

Maciej JĘDRUSIK

Uniwersytet Warszawski

Wydział Geografii i Studiów Regionalnych

e-mail: m.jedrusik@uw.edu.pl

ORCID: 0000-0003-4438-9639

Prace i Studia Geograficzne

ISSN: 0208-4589; ISSN (*online*): 2543-7313

2024, t. 69.1, s. 125-127

DOI: 10.48128/pisg/2024-69.1-07

RECENZJA

Tahar Kharchi, Jean-Marie Miossec,

La théorie du transport de Charles Horton Cooley. Traduction, contextes et perspectives
(seria „Territoires de la Géographie”, L’Harmattan, Paris 2024)

We współczesnej pogoni za nowością, pozorny-
mi często odkryciami, przykrywaniem nauki publi-
cystyką lub powierzchownymi sloganami, często za-
pominaamy, że przed nami byli inni – dociekliwi ba-
daczycy mający odwagę mierzyć się z problemami im
współczesnego świata, tłumaczyć go i porządkować.
Nierzadko czynili to w sposób rewolucyjny, tworząc
teorie, które mogłyby stać się ponadczasowe, gdyby
o nich nie zapomniano. Czasem barierami poznania
stały się regionalizmy, odmienność językowa, brak
technologii ułatwiających komunikację globalną.

Dlatego z ogromną przyjemnością i wzruszeniem sięgnąłem do recenzowanego dzieła, choć jego
objętość jest zaiste imponująca – 413 stron gęstego druku, niewiele ilustracji... Bo – jak na tak ważne
dzieło – mało w nim ilustracji (38), plansz (24), wyróżnień w ramach (9) czy tabel (3). Natomiast
indeks nazw, nazwisk, pojęć itp. jest imponujący.

A jest to, po pierwsze, tłumaczenie z angielskiego na francuski ponad wiekowego dzieła Char-
lesa Hortona Cooleya – raptem liczącego niewiele ponad 100 stron tekstu. Po drugie, cała reszta to
współczesna analiza zawartej we wspomnianym tekście teorii, jej interpretacja, konfrontacja z nam
współczesnym światem i kontekstami, odwołania do innych dziedzin, dyscyplin i teorii.

Ale po kolei. Urodzony w 1864 r. (a zmarły w 1929 r.) Charles Horton Cooley to socjolog,
meandrujący w swym naukowym życiu po różnych dyscyplinach, także – według kanonów z aktual-
nego podziału nauki w Polsce – w pobliżu geografii społeczno-ekonomicznej, bo przecież transport,
jego uwarunkowania przyrodnicze, społeczne i gospodarcze to oczywiste pole badawcze tej dyscy-
pliny. Może tylko fakt, że Cooley należał do tak zwanych badaczy gabinetowych, rzadko posiłkując
się badaniami empirycznymi odróżniał go (socjologa) od klasycznych geografów. Chociaż, podobnie
jak wielu z nich, często wnioskował na podstawie potocznych obserwacji. Nie doceniał, a może nie
przeceniał, metod ilościowych, zwłaszcza statystycznych.

Zalecany sposób cytowania / Cite as: Jędrusik M., 2024,
Recenzja: Tahar Kharchi, Jean-Marie Miossec, *La théorie du
transport de Charles Horton Cooley. Traduction, contextes et
perspectives* (seria „Territoires de la Géographie”, L’Harmat-
tan, Paris 2024), *Prace i Studia Geograficzne*, 69.1, Wydział
Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskie-
go, Warszawa, 125-127, DOI: 10.48128/pisg/2024-69.1-07.

© Copyright by Wydział Geografii i Studiów Regionalnych
Uniwersytetu Warszawskiego & Autorzy



Artykuł opublikowany przez SCIENDO
i objęty licencją Creative Commons Attribution-NonCommer-
cial-NoDerivatives 4.0 International License

Teorią transportu zajął się w początkowym okresie naukowej kariery. Było to związane z jego rozprawą doktorską, skądinąd z ekonomii. W doktoracie kontynuował rozważania ze studiów magisterskich, na temat XIX-wiecznej industrializacji. W tych badaniach dostrzegł szczególne cechy lokalizacji ośrodków miejskich lokalizowanych na przecięciu szlaków komunikacyjnych, uznając je za „przerwy” w transporcie. I wokół tego stworzył teorię tłumaczącą rolę transportu w rozwoju gospodarczym oraz w obiegu i dyfuzji dóbr, ludzi, idei...

Teoria wzbudziła zainteresowanie w Stanach Zjednoczonych, a jej autor – profesor na Uniwersytecie Michigan – stał się personą wśród socjologów amerykańskich. Pozostała jednak mało znana w świecie nieanglojęzycznym, a i w kręgu anglosaskim z czasem traciła na popularności.

Jean-Marie Miossec – emerytowany profesor, niegdyś rektor Uniwersytetu Paula Valéry’ego w Montpellier, wraz ze swoim dawnym algierskim doktorantem – Taharem Kharchim podjęli się ambitnego zadania: przetłumaczenia i wytłumaczenia współczesnym tej zapomnianej teorii. Jean-Marie Miossec to wybitny francuski geograf, dla którego geografia transportu stała się życiową (choć niejedyną) naukową pasją. Czy można więc dziwić się pomysłowi „reanimacji” Cooleya?

I powstało dzieło. Pierwsze 14 rozdziałów to drobiazgowo tłumaczenie oryginału. Cooley pisał w nich o cechach mechaniki i geometrii transportu oraz sieci transportowych, ich związkach w warunkach przyrodniczych, transporcie wodnym, dzielił się generalnymi obserwacjami o relacjach transportu ze środowiskiem przyrodniczym, organizacją społeczną, wojskową, polityczną, gospodarczą (w tym rynkami). Pisał także o rentowności transportu, konstruowaniu taryf przewozowych, wreszcie o lokalizacji węzłów transportowych w miastach i miasteczkach. Słowem – o wszystkim! Ta część jest uzupełniona przez oryginalne referencje bibliograficzne – interesujące, że w wersji ulepszonej i doprowadzonej do współczesnych norm opisu bibliograficznego przez Miosseca i Kharchiego. Chwała im i za to!

A jeszcze bardziej chwała za część drugą, w której na ponad 220 stronach zagłębiają się w istotę – bardzo często intuicyjnych – założeń Cooleya. Umieszczają je w zawłościach historii Stanów Zjednoczonych – na czele z traumą podboju i eksterminacji rdzennej ludności, migracjami transkontynentalnymi, ekspansją „kolei żelaznej”, liberalizmem gospodarki rynkowej. Wiele miejsca poświęcają losom Środkowego Zachodu.

Bardzo interesującą lekturę stanowi trzeci rozdział opisujący losy, a może raczej pryncypia moralne, społeczne i naukowe rodziny Cooleyów – ojca: Thomasa McIntyre Cooleya (1824–1898), przez 20 lat sędziego Sądu Najwyższego stanu Michigan, jak i samego Charlesa Hortona Cooleya (1864–1929). Autorzy starają się odnaleźć podstawy, świadome lub nie, kształtowania rozumowania autora *Teorii transportu*. Trzeba przyznać, że obydwie postacie należały do nietuzinkowych.

Pewnie dlatego kolejny rozdział zatytułowano: *Dzieło wizjonera*. To właśnie tutaj znajduje się najbardziej drobiazgowa analiza teorii. Chyba najważniejsze tezy zawarto na kilku zaledwie stronach (tj. 321–328). Sugeruje to nawet tytuł podrozdziału – odnoszący się do celu całości teorii – „zbyt wspaniałej, by ją natychmiast zrozumieć”. A piąty rozdział, zatytułowany w wolnym tłumaczeniu „o rozniecaniu pożogi” – nowych myśli i idei (?), zawiera krytyczną analizę dokonań Cooleya: od dojrzałości jego myśli, po zwrócenie uwagi na powierzchowność w niektórych aspektach i utratę wizji syntezy całości.

A jednak – jak piszą autorzy w zakończeniu – opisywana teoria Cooleya „zachowuje całą swą aktualność i nowoczesność, bowiem chodzi o dzieło przemyślane i skonstruowane jako wizja syntetyczna i dynamiczna”. I dalej: „gdy czyta się *Teorię transportu*, sto trzydzieści lat po jej zredagowaniu, nie można nie być zadziwionym przez jej nowoczesność, przez nowoczesność jej założeń”.

Te zdania, które wielu czytelników podzieli po lekturze, świadczą o wartości nie tylko dzieła Cooleya, ale i opracowania Miosseca i Kharchiego.

Może warto byłoby więc przetłumaczyć ich pracę – tym razem na angielski – by anglojęzycznej publice przypomnieć teorię oraz ułatwić angielskojęzycznym czytelnikom jej zrozumienie i docenienie.

Spis literatury po części drugiej jest znacznie obfitszy niż ten wieńczący dzieło Cooleya. Około 500 cytowanych publikacji to prace największych współczesnych i przeszłych mistrzów geografii ekonomicznej zarówno z kręgów anglosaskich, jak i francuskich. To rzadki przykład zbliżenia tych naukowych „światów”, przynajmniej geograficznych.

A tymczasem: tych którym geografia transportu bliska, a znającym francuski, zapraszam do lektury. Warto!