



## Reseñas

**URRY, John (2007) *Mobilities*. Oxford: Polity Press**

John Urry (1946-), profesor en la Universidad de Lancaster, es un sociólogo de sobra conocido y altamente reputado en el panorama internacional de las ciencias sociales. Su dilatada carrera, aparentemente dispersa y diversificada, ha seguido senderos bastante bien definidos dejando tras de sí un catálogo extenso de obras sociológicas de primer nivel. Sus primeros trabajos se centraban en el campo de la teoría social y la filosofía de las ciencias sociales o de la sociología del poder (Reference Groups and the Theory of Revolution (1973), Power in Britain (1973), Social Theory as Science (1975, 1982) y The Anatomy of Capitalist Societies (1981)). Posteriormente, en una segunda fase, ha publicado varios libros sobre los cambios sociales acaecidos durante las últimas décadas en la estructura social (clase y género) de las sociedades capitalistas occidentales (Localities, Class and Gender (1985), Restructuring. Place, Class and Gender (1990), Social Relations and Spatial Structures, co-editado con Derek Gregory, 1985), Place, Policy and Politics, 1990, Capital, Labour and the Middle Classes (1983); The End of Organized Capitalism (1987); y Economies of Signs and Space (1994, los dos últimos con Scott Lash). Más recientemente, sus preocupaciones principales se han concretado en un conjunto de fenómenos más específicos como son el consumo, el turismo o la movilidad (The Tourist Gaze (1990), Consuming Places (1995), Touring Cultures (1997, editado con Chris Rojek), Tourism Mobilities (2004, editado con Mimi Sheller), y Performing Tourist Places (en colaboración), Contested Natures (1998) and Bodies of Nature (2001) (ambos con Phil Macnaghten), Sociology Beyond Societies (2000), Automobilities (2004, coeditado), Mobile Technologies of the City (2006, coeditado) y Mobilities, Networks, Geographies (2006, coautor).

En *Mobilities* (2007), que se ubica en este último momento de producción intelectual, Urry emprende una tarea casi titánica pero apasionante: presentar y desarrollar al máximo un nuevo paradigma sociológico, el de la “movilidad”. Dicho término, sobre el que el autor lleva trabajando tiempo y que se ha puesto de moda casi en la última década, condensa toda una serie de acontecimientos y fenómenos sociológicos de primer nivel que tienen lugar en la era global: mi-

graciones, comunicaciones, turismo, desplazamientos masivos, deslocalizaciones, viajes, transportes, redes digitales, estudiantes internacionales, refugiados, diásporas, relaciones virtuales, etc. Todos ellos son “hechos sociales en movimiento” y surcan el globo de manera ininterrumpida expresando el carácter dinámico y movedido de la vida social actual. Estos sujetos y objetos están “en ruta”, encontrándose y desencontrándose a cada segundo, dando forma a lo social de una manera acelerada y cambiante frente al sedentarismo o estatismo de épocas precedentes. Para Urry no importa el medio, la escala o el dispositivo utilizado: comunicación y transporte son dos ejes rectores del mundo global que habitamos. Si tiempos y espacios están continuamente siendo redefinidos y rediseñados a través de la movilidad, intuye el autor que estamos frente a un signo o síntoma de la globalización en curso y que nuestra civilización comienza a quedar definida, más que por otros rasgos, por el hecho de su movilidad extrema.

Mobilities está dividido en tres grandes secciones. La primera parte del libro (tres capítulos) pone los pilares, de alguna manera, tanto de los marcos teóricos como de los métodos analíticos del paradigma de la movilidad. Arrancando en las tempranas intuiciones de Simmel acerca de la importancia capital de la movilidad para el cuerpo social, Urry repasa las ideas de sedentarismo, nomadismo o fluidez como caracterizaciones teóricas de numerosos eventos sustantivos. Idénticamente, el autor propone una serie de innovaciones metodológicas que ayuden a comprender y estudiar este tipo de fenómenos en movimiento tales como los conceptos de distancia, escala, movilidad, etc. Para ello, Urry identifica cinco procesos principales de movilidad: los viajes “corporales” de los sujetos sociales, el movimiento físico de objetos, los viajes imaginados, los viajes virtuales y los viajes comunicativos (p. 47).

En la segunda parte (cinco capítulos), se examinan cinco casos distintos de movilidad, formas tanto corpóreas como virtuales de no estaticidad cuya organización social y material es distinta y cuyas prácticas asociadas tienen profundas implicaciones en la gestión del espacio-tiempo y en cómo se experimenta el mundo exterior. Comienza esta parte con un interesante análisis de los paseos y los caminos y de cómo éstos marcan y configuran el mundo social recordándonos el papel de los flâneurs (Benjamin) y los excursionistas. Posteriormente, Urry investiga la mecanización del movimiento a través de los transportes públicos y, más en concreto, de los trenes y la sociabilidad generada en ellos. Esta parte concluye con quizás el mayor sistema de movilidad actualmente sobre la faz de la tierra: el coche y los dispositivos automovilísticos. El sistema de coches transformó radicalmente nuestra visión del tiempo, el espacio o la velocidad, reorganizando las ciudades y la administración de lo colectivo drásticamente. Frente al rígido militarismo del ferrocarril, la compleja y adaptativa automobilidad llegó a ser mucho más que un medio de transporte, se convirtió en un modo de vida, en un “hecho social total” (Mauss). La autoexpansión y el crecimiento desorbitado del automovilismo (en tanto un modelo privado e individualista) han generado toda una cultura y una gama nueva de emociones y experiencias a través de carreteras, autopistas y calles. A partir de ahí (y hasta el 11-S, pág. 135), el avión toma el relevo aunque el protagonismo sea compartido: la aeromovilidad se torna el patrón global de administración del planeta y el espacio sobre nuestras cabezas un “lugar” (a

diferencia de los “no-lugares” de Auge, algo que critica Urry) cada vez más poblado. Pasajeros, aviones, azafatas y aeropuertos delimitan igualmente la acelerada vida moderna.

La comunicación, en general, continúa Urry, supone también un medio de encuentro y desencuentro, de movilidad virtual de lo social. Más allá del “cara a cara”, lo mediático supone una intensificación de la movilidad social en diferentes variantes, sea por carta, por teléfono móvil, por dispositivo inalámbrico o por cualquier artefacto similar. El carácter global del orden social y su topología reticular dependen, en gran medida, del tráfico de mensajes. Las comunicaciones móviles han extendido la movilidad corporal (o al menos su sensación) a tal punto que, hoy en día, la sociabilidad deviene absolutamente dependiente de la conectividad. Los nuevos espacios híbridos y máquinas incorporadas generan una “sociabilidad móvil” que colapsa todas las distancias. A lo largo del libro, la cadena tren-coche-avión-comunicación va formando un continuo de sistemas de movilidad social que, para el autor, vertebran el mundo moderno.

La centralidad de dichos modos de movilidad social toma cuerpo en la última parte del libro (otros cinco capítulos), donde todo el material previo se moldea con la idea de extraer unas conclusiones sociológicas potentes. En primer lugar, se ponen en relación desigualdad y movilidad de manera que se vincula la posibilidad de habitar los espacios con la estructura social. Dicha capacidad o posibilidad de deambular por el espacio (real o simbólico) se relaciona con la ciudadanía o incluso el capital social (Putnam). Posteriormente, Urry introduce la idea de redes o networks para acabar concluyendo que, si bien vivimos un “mundo pequeño” (tal y como reconoce alguna literatura sociológica), más bien quedamos representados por una superposición de redes diversas (amigos, familia, trabajo, ocio, etc.) que construyen nuevas formas de relación y encuentro. Las “redes personales” (personal networking) se forman como intercalación de diversas redes vitales y sociales formadas, en muchos casos, por vínculos débiles (que pueden ser fuertes, Granovetter) pero donde germinan las “quedadas” (meetings). Urry se atreve, al final, con ciertos escenarios futuros marcados por fenómenos como el cambio medioambiental global, el post-coche (post-car) o las catástrofes (riesgos) pero también por las nuevas tecnologías, las nuevas fuentes de energía o los nuevos materiales.

Estamos ante un libro, altamente recomendable, muy completo, repleto de referencias y fuentes bibliográficas, etc. dirigido potencialmente a un público extenso y amplio dentro de todo el espacio de las ciencias sociales. Una de sus mayores virtudes es su capacidad divulgativa y su agradable lectura además de su pertinencia o actualidad. Además, *Mobilities*, i) aporta la posibilidad de pensar la movilidad como un sistema (social) y no como un agregado de elementos aislados o casos aislados, ii) supera las dificultades que siempre tuvieron las ciencias sociales para pensar dicho concepto (acostumbradas plácidamente a las entidades fijas y estáticas) y iii) proporciona un paradigma que viene desde lejanas tradiciones y escuelas de pensamiento (la sociología urbana o G. Simmel) y que integra numerosas “formas” de moverse, etc. Se le pueden objetar, no obstante, algunas cuestiones. El libro de Urry, en ocasiones, resulta excesivamente general y se mueve en el estilo de las presentaciones introductorias, sin proporcionar estudios de

caso en profundidad o ejemplos profusamente trabajados. Asimismo, el volumen es desigual, con partes que simplemente resumen literalmente otras investigaciones o que listan ejemplos dispersos. Un precio que quizás hay que pagar por conseguir colocar la movilidad en el centro de la agenda de las ciencias sociales.

César Pompeyo