för läsaren, och

istället föreslår en explorativ läsmetod, med sin utgångspunkt i en annan empiri än Hornborg. Båda skälen handlar ytterst om vari forskningsrelevansen ligger.

Den samlingsvolym med essäer som finns på svenska, *Myten om maskinen* (2010), erbjuder en fullödlig överblick för Hornborgs idévärld. Forskningsrelevansen finner vi i det andra skälet till att jag utelämnar en egentlig topologi. Att vistas i en systemteoretisk idévärld kan vara besvärligt. När jag läser om t.ex. ekologiska kriser vill jag ”bebo” texten med etiska och moraliska frågor om mitt liv.

Varje kopp kaffe som jag dricker under uppsatsskrivandet skulle, å ena sidan, duga som empiristiskt underlag för att analysera ”ekologiskt ojämlikt utbyten” i min konkreta vardag. Från böna till mun går det väldigt många utbyten. Men att applicera ett systemteoretiskt begrepp på min konkreta tillvaro skulle, å andra sidan, riskera att göra våld på de tankeriktningar som finns i Hornborgs texter.

Varje text har inneboende semantiska tankeriktningar, som det går att följa genom att lyssna uttolkande (Ricoeur 1988, se även Kaplan 2003 för en pedagogisk ingång till Ricoeurs tolkningsvärld). Jag menar att ett lyssnande uttolkande av t.ex. ”ekologiskt ojämlika utbyten” - i de texter där begreppet finns - pekar ut sina semantiska förverkliganden *inom* systemteorins ramar. En personlig, existentiell uttolkning är svår att göra av begreppet.

Den generella problematik som jag beskriver för mötet med den hornborgska idévärlden gäller således *universalistiska* drag hos begreppen. Det saknas kontexter för levande kroppar (Merleau-Ponty 1997) i sociala konflikter, i de liv som läsare känner som sina. Jag har ovan skrivit in mina kaffekoppar för att den ”semantiskt strukturerade

helhet” (Ricoeur 1988) som min uppsats utgör ska innehålla spår för ett fenomenologiskt läsande.

Jag delar i allt väsentligt Ricoeurs (ibid.) syn på text som ett öppet verk, vilket samtidigt betyder att det blir ”läsningens uppgift att i sin egenskap av tolkning göra referensen verklig” (ibid: 37). Ricoeur beskriver detta förhållande som en ”oavgjordhet”, eftersom varje text ”är [...] fri att träda i relation med alla andra texter” (ibid.). Den explorativa läsning av Hornborg som jag föreslår i uppsatsen använder sig av Ricoeurs text- och handlingsteori, för att visa hur det är uttolkarens uppgift att göra t.ex. ”en annan kategori människor” (dvs. referensen) verklig. Den ”samhällelig[a] överföring av tidsresurser mellan olika kategorier av människor” som Hornborg (2010:114) återkommer till frekvent, utan att situera sitt tänkande närmare, blir det min uppgift, som uttolkare, att göra verklig i den här situerande forskningen.

Jag har i ett tidigare arbete beskrivit min syn på läsning genom att föreslå begreppet ”läsningens politiska ekologi” för att synliggöra miljösociologiska dimensioner i läsakten. Politisk ekologi kan beskrivas som ett begrepp för ”det mänskliga görandet”, snarare än för ”kunnandet” (Andersson 2012, Robbins 2012: 5).

Med en första beskrivning av mitt förhållande till läsning blir det begripligt att jag, som uttolkare och forskande, ser någonting produktivt i att *distansera mig* från en topologisk ”helhet” i mitt tillvägagångssätt med Hornborg. Först med en viss distans kan den utforskande praktiken ställa problemkonstruktioner i fråga, genom att möta det som väcker en tanke (se ex. vis Kaplan 2003, Sá Cavalcante Schuback 2011, Englund 2004). Det är *sättet* som Hornborg ställer avgörande frågor som underkastas analys i vårt möte i den här uppsatsen.



Att tänka etiskt kräver, i min mening, viss kontextualisering av tid och rum. Möjligheterna att tänka ett situerat fördelningsperspektiv handlar därför om den kontextualiserande praktiken. För att bemöta tekniken förklarad som ”en institution för *omfördelning* av tid och rum” (Hornborg 2010: 43), behöver jag, som situerande humanekolog, en metod som kontextualiserar - frågande.

Omtematiseringen av perspektiv gör det möjligt för humanekologin att börja i frågor som: *Vilken* teknik utgör en institution i det här beskrivna skeendet? Vilken förståelse av rum eller miljö behöver jag använda för att förstå Hornborgs argument i den kontext som jag analyserar?

Innan jag går vidare vill jag erbjuda läsaren ett konkret exempel på hur uppsatsen vill omtematisera problemkonstruktioner hos Hornborg. Hornborg ställer här två frågor:

”Ett försök att verkligen förstå den moderna teknologin som ett totalt, samhälleligt och ekologiskt fenomen fordrar att vi växlar mellan, och till slut väver samman, två olika argumentationslinjer. Å ena sidan bör vi presentera en ”socioekologisk” teori om de samhälleliga och ekologiska förutsättningar som möjliggör industrialisering. Å andra sidan kan vi inte undgå att ägna oss åt ideologianalys. Vi måste nämligen fråga oss hur teknologins väsen hittills har kunnat undgå oss? Vari består de illusioner som har hållit denna verklighetsnivå fördold för oss?”

(Hornborg 2010: 102)

I de frågor som Hornborg ställer är människan naturaliserad, dvs. ”tagen för given”. *Vem* är det som undgår teknologins väsen? När, och under vilka levnadsvillkor? Den levande kropp som sägs undgå ”teknologins väsen” finns inte i de texter som gör ett liknande påstående. Syftet med att omtematisera specifika perspektiv och problemkonstruktioner hos Hornborg är just att undersöka hur

”kontextsvaga” begrepp kan göras tillämpbara i läsarnas konkreta och ständigt kontextualiserande liv.

## Syfte

---

Uppsatsen har flera syften.

Jag vill i uppsatsen undersöka *möjligheter* att tänka med Alf Hornborg inom den humanekologiska grundutbildningen. Det hör således till uppsatsens syften att förändra den institutionella situationen - för framtida forskningsmöten med idévärlden hos Alf Hornborg.

Att omtematisera perspektiv för att tänka en ”situerad Hornborg”, som den här uppsatsen föreslår, är i denna mening just *ett förslag* på en förändringsprocess. Jag föreställer mig därför att uppsatsen vänder sig till aktivistiskt sinnade humanekologer som vill engagera sig och Hornborg i sina egna belägenheter i den samtida politiska situationen.

Jag vill med valet av problemformulering adressera *frågan* om en humanekologisk forskning kring samtida rasism. Med de situerande läsningar av Hornborg som jag skapar i uppsatsen, syftar jag till att placera den humanekologiska ”gemenskapen” inom frågans blickfält.

Genom att kontextualisera – vad jag i uppsatsen kallar för - den hornborgska humanekologin vill jag visa på nödvändigheten av att förkroppsliga *vem* som utövar humanekologisk forskning. Den här uppsatsen framläggs inom en (vit) svensk, akademisk kontext utan att själv adressera det problemet välartikulerat. Uppsatsens referensramar har framarbetats genom det ”arv i närhet” (Ahmed 2011) som grundutbildningen erbjuder.

Likhet beskrivs av filosofen Sara Ahmed som en ”effekt av närhet, snarare än en orsak till närhet: närhet går i arv, även om det är ett arv det går att ta avstånd från och som inte helt bestämmer det fortsatta förloppet” (ibid: 133, kurs. hos Ahmed). Mina syften rör *det fortsatta förloppet*.

Jag ärvde vithetens tänkande, och det präglar min uppsats. Men uppsatsen syftar till att artikulera en människosyn som, för mig, stammar från filosofen Hanna Arendt (1906-1975): allt handlandes grundvillkor är pluralitet, och en pluralitet är aldrig en dikotomi, utan en tillblivelse med tre eller flera perspektiv (se Kaveh 2011: 51ff).

Genom ett ekologiskt filosoferande (Ihde 1990) vill jag exponera humanekologiskt tänkande för det beroende av makt som, av nödvändighet, konstituerar mänsklig existens som ekologiskt ojämlika skeenden. Därför vill jag med valet av problemformulering undersöka hur ekologiskt ojämlika utbyten kan begripliggöras som en intersubjektiv företeelse i en situerad kontext.

Kritiken i uppsatsen syftar till en kärleksbetydning. Jag vill med uppsatsens problemformulering ställa ifråga om den humanekologiska disciplinen behöver *överlåta* perspektiv till andra för att orientera sig i den samtida politiska situationen.

Jag vill med uppsatsen också inspirera till läsning av politisk filosofi *utifrån* humanekologisk förförståelse av ekosystemet jorden.

# Problemformulering

---

Problemformuleringen har två integrerade delar.

I denna uppsats argumenterar jag dels för en kontextualisering av centrala begrepp och perspektiv hos Alf Hornborg. Argumentationen syftar till att göra Hornborgs begreppsvärld mer tillämpbar i en existentiell och aktionsinriktad humanekologi, och frågar därför hur centrala perspektiv i den begreppsvärld som analyseras kan omtematiseras.

Uppsatsen analyserar hur specifika problemkonstruktioner hos Hornborg kan situeras för att besvara frågor från ett annat perspektiv.

Ett särskilt fokus lägger argumentationen vid frågan om ”fördelningsperspektivet”. I sin redogörelse för hur tågresande kan upplevas beskriver Hornborg tre möjliga sätt att berätta om tåget.

Det finns, enligt Hornborg (2010: 49f), en berättelse om det fysikaliska tåget, en fenomenologisk berättelse för den personliga upplevelsen av att färdas med tåget, och utöver de två konventionellt erkända berättelserna, också en tredje, immanent berättelse. Den tredje berättelsen - ”utgår från en tolkning av samhällets underliggande strukturer som inte omedelbart kan upplevas eller iakttas i vårt möte med järnvägen” (ibid.). Perspektivet för den berättelse som vi inte anses kunna uppleva i det direkta mötet med tåget, benämner Hornborg som berättelsen om *fördelningsperspektivet*. Hornborg:

”Varför är det då så att av de tre berättelserna om järnvägen – [...] – är det den sistnämnda som är så svår att ”tänka”?”

(ibid.)

Den här *indelningen* i olika berättelser förundrar mig, då fördelningsperspektivet situeras explicit utom, istället för inom, den fenomenella berättelsen. Min vardagliga erfarenhet frikänns utan att undersökas närmare. Frågan om varför den tredje berättelsen ”är så svår att ta till sig, så svår att ”tänka”?” (ibid.) blir då tom. Samtidigt finns spåren till möjlig förändring av perspektiv redan hos Hornborg, genom orden ”att ta till sig”. Att situera och analysera ett konkret skeende, blir här att bidra med en praktik för detta ”att ta till sig”.

Att allt tänkande är kontextberoende, betyder också att frågan om fördelningsperspektivet måste rikta sig till möjliga världar: I vilka kontexter *kan* fördelningsperspektivet framträda?

Jag undersöker i uppsatsen hur det kan bli möjligt att tänka fördelning genom att situera *frågan* om varför det är svårt att tänka fördelningsperspektivet.

I problemformuleringens andra del behöver jag därför undersöka en specifik historisk kontext, i vilken frågan om fördelning kan situeras. Problemformuleringens andra del gäller hur jag, som humanekolog, kan förstå den valda kontexten.

Den kontext som analyseras i uppsatsen är en empiristisk data: TT-notisen ”SJ: ”Vi har asylsökande på tåget” (121028). Först genom att vinnlägga mig om en humanekologisk förståelse av skeendet på SJ-tåget kan problemkonstruktioner hos Hornborg situeras - inom dess tankeramar. Därför undersöker uppsatsen hur utrymmet ombord, tågmiljön, kan begripliggöras ekosystemiskt.

# Om uppsatsens metod och begrepp

---

Jag föreställer mig den här framlagda forskningen som en uttolkande undersökning av mänskliga – och omänskliga - livsvillkor. Som sådan är den en existentiell hermeneutik, och frågan om existensen, den ”siktat fram mot att utreda det som konstituerar existensen” (Heidegger 1993: 31). Jag vill med uppsatsens metod möjliggöra för en konstruktivistisk kritik som inte nöjer sig med att negera Hornborgs tankeramar, utan istället initiera ett explorativt undersökande av hur hans idévärld konstituerar humanekologiska forskningsfrågor. Jag använder mig därför av en *ifrågaställande* metod.

Att kritisera Hornborg (2010) för att den levande kropp som sägs ”undgå teknologins väsen” saknas, i de texter som framför påståendet, medför i sig ingen konstruktivistisk hållning i relation till uppsatsens syften. Tänkandets uppgift blir snarare, i den här uppsatsens argument, att lyfta blicken till ”världen *framför* texten” (Ricoeur) och ställa om frågorna. I mitt eget liv. Jag vill alltså med min metod förlägga en läsansvarighet i hornborgläsarens eget rum. Det är inte *personen* bakom Hornborgs texter som är intressant, utan hur läsare kan – och inte kan – omtolka i texterna. En *blickomvändelse* är den bästa beteckning som jag tänka mig för den här synen på både läsning och – vad jag uppfattar som – en objektifiering av tåget hos Hornborg.

Med min metod vill jag få till stånd ett omtematiserande av perspektivism: jag vill vända blicken bort från ”produkten” tåget, för att tänka genom ”produktionen” av framträdelseformer som erfarenheter av tågresande skapar. Det här är ett exempel på en

omtematisering av perspektivism (se Butler 2009/2011 för en utforskande praktik som inspirerat till min metod).

Min explorativa läsning av Hornborg föreslår en metod som är co-kontextualiserande. För att situera Hornborgs begreppsvärld i en intersubjektiv värld, behöver jag *samtidigt* situera föreställd omvärld. Jag föreställde mig orten Kil, en oktoberdag 2012, som en utgångspunkt för den uppsatsens co-kontextuella metod. Händelsen i Kil utgör en föreställningskontext, och som sådan - den ena kontexten i den co-kontextuella metoden.

Varje tolkningsarbete betingar det som ska förstås. Ett exempel på en betingning för min förståelsehorisont under skrivandet av uppsatsen, utgör de samtida diskussionerna om REVA, (Rättssäkert Verkställande Av Asylsökande), som fördes på bred front i media under våren 2013. Att tänka kring ett överlämnande av asylsökande till polisen, utan att påverkas av frågor kring polisens samtida arbetsmetoder, föreföll både orimligt och oetiskt. Tankeramarna överväldigade mig.

Begreppet ”tankeramar” intar en särställning i framställning. Och jag vill därför precisera den betydelse som jag tillskriver begreppet. Med Butler (2009) tänker jag mig tankeramar som förhandlingsbara, förändringsbara, och cirkulerande. Ordet ”tankeram” är i den meningen lite tankekrävande, eftersom vi inte är vana vid att tänka oss ramar som någonting som kan ”lösgöra sig” (ibid.). Normativ makt kräver en ansträngning för att uppfattas.

Filosofen Marcia Sá Cavalcante Schuback (2011) har varit av avgörande betydelse för uppsatsens språkstil. För en introduktion till den nära relationen mellan språkande och utövande av fenomenologi rekommenderas *Att tänka i skisser* (2011).

Så Cavalcante Schuback beskriver hur det som ska förstås blir till något *förvandlande* om vi är vaksamma på hur tolkande går till: material har en förvandlande potential. Vad detta implicerar för uppfattandet av ett språkligt uttryck, eg. utropet på SJ-tåget i Kil, som rasistiskt, måste dock ligga utanför den här uppsatsens ramar. Jag väljer ändå att benämna det, för att göra en kritik av uppsatsens användning av pronomenet ”vi” – fullt möjlig.

Utropet repeteras i min text, dels för att inbjuda läsaren till en position som står min egen nära; ett lyssnande från föreställda subjekt-positioner, men också för att möjliggöra kritik av mitt resonemang i uppsatsen. Kan jag i uppsatsen visa på materials förvandlande potential har metoden uppfyllt uppsatsens vidare syften: låt oss våga förvandlas av Hornborg.

Genom att sätta olika tankevärldar i förbindelse med varandra vill jag med mitt val av metod skapa tankeriktningar som gör det *vidare* möjligt med ett syntetiserande tänkande inom och mellan texter av Hornborg. Innan en humanekologisk ansats kan ta sig en sådan utformning behövs det tankeramar ”att tänka med”, vilket uppsatsen vill exemplifiera. De metodologiska val som jag har gjort, ska därför begripas och kritiserars utifrån det faktiska spektrum av syften som föranleder dem.



# Möjliga tolkningar av notisen och utropet

---

Det här kapitlet tar form genom en associativ exemplifiering. I kapitlet redogör jag först för olika tolkningar som notisen kan tänkas ge upphov till, för att sedan tänka kring vad mångfalden av tolkningar innebär för min forskningsposition. Jag skriver här in mitt kunskapande i en självreflexiv förståelse av att det finns en gräns mellan verkligheter och de tolkningar som jag själv gör som utforskande av verkligheter. Att andra ser verkligheten ur andra aspekter, och med andra perspektiv, är relevant inte bara för forskandets självkontroll, utan också för att förstärka hur ”uttydande av social verklighet *kräver* en skapande akt” (Ödman 2007: 58-63, min kurs.).

Varje tolkningsaktivitet har en förståelsehorisont som är historiskt betingad, och detta villkor, dvs. ”förförståelsens oundgänglighet i förståelseprocessen”, är det som faktiskt borgar för öppenhet till *nytolkning* (Ödman 2007: 100-103).

Jag ska nu, i korthet, belysa olika tolkningspositioner i relation till notisen. Hur läser t.ex. andra SJ-anställda om sin kollega? Hur tolkar de pressansvariga Yli-Torvis ord om att det inte ingår i SJ:s rutiner ”att peka ut enskilda resenärer”? Ombord på andra SJ-tåg, dagen efter händelsen, sitter resenärer i sina betalda stolar, med tillgång till notisen både via internet och i papperstidningar som kan köpas i bistron. En del läsare, som själva har drabbats av SJ:s förseningar genom åren, läser kanske notisen som om dess ämne är själva *förseningen* i Kil. I mångfalden av möjliga tolkningar blir olika identifikatoriska perspektiv inför notisen synliga. Om inte förr, så blir det uppenbart när en frågar sig hur asylsökande människor läser om

det inträffade. Hur det känns att vara den som ”vi har” kan jag inte säga mycket om.

Och från en annan perspektivistisk extrem ställer sig frågor om hur rasistiska läsningar av notisen ser ut. En främlingsfientlig läsning laddar begreppet ”asylsökande” med essentialistiska egenskaper som adresseras en objektifierad ”asylsökare”. För en framtida anti-rasistisk forskning vill jag föreslå Andreas Malms (2009: 117ff) utläggning om begreppet ”rasism”. Här finns en beskrivning med en (eko)systemisk prägel: vad som bedöms som ”signifikant och ofördelaktigt är aldrig på förhand givet.” Därför måste rasism förstås som socialt *kontingent* fenomen: ”det avgörs först i omgivningens strukturella hantering av gruppen i fråga” (ibid.).

Malms ord pekar ut möjligheter att tänka ett situerat fördelningsperspektiv hos Hornborg. Det finns en resonans mellan ett hornborgskt tänkande av fördelning och ”hanteringen av gruppen i fråga” - på SJ-tåget i Kil. Kritiken av tekniken som ”en institution för *omfördelning*” handlar om att det kapitalistiska systemet nödvändiggör den enes tidsförlust genom den andras tidsvinst (Hornborg 2010). Det är bara det: ”Att det faktiskt handlar om en samhällslig överföring av tidsresurser mellan olika kategorier av människor har i någon mån osynliggjorts för dem själva” (ibid: 114).

Den här korta belysningen syftar fram mot frågan om hur jag, *som humanekolog*, genom att uttolkande av notisen nu tar mig an att förstå det stillastående tåget i Kil. Hur låter sig det omskrivna skeendet i Kil analyseras humanekologiskt? Från en frågande position ska den här uppsatsen fortsatt veckla ut sig.

I uppsatsens argumentation har jag valt att lägga ett huvudsakligt fokus på själva *utropet* som gjordes på tåget, istället för på notisens spridning, och det var därför nödvändigt att här föregå analysen av utropet – som språkligt uttryck - genom att analysera den kontext i

vilken det återfanns. Jag är medveten om att (TT)-notisen kan ha omformulerat det egentliga utropet på tåget, och vill med anledning av det påminna om att det är ett föreställningsbart uttryck som jag förhåller mig till.

Utöver att ange konkreta tolkningar vill jag också visa på den *tolkningsbarhet* hos uttrycket som möjliggör både notisen och den här uppsatsen (och varje vidare samtal därur). För att kunna orientera mitt tänkande i efterföljande argumentation, presenterades här en pluralitet av tolkningsalternativ.

## Att närma sig tågmiljön som humanekolog

---

Det stillastående SJ-tåget i Kil behöver beskrivas med humanekologiska tankeramar. Hur går jag till väga för att beskriva utrymmet ombord på ett SJ-tåg? Hur kan en intersubjektiv tågmiljö beskrivas humanekologiskt?

Som humanekolog vill jag zooma ut från tåget, för att sedan zooma in igen. Jag zoomar ut för att situera skeendet i samhällseliga kontexter, och zoomar sedan in igen för att beskriva hur utrymmet ombord är villkorat. Eftersom aktiviteten tågresande är naturaliserad, dvs. en konventionell ”självklarhet”, är det viktigt att påpeka att utrymmet ombord, det jag kallar för *tågmiljön*, utgörs av biofysiska livsförutsättningar. Att det är en betingad och villkorad livsmiljö visar sig med ett sammanbrott för den naturaliserade förståelsen.

Under sommaren 2010 gick ett SJ-tåg sönder mellan två tunnlar i närheten av Södertälje. Tåget blev stående i sex timmar. Av säkerhetsskäl kunde inte dörrarna öppnas, och media direktrapporterade: ”Enligt de senaste uppgifterna har passagerarna börjat slå sönder fönstren med yxor för att få luft.” (AB: 2010-07-13). Det var vid det tillfället fel på ”loketts huvuddator”, och luftkonditioneringen hade slagits ut. Inget drickbart kvar på tåget, ingen luft; en tågmiljö måste definieras i ekologiska termer.

Den övergripande frågan blir hur tågmiljön i Kil kan avgränsas, för att utropet ska kunna tolkas i en specificerad miljökontext. I det här kapitlet ger jag förslag på hur utrymmet ombord på SJ-tåget i Kil kan definieras ekosystemiskt, och hur uppsatsen därefter kan skapa en fenomenell ekosystemisk förståelse av utropet. Att utrymmet ombord villkoras genom att vara infrastrukturellt och teknologiskt förbundet med andra livsmiljöer utanför de direkta livsförutsättningarna ombord, visar både det angivna skälet till förseningen i Kil och de dörrar som inte fick öppnas av säkerhetsskäl utanför Södertälje, sommaren 2010. Det är förbundenheten som leder tanken till ekosystem.

Med en vedertagen definition av ekosystem, kan de sägas bestå av interagerande helheter, i vilka ett system ”låter sig isoleras och observeras för våra beskrivande syften” (Steiner 2002: 21, min övers.). Med en grundläggande beskrivning av ekosystem som komplexa helheter med förbundna delar, betraktar jag med Steiner storheter som ”habitat, gemenskap, landskap, region, nationalstat, och hela planeten” som exempel på ekosystem (Ibid: 24, min övers.). Ekosystem är *föreställningsbara* sammansättningar av organiska och icke-organiska delar. När jag här närmar mig tågmiljön som tänkbara ekosystem har min definition av ett ekosystem en hög generalitet. På

så vis öppnas tänkandet upp för en frågande hållning, och utropet kan succesivt sättas i vidare systemiska sammanhang.

Det fysikaliska tåget, som med Hornborg (2010, 2011) utgör en teknomassa, befinner sig i en region, i habitat (för perrongområdet i Kil, för utrymmet ombord), i nationalstaten Sverige, inom den Europeiska Unionens reglementerande samarbeten; en ekosystemisk analys kan använda sig av och växla mellan olika integrationsnivåer.

Det blir här möjligt att se hur det konkreta utropet, språkhandlingen, villkorar gemenskaper (eg. ekosystem) inom och mellan ekosystem, vilket redan notisens spridning visar oss. Genom ett kontextuellt filosoferande med Steiner ställer sig direkta frågor: Hur låter sig gemenskaper ”isoleras och observeras” som ekosystem på ett SJ-tåg? Vilka ”förbundna delar” mellan gemenskaper förverkligar utropet?

En direkt uppgift för det vidare kontextuella filosoferandet blir att fokusera på utropet som fenomen, för att lyssna sig fram till de frågor fenomenet ställer. Fenomenologiskt betraktat är ett fenomen en tillkännagivelse genom sitt *varande*, och kan därför bara ge sig till känna i ett visst perspektiv, eller än mer preciserat, ”i en viss fenomenalitet” (Så Cavalcante Schuback 2011: 64f). Själva betydelsen av att växla mellan ekosystemiska integrationsnivåer i en human-ekologisk analys blir här begriplig: fenomenaliteten varierar.

Ett utrop i en social miljö har på så sätt blivit begriplig som en *perspektivistisk* tillkännagivelse. De frågor fenomenet ställer skiljer sig åt, beroende på ekosystemisk kontextförståelse. Vilka ”förbundna delar” som utropet förverkligar är i praktiken beroende av skapandet av ”skala” hos den analyserande, vilket, i sig, är en grundläggande insikt inom politisk ekologi (Gezon 2005).

Låt oss nu gå genom mångtydighetens realitet - för att förklara vad fenomenalitet betyder. Att, som jag i den här uppsatsen, fokusera på ett potentiellt ”myndighetssamarbete” mellan det statliga företaget SJ och polisen ger en miljösociologisk grund för analys och uppfattad fenomenalitet, medan en uttolkning hos en upprörd (svensk, vit) resenär ger en annan förståelsegrund och fenomenalitet.

Som humanekolog, med en hornborgsk förförståelse, ställer fenomenet frågor om t.ex. globala resursflöden. Utrymmet ombord distribueras genom utropet: ”vi” förbinds *som ekonomiska varanden* med andra människor som har råd att använda högteknologi.

Jag menar att den perspektivistiska humanekologin kan avgränsa tågmiljön provisoriskt, genom att definiera detta ”vi” ekosystemiskt. Fenomenet utropet tillkännager – ”oss”. Det är ”vi” som berättas genom utropet. Som ekonomiska varanden blir ”vi” ekosystemiskt berättningsbara. Utropet utgör diskursivt ”den våldsamma handling genom vilken normen kringkär ett sörjbart liv” (Butler 2009: 150). Jag kommer i senare kapitel applicera denna förståelsegrund – utifrån ekonomisk makt - genom en situerande läsning av Hornborgs definition av makt.

Låt oss närma oss utropet igen: ”Vi har asylsökande ombord som saknar biljetter och vi inväntar nu polis.” Det tillkännages att det finns en gemenskap genom innehav av biljetter *och* medborgarskap. Utropet förverkligar förbundna delar inom nationalstatens ekosystem, till vilket asylsökande människor av-välkomnas, i berättelsen om ”oss”. En gemenskap har låtit sig observeras och isoleras genom utropets narrativ: ”vi”, som inte bara är resenärer, utan också medborgare, med biljetter. På en avreglerad tågmarknad står ett stillastående SJ-tåg i Kil och inväntar ordningsmakten. Resenärerna ombord har fördelats – eller distribuerats - genom tillkännagivelsen: icke-medborgarna utan biljetter ska överlämnas. Biljetten intar en särskild, villkorande plats i

utropets narrativ: tågmiljön framträder som en socio-ekonomisk plats, eller möjligen, med Hornborg: som ”en institution för *omfördelning* av tid och rum”. En förbunden plats, på vilken resenärer nu vistas genom sitt delade ekonomiska varande.

Affärstransaktionen, här ”biljetten”, kan med Bauman (2002: 74ff) beskrivas som en sluten episod; affärstransaktioner och moraliska transaktioner ska konventionellt hållas isär och inte förväxlas. I en baumansk läsning av utropet på tåget är de moraliska jagen upplösta i ett ”allomfattande `vi””, och detta sker, ”bara till priset av att jaget berövas sin mångdimensionalitet” (ibid: 63f). Att undersöka mångdimensionalitet för en intersubjektiv miljö blir här till en etisk och moralisk fråga.

Med en fenomenologisk förståelse av utropet måste tågmiljön beskrivas som processuell och under social konstruktion. För att göra det möjligt att beskriva skeendet efter utropet behöver den human-ekologiska analysen redogöra för den distribution av resurser och risker som utropet har satt i verket.

Och det här är precis vad en situering av Hornborgs fördelningsperspektiv handlar om: att visa hur tågmiljön och den relationella teknologin ”biljetten” används som konventionella ”institutioner” som omfördelar det direkta livsutrymmet. En situerad Hornborg visar hur prisrelationer inte bara är materiella ”i sina konsekvenser”, utan hur ekosystemiska gemenskaper producerar materiella ursprung som får omedelbara konsekvenser för de liv som säkras (Hornborg 2010: 51).

Utifrån det här kapitlets föresats, att beskriva tågmiljön ur ekosystemiska perspektiv, har SJ-tågets sociala ontologi presenterat sig för analysen. Nu lämnar analysen ett fokus på miljön för att närma sig den naturaliserade ”resenären” i Kil; det är tid att zooma in något.

# Tänkandets sociala dimension

---

Finns det någonting i vårt sätt att tänka som talar för att gemenskaper är ekosystemiska? Socialantropologen Björn Rosengren (2010) har skrivit ett inkännande resonemang kring hur vår tanke kontinuerligt formas av det som omger oss. Rosengrens tanke är, i sin tur, ett uttolkande av Tim Ingold (2000):

En viktig del i tänkandet består i att det utgör en social handling som knyter samman pågående relationer mellan tänkaren och hans eller hennes sociala och fysiska värld och som är av betydelse för hur dessa ständigt ömsesidigt formar varandra. Tänkandet och görandet, eller det kulturella och det sociala i förhållande till den fysiska omgivningen, är i vår vardagliga tillvaro oskiljaktiga. Därmed upplöses distinktionen mellan natur och kultur förutom som en analytisk uppdelning.

(Rosengren 2010: 37)

Den ”oskiljaktighet” mellan det sociala och den fysiska omgivningen som Rosengren beskriver i citatet, säger oss något om vad det innebär att ha lyssnat till utropet, och att sedan tänka *efter* utropet - ombord på SJ-tåget. Hur är det möjligt att föreställa sig det ömsesidiga förhållandet mellan tågmiljö (materialitet) och en tänkande resenär (mentalitet)? För den här typen av frågor har den hornborgska humanekologin ett svar som är en mycket viktig insikt för allt kunskapande: ”Dikotomin mentalt-materiellt fordrar [...] en tredje kategori – socialt – för att kunna rymma den rekursivitet som i verkligheten råder mellan de två polerna.” (Hornborg 2010: 213). Rekursivitet, en rörelse som är en ömsesidig påverkan.

De ”pågående relationer” som Rosengren beskriver mellan den som tänker och hennes omgivning kommer i det här kapitlet



analyseras för att fortsatt utveckla förståelsen av den ekosystemiska tågmiljön.

I det föregående kapitlet redogjorde jag för tågmiljöns processuella, ekosystemiska karaktär. Ekosystem är dynamiskt förändringsbara, och att tänka ekosystem utifrån ”pågående relationer” förefaller adekvat. Men det finns en problematik som min framställning – så här långt - delar med Rosengrens ovan.

Jag menar, inspirerad av Ingold (2000: 170), att förkroppsligandet av kultur kan leda till ett avförkroppsligande av den mänskliga organism som lånar sin tanke till att förkroppsliga kultur. När själva begripligheten ställs inför en gräns just genom *det relationella* - ställer sig frågor om hur mänskliga kroppar ska förstås i det sociala livet.

En relationell gemenskap, som det artikulerade ”viet” i utropets narrativ, kan vara svår att tänka - genom att inte kunna tänkas som ett objekt (Nancy 1991: 27). En mänsklig gemenskap, i alla fall en gemenskap som vi själva ingår i, kan aldrig bli ett ”objekt” eftersom existensens ändlighet gör motstånd mot att beskrivas som ett objekt. Ekosystem prövar, med andra ord, vårt tänkande av hur det relationella och den egna kroppen hänger ihop. Och, samtidigt, hur den intersubjektiva omvärldens ekosystem kan beskrivas utifrån ojämlika kroppsliga förutsättningar.

Jag föreslår i den här uppsatsen ”mångdimensionell samtidighet” som en analytisk kategori för humanekologin, för att disciplinen ska kunna insistera både på skeendets rörelse, och en rörelse hos skeendet som är motstridig för de som formas av skeendet (se Sá Cavalcante Schuback 2011). Undersökningen har visat att utropet primärt ställer en gemenskap av medborgerliga biljetthinnehavare ifråga. Hur kan vårt sätt att tänka fördelning adresseras på frågan om biljetthinnehavarna

som en ekosystemisk gemenskap? Och vad är det ”vi” fördelar genom utropet?

Jag vill här säga något om vad det betyder att förstå en diskurs som en ”social text” (Ricouer 1988), eftersom en handling då blir någonting läsbart, autonomt, någonting som ”lösgör sig” (som en tankeram) - och jag argumenterar i uppsatsen genomgående för en hermeneutisk humanekologi som analyserar språkhandlingars maktdimensioner.

Med Butler (2009: 139) menar jag att statlig makt ”opererar inom en ontologisk horisont som är genomsyrad av makt som föregår och överskrider den statliga makten”. På det stillastående tåget i Kil exponeras resenärerna, i en mångdimensionell samtidighet, för varandra genom en social text som både ”föregår och överskrider” de ekosystem som asylsökande människor möter i Sverige.

Utropet lägger ut den sociala texten – för de i skeendet pågående relationerna. Både som resenär och som notisläsare läser vi en lösgjord text: ”Vi har asylsökande ombord som saknar biljetter och vi inväntar nu polis.”

För möjligheterna att tänka ett situerat fördelningsperspektiv vill jag föreslå filosofen Jean-Luc Nancys tänkande om ”gemenskap” (”community”) för framtida forskningsmöten. Med Nancy vill jag argumentera för att medlemmar i en gemenskap utgör både deltagare och ”det delade i fördelningen” (Nancy 2008: 25). Vi delar av oss själva, samtidigt som vi delar i fördelningen av andra medlemmar (se May 1997 för en genomlysning av Nancys fördelningsbegrepp).

Det är *genom delning* som vi konstitueras som enskilda varanden: genom den fördelning som skapar de andra – de ”asylsökande” - placeras vi själva i samma distribution (Nancy 2008: 25f). Med en sådan existensfilosofi kan den hornborgska insikten om rekursivitet mellan analytiska nivåer omtematiseras. Den mänskliga existensen i

gemenskap (ekosystem) kan bara förklaras utifrån dess divergenta förkroppsligande i den mångdimensionella samtidigheten. Att existera i en gemenskap får då, med Nancy, innebörden att vara exponerad av andra, vilka samtidigt är exponerade för ”mig”. Frågan om hur ett livsutrymme fördelas, *genom att alltid delas*, blir en fråga om hur vi delar – och inte delar - själva exponeringen. Detta kan likställas med en foucauldiansk förståelse av att vi är *beroende* av makt. Begreppet ”exponering” tycks ha tagit undersökningen långt från frågan om biljettt innehavarnas gemenskap.

Men, en sådan tanke kan sägas bero på att vårt sätt att tänka håller isär kategorier för tågmiljön, istället för att tänka tillblivelser inom ett och samma teknologiska nätverk. Det kan vara väl värt att påminna sig om att kategoriers funktion är *att enhetlighetgöra* (May 1997).

Genom att anställa ett tänkande av själva *intimiteten* i det konstituerande socio-ekologiska biljettt innehavet, skulle en hornborgsk humanekologi kunna lämna subjekt-objekt-dikotomin - som tidigare bara kompletterats med ”personen” som en tredje analytiska nivå (Hornborg 2010: 213).

När jag föreställer mig olika förhållningssätt till beskedet om förseningen kommer jag om och om igen på mig själv med att leta efter *mentala* svar, snarare än fysiska, kroppsliga reaktioner.

Den filosofiska frågan om vad det innebär ”att tänka” blir komplex så snart vi funderar på sambanden mellan det utifrånkommande och den egna tanken. Med Sá Cavalcante Schuback (2011:63) undersöker uppsatsen *varför* vi är så säkra på att medvetandet är inom oss, medan verkligheten ligger utom oss: ”Hur uppstår skillnaden mellan ett inre och ett yttre?”. När vi föreställer oss våra egna reaktioner på en tågförsening som den i Kil framträder vi som aktiva medskapare till gränsdragandet mellan medvetande och verklighet, mellan inre och yttre. Att fråga efter hur skillnaden mellan

inre/yttre uppstår i det sociala rummet innebär samtidigt att fråga om kroppens ontologiska status: ”Osäkerhet implicerar att leva socialt, det vill säga det faktum att ens liv alltid i någon mening är i händerna på någon annan.” (Butler 2009: 23). En kropps gräns konstitueras genom de sociala texternas divergenta – eller distributiva - verkan.

Hur kan resenärens kroppslighet och tänkande beskrivas, på ett generaliserande sätt? Kanske kan tänkandets sociala dimension beskriva det mänskliga livets komplementära sida. Är vi, som tänkande och ändliga varelser, ”embodied minds” eller snarare ”enminded bodies”, som frågan kan ställas med Ingold (2000). Eller, med Merleau-Ponty (1989): är kroppen verkligen ett föremål, om detta föremål aldrig lämnar mig?

Att föreslå komplementära begrepp, som ”embodied minds/ enminded bodies”, kan vara produktivt för att visa hur tågmiljön distribueras genom utropet. Språkets materialitet och ekosystemiska roll förtydligas.

# Stig på, ett ekosystem ska strax sättas i rörelse!

---

Föreställ dig att du sitter på ett tåg som står stilla vid en perrong i väntan på att resa vidare mot nästa ort på er väg till slutdestinationen. Du kanske läser, talar i telefon eller befinner dig på internet. Det dröjer några minuter längre än förväntat. Förr eller senare kommer du fråga dig varför tåget inte avgår, och när ett besked om saken kan tänkas komma via ett utrop.

Den här presenterade föreställningskontexten är naturligtvis alldaglig och bekant för de flesta som rest med tåg. Och för de som läser min uppsats. Jag misstänker att det kan ha känts ”annorlunda” att läsa den här föreställningskontexten nu, efter att ha kommit så här långt i uppsatsens text.

I den här uppsatsen har läsaren erbjudits en föreställningsbar stol ombord på ett tåg som stod stilla i Kil, i oktober 2012; men jag har inte uttryckligen bett läsare att sätta sig. Om läsare har nappat på det immanenta erbjudandet får vara varje läsares ensak, med tanke på den ”oavgjordhet” hos texten som Ricoeur beskriver. Jag vill i det här kapitlet återvända till frågan om hur en tågmiljö kan begripliggöras ekosystemiskt, för att den här gången analysera den rörelse som utropet sätter i verket.

Utropet är en handling. En språkhandling som ingriper i skeendet. Om vi utgår från en sådan enkel tanke, dvs. att en handling är något som åstadkommer förändringar i världen, blir det möjligt att fråga sig hur

materiellt och mentalt förmedlas genom den sociala handling som ingriper.

Ricouer (1988: 83ff) har för sin handlingsteori lånat ett längre resonemang från filosofen George Henrik von Wright (1916-2003), som jag nu i min tur lånar för att situera på det stillastående tåget i Kil. Utifrån begreppet ”to put in motion the system” förklarar von Wright hur man kan isolera ett slutet delsystem: ”Genom att framställa begynnelsetillståndet, utöva en makt och *ingripa* i förloppet.” (ibid). Det är tanken på ett möjligt begynnelsetillstånd som är avgörande för resonemanget. Mänskligt handlande blir med den här modellen ett förlopp med öppna faser, ”där varje fas öppnar sig mot ett större eller mindre antal alternativ inom den progressiva ordningen” (ibid).

Uttropet, en social text, manifesterar vad det betyder att ”ett område av språket gäller handlandet, refererar till det, *omskriver och omskapar det*” (ibid: 89, min kurs.). Den här affiniteten mellan text- och handlingsteori öppnar det ekosystemiska tänkandet för olika sätt att föreställa sig förbundenhet. Med en förståelse för att handlingen frigör sig från den handlande, och som självständig social text sedan får textens semantiska autonomi, följer också etiken. Vi delar exponering inför handlingen/texten: ”Vi har asylsökande ombord som saknar biljetter och vi inväntar nu polis.”

Att tänka ett ”slutet delsystem” får etiska implikationer när gemenskaper låter sig isoleras och observeras, men också *påverkas* - genom vårt deltagande i tolkningsprocessen. Frågan om hur jag kan ”avgränsa tågmiljön” har genom undersökningen blivit än mer komplex, eftersom språkets ekologiska dimensioner har visat sig vara avgörande för den miljö jag själv definierar. När vi, vare sig det är ombord på SJ-tåget i Kil, som notisläsare eller som läsare till den här uppsatsen, tar del av den cirkulerande tankeram som utropet skapat, blir vi delansvariga för det ”vi” som – ekosystemiskt - förutsätter vårt tysta medgivande.

Genom att begripliggöra hur ett ”slutet delsystem” sätts i rörelse och sprider föreställningsbara enheter - som det medborgerliga ”viet” - har undersökningen pekat ut ett möjligt sätt att tänka språkets ekologiska dimensioner utifrån.

# Om möjligheterna att tänka situerade perspektiv hos Hornborg

---

I det här avslutande kapitlet kommer jag att vända både tillbaka och blicka framåt; för att dels följa tankeriktningar som uppsatsens arbete med problemformuleringen har pekat ut, och dels för att blicka framåt, för att artikulera hur uppsatsens syften rör det fortsatta ”forskningsförloppet” inom humanekologin. Det här kapitlet rör sig därför fritt kring olika *möjligheter* att tänka situerade perspektiv och begrepp hos Hornborg.

Med en marxistisk grundförståelse beskriver Hornborg (2010, 2011) hur tåg och andra maskiner framträder ”uppbäddade”, dvs. utan att sammankopplas med alla de ”samhälleliga utbytesrelationer” som egentligen krävs för deras framträdelse och användning. I uppsatsens problemformulering redogör jag för Hornborgs indelning i tre möjliga sätt att berätta om tåget: en fysikalisk berättelse, en fenomenologisk, och en immanent berättelse om den resursmässiga fördelningen.

I indelningen situeras fördelningsperspektivet utom, istället för inom, den fenomenella berättelsen. I den här uppsatsen har jag visat hur fördelningsperspektiv låter sig tänkas först genom en social text - att tänka med.

Det hör till mitt argument i uppsatsen att en humanekologi som vill tänka fördelning av en konkret maskin/resurs - som tåget - behöver sitera de levande kroppar som försöker tänka fördelning. I min läsning av Hornborgs (ibid: 47ff) övergång bort från den



fenomenologiska berättelsen om tågresa försvinner den andra, fenomenologiska berättelsens *meningsdimension*.

Att ställa frågan om fördelningsperspektiv utomfenomenologiskt avslöjar någonting om frågans diskursiva konstruktion, och om den som frågar. Frågan rymmer, enligt mig, en avförkroppsligande vilja. Som läsare uppmanas jag att tänka tåget utifrån representationens ”dogmatiska tankebild” (Deleuze i May 2005). Jag argumenterar, i det här kapitlet, för att en immanent berättelse om de ”redan fördelade” resurser som ett tåg är en produkt av kan tänkas genom en *mångfald* av fenomenologier.

För vad är den fenomenologiska meningsdimensionen, om den inte betraktas som en meningsdimension med ett öppethållande inför både framtida erfarenhet och andras erfarenheter? Först med en intersubjektiv världs pluralism av perspektiv, i en mångdimensionell samtidighets värld, kan den egna positionen utmanas. Om jag accepterar de maktpositioner som mina (vita, svenska) perspektiv på ”tåget” ger mig, berövar jag samtidigt själva förståelsegrunden för ”tåg” dess perspektivism. En direkt konsekvens av uppdelningen i tre berättelser om tåget blir, som jag har redogjort för ovan, att läsaren uppmanas att ”tänka bort sig själv”. Ett avförkroppsligande tänkande efterfrågas genom frågan om tågets ekologiska utbytes*historia*.

I den här uppsatsen kastar jag om den perspektivistiska ordningen. Hur *kan* resursfördelningens historikalitet upplevas genom det direkta mötet med tåget? Och *vem* upplever fördelning av resurser i en specifik kontext? Därigenom har den *indirekta* konsekvensen av en uppdelning i tre berättelser avslöjats: andras erfarenheter blir otänkbara genom indelningen.

Hos Heidegger finns en välkänd formulering som här kan användas för att överbrygga mellan berättelse två och berättelse tre hos Hornborg: ”*Ontologin är möjlig blott som fenomenologi*” (Heidegger

1992: 59, kurs. hos Heidegger). För tågmiljöns ontologi blir frågan, med Heidegger, om den är möjlig blott som en *mångfald* av fenomenologier. Kanske krävs biljettens fenomenologi, kroppens fenomenologi, relationalitetens fenomenologi, den medellöses fenomenologi, med flera, för en humanekologisk förståelse av varat som - ”en enda socio-ekologisk process” (Hornborg 2010).

De ekologiskt ojämlika utbyten som äger rum ombord på ett konkret tåg sker inom samma monetära logik som producerat de ekologiskt ojämlika utbyten som möjliggjort tåget. Genom att situera användningens ojämlika utbyten, omtematiseras också förståelsegrunden för resursernas historia. En ”resurs” synonymiseras med en (distributiv) ”möjlighet”: tågets materialitet tillskrivs en hörighet med de levande kropparnas materialitet.

Foucault definierade, i en utläggning om rasismens historia, rasism som ”sättet att införa en brytning inom den domän av livet som makten tagit kontroll över”, vilket innebär ”brytningen mellan dem som borde leva och dem som borde dö” (Foucault 2008: 230). ”Vi”, som ”har asylsökande”, i en berättelse om ett SJ-tåg i Kil, svarar kanske på en fråga hos Hornborg (2010: 113) genom att invänta polisen: ”Utgör ekonomin en del av teknologin?”

En ”situerad Hornborg” kan tala om en *regerande* ekonomisk makt i skeendet ombord på tåget i Kil. En fråga som, förr eller senare, blir svår att inte ställa rör naturligtvis varför ”rasism” inte existerar som begrepp i den hornborgska humanekologin. En fråga som pekar både tillbaka till de referensramar med vilka jag har utformat uppsatsen, och framåt, mot vidare forskning.

Tåget betraktas i en hornborgsk redogörelse som ett redan fördelat tåg och, därmed, som ett annat än det som fördelas genom prisrelationernas ”materiella konsekvenser”. Det stillastående SJ-tåget

i Kil kan analyseras för att visa hur ekonomin utgör en del av teknologin, och därmed initiera hornborgska diskurser som talar om samtida rasism. Det som är av vikt i avslutandet och överlämnandet av den här uppsatsen, är att peka ut själva orienteringen hos en sådan tanke: möjligheterna att syntetisera *inom* och *mellan* Hornborgs egna texter är mycket goda.

Jag kommer exemplifiera detta genom att - avslutningsvis - situera Hornborgs definition av makt både co-kontextuellt och genom att syntetisera mellan Hornborgs texter.

Hornborg (2001: 1, min övers.) har definierat makt som ”en social relation byggd på en asymmetrisk distribution av resurser och risker”. Begreppen i definitionen är mångtydiga: ”distribution”, ”resurs”, ”risk”, ”relation”. Förståelsen av definitionen, i sin helhet, är därför beroende av hur den tolkande tyder de ömsesidigt beroende begreppen. Jag menar att ett visst uttydande av ”resurs” betingar uttydandet av andra begrepp, som begreppet ”risk”. Mångtydighet innebär en potentiell semantisk variation hos ett fenomen (som ex. vis maktdefinitionen hos Hornborg). En ”relation” som hör till någon typ av ”asymmetrisk distribution”, är därför aldrig en meningsneutral relation.

Om en humanekolog vill situera både Hornborgs definition av makt och utropet – ”Vi har asylsökande på tåget som saknar biljetter och vi inväntar nu polis.” - som ett uttryck för makt; hur kan humanekologen gå till väga?

Det beror bara på vilka perspektiv den forskande vill skapa. Det är enklare än det först verkar. En feministisk genomlysning av perspektiv hos Hornborg skulle syntetisera utifrån textställen där den mänskliga existensen naturaliseras, där ”man” t.ex. ”undgår teknologins väsen” alldeles oavsett vem en är, och textställen där ekonomin ställs ifråga

som en teknologi. (Varken ekonomi eller teknologi genusneutrala företeelser.) En anti-rasistisk perspektivism skulle kunna syntetisera följande citat med definitionen av makt hos Hornborg:

And the denial of our co-existence with, exploitation, and consumption of other people is, like the Cartesian matrix as a whole, ultimately a dissociation from the reality of the Other.”

(Hornborg 2011: 43-44)

Ett anti-rasistiskt co-kontextualiserande skulle kunna fråga: hur dissocieras ”vi” från ”den andras verklighet” genom utropet på SJ-tåget? Hur distribuerar utropet ”resurser och risker” asymmetriskt?

Att ställa de frågorna, för att ställa den hornborgska humanekologin i samspråk med ett tänkande som redogör för hur det här ”förnekandet av samexistens” går till - har varit ett syfte i den här uppsatsen. Jag har genom samspråk och kopplande mellan olika tänkanden önskat visa hur den co-kontextuella metoden är ett öppet verk.

Min situerande forskningspraktik ville exemplifiera *möjligheter* att tänka situerade perspektiv. I min undersökning framträdde t.ex. ”biljetten” som en teknisk artefakt, som en slags nod i ett större ekosystemiskt, teknologiskt nätverk. Biljetten, en ekosystemisk artefakt som utropet använder för att distribuera medborgarskap.

Ett teknologiskt nätverk kan, med Kaplan (2003: 168f), beskrivas som ett system som kombinerar artefakter med teknik, aktivitet och kroppslighet; som hela det arrangemang som utgör en social organisation. Det arrangemang som alternerar själva mönstret för mänsklig aktivitet genom sitt världsskapande:

”If technology consists of not only tools, implements and artifacts, but also whole networks of social relations that structure, limit, and enable social life, then we can say that a circle exists between humanity and technology, each shaping and affecting the other.”

(Kaplan 2003: 168)

I vilken kontext *kan* fördelningsperspektiv framträda? I den vi situerar. Det är därför som jag här co-kontextualiserar Hornborgs maktdefinition med Kaplans tankar om teknologi som nätverk.

Biljetten. Jag lägger den i knät och viker ihop den, jag knappar fram den på min mobil, den kommer i mailen, jag har den utskriven från en skrivare, den kan finnas på min väns mobil om vi reser tillsammans, jag har glömt den men kan ange ett nummer för den. Den ekosystemiska artefakten ”biljetten” har framträdelseformer genom resursfördelning.

Asymmetrisk distribution av resurser och risker förutsätts i de sociala relationer som kapitalistisk ontologi tillkännager: ”Vi har asylsökande på tåget som saknar biljetter och vi inväntar nu polis.”

# Slutsats

---

I den här uppsatsen har jag utforskat möjligheter att tänka ett situerat fördelningsperspektiv hos Alf Hornborg - genom att skapa en co-kontextuell metod för läsning. Jag har visat att möjligheterna att tänka med Hornborg är en öppen fråga som handlar om att våga redogöra för hur tänkandet kopplas till andra tankevärldar.

Med den co-kontextuella metoden situerade jag en specifik social text från ett SJ-tåg och olika problemkonstruktioner hos Hornborg, för att ge förslag på hur det går att omtematisera centrala perspektiv hos Hornborg. Den co-kontextuella metoden presenterades, i samspråk med Ricoeurs text- och handlingsteori, som ett öppet verk.

Av argumentationen i uppsatsen följer att en enskild språkhandling har blivit en relevant, ekosystemisk data. Språkhandlingen har presenterats som en empiristisk begynnelsemöjlighet för humanekologisk forskning.

Uppsatsen har visat att först när den fenomenologiska dimensionen skrivs in i en intersubjektiv värld, i en mångdimensionell samtidighets värld, kan den egna positionen utmanas - genom att öppna för en pluralitet av perspektiv. Härigenom har ett närmande av den humanekologiska disciplinen och filosofi ägt rum; explorativt har uppsatsen visat på grunderna till ett aktivistiskt läsande av Hornborg.

Argumentationen i uppsatsen har visat varför det förestår en samtidsorienterande humanekologi att analysera gemenskapers ekosystemiska karaktär: vi tar själva del, och påverkar, de system vi analyserar som humanekologer. En samtida rasism måste tematiseras utifrån hur vi, som humanekologer, orienterar oss med ämnet i fråga.

Jag har i den här forskningen omtematiserat Hornborgs (2010:49) övergripande frågor om teknik som ”en institution för *omfördelning*” – till frågan om de levande kroppar som använder och distribuerar teknik. När handlingar en gång blivit läsbara dröjer inte blicken kvar i maskinernas tysta skrov.

# Referenser

---

- Ahmed, Sara. 2011. *Vithetens hegemoni*. Hägersten: Tankekraft Förlag.
- Ahmed, Sara. 2008. *Queer Phenomenology*. Durham, London: Duke University Press.
- Andersson, Joakim. 2012. *Miljösociologiska tilltal*. Essä i Miljösociologi, VT12.
- Bauman, Zygmunt. 2001. *Postmodern etik*. Göteborg: Daidalos.
- Butler, Judith. 2005. *Giving an Account of Oneself*. New York: Fordham University Press.
- Butler, Judith. 2009. *Krigets ramar – När är livet sörjbart?* Hägersten: Tankekraft Förlag.
- Butler, Judith. 2011. *Osäkra liv*. Hägersten: Tankekraft Förlag.
- Deleuze, Gilles. & Guattari, Felix. 2011 (1994). *What is philosophy?* New York: Verso.
- Englund, Boel. *Hungern efter entydighet. Om Ricoeurs både-och och samhällsvetenskapens andr*, i Selander, S. Ödman, P-J. 2004. *Text & Existens – Hermeneutik möter samhällsvetenskap*. Göteborg: Daidalos.
- Foucault, Michel. 2008. "Samhället måste försvaras". Tankekraft Förlag: Hägersten.
- Gezon, Lisa. L. 2005. "Finding the Global in the Local: Environmental Struggles in Northern Madagaskar", i Paulson, S., Gezon, L. L. (red.) sid 135-153. *Political Ecology across Spaces, Scales, and Social Groups*. New Jersey: Rutgers University Press.
- Heidegger, Martin. 1974. *Teknikens väsen – och andra uppsatser*. Rabén & Sjögren: Uddevalla.
- Heidegger, Martin. 1993. *Varat och tiden 1*. Göteborg: Daidalos.



- Hornborg, Alf. 2012. "Accumulation: land as a medium of domination", i... sid 13-22. *Ecology and Power*. Routledge: New York.
- Hornborg, Alf. 2011. *Global Ecology and Unequal Exchange*. New York: Routledge.
- Hornborg, Alf. 2010. *Myten om maskinen*. Göteborg: Daidalos.
- Hornborg, Alf. 2001. *The Power of The Machine*. USA: Alta Mira Press.
- Ihde, Don. 1990. *Technology and the Lifeworld: From garden to Earth*. USA: Indiana University Press.
- Ingold, Tim. 2011. *Being Alive*. New York: Routledge.
- Ingold, Tim. 2000. *The Perception of the Environment*. New York: Routledge.
- Ingold, Tim. 1986. *Evolution and social life*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kaplan, D M. 2003. *Ricoeur's Critical Theory*. New York: State University of New York.
- Kaveh, S. 2011. "Arendts storstädning av det politiska rummet", sid 46-64, (red.), i *Konsten att handla – konsten att tänka: Hanna Arendt om det politiska*. Stockholm: Axl Books.
- Latour, Bruno. 1993. *We have never been modern*. USA: Harvard University Press.
- Latour, Bruno. 2004. *Politics of Nature*. USA: Harvard University Press.
- Malm, Andreas. 2009. *Hatet mot muslimer*. Stockholm: Atlas.
- May, Todd. 1997. *Reconsidering Difference*. USA: The Pennsylvania State University Press.
- May, Todd. 2005. *Deleuze – An Introduction*. New York: Cambridge University Press.
- Merleau-Ponty, Maurice. 1997. *Kroppens fenomenologi*. Göteborg: Daidalos.

- Nancy, Jean-Luc. 1991. *The Inoperative Community*. University of Minneapolis Press: USA.
- Ricouer, Paul. 2005. *Minne, Historia, Glömska*. Göteborg: Daidalos.
- Ricouer, Paul. 1988. *Från text till handling*. Lund: Symposion Bokförlag & Tryckeri AB.
- Robbins, Paul. 2012. *Political Ecology*. Wiley-Blackwell: USA.
- Rosengren, Dan. 2010. *Människans livsvärldar*. Lund: Studentlitteratur.
- Sá Cavalcante Schuback, Marcia. 2011. *Att tänka i skisser*. Göteborg: Glänta produktion.
- Skoglund, Annika. 2011. *Homo Clima Klimatmänniskan och den produktiva makten – styrning genom klimatförändring som bioestetisk förändring*. Kungliga Tekniska Högskolan: Stockholm.
- Steiner, Dieter. 2002. *HUMAN ECOLOGY Following Nature's Lead*. Washington: Island Press.
- Steiner, Dieter. 1993. "HUMAN ECOLOGY AS TRANSDISCIPLINARY SCIENCE, AND SCIENCE AS PART OF HUMAN ECOLOGY", i Nauser, M., Steiner, D. (red) sid. 47-73. *Human Ecology - Fragments of anti-fragmentary views of the world*. New York: Routledge.
- Yousif Mesbah, Selma. 2013. *The Spiritual Rift – A Deep Ecologist Approach to Marx' Concept of Alienation*. Kandidatuppsats vid Lunds Universitet.
- Ödman, P-J. 2007. *Tolkning, förståelse, vetande*. Finland: Norstedts Akademiska Förlag.

<http://www.tidningenrepublic.se/a/enda-de-pratar-om-ar-radslan-polisen>

Nedladdad 13-08-21

<http://www.aftonbladet.se/nyheter/article15680692.ab>

Nedladdad 12-10-26

<http://www.dn.se/ledare/kolumner/sverige-at-den-som-vill/>

Nedladdad 12-10-06

<http://kabulblog.blog.com/2013/08/21/masoud-from-asylstafetten-2013-arrived-in-kabul/>

Nedladdad 13-08-21

<http://www.migrationsverket.se/info/7176.html>

Nedladdad 13-08-22