

EASTERN REVIEW 2022, T. 11(1)

*Michał M. Klonowski*

 <https://orcid.org/0000-0003-0226-6593>

Uniwersytet Łódzki

Wydział Studiów Międzynarodowych i Politologicznych

e-mail: [michal.klonowski@uni.lodz.pl](mailto:michal.klonowski@uni.lodz.pl)

## Drogi handlowe i szlaki pielgrzymie jako czynnik integracji w XXI wieku

**Streszczenie.** Projekt *Trade Routes and Pilgrimage Trails as a Factor of Integration* był jednym z ważniejszych projektów zarówno w karierze profesora Jerzego Kmiecńskiego, jak i w historii Compostela Grupo de Universidades. Teraz, po niemal dwudziestu latach od jego zakończenia warto ponownie przyjrzeć się jego założeniom i dokonaniom, aby zweryfikować jego aktualność i adekwatność do współczesnego świata. Autor analizuje poszczególne elementy programu, zajmuje się więc nowymi „wcieleniami” dróg handlowych, oddzielnie dróg pielgrzymich w XXI w., a oddzielnie samą integracją. Następnie zastanawia się, czy duże zmiany, jakie zaszły w tych kategoriach pojęciowych wpłynęły jakoś na ogólne wnioski oryginalnego projektu. Dochodząc na końcu do kluczowego pytania – czy bardziej zmienił się świat, czy człowiek?

**Słowa kluczowe:** integracja, komunikacja, dyfuzja kulturowa.

## Trade routes and pilgrimage trails as a factor of integration in the 21<sup>st</sup> century

**Abstract.** The project *Trade Routes and Pilgrimage Trails as a Factor of Integration* was one of the most important undertakings both in the career of prof. Jerzy Kmiecński, as well as in the history of Compostela Grupo de Universidades. Now, after nearly two

decades since its completion, came just the time to have a closer look into its main assumptions and achievements in order to verify if it still reminds up-to-date and accurate in the contemporary world. The Author analysis the elements of the project separately, deals with the new “versions” of trade routes, the 21<sup>st</sup> century pilgrimage trails and the integration itself. Furthermore he deliberates on the changes in those terms and how they influence on the final conclusions of the original project. Finally getting to the key question – what has changed more: the world or the man?

**Keywords:** integration, communication, trans-cultural difusion.

Na przełomie XX i XXI w. w ramach Compostela Grupo de Universidades był realizowany jeden z najważniejszych projektów w historii tej instytucji, czyli *Trade Routes and Pilgrimage Trails as a Factor of Integration*. Był to bardzo duży projekt obejmujący oprócz spotkań i dyskusji badaczy także kursy i warsztaty dla studentów oraz konferencje, na których prezentowano wyniki badań i wytyczano nowe kierunki rozwoju badań. Warto wspomnieć duży zasięg tego przedsięwzięcia, albowiem uczestnicy pochodzili z kilku kontynentów, a różnego rodzaju spotkania odbywały się w Hiszpanii, Niemczech, Czechach, Słowacji, Białorusi i oczywiście w Polsce. Głównym pomysłodawcą projektu był profesor Jerzy Kmiecński, którego niespożyta energia i ogromna charyzma były również swoistym motorem napędowym podejmowanych działań. Kulminacją była publikacja tomu *Trade Routes and Pilgrimage Trails as a Factor of Integration. Sanctuaries and Cult* pod wspólną redakcją prof. Kmiecńskiego oraz prof. Marka Olędzkiego i mgr. Karola Natkańskiego, wydanego w roku 2004 (Kmiecński, Olędzki, Natkański (red.), 2004). Ponieważ autor niniejszego tekstu miał przyjemność brać pewien udział w realizacji projektu i uczestniczył przynajmniej w niektórych działaniach, podstawą do przedstawionych tu rozważań będą zarówno teksty zamieszczone we wspomnianej publikacji, ale również rozmowy z jego bardziej prominentnymi uczestnikami oraz cudem zachowane notatki autora sprzed dwudziestu lat.

Wspomniany projekt wspornie wpisywał się w zainteresowania badawcze profesora Kmiecńskiego, obejmujące ogromny obszar, poczynając od kwestii archeologicznych, historycznych, przez filozoficzne, społeczne, aż po nauki polityczne. Oprócz tego doskonale pasował do ówczesnych polskich realiów. Warto tu chociażby wspomnieć o ogromnej zmianie, jaka zaszła w Polsce po odzyskaniu suwerenności w roku 1989 tak w odniesieniu do szlaków handlowych, które przestały prowadzić niemal wyłącznie na wschód i rozlały się ponownie po całym świecie, ale także do szlaków pielgrzymkowych, które także nabrały zupełnie innego wymiaru zarówno w sensie geograficznym, jak i duchowym. Polska stała wówczas na progu wejścia do Unii Europejskiej, była już państwem stowarzyszonym z tą organizacją, miała za sobą dość trudne negocjacje akcesyjne i była już częścią politycznej przestrzeni euroatlantyckiej poprzez wejście do NATO w roku 1999.

Wszelkie kwestie związane z integracją były więc bardzo na czasie, a połączenie ich z zagadnieniami handlowymi i religijnymi w ramach jednego projektu spowodowało bardzo duże zainteresowanie, które wykroczyło poza hermetyczne grono naukowców, a nawet szersze grono studentów.

Główną osią projektu było, w jaki sposób szlaki handlowe i drogi pielgrzymie wpłynęły na integrację społeczeństw. Ze względu na bardzo duże zróżnicowanie wśród zaangażowanych naukowców, badania miały bardzo szeroki zakres zarówno w wymiarze geograficznym, odnosząc się oprócz Europy, także do spraw afrykańskich, azjatyckich, a także amerykańskich (oczywiście w odniesieniu do obu Ameryk), ale także w wymiarze historycznym, przedstawiając znaczenie tych dróg począwszy od czasów prehistorycznych aż po współczesność. Pomimo wyraźnego wskazania na pielgrzymowanie w tytule projektu, badania nie miały charakteru religijnego. Analizowane szlaki były postrzegane przede wszystkim w wymiarze społecznym, bez specjalnego rozgraniczania między drogi handlowe i pielgrzymie. Były one postrzegane przede wszystkim jako szlaki komunikacyjne, służące do przenoszenia między poszczególnymi punktami leżącymi po drodze zarówno wytworów kultury materialnej, jak i niematerialnej. Wydaje się wręcz, że te drugie dominowały w badaniach i postrzegano drogi jako środki komunikacji międzyludzkiej, które służyły do przenikania idei, poglądów i wartości. Szerokie podejście geograficzne i historyczne pozwoliło także pokazać, że drogi stanowią swego rodzaju *continuum*, które oparło się wielu przemianom politycznym, ciągle wypełniając swoją rolę na przekór zawirowaniom historii.

Po niemal dwudziestu latach od zakończenia projektu świat nie przestał się zmieniać, a w niektórych aspektach tempo zmian jeszcze bardziej przyspieszyło. Warto więc w tym momencie zastanowić się nad aktualnością głównych założeń projektowych i tym, czy, a jeśli tak to w jakim zakresie, znajdują one odzwierciedlenie we współczesnym świecie Anno Domini 2022. Przeprowadzona poniżej analiza została podzielona na dwa główne bloki. Pierwszy z nich dotyczy samych dróg. Ich położenia, charakteru oraz zmian, jakie zaszły w ostatnich latach. Drugi zaś skupi się na procesach integracyjnych i ich obecnym rozumieniu.

## Szlaki handlowe i drogi pielgrzymie

### Szlaki handlowe

W tradycyjnym rozumieniu szlaki handlowe były drogami (głównie lądowymi), które łączyły różne ważne ośrodki (głównie miejskie). Ich przebieg wynikał w przeważającej mierze z przyczyn geograficznych (przełęcz, brody i inne), a także demograficznych (łączył większe skupiska ludzkie). Oczywiście, wraz z upływem czasu i rozwojem techniki starano się je ulepszać. Stopniowo zaczęły się pojawiać mosty, początkowo drewniane, potem kamienne, a wreszcie żelazne

i inne, co pozwoliło uniezależnić się od brodów i doprowadziło do pewnego skrócenia szlaków i przyspieszenia komunikacji. Pojawiła się także coraz lepsza nawierzchnia, począwszy od zwykłych leśnych i polnych dróg, przez słynne drogi rzymskie, aż po nawierzchnie asfaltowe czy betonowe. Rozwój inżynierii pozwolił także na dalsze skrócenie drogi dzięki tunelom czy innym technicznym rozwiązaniom. Do tego rozwinęły się także same środki transportu. Przemieszczanie się piesze, stopniowo uzupełniało/zastępowało wykorzystanie wozów zaprzężonych w różne zwierzęta pociągowe, potem pojawiła się kolej, samochody i inne wynalazki pozwalające na znaczne przyspieszenie transportu.

Poszerzenie się znanego świata na skutek wielkich odkryć geograficznych wymusiło oczywiście pewne odejście od tradycyjnego ograniczenia rozumienia dróg do niemal wyłącznie dróg lądowych. Wcześniejsze szlaki morskie nie miały aż tak wielkiego znaczenia. Wielkim przełomem w tym zakresie była rewolucja przemysłowa i zastosowanie innego napędu statków niż tylko żaglowy, co pozwoliło stopniowo uniezależnić się od kaprysów natury, a to z kolei znacznie usprawiło i podniosło znaczenie handlu morskiego. Nie sposób pominąć tu kolejnego osiągnięcia technologicznego ludzkości, jakim są kanały. Były one co prawda znane już w starożytności (choćby Kanał Koryncki), jednak zwłaszcza dwa z nich przerosły swoim znaczeniem i stopniem skomplikowania dawne pierwowzory. Mowa tu oczywiście o Kanale Sueskim i Kanale Panamskim. Swoją cegiełkę w ciągu ostatniego stulecia dołożyły także postępujące procesy globalizacyjne, które szczególnego przyspieszenia nabrały po zakończeniu Zimnej Wojny. Wówczas to handel międzynarodowy objął swym zasięgiem niemal cały świat.

Warto tu także wspomnieć, że w tym czasie ludzkość opanowała nie tylko morza, ale i niebo, a rola transportu lotniczego również wzrosła w ogromnym stopniu. Rola transportu lotniczego w handlu nie ma jednak aż takiego znaczenia, jak transport morski, jednak ma on kolosalne znaczenie dla transportu pasażerskiego i dlatego zajmiemy się nim szerzej za chwilę.

Koniecznym jest w tym miejscu wspomnieć o jeszcze jednym rodzaju szlaku handlowego, bardzo charakterystycznego dla współczesnego świata, jakim są rurociągi. Jest to zupełnie inny rodzaj drogi handlowej niż omawiane wcześniej. Płynące rurami surowce (zwłaszcza ropa naftowa i gaz ziemny) przemieszczają się bez udziału człowieka. Nawet w zaawansowanych środkach transportu morskiego czy powietrznego nadal wraz z towarami przemieszcza się czynnik ludzki. Być może w przyszłości dojdzie do wprowadzenia autonomicznych środków transportu na morzu<sup>1</sup>, w powietrzu. W ostatnich latach widzimy już próby wprowadzenia do ruchu sterowanych wyłącznie przez komputer samochodów, a w przypadku odniesienia przez tą technologię sukcesu, należy się spodziewać, że będzie ona przeszczepiona także na inne środki transportu.

---

<sup>1</sup> Może to nawet stać się w nie tak odległej przyszłości. Szerzej w: Glenn Wright, 2020.

## Drogi pielgrzymie

Pielgrzymki towarzyszyły ludzkości od czasów najdawniejszych. Od kiedy cywilizacja ludzka wykształciła pierwsze systemy religijne i miejsca kultu. Ludzie zaczęli się przemieszczać, aby je odwiedzić. Wraz z rozwojem i rozpowszechnianiem się poszczególnych religii podróże te wydłużały się, nabierały bardzo specyficznego charakteru i łączyły coraz większe grupy ludzkie. Oczywiście w historii systemy religijne ewoluowały, jedne upadały, inne się tworzyły, jednak ruch pielgrzymkowy był ich niemal nieodłącznym elementem składowym. Daje się zauważyć stopniowe, choć nie całkowite, odchodzenie od politeizmu na rzecz monoteizmu, jednak ten aspekt również nie wpłynął istotnie na ruch pielgrzymkowy. Każda religia ma oczywiście swoje własne obrzędy i zwyczaje, więc pielgrzymki chrześcijańskie różnią się oczywiście od islamskich, czy hinduistycznych, jednak nieustannie wierni przemieszczają się w celu odwiedzenia pewnych miejsc kultu.

Wobec opisanych w poprzednim rozdziale przemian zachodzących w transporcie pielgrzymki także zdecydowanie przyspieszyły. Skrócił się czas trwania pielgrzymki, a wraz z rozwojem transportu lotniczego zmienił się także mocno ich charakter. Zawsze najważniejszym elementem była sama wizyta w docelowym miejscu kultu, ale wcześniej równie ważne było przeżycie samej drogi. Dawała ona zazwyczaj czas na przemyślenia, na wyciszenie się i na odpoczynek mentalny. Pielgrzymka samolotowa nie daje obecnie szansy na żadne z powyższych.

Patrząc na ruch pielgrzymkowy z perspektywy coraz bardziej oddalającego się od religii Zachodu, można stwierdzić, że jego znaczenie z roku na rok spada. Coraz mniejsza liczba praktykujących wyznawców powoduje, że coraz bardziej kurczy się zasób potencjalnych pielgrzymów. Jednak byłoby to myślenie błędne. Po pierwsze, na szlakach można nadal spotkać duże grupy pielgrzymów zarówno indywidualnych, jak i odbywających pielgrzymki w sposób zorganizowany. Zarówno pielgrzymki do najbardziej znanych miejsc kultu jak chociażby Rzym, Santiago de Compostela czy w Polsce Częstochowa, jak i do tych o znaczeniu lokalnym nadal przyciągają duże rzesze ludzkie (Mróz, 2016). Ponadto coraz niższy poziom religijności na Zachodzie nie idzie w parze ze spadkiem religijności w innych częściach świata. Mekka czy znane sanktuaria hinduskie nadal przyciągają ogromne rzesze wiernych, które wraz z rozwojem demografii stają się nawet coraz większe.

Patrząc na główne religie świata, w ostatnim czasie nie zmieniły się zbyt wiele destynacje pielgrzymek. Od wieków te same miejsca kultu przyciągają wiernych. O ile nie zostały one zniszczone, jak choćby ogromne posągi Buddy w Bamianie w Afganistanie, albo nie zostały odcięte od rzesz wyznawców decyzjami politycznymi i zamykaniem granic. Tutaj również widać swoiste *continuum*.

## Integracja

Integracja ma wiele twarzy i na wiele sposobów można ją rozumieć. W dobie integrującej się Europy i rozwoju Unii Europejskiej słowo „integracja” kojarzy nam się w Polsce przede wszystkim z terminem „integracja europejska”, rozumianym jako włączenie się w proces zbliżania się państw europejskich (zwłaszcza zachodnich) celem uzyskania większego poziomu dostatności dzięki dofinansowywaniu różnego rodzaju działań przez fundusze unijne. Jest to oczywiście rozumienie nienaukowe i nawet w odniesieniu do samej integracji europejskiej bardzo wycinkowe. Jeśli spojrzymy na to zagadnienie nieco szerzej i głębiej, szybko dostrzeżemy, że nie chodzi wyłącznie o rozwój gospodarczy, ale również o takie rzeczy, jak system wartości, standardy prawne czy administracyjne, podejście do obywateli itd. (Dunkerley i in., 2003: 187).

W przypadku projektu *Trade Routes and Pilgrimage Trails as a Factor of Integration* integracja była rozumiana w zupełnie innym znaczeniu. Nie chodziło tu o akcesję do Unii Europejskiej, ale raczej o integrację w rozumieniu społecznym czy kulturowym. Współcześnie dostrzega się „pozaunijne” znaczenie integracji, jednak często zawęża się ją, stosując wycinkowe podejście, np. w odniesieniu do rynku pracy (Gawron, Pactwa, 2008), integracji regionów (Wich, 2014: 193–201), wąsko rozumianej integracji społecznej (Kołodziej-Sarzyńska i in., 2019: 865–881) bądź odnosi się ją do warstwy przedsiębiorstw (Pokorska, Maleszyk, 2006: 157). Omawiany projekt wyróżnia się tu szerszym, całościowym spojrzeniem. Skoro szlaki handlowe i drogi pielgrzymie są nośnikami wartości i idei, to w tych obszarach należy szukać integracji. Integracja była w tym projekcie postrzegana w rozumieniu cywilizacyjno-rozwojowym, gdzie wiele niejednorodnych elementów, przybywających różnymi drogami, prowadziło do powstania nowego. Były to nowe koncepcje, nowe teorie, nowe wynalazki, które razem dawały możliwość osiągnięcia postępu miejscowej społeczności na różnych polach.

Przemieszczanie się ludzi drogami handlowymi i szlakami pielgrzymimi dawało również możliwość integracji w rozumieniu międzyludzkim. Nie wszyscy przemierzający się wierni, czy też kupcy, wracali do swojego poprzedniego miejsca zamieszkania. Część z nich z różnych powodów decydowała się pozostać bądź w miejscu docelowym swojej wyprawy, bądź w którymś z wielu punktów mijanych po drodze. To z kolei oznaczało migrację i konieczność integracji w tym wymiarze. Rodziło to oczywiście wiele efektów, które znamy i dzisiaj. Z jednej strony przybysz, który w jakiś sposób mógł się przyczynić do szeroko rozumianego postępu, był witany z otwartymi ramionami. Z drugiej jednak strony długo jeszcze pozostawał tym obcym, który często „odstawał” od miejscowej ludności. To odstawaanie miało oczywiście wiele przyczyn – językowych, obyczajowych, rasowych i wielu innych. Nowi przybysze często mieli kłopot ze zrozumieniem lokalnej specyfiki, która zwykle z początku wydawała

się bardzo atrakcyjna, a z upływem czasu częstokroć okazywała się jednak trudniejsza. Kluczowym elementem, jak już wspomniano, było tu przyczynianie się do rozwoju lokalnego, co zazwyczaj powodowało zwiększenie się poziomu tolerancji i przyspieszenie asymilacji.

## XXI wiek

Wiek XX i początek XXI w. z pewnością doprowadziły do jeszcze większego „skurczenia się” świata. W związku z postępami w dziedzinie szeroko rozumianej techniki pokonywanie odległości stało się dla podróżnych szybsze i łatwiejsze. Podróżowanie stało się także relatywnie tańsze, co spowodowało, że coraz większe rzesze ludzi przemieszczają się. Oprócz handlu i pielgrzymowania pojawiło się wiele innych argumentów przemawiających z podjęciem podróży. Przypomnijmy tu choćby omawianą wcześniej globalizację, która bardzo zwiększyła mobilność jednostek i całych grup ludzkich, chociażby z powodów związanych z pracą. Ogromne znaczenie ma tutaj także rozwój edukacji i ogólne zwiększenie poziomu wiedzy ludzi o szerokim świecie, co z kolei spowodowało obniżenie poziomu strachu przed podjęciem podróży w nieznaną. To „nieznane” stało się po prostu coraz bardziej „znane”. Ludzkość ma obecnie większą łatwość w korzystaniu z dróg handlowych i szlaków pielgrzymich choćby dlatego, że w większym stopniu są w stanie przewidzieć, co może ich czekać po drodze.

Nie możemy w tym miejscu nie wspomnieć o zmianach w komunikacji. W przeszłości drogi były praktycznie jedynym środkiem komunikowania się między ludźmi<sup>2</sup>. W związku z niskim poziomem alfabetyzacji, który zmienił się radykalnie dopiero w poprzednim stuleciu, szczególną rolę odgrywały kontakty bezpośrednie. Obecnie sytuacja wygląda zupełnie inaczej. Narzekamy na coraz większe odchodzenie od kontaktu bezpośredniego z drugim człowiekiem na rzecz korzystania z elektronicznych sposobów na kontakty, za pomocą wiadomości tekstowych, smartfonów, maili czy portali społecznościowych. Szczególną rolę odgrywa tu Internet, którego wynalazek i rozpowszechnienie doprowadziły do prawdziwej rewolucji. Znaczenie tego medium dla handlu jest przeogromne. Uprościło to i znacznie przyspieszyło cały proces wymiany handlowej, począwszy od negocjacji cenowych, przez podpisywanie kontraktów, po wymianę dokumentów. Zmiany nie ominęły także sfery religijnej (Mandes, 2015). Obecnie można przez Internet wypowiedzieć się i uzyskać rozgrzeszenie, dokonać wpłaty „na tacę”, a niejednokrotnie załatwić sprawy w kancelarii parafialnej. Można z powodzeniem uczestniczyć we mszy odprawianej na drugim końcu świata

---

<sup>2</sup> Inne sposoby komunikacji, jak gołębie pocztowe czy znaki dymne, stosowane przez Indian były wysoce niedoskonałe i w skali całego globu ich znaczenie było stosunkowo niewielkie.

i przeżywać w Internecie duchowe doznania związane z odwiedzaniem odległych miejsc kultu, które w Internecie są na wyciągnięcie ręki.

Szczególną rolę odgrywają też obecnie środki masowego przekazu. Dawniej, aby uzyskać jakąś informację z innego obszaru, trzeba było się tam udać albo czekać jak ktoś stamtąd przybędzie do nas. Obecnie ten problem w sporej części zniknął. Mamy wiele stacji radiowych, telewizyjnych, gazet i portali internetowych, które zaspokajają popyt na wiadomości w mgnieniu oka. Można mieć oczywiście pewne zastrzeżenia do rzetelności przekazywanych informacji, ale pamiętajmy o tym, że wykorzystywany dawniej kanał kontaktu bezpośredniego był obciążony podobnym, jak nie większym ryzykiem zniekształceń. Pomijając kwestię celowego przeinaczania przekazu, dawniej dochodziła do tego jeszcze zawodna pamięć ludzka. Obecnie dziennikarz przekazuje wiadomość od razu, podczas gdy dawniej podróżujący wiele dni kupiec czy pielgrzym musieli jeszcze w odpowiednio poprawny sposób zapamiętać i odtworzyć informację, co nie było łatwe.

Świata nie ominęły także zmiany demograficzne. Liczba ludności świata zaczęła rosnąć coraz szybciej przynajmniej od rewolucji przemysłowej, jednak wiek XX można spokojnie określić jako eksplozję demograficzną. W 1820 r. ludność świata przekroczyła 1 miliard, po 110 latach przekroczyła 2 miliardy. W chwili pisania niniejszego artykułu zbliża się do granicy 8 miliardów i przekroczy tę granicę najprawdopodobniej w ciągu ok. 2 lat. Dziewiąty miliard pojawi się według różnych szacunków koło roku 2050 (U.S. and World Population Clock). Coraz większa gęstość zaludnienia i coraz wyższa urbanizacja pociągają również za sobą doniosłe konsekwencje (Lunenfeld, 2008: 1–3). Dotychczasowe szlaki komunikacyjne zaczynają się zapychać. Częściowo rozwiązuje to stopniowa modernizacja technologiczna i rozwój środków transportu, jednak nie wszędzie następuje to w tym samym tempie. Wysoki przyrost naturalny, zwłaszcza w krajach biednego Południa, powoduje dodatkowy wzrost presji migracyjnej.

Migracja jest zjawiskiem, z którym ludzkość mierzy się nie od wczoraj. Migranci od początku byli również istotnymi użytkownikami szlaków komunikacyjnych, korzystając zarówno z dróg pielgrzymich, jak i handlowych. To zwłaszcza oni, przemieszczając się po szlakach, nie wracali do miejsca, z którego wyruszyli. Kupcy i pielgrzymi, wracając do swoich domów, byli nośnikami idei i wartości w obie strony. Przynosząc innym grupom coś z własnego kręgu kulturowego, zabierając także i coś w zamian do domu. Migranci natomiast przybywali z przeróżnymi materialnymi i niematerialnymi wytworami ludzkiej kultury, jednak nie wracali i nie przynosili nic nowego swoim krajanom. Ich wpływ miał znaczenie z zupełnie innego powodu. Fakt, iż pozostawali oni w nowym miejscu, pozwalał na utrwalenie i ugruntowanie pewnych nowości, które mogłyby zostać niezauważone, zapomniane, jeśli ich nośnikami byłiby jedynie przybysze, którzy szybko ruszali w dalszą drogę.



Trudno tu jednoznacznie powiedzieć, czy w czasie zmieniło się postrzeganie obcych przybyszów<sup>3</sup>. Zarówno kiedyś, jak i współcześnie ludźmi miejscowymi kierowały dwie wyraźne pobudki: strach przed nieznanym i ciekawość nowości. Czynniki te są zupełnie przeciwstawne, choć nie wykluczają się całkowicie. Można być jednocześnie ciekawym nowości i tych nowości się obawiać. Ludzie najczęściej potrzebują sporo czasu, żeby pokonać strach przed nieznaną nowością. Drogą do pokonania tego strachu jest lepsze poznanie. Kiedy zaś poznamy już dogłębnie jakąś nowość, najczęściej przestaje już ona być nowością. Te same procesy zachodzą zarówno wobec grup ludzkich, jak i wobec wytworów niematerialnych, których są nosicielami. Takie wynalazki jak cyfry arabskie czy proch uważamy już od dawna za „swoje”. Podobnie rzecz ma się z grupami ludzkimi. Ruchy migracyjne towarzyszą nam od początków istnienia *homo sapiens*. Praprzodkowie Niemców nie pochodzą z terenu obecnych Niemiec, tak jak i praprzodkowie Polaków nie pochodzą z terenu Polski, a Hiszpanów z Hiszpanii. Kiedyś ludzie nie mieli do końca tej świadomości. Obecnie wiemy już, że praprzodkowie wszystkich ludzi pochodzą z Afryki, co jednak nie przeszkadza wielu darzyć nienawiścią wszystkich Afrykanów. Historia zna wiele pięknych przykładów witania przybyszów z otwartymi ramionami (jak choćby polska emigracja po upadku Powstania Listopadowego czy obecni uchodźcy z objętej wojną Ukrainy), ale tak samo jest pełna przykładów pogromów i prześladowań (choćby wobec takich narodów jak Żydzi czy Romowie).

Stosunkowo najnowszym czynnikiem, którego wpływ na drogi handlowe i szlaki pielgrzymie, a zwłaszcza na proces integracji można wskazać w XXI w., jest światowa pandemia COVID-19. Po raz pierwszy w historii mieliśmy do czynienia z niemal całkowitym zamarciem przemieszczania się ludzi zarówno w skali globalnej, jak i regionalnej. Zamarł handel i ruch pielgrzymkowy. Ludzie zostali zamknięci w domach i „skazani” na przebywanie wyłącznie w gronie najbliższej rodziny. Kontakty ze światem zewnętrznym odbywały się przez pewien czas za pośrednictwem komputera czy komórki. W momencie pisania niniejszego artykułu wydaje się, że sytuacja powoli wraca do normy, za parę dni w Polsce zostanie zniesiony oficjalnie stan epidemii. Nie sposób na razie przewidzieć, jakie dalekosiężne skutki będzie miała wspomniana pandemia. Czy ludzie wypuszczeni już z powrotem z domów będą dążyli do nadrobienia straconego czasu i będą próbowali jeszcze bardziej zintensyfikować podróże i kontakty między ludzkie? A może raczej wzrośnie tylko strach i obawa przed wszystkim co nieznanne, jako że może być potencjalnie groźne?

---

<sup>3</sup> Dawne spojrzenie: Bubczyk, 2020: 37–58; spojrzenie współczesne: Tarczyński, 2014; Karwatowska i in. (red.), 2018.

## Wnioski

Zadanie zweryfikowania założeń projektu *Trade Routes and Pilgrimage Trails as a Factor of Integration* wydawało się początkowo autorowi niniejszego tekstu bardzo proste. Od zakończenia prac minęły co prawda niecałe dwie dekady, jednak fakt, iż świat zmienia się obecnie w zawrotnym tempie, wydawał się ułatwiać analizę. Początkowo wydawało się, że skoro świat jest już zupełnie inny, to i znaczenie szlaków handlowych i dróg pielgrzymich dla integracji będzie inne. Przemyslenia ostatnich dni i ponowna lektura tomu podsumowującego projekt nie pozwalają jednak na wyciągnięcie tak zdecydowanych wniosków.

Same drogi handlowe i szlaki pielgrzymie zmieniły w ostatnich latach swój charakter, w niektórych aspektach także przebieg, ale w zasadzie pozostały takie same. Nadal istnieją szlaki łączące między sobą ośrodki bogatej Północy, ale także i te prowadzące do i z biednego Południa. Ludzie nadal wierzą w Boga/Bogów i nadal chcą odwiedzać odległe sanktuaria. Funkcje tych dróg w swoim ogólnym zarysie również pozostały niezmienione. Ciągłe chodzi o poznawanie „nowego”, o przenikanie się kultur, ale i także o rozwój handlu i zwykłe bogacenie się. Podobnie idea integracji w rozumieniu pomysłodawców projektu pozostała niezmienną. Nadal pojawiają się nowe koncepcje, idee czy też wytwory materialne, które w nowych miejscach, w połączeniu z miejscowymi osiągnięciami, mogą prowadzić do postępu.

Z drugiej strony ani drogi, ani integracja nie są już takie same. Inaczej wyglądają drogi. Ludzie opanowali morza i niebo. Wszystko odbywa się szybciej. Pojawił się Internet, środki masowego przekazu. Rolę dróg komunikacyjnych przejęła telefonia, poczta internetowa i serwisy społecznościowe, rolę części dróg handlowych przejęły rurociągi, a pielgrzymowanie często odbywa się bez fizycznego ruszania się z miejsca.

Najbardziej zmienił się jednak człowiek. Wzrost poziomu wiedzy nie przełożył się specjalnie na wzrost poziomu tolerancji i akceptacji. Jesteśmy mądrzejsi, ale jednocześnie tak samo głupi. Zamykamy się coraz bardziej w sobie, w swoim świecie wirtualnym. Zostało to wzmocnione zmianą charakteru przemieszczania się. Jeśli nawet zdecydujemy się na podróż, to nie zastanawiamy się nawet nad wartościami czy ideami charakterystycznymi dla krajów, nad którymi przelatuje nasz samolot. Coraz większe znaczenie mają komputery, coraz więcej zadań przejmują od nas systemy zarządzane przez sztuczną inteligencję. Drogi handlowe i szlaki pielgrzymie pozostają więc nadal bardzo podobne, tylko człowiek się zdehumanizował.

## Bibliografia

- Bubczyk, R. 2020. Obcy w opiniach średniowiecznych intelektualistów. Przekazy o Walijszczykach autorstwa Waltera Mapa (ok. 1140–ok. 1209) i Geralda z Walii (ok. 1146–1223). *Sensus Historiae* 41(4), s. 37–58.
- Dunkerley, D., Hodgson, L., Konopacki, S., Spybey, T., Thompson, A. 2002. *Changing Europe: Identities, Nations and Citizens*. London–New York: Routledge.
- Gawron, G., Pactwa, B. 2008. *Czynniki integracji i reintegracji zawodowej kobiet na regionalnym rynku pracy*. Tychy: Śląskie Wydawnictwa Naukowe.
- Glenn Wright, R. 2020. *Unmanned and Autonomous Ships*. New York: Routledge. <https://doi.org/10.1201/9780429450655>
- Karwatowska, M., Litwiński, R., Siwiec, A. (red.). 2018. *Obcy/Inny: propozycje aplikacji pojęciowych*. Lublin: Wydawnictwo UMCS.
- Kmieciński, J., Olędzki, M., Natkański, K. (eds.). 2004. *Trade Routes and Pilgrimage Trails as a Factor of Integration. Sanctuaries and Cult*. Łódź: Akademickie Centrum Graficzno-Marketingowe LodArt.
- Kołodziej-Sarzyńska, M., Majewska, M., Juchnowicz, D., Karakuła-Juchnowicz, H. 2019. Czynniki ryzyka samobójstwa w kontekście teorii integracji społecznej według Émile’a Durkheima. *Psychiatria Polska* 53(4), s. 865–881. <https://doi.org/10.12740/PP/92217>
- Lunenfeld, B. 2008. An Aging Word – demographics and challenges. *Gynecological Endocrinology* 24: 1, s. 1–3. <https://doi.org/10.1080/09513590701718364>
- Mandes, S. 2015. The Internet as a challenge for Traditional Churches: The Case of Catholic Church in Poland. *Annual Review of the Sociology of Religion* 6, s. 114–130. [https://doi.org/10.1163/9789004302549\\_009](https://doi.org/10.1163/9789004302549_009)
- Mróz, F. 2016 *Pielgrzymowanie polskimi odcinkami Drogi św. Jakuba na początku XXI wieku*, <https://depot.ceon.pl/handle/123456789/10633> (dostęp 20.05.2022).
- Pokorska, B., Maleszyk E. 2006. *Integracja przedsiębiorstw handlowych a procesy konkurencji*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Tarczyński, A. 2014. *Obcy: perspektywa doświadczenia grupowego*. Bydgoszcz: Wydawnictwo UKW.
- U.S. and World Population Clock, <https://www.census.gov/popclock/> (dostęp 3.04.2022).
- Wich, U. 2014. Metropolie – czynniki integracji czy dezintegracji regionów? *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska* 48(1), s. 193–201.