



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA**  
**UNIDAD IZTAPALAPA**

**DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**  
**POSGRADO EN CIENCIAS ANTROPOLÓGICAS**

**LAS RÉMORAS DE LA MOVILIDAD**  
**NOTAS PARA UNA ANTROPOLOGÍA DE LA MOVILIDAD**  
**JOSÉ MARÍA CASTRO IBARRA**

**ENSAYO**  
**PARA OBTENER EL DIPLOMA DE ESPECIALIZACIÓN**  
**EN ANTROPOLOGÍA DE LA CULTURA**  
**DIRECTOR: DR. NÉSTOR GARCÍA CANCLINI**

**México, D.F.**

**Julio de 2105**

# LAS RÉMORAS DE LA MOVILIDAD. NOTAS PARA UNA ANTROPOLOGÍA DE LA MOVILIDAD

*I'm going to Graceland.  
Graceland, In Memphis, Tennessee.  
I'm going to Graceland.  
Poorboys and pilgrims with families  
And we are going to Graceland.  
Paul Simon, Graceland*

*One's destination is never a place,  
but rather a new way of looking at things.  
Henry Miller, Big Sur and the Oranges of Hieronymus Bosch*

*En general, los he probado todos,  
los caminos felices de este mundo.  
En general, los he encontrado buenos,  
para los que no pueden, como yo,  
usar la misma cama mucho tiempo  
y van de un lado a otro hasta que mueren.  
Jack London. Sextina del trotamundos*

## INTRODUCCIÓN

La historia de la humanidad bien podría ser la historia de sus desplazamientos, de sus viajeros, (entiéndase aquí por viajeros a personas, cosas, ideas e informaciones). No sólo porque a nivel de la especie humana la aparición del bipedismo fue central para que la evolución haya sido encausada en la dirección que nos trajo hasta aquí; sino porque a nivel de la humanidad, todas las sociedades han sido atravesadas por varias formas de desplazamiento colectivo. La movilidad ha posibilitado múltiples dinámicas, migraciones y conexiones; intercambios de objetos, personas y perspectivas que fueron cruciales para determinar hacia donde caminaría la historia, no sólo de cada grupo sino del planeta y sus habitantes.

Ya Levi-Strauss (2004: 335), defendía que el eje fundamental que ha impulsado la evolución humana es la interconexión entre culturas diversas. En ese sentido para él, la *civilización humana*

sería la coalición de culturas, en donde cada cual preservaría su originalidad. Dentro de su camino, la especie humana ha encontrado “cierta modalidad de existencia entre culturas que no es otra que su *manera de estar juntas*.” (*Ibid.*; 334). Esta modalidad se ha moldeado a causa de los pasos andados por los grupos sociales y por los kilómetros recorridos de sus productos culturales; así como resultado de los cruces de trayectos que estas circulaciones han producido. Es decir, esta historia de conexiones, invensiones, expansiones, intercambios y migraciones ha sido posible gracias a la movilidad de sus actores.<sup>1</sup>

A través de este texto pretendo abordar el fenómeno de la movilidad y proponer una serie de enfoques, herramientas, perspectivas, revisiones, métodos y conceptos con el fin de abarcar ampliamente las implicaciones sociales y culturales de este complejo fenómeno, que hoy, cómo siempre, nos forja como humanidad. Es imposible querer entender las dinámicas culturales sin tomar en cuenta la movilidad.

En este ensayo planteo que la antropología debe trabajar la noción de movilidad como una noción que trasciende espacios y temporalidades, ya que creo que es de esta forma, sin traicionar esencia holística, que se podrá comenzar a desenredar un fenómeno sin el que es imposible comprender la contemporaneidad. Es decir, se busca colocar la movilidad en el lugar que merece y proponer de acercamiento y análisis a los flujos que se desplazan cotidianamente y a los flujos que permiten nuestras vidas. ¿Cómo entender a un grupo que vive desplazándose? ¿Cómo entender las diásporas y migraciones masivas que construyen a su paso conexiones duraderas no sólo entre ello sino con las personas que dejan atrás y con las que ahora cohabitan? ¿Cómo pensar las conexiones, los cruces? ¿Cómo analizar los objetos con los que nos relacionamos y que vienen de lejos; con la información que viaja grandes distancias y que llega hasta nuestros escenarios más íntimos y nos hace actuar de una u otra manera?

El tema de la movilidad ha sido abordado desde la antropología desde sus inicios; sin embargo estos acercamientos ha sido, aislados, parciales e intermitentes. En esos caso la movilidad se ha registrado como una característica más del hecho social estudiado y no como el principal eje de análisis, a pesar de que de esta forma se podría obtener una perspectiva alterna y novedosa de los fenómenos culturales.

En la búsqueda de conocer la forma en que los procesos culturales se conforman y se transforman es necesario reagrupar el vasto conocimiento que la antropología posee de las diversas formas de desplazamiento pero que nunca ha sistematizado; debe transitar por los saberes de otras disciplinas en tanto puedan aportar otras perspectivas y formas de acercarse a la movilidad (sean

---

1 En este trabajo considero, siguiendo la propuesta de Bruno Latour (2008, 2007), que las dinámicas culturales son producto de la red interconectada de actores humanos y no humanos.

discursos, métodos, hechos históricos, materiales, etc.) y conjugarlo tanto como con sus propios hallazgos sobre otras dinámicas culturales como con los métodos que ha desarrollado hasta ahora. Creo que es necesario que la antropología sistematice y cree su propia forma de mirar las movilidades contemporáneas que escudriñe para entender las implicaciones y los alcances de estos desplazamientos proponiendo una perspectiva más amplia de los procesos culturales actuales y la condición humana en general.

## 1. UN MUNDO QUE AVANZA A TRAVÉS DE ARTERIAS

Vivimos en un mundo que se desplaza cotidianamente, donde los flujos de personas, objetos e información avanzan, se asientan, regresan o circulan sin detenerse, construyendo mundos culturales o expandiendo y modificando los ya existentes. A la par de ello, las demás personas que se desplazan, los que miran los flujos desde sus hogares o que los reciben o los envían establecen relaciones que definen sus cotidianidades; la manera en que construyen sus vínculos sociales y sus prácticas, y la forma en que contemplarán su mundo.

Actualmente el escenario global ha facilitado las conexiones entre grupos y actores, acelerando, densificado y diversificado los flujos que circulan por el planeta. Pareciera casi imposible abarcar esta masificación heterogénea de movilidades. Por ejemplo, tan sólo en la noción de migración existe una variedad inmensa de desplazamiento radicalmente distintas que en ocasiones ese término al generalizar parece ocultar más que mostrar algo.

Trascender la noción de migración permitiría entender las implicaciones de la movilidad en todas sus dimensiones. Primero como un *hecho de la movilidad* (Tarrus 2000), cruzar con otras esferas, no sólo en el tiempo sino en el espacio. Permitiría ver prácticas y dinámicas; concepciones espacio-temporales, comunidades multilocalizadas relacionadas con los procesos de movilidad.

Por ejemplo en el caso de las comunidades transnacionales, la frontera que las atraviesa, es la que puede moldear, transformar o resinificar los flujos que unifican las partes que las componen. Sin embargo, estos compendio de flujos sólo comprenden una forma más de desplazamiento. Por ello, deben ser parte de un compendio más amplio para que extienda su experiencia a otros desplazamientos y que de igual forma su estudio sea enriquecido por otras experiencias, el de la antropología de la movilidad.

“Por acción u omisión todos estamos en movimiento” (Bauman 2001: 8); unos más que otros; física o virtualmente, pero todos somos viajeros o vagabundos. Todos somos migrantes. Aunque los dirigentes del planeta se empeñen en negarlo, si la movilidad es un atributo inherente

del ser humano, la circulación libre es su derecho y, más aún, su forma de vida. Sería más claro recurrir a lo que tienen en común todos los desplazamientos, la movilidad misma, debido que la frontera que divide las circulaciones migratorias de otras que no son consideradas como tales es poco clara. Las migraciones son demasiado heterogéneas y esa noción a veces parece quedar demasiado estrecha, además de que sus estudios un muchas ocasiones sólo ponen el énfasis en las personas que se desplazan. Por ello, es necesario pensar en un conjunto de herramientas que permitan ver los flujos en su esencia, la del desplazamiento, más allá si estos son permanentes, transnacionales, intraurbanos, ultramarinos, espaciales.

John Urry reúne una buena muestra de esa diversidad:

A veces pareciera como si todo el mundo estuviera en movimiento. Los retirados, estudiantes internacionales, terroristas, miembros de diáspora, turistas, empresarios, esclavos, estrellas del deporte, buscadores de asilos, refugiados, mochileros, viajeros suburbanos, jóvenes profesionistas, prostitutas -estos y muchos otros- parecen concebir el mundo contemporáneo como su ostra o al menos su destino. Al mismo tiempo, entrecruzando el planeta, están las rutas de múltiples grupos encontrándose intermitente en el transporte o en los centros de comunicación; buscando en el mundo real o en bases de datos electrónicas el siguiente *coach*, mensaje, avión, camión, texto, aventón, ferry, tren, automóvil, página *web*, un punto *wifi*, etcétera (Urry 2013: 3).

Pareciera como si la misma rotación planetaria fuera producto de los múltiples desplazamientos que tiene en su haber. Sólo para hacerse una pequeña idea, según algunas cifras arrojadas por John Urry (2013), del 2010 a la fecha existen anualmente alrededor de un billón de llegadas internacionales (en 1950 se registraron 25 millones); hay cuatro millones de pasajeros de avión cada día; al mismo tiempo, 360,000 pasajeros están sobrevolando los Estados Unidos; 31 millones de refugiados deambulan por el mundo; en 1998, 552 millones de automóviles circulaban los caminos, para el 2020 se calculan que serán 730 millones; y en 1800 las personas en Estados Unidos viajaban en un promedio de 50 metros al día, hoy 50 kilómetros diarios.

Los contrastes con otras épocas son enormes, al igual que el inmenso giro cualitativo que suponen. No sólo es la cantidad, la densidad y la distancia, hay que tomar en cuenta las tecnologías de desplazamiento, la velocidad, las causas y las condiciones de todos estos flujos. A esto es posible agregar las implicaciones económicas de estos traslados -nivel global el viaje y el turismo constituyen la industria más grande del mundo (*Ibid.*; 4)- y los costos ambientales y el derroche energético que estos desplazamientos masivos significan.

También los objetos se desplazan. Ya sea porteados en camiones, aviones o barcos; ya sea de

forma legal o ilegal se ha construido un sistema de producción interconectado a nivel global, *just in time*, que hace circular las mercancías por todos los lugares del planeta, en todas las direcciones. Es una cadena inmensa de bienes buscando satisfacer necesidades o de mercancías que se dirigen a un país situado en otro extremo del mundo para transformarse en la siguiente etapa de producción.

Junto a la implementación del sistema que posibilita los circuitos de mercancías se ha establecido una “cosmopolitización” del gusto. Esto significa que los consumidores del “norte” esperan productos frescos de alrededor del mundo, mientras que los consumidores del “sur” esperan de vuelta las maneras de acceder a bienes provenientes del norte (*Ibid.*; 5).

A esta vorágine de objetos viajeros, se le suman los flujos masivos de “valiosos productos ilegales”; drogas, armas, cigarros, alcohol, productos de imitación y piratería. Los medios de comunicación también circulan en su manifestación material -videos, DVD's, radios, televisiones, video grabadoras y celulares- y cotidianamente son transportados de mano en mano a través de las fronteras” (*Ibid.*; 5).

Por si fuera poco, vivimos en un mundo de lo instantáneo gracias a los flujos de información que emanan de los teléfonos celulares y el Internet. En la actualidad es imposible concebir la movilidad y sus flujos sin la noción de la compresión espacio-temporal producida por el desarrollo de los medios de transporte y las tecnologías de la comunicación. David Harvey (1998: 267) la explica la compresión espacio-temporal como

los procesos que generan una revolución de tal magnitud en las cualidades objetivas del espacio y el tiempo que nos obligan a modificar a veces de manera radical, nuestra representación del mundo. Empleo la palabra “compresión” porque sin duda la historial del capitalismo se ha caracterizado por una aceleración en el ritmo de vida, con tal superación de barreras espaciales que el mundo parece que se desploma sobre nosotros.

Este noción de compresión espacio-temporal ha tenido como resultado la sensación de que el planeta se ha encogido, que las distancias no importan o por lo menos no al nivel que lo hacían tiempos atrás.

Pareciera que todas estas conexiones -incluyendo las dinámicas de interrelación entre lo local y lo global-, sumado a la sensación de simultaneidad espacial, vistas en su conjunto hacen parte de lo que John Urry, siguiendo la propuesta de diversos autores, denomina *el giro de la movilidad*. Es el dar cuenta de que el planeta está en movimiento, y su actores en constante desplazamiento, permitiendo una diferente forma de abordar lo económico, lo político y lo social.

Para desarrollar una antropología de la movilidad, es decir de las culturas que se desplazan o de aquellas que se relacionan con flujos, es necesario tomar en cuenta la conexión entre un mundo

cultural y el sistema mundo. Hacer etnografía de un sistema cultural, es hacer etnografía del sistema mundo (Marcus 2001). Para Latour (2008), por otra parte, lo local y lo global deben ser puestos al mismo nivel; se debe redimensionar las escalas y aplanar el campo para analizar las conexiones, lo que hace a un sitio global o local es el grado de interconexión con otros lugares.

La antropología de la movilidad debe tener en cuenta el lugar de cada individuo y de cada cultura en el planeta, así como de sus interacciones, ya que de alguna forma somos parte de los desplazamientos que mueven el globo conformando una *comunidad trashumante* (Carretero 2012).

Para analizar cualquiera de los mundos que integran un planeta que avanza a través de millones de arterias es necesario tomar en cuenta los flujos que atraviesan estos pequeños mundos. Es necesario evidenciar las consecuencias de las circulaciones que atraviesan los diversos grupos sociales y analizar las características de cada uno de estos traslados. Observando estos elementos se podrán hacer implícitas las conexiones ya existentes, no sólo a nivel de las interrelaciones de un grupo social sino en tanto sociedad planetaria. Es decir, es necesario hacer evidente las interconexiones que construyen nuestra realidad social.

En uno de las pesadillas relatadas por Akira Kurosawa en *Sueños*, el monte *Fuji* hace erupción y con éste una planta nuclear. La gente huye como parvada, pero la isla es diminuta y rápidamente se topan con su límite geográfico. No hay salida, excepto el suicidio. Frente a esto, el gobierno decide colorear los distintos gases tóxicos, para que antes de morir la víctima identifique que gas causará su muerte. Siguiendo esa misma imagen, en un sentido positivo, una antropología de la movilidad buscaría colorear los flujos de personas, cosas e información para visualizarlos y así entender sus efectos, sus paralelismos y sus cruces. Mirar las realidades sociales en la clave de movilidad permitirá encontrar otra perspectiva novedosa de los fenómenos que enriquezca a las miradas ya existentes.

## **2. ABORDAR EL TREN DE LA MOVILIDAD**

Pero la movilidad, desplazamiento de información cosas y personas, siempre ha existido, es tan vieja como el mismo ser humano. Sin embargo, a lo largo del tiempo los flujos han cambiado. Algunos se han extinguido, otros preexistentes al contexto global interconectado se han transformado y adaptado a las nuevas épocas; y otros nuevos han surgido como ejes fundadores de nuevas relaciones y dinámicas culturales.

A pesar de la existencia inherente de la movilidad en la historia humana, aquella no es única y homogénea. Sino que el atributo físico de la movilidad es catalizador de una multiplicada de

formas de desplazamiento. Las diferentes características que conforman la movilidad, así como sus causas, se han transformado y multiplicado a lo largo del tiempo y del espacio. La movilidad es históricamente determinada. Cada sociedad puede ser caracterizada por sus formas de desplazarse y dentro de cada una pueden encontrarse múltiples formas de hacerlo que llegan a estructurar las relaciones a su interior. La movilidad, quién, cómo y cuándo lo hace, posee un papel como diferenciador ya sea entre sociedades, ya sea al interior de ellas.

Los factores que inciden en la transformación o aparición de movibilidades son tan diversos como los desplazamientos mismos y pueden encontrarse en un amplio rango que va desde el orden económico, cultural y político; el proceso de la historia y el desarrollo tecnológico de cada sociedad, hasta el “perfeccionamiento de las fuerzas productivas que lo sostienen y los imaginarios que persisten en relación al movimiento” (Ramírez Velázquez 2009: 3). Por ello es que cada movilidad es única, sus causas son particulares. Y sería necesario encontrar las herramientas para identificar las formas específicas de movilidad, así como su dependencia de los factores y las causas que las conforman (*ibidem*). Así el complejo de relaciones, prácticas, significaciones y procesos cognitivos que son arrastrados por una movilidad podrían considerarse como un hecho concreto, entendiendo este como la síntesis de múltiples determinaciones “aparece en el pensamiento como proceso de síntesis, como resultado, no como punto de partida, aunque sea el efectivo punto de partida, y, en consecuencia, el punto de partida también de la intuición y de la representación” (Marx 2006: 51).

Resulta evidente que la movilidad no es una característica del capitalismo, pero éste en su actual etapa, ha transformado y acelerado los tipos de movilidad preexistentes a él, mientras que por otra parte, ha creado nuevos modos de desplazamiento aumentando las diferentes causas que dan vida las circulaciones contemporáneas, sean de humanos, objetos o información. Los flujos que acontecen en la actualidad de una u otra forma, en menor o mayor grado, están relacionados con el circuito de reproducción del capital.

Pero antes de abordar las formas que tiene la movilidad en la actualidad es necesario desenredar dicho concepto. Para Michel Maffesoli (2004: 29) el término de movilidad es una domesticación del antiguo concepto de nomadismo. Esta domesticación se realizó para hacer una extensión del fenómeno del desplazamiento y así poder incluir una serie de fenómenos que no cabían estrictamente en la noción de nomadismo. Pero a ciencia cierta, “no todos son nómadas: no todos viajan con sus pertenencias” (Attali 2010: 10). Pero todos, continúan Jacques Attali, comparten la ética y la cultura nómadas: el viaje constituye la esencia de su existencia. Es decir que existe una genealogía entre ambos términos. Sin embargo, debido a la heterogeneidad de los desplazamientos es necesario esclarecer cada uno de las nociones. La migración y el nomadismo, son formas de



movilidad, la movilidad puede no ser nomadismo ni migración.

Por ello primero haré un desenredamiento de la noción de movilidad, que incluye elementos más generales, para posteriormente abordar, y así caracterizar su diversidad, una serie de formas de la movilidad.

Existen múltiples aspectos de la movilidad, John Urry (2013: 7), enlista cuatro principales sentidos que se involucran en el análisis de las movilidades y que podemos incluir como puntos de salida para su análisis antropológico.

La primera noción de movilidad tiene que ver con algo que tenga la capacidad y el atributo para desplazarse de un punto a otro. Lo móvil es una propiedad de las cosas y las personas.

La segunda acepción de lo móvil tiene que ver con el prefijo *mob*, de la palabra *mobile* del inglés, que refiere a una turba o una multitud descontrolada. La muchedumbre, *mob*, “es vista precisamente como desordenada por su carácter móvil, no fijado, sin fronteras, ni necesidades para poder ser regulado socialmente” (*Ibid.*; 8).

El tercer sentido de la movilidad está relacionado con una noción clásica de la sociología y las ciencias sociales en general. Es el nombramiento del ascenso o descenso en una sociedad jerárquica. Aquí la movilidad es vertical (*Ibidem*).

Finalmente, el cuarto significado es el que está relacionado con la noción de migración y que remite a las migraciones de largo plazo o los desplazamientos geográficos semipermanentes. “Esta es un sentido horizontal de *estar en movimiento*’, y refiere especialmente a la movilidad de personas entre países y continentes en búsqueda de una mejor vida o de escapar de alguna sequía, persecuciones, guerras, hambre, etcétera.

Una vez presentados estos posibles significados quisiera reparar en el al primer sentido de la movilidad, el de ésta como un atributo de los individuos o cosas que refiere a su capacidad de movimiento. Esta acepción me parece fundamental y central en el estudio de la antropología de la movilidad. Porque es desde la cual podremos definir los actores de la movilidad. Sí lo móvil es propiedad de las cosas, la información y las personas, ¿qué sucede con la agencia? Es decir, ¿quien tiene la posibilidad de activar o poner en marcha los desplazamientos? En nuestra cultura, aunque las cosas y la información son móviles el atributo de activar esos desplazamientos es solamente de las personas porque para que se desplacen los mercancías y la información circule es necesario que los seres humanos utilicen ciertos atributos.

Sin embargo cabe considerar que según otras ontologías, la agencia que puedan tener un actor humano y otros no humanos puede variar. Es decir, algo que en una sociedad pueda tener el atributo de la movilidad en otro pudiera no tenerlo.

Para concebir la movilidad es necesario entender los aspectos tecnológicos que la

posibilitan, la infraestructura que permite su desplazamiento y el conjunto de conocimientos necesarios y culturalmente adquiridos para que un agente se traslade o impulse el traslado de algo. Sea este traslado material o inmaterial.<sup>2</sup>

El carácter móvil permite que algo o alguien se desplace de un lado a otro, y es utilizado según diversas necesidades y de acuerdo a las posibilidades de cada grupo. Pero este movimiento no se hace en el aire. Para que cualquier tipo de movilidad exista es necesaria la implementación de una infraestructura que posibilite la circulación de los agentes, quienes hacen uso de su capacidad de movilidad. Es decir que debe tener un respaldo material, incluido por diversos actores o elementos. Este pueden ser personas, oleoductos, un entramado de relaciones sociales, pasaportes, fronteras, dispositivos tecnológicos, etcétera.

La infraestructura es la base de cualquier sistema de movilidad, es el esqueleto que dará forma a un cuerpo determinado, a un flujo. El desarrollo de las infraestructuras de la movilidad poseen un lugar primordial dentro de los desplazamientos ya que transforman las nociones de la distancia, permiten la interconexiones de múltiples actores y atraviesan la creación de significados. Sin embargo, la infraestructura no es solamente aquello donde se realiza el traslado, sino que es todo aquello que hace posible cualquier desplazamiento; no están integradas por elementos meramente físicos -carretera, aeropuerto o red férrea-, sino que incluye elementos también inmateriales y de índole mucho más diversa.

Así, por ejemplo la infraestructura carretera puede abarcar elementos como pueden ser los comedores, miedos, hoteles, camiones, señalizaciones, las técnicas de manejo, el consumo de imágenes paradisíacas, la esperanza de encontrar una vida digna, la música que se oye en la radio, automóviles, mecánicos, choferes, empresas de transporte, policías y leyes que regulen el tránsito.

Este posible componente -material o inmaterial- de la infraestructura es lo que hace que las movi­lidades conformen un *espacios social* en el sentido que les da John Urry (2000) y Efrén Sandoval (2012). Se entiende el espacio social como una relación posicional de personas, instituciones, objetos y prácticas sociales. Así “lo que define el espacio social no son sólo los objetos, las personas o las instituciones, sino las relaciones que las conforman” (Sandoval 2012). Los flujos de personas, objetos e información aparecen como el principal rasgo de los espacios sociales, son ellos los que le dan la solidez como fenómeno social (Urry 2000). Efrén Sandoval (2012) apunta que la infraestructura puede ser de dos tipos: *burocratizada* o *social*. Aquellas de tipo burocrático son las relacionadas con la infraestructura física, gubernamental, empresarial o asociativa; mientras que aquellas de tipo social remiten a las del parentesco y la confianza.

Para complementar la noción de *espacio social* podemos utilizar la propuesta de John Urry

---

2 Por ejemplo el *nómadismo audiovisual*. Véase Paul Virilio (1996, 1997).

de *sistemas de movilidad* (mobility-systems), estos presuponen una predictibilidad así como una arriesgada y libre repetición (Urry 2013: 10).

Del término de movilidad se desprende otro que a veces es utilizado como sinónimo, es la noción de flujo. Aunque en términos generales puede ser utilizado como tal, en sí el flujo es la movilidad a gran escala. Manuel Castells lo define como “la efectiva, repetitiva y programable secuencia de intercambio e interacción entre lugares físicamente separados, articulados por actores sociales en la economía, la política y la estructura simbólica de la sociedad” (1996: 412).

Aunque a veces el término flujo sirva como sinónimo del de movilidad, este debe ser usado con precaución. Ya que el flujo estrictamente refiere la perspectiva de las cosas o personas que se desplazan. Es decir, es lo que está en movimiento. La cuestión aquí es que dentro de una antropología de la movilidad no sólo se toma en cuenta lo que se traslada, sino los efectos y las relaciones que estos flujos producen. Es decir que el término flujo tiene menos alcance que el de *movilidad-sistema*. Esto no quiere decir que sea obsoleto sino que más bien debe ser tener su debido lugar.

La antropología de la movilidad busca, a través de sistematizar la información de todos los flujos (contemporáneos y extintos de los que se tenga algún registro) obtenida por la misma antropología o por otras disciplinas como la demografía, la geografía humana, la sociología, la historia y la arqueología para generar un complejo de perspectivas, conceptos y métodos para afrontar un planeta móvil y entender los diversos procesos culturales de la contemporaneidad.

En la contemporaneidad, todo flujo, sea de cosas, información o personas, va de la mano de los avances y los descubrimientos tecnológicos. Los desplazamientos son cada vez más dependientes del desarrollo de la tecnología, sea como transporte sea como medio de comunicación. De ahí también la necesidad de no perderlos de vista del contexto de la globalización y el capitalismo contemporáneo.

Pero esto no siempre fue así. Si bien a lo largo de la historia de la movilidad fue común que la tecnología diera forma a las maneras de trasladarse, transformando así las maneras de organizarse socialmente; establecer contactos con otras culturas; y distinciones al interior del grupo, la tecnología no siempre ha tenido el papel que ahora posee. Algunos flujos que han existido, como las de los pastores Pathanes estudiados por Frederik Barth (1976) o la de los *tamemes* en la época prehispanica se basan más en una forma de organización sociocultural que permite dichos desplazamientos que en avances tecnológicos. Lo que posibilita los flujos es la conjugación de una organización social particular y un conjunto de técnicas. El lugar y el peso que tenga cada uno en cada *movilidad* será variable.

Los flujos (migración, desplazamiento forzado, nomadismo, turismo, migraciones,

movilidad pendular, nomadismo industrial...) se pueden agrupar dentro del concepto de movilidad con la finalidad de desplegar cruces y así buscar diferencias y similitudes que permitan una mayor profundidad de comprensión.

John Urry (2013: 11) arroja, desde la sociología, una tipología de los flujos actuales: el viaje y la migración de los asilados, refugiados y vagabundos; el viaje de los empresarios y profesionistas; el viaje de estudiantes y *au pairs* como forma de descubrimiento; viajes médicos a *spas*, hospitales, dentistas, ópticas; movilidades militares; desplazamiento de retiros después de una vida laboral; el viaje de los familiares solicitados por un migrante ya establecido; la migración y los viajes hacia un el nodo de una diáspora; el viaje de servicio de trabajadores alrededor del mundo; el turismo; el viaje para la visita a amigos y familiares; y finalmente; y los viajes relacionados con el trabajo, especialmente aquellos de carácter interurbanos o metropolitanos.

Todos estas formas de desplazamiento son cualitativamente muy distintas. Analizarlos implica examinar las diversas consecuencias que tiene par alas personas y los lugares que se relacionan con las vidas de las personas. No es lo mismo el “viaje marginal o ilegal, como la migración, y uno que participa de proyectos económicos orgánicos” (Ford 1994: 114) La movilidad por terror a ser asesinado o por huir de un desastre natural como es la del desplazamiento forzado. Hay movilidades que giran en torno a deberes, a la reciprocidad, “a la obligación de ver a otros, de devolver una llamada, de visitar un pariente anciano. Estas redes, a menudo obligaciones recíprocas entre gente en sus dinámicas de la vida diaria, se presentan a través del tiempo y del espacio como las formas de organizarse, las redes de amistad, la familia, los grupos de trabajo, las organizaciones políticas (Urry 2013: 11).

Sin embargo aquella lista corresponde a formas de viaje contemporáneo. Y la antropología de la movilidad debe desplegar cruces entre movilidades a través del tiempo y el espacio y comprender, por ejemplo, el sentido que cada uno da a su forma de desplazamiento. ¿En que podría parecerse el viaje de un gitano, de un kikapú trasnacional, de un pirata del siglo XVII, de un explorador de alguna colonia española o el del misionero que iba con él; el habitante de una ciudad que se desplaza a diario en una zona metropolitana dividida por una frontera como puede ser la del Paso de los Libres (Grimson 2003) o la de Tijuana (García Canclini 1990); los viajeros que se desplazan cotidianamente en la ciudad de México, sea a pie, en bici, auto o metro (García Canclini 2013); la generación *Beat*, los buscadores de oro en Alaska, los vuelos de los chamanes siberianos (Hamayon 2011), los marineros comerciantes de los imperios europeos; un conjunto de personas, objetos, imaginarios y recuerdos que atraviesan fronteras para crear comunidades trasnacionales; el turista que busca el consumo sol e imágenes (Augé 1998); arqueólogos, camioneros y toda una infinidad de viajeros del mundo, de ayer y hoy?

Es aquí que se puede hablar de un *paradigma de la movilidad* (Tarrius 2000; Urry 2013). Dentro de este paradigma, Alain Tarrius habla de los *hechos de movilidad*, los cuales incorporan distintas dimensiones, que van desde lo económico, hasta lo político, pasando por lo social y lo cultural, a la vez que movilizan redes sociales de diversas índoles. Así las movilidades pueden ser observadas como concretas manifestaciones de movilidad y circularidad (Tarrius 2000).

Pero ya inmersos en este *paradigma de la movilidad* ¿cómo nos desplazaremos a través en él? ¿Con qué herramientas podremos observar la velocidad de los flujos sin perderlos de vista, sin sólo observar destellos de luz y escuchar zumbidos? ¿Es necesario sumergirnos en ellos y acompañarlos? ¿Cómo rastrearemos los efectos que estos desplazamientos tienen a su paso y a su llegada o salida?

En los siguientes apartados completaré la perspectiva de la antropología de la movilidad; proponiendo un conjunto de enfoques que permitan mirar los fenómenos según sus especificidades; un cúmulo de herramientas conceptuales y teóricas; recuperar una cierta metodología con las aportaciones de diversos autores.

### **3. LOS VIAJES Y LA METODOLOGÍA ETNOGRÁFICA**

El trabajo etnográfico de una antropología de la movilidad debe considerar que el afloramiento y masificación de flujos actualmente responde a los procesos económicos de la globalización en el capitalismo contemporáneo. Estos procesos económicos tienen diversas consecuencias culturales y políticas nunca antes vistas y para nada marginales: por primera vez es posible hablar de una sociedad global, es decir, que de una u otra forma la humanidad en su conjunto está interconectada. Por ello diversos autores (Augé 2007, 2014; Clifford 2008; Marcus 2001) postulan que es necesario tomar en cuenta en el quehacer etnográfico y antropológico el contexto global. “Tradicionalmente, el etnólogo estudiaba las relaciones sociales dentro de un grupo restringido teniendo en cuenta el contexto geográfico, histórico, político-histórico. Hoy, en cambio, el contexto es siempre planetario” (Augé 2014: 9). Esta nueva característica responde a la creciente importancia de los medios de comunicación y de transporte y a la circulación de imágenes y mensajes (*Ibid.*; 41). De igual forma, George E. Marcus (2001: 122) alerta la necesidad de que el etnógrafo sea consciente del sistema planetario en las acciones cotidianas en la vida de los sujetos.

Para construir una metodología para la antropología de la movilidad proponemos el uso de diversos enfoques etnográficos, sumados a la propuesta de ciertas perspectivas, así como algunas herramientas de otras disciplinas que permitan ampliar el panorama y comprender los contextos y

las interrelaciones que se dan en los fenómenos de la movilidad. Estas herramientas serán descritas a continuación, sin embargo, cabe aclarar que estas propuestas deben permanecer abiertas, nunca clausurarse, y su elección o el peso que pueda tener cada uno de los elementos que se presentarán responde a la singularidad del fenómeno que se pretenda abordar. Como se ha dicho, la movilidad es un fenómeno heterogéneo y cada caso debe ser abordado en su singularidad. Para profundizar en el estudio de los *sistemas de la movilidad*, que propone John Urry, es necesario que estos se valgan de un compendio de herramientas metodológicas que permitan construirlos, dibujar sus conexiones y visualizar sus efectos y significaciones. Lo que se busca, pues, es precisar una mirada etnográfica particular que brinde una sólida base para echar a andar una antropología de la movilidad.

En primera instancia, para construir este enfoque es necesario no perder de vista el contexto de toda etnografía de la movilidad. Como un primera acercamiento a las realidades que no se restringen a una localidad, fenómenos sociales en constante movimiento, dispersos geográficamente o multisituados, la propuesta de George E. Marcus (2001), es un buen inicio.

La modalidad etnográfica que propone Marcus es aquella que se incorpora conscientemente en el sistema mundo y busca “examinar la circulación de significados, objetos e identidades culturales en un tiempo-espacio difuso. Esta clase de investigación define para sí un objeto de estudio que no puede ser abordado etnográficamente si permanece centrado en una sola localidad” (Marcus 2001: 111). Contrario a esto, desarrolla “una estrategia de investigación que reconoce los conceptos teóricos sobre lo macro y las narrativas sobre el sistema mundo pero no depende de ellos para delinear la arquitectura contextual en la que están marcados los sujetos” (*Ibidem*). Esta etnografía móvil toma “trayectorias inesperadas al seguir formaciones culturales a través y dentro de múltiples sitios de actividad” (*Ibidem*). De la misma manera en que esta modalidad de la etnografía investiga y registra etnográficamente los mundos de vida de varios sujetos situados en diversos espacios, “construye etnográficamente aspectos del sistema en sí mismos, evidenciando conexiones y asociaciones que aparecen sugeridas en las localidades” (*Ibid.*; 112).

Cualquier etnografía de una formación cultural en sistema mundo es también una etnografía del sistema, lo que supone que el objeto de estudio es “la formación cultural producida en diferentes localidades, y no necesariamente las condiciones de un grupo particular de sujetos” (*Ibid.*: 113). La investigación multilocal, entonces, aparece como un diseño alrededor de “cadenas, sendas, tramas, conjunciones o yuxtaposiciones de locaciones en las cuales el etnógrafo establece alguna forma de presencia, literal o física, con una lógica explícita de asociación o conexión entre sitios que de hecho definen el argumento de la etnografía” (*Ibid.*; 118).

Así, una etnografía multisituada establecería las conexiones para observar una realidad dispersa, ya sea por que sus actores estén en múltiples latitudes o porque estén inmersos en los

flujos de la contemporaneidad, desplazándose de un lado a otro y la única forma de mirarlos sea tomando la estrategia de las rémoras.

Marcus, delinea algunas posibilidades:

***Seguir los objetos:*** trazar la circulación a través de diferentes contextos de un objeto explícitamente material de estudio (bienes, regalos, dinero, obras de arte);

***Seguir las personas:*** el procedimiento es seguir y permanecer con los movimientos de un grupo particular de sus sujetos iniciales;

***Seguir la metáfora,*** “intentar trazar las relaciones y sustentos sociales de asociaciones que están más claramente vivas en el lenguaje y hacer uso de medios visuales e impresos”;

***Seguir la trama, historia o alegoría,*** leer buscando la trama y luego probarla en la investigación etnográfica, que construye sus sitios de acuerdo con una narrativa elocuente;

***Seguir la vida o biografía,*** “son guías potenciales en la delineación de espacios etnográficos dentro de sistemas formados por distinciones categóricas que de otra forma harían estos espacios invisibles (aunque puedan ser más claramente revelados en historias de vida subalternas), pero que son formadas por asociaciones inesperadas o novedosa entre sitios y contextos sociales sugeridos por las historias de vida”;

***Seguir el conflicto,*** “rastrear las diferentes partes de grupos en un conflicto define otra forma de crear un terreno multilocal en la investigación etnográfica·(Ibid.; 118-121).

Dentro de esta misma lógica Efrén Sandoval (2012) recuperará la lógica del *seguimiento* y enfatiza la necesidad de realizar etnografías que permitan reconstruir antropológicamente las movilidades. Para ello propone la noción de *etnografía de itinerarios*. En la necesidad de seguir los trayectos de objetos, personas e información es necesario reparar en lo que sucede dentro de ese mismo desplazamiento, es decir no enfatizar en la llegada ni la salida sino en el viaje. Es decir se requiere de una *investigación movable*. En una etnografía de itinerarios las movilidades son objeto de estudio en sí mismo. Se trata de analizar los principales rasgos de esa movilidad y de esa forma comprender las conexiones entre diversos lugares que se encuentran entrelazados por ella. “Una movilidad no sólo vincula e implica uno o varios lugares de origen y destino, sino que también vincula, da vida y reproduce otros lugares por medio de un itinerario” (Ibid.; 42). Estos itinerarios son para los actores o los grupos experiencias en sí mismas. De lo que se trata es de convertir un itinerario en un lugar de estudio (cómo, quiénes se desplazan); así como conocer la historia de los desplazamientos, las tecnologías y los lugares que forman parte de ellos (Ibidem). De lo que se trata es de comprender el mecanismos los itinerarios; los flujos en su totalidad.

Otra mirada etnográfica que puede aportar a la antropología de la movilidad es la propuesta

por Manuel Delgado en su trabajo *El animal público* (2008). Delgado propone la pertinencia de una *antropología filmica* para observar los sujetos de la ciudad y las sociabilidades *urbanas*, “no porque suceden en la ciudad sino porque conceden un papel protagonista a los encuentros en espacios públicos o semipúblicos” (Delgado 2008: 72), y además dan pauta a esas masas movedizas que atraviesan la ciudad y se cruzan en sus espacios, como son calles, plazas, metros. La mirada del antropólogo de la movilidad comparte mucho con la del antropólogo urbano.

En ese sentido existe un claro cruce entre la mirada que se requiere para registrar las movi­lidades y la cámara cinematográfica.

“El cine nació par aponerse al servicio de una aproximación antropológica inédita a ciertos aspectos de la actividad física y social del ser humano, precisamente en aquellas circunstancias en las que otros métodos de registro, como la anotación escrita o la fotografía, se antojaba insuficientes o incluso contraindicados. Esa realidad huma que la palabra o la imagen fija no podían retener ni reproducir tenía que ver con el movimiento de los cuerpos humanos en el espacio y en el tiempo.” (Delgado 2008: 60)

Existe, entonces, un continuo entre el ojo del antropólogo de la movilidad y la cámara de cine. Ambos intentarán preservar momentos irrepetibles. Trayectos, dinámicas, relaciones, diálogos que nunca más tendrán lugar, pero que pueden ser altamente significativos, debido a la misma materia de la que están hechos. Lo que acontece en un trayecto, en un viaje, sin escenas que emanen una y otra vez, que son únicas debido a sus mismos ingredientes. Un viaje implica el desplazamiento y al tiempo la interacción una multiplicidad de actores lo que proporciona situaciones únicas. El viaje abre las puertas a una pluralidad de experiencias con las que el actor se enfrentará, tal vez por única vez en su vida. De ahí que el viaje se ha concebido, debido a su esencia, como catalizador de experiencias; como un camino a la madurez y a la transformación, ya sea colectiva ya sea individual. Lo que el ojo filmico del antropólogo de la movilidad puede registrar entonces serán esas situaciones significativas, “los átomos básicos de la vida social” (Delgado 2008: 69).

De ahí es posible engarzar esta perspectiva con la *Etnografía situacional* de Max Gluckman, que queremos rescatar como otra herramienta de la antropología de la movilidad, debido a su potencial para escudriñar en la estructura social y registrar las realidades.

Esta propuesta consiste en un conglomerado de datos de campo que relatan diversos acontecimientos, los cuales se encuentran dispersos, geográfica y temporalmente, pero que están ligados por el observador; asimismo estas situaciones pueden ser protagonizadas por distintos grupos de personas y, por medio de dichas situaciones que al contrastarlas con otras (ya estén relatadas en la etnografía o no) se puede trazar una “estructura social” específica.



Estas *situaciones* sociales son llamadas así debido al análisis que de ellas se hace en relación con otras situaciones del sistema social y cultural. Esta forma de trabajar puede aportar demasiado al análisis de las movilidades, ya que permite cruzar situaciones sociales, sin un patrón aparente con otras conexiones y dimensiones del hecho cultural que se esté indagando. La etnografía situacional dota de un lugar central a aquellas situaciones que parecieran salirse de la norma y al el individuo, debido a que

“la pertenencia de un individuo a un grupo particular en una situación particular está determinada por los motivos y valores que influyen en él en tal situación. Así, los individuos pueden vivir vidas coherentes a través de la selección situacional de una mezcla de valores contradictorios, creencias incompatibles e intereses y técnicas variadas” (*Ibid.*; 49).

Si tomamos en cuenta el papel predominante de la individualidad en los nuevos mundos (Augé 2004, 2005, 2006), las situaciones pueden ser infinitas. Si se parte de que todos los acontecimientos que implican o afectan a los seres humanos se encuentran socializados, las situaciones sociales y culturales aparecen como

“el comportamiento, en cierta ocasión, de miembros de una comunidad como tal, analizado y comparado con su comportamiento en otras ocasiones, de tal forma que el análisis revele el sistema subyacente de relaciones entre la estructura social de la comunidad, las partes de la estructura social, el ambiente físico y la vida fisiológica de sus miembros.” (*Ibid.*; 38)

La etnografía situacional resulta efectiva tanto como método para analizar los *sistemas de la movilidad* como forma de presentar la información obtenida, es decir como un entramado de relatos de individuos y crónicas de situaciones que muestren el funcionamiento, las conexiones, los efectos y las relaciones de dichos sistemas.

Si la antropología de la movilidad se refiere a trayectos, desplazamientos, itinerarios, conexiones, relaciones entre actores (sean humanos o no humanos), desperdigados por varias latitudes, resulta incuestionable la utilidad de la teoría del actor-red, propuesta por Bruno Latour.

El aporte de Latour (2007, 2008) permite entender, por ejemplo, con cuales flujos (conexiones) está conectado una localidad o un grupo social. Es decir, qué efectos tiene determinado flujo, así mismo resulta de gran utilidad dado que las infraestructuras que permiten las circulaciones están compuestas tanto de actores humanos como no humanos. De lo que se trata es de evidenciar la forma en que cada actor despliega su agencia para establecer asociaciones con otros

actores y así provocar reacciones en distintos agentes, además de revelar las conexiones existente entre diversos puntos. Estas conexiones en sí producen las realidades sociales en determinado contexto.

Lo que permite el enfoque de Latour es construir cartografías de las movilidades, no sólo en el trazo de las rutas y los itinerarios sino en la visualización de los efectos que estos tienen en las comunidades sedentarias. Esta telaraña permitirá observar lo que se queda en determinado sitio, lo que impulsa cada flujo, en donde se detiene, los puntos significativos por donde pasa, los significados que lo hacen relevante, etcétera.

La etnografía de las movilidades debe tener un carácter dinámico. Se debe desplegar por el espacio en busca de conexiones e interrelaciones, que permitan ver las significaciones de cada sistema de la movilidad. Al paso que esto se realiza la antropología de la movilidad debe echar andar su particular manera de analizar la condición humana y cruzar las características de las diversas movilidades que existen o han existido.

Finalmente, al mismo tiempo que se realiza el trabajo de campo se debe tomar en cuenta, para ampliar el panorama y entender otras dimensiones y variables que puedan aclarar nuestro objeto de estudio, otras disciplinas. Como hemos mencionado, la antropología tiene a penas unos cuantos intentos de sistematizar la movilidad, sin embargo otras disciplinas llevan tiempo en ello. La literatura y sus descripciones e introspecciones sobre las subjetividades en torno al viaje; la sociología y su trabajo sobre migraciones; la geografía y sus estudios sobre el espacio tan necesarios para entender las dinámicas de la movilidad, son algunos ejemplos de los posibles préstamos de los que pueda echar mano la antropología. Junto a ellos se podría tomar en cuenta la estadística, la historia y la cartografía. Seguramente después de un tiempo a la caja de herramientas de la antropología de la movilidad se le añadirán sus nuevas y propias construcciones teóricas o las reapropiaciones de los préstamos ya incluyendo la huella de su particular mirada.

Al tomar los conceptos de las disciplinas que han trabajado el fenómeno de la movilidad con anterioridad se podrá ampliar el panorama de acción de la etnografía, aclarar y potencializar el trabajo etnográfico. Estos conceptos permitirán leer los datos empíricos con los que se enfrentará el antropólogo pero que luego los acomodará para encauzar el análisis característico de la antropología.

#### **4. LA IMPORTANCIA DE LA PERCEPCIÓN ESPACIO-TEMPORAL**

Desde esta propuesta para la construcción de una antropología de la movilidad se propone que

existe una importancia primordial en entender la percepción espacio-temporal de cada movilidad. Las dimensiones del tiempo y del espacio de cada grupo social no son en nada marginales. “El espacio y el tiempo son la materia primera de toda construcción simbólica, de todo armazón social y de toda elaboración individual: el arreglo del espacio y el empleo del tiempo definen y resumen lo esencial de las actividades humanas desde la noche de los tiempos.” (Augé 2014: 42). El espacio y el tiempo, “esas “formas a priori de la sensibilidad” (Kant), son a la vez el objeto y la materia de la actividad simbólica” (Augé 2014: 48).

Lo que se busca entender es de que forma están contruidos tanto la percepción del espacio como la percepción del tiempo. Es decir, que variables condicionan tal o cual concepción espacio-temporal. Por ejemplo en el las determinaciones de la concepción espacio-temporal de los camioneros de carga en México, se pueden encontrar elementos muy variados que van desde los procesos de producción del capital; su carácter laboral nomádico; los flujos del comercio nacional e internacional; los retenes y paros carreteros; el contrato laboral al cual están sujetos; las sociabilidades que establecen con amistades en el camino; la importancia del territorio fijo, donde se encuentra la familia; los horarios a los cuales deben descargar y cargar las mercancías hasta el régimen de salarios, generalmente a destajo, al cual están sujetos. Esta particular combinación de variables hace única la percepción espacio-temporal de los autotransportistas. Los autotransportistas mantienen una forma colectiva de habitar el espacio en donde trabajan, la carretera, y un mismo ritmo al cual se desplazan, una forma de temporalidad específica, lo que permite que conformen una comunidad carretera itinerante que se apropia a cada momento del espacio que habita, lo que aparece como el soporte para significar su mundo. (Castro Ibarra 2013, 2015).

Si la relación con el espacio es una característica fundadora de todo grupo social, la relación que se establece desde un contexto de movilidad es particular. “La movilidad y el territorio constituyen las dos caras de una misma moneda, la de la relación de proximidad y distancia, la ‘proxemia’” (Jouffe y Campos 2009: 30). Toda actividad humana, dice Lins Ribeiro (2003), “requiere de un lugar, o un conjunto de ellos, definible como un “territorio”, donde, con mayor o menor grado de estabilidad, pueden desenvolverse acciones fundamentales para la reproducción de la vida” (*Ibid.*; 120).

Por ello, para todo sujeto de desplazamiento se hace elemental la relación con los espacios, con el paisaje, el cual posee una relación importante con la memoria. Estos paisajes serán fundamentales para los sujetos las movilidades puesto que serán confrontados por estos los viajeros, los sujetos de la movilidad. Los paisajes serán procesados como contrastes entre los lugares por los cuales se transita o se habita.

“Un paisaje despierta, por lo tanto, dos tipos de memorias: una memoria colectiva, inscrita en la naturaleza o en los monumentos; pero también memorias individuales, ad infinitum, reflejos de estadias o los paisajes de quienes tuvieron la ocasión de contemplarlo: maravillados por descubrirlo o encontrarlo cuando no hacían más que pasar; habituados a descifrarlo y a interpretar hasta sus más mínimas variaciones o sus signos más discretos cuando han trabajado allí y han hecho el aprendizaje y se han forjado una experiencia de él, como los montañeses, los marino o los cazadores recolectores; desplazándose con la finalidad de la costumbre cuando han vivido en él toda su vida y sólo se detienen a contemplarlo de vez en cuando, como si hojearan un álbum de recuerdos.” (Augé 2014 :50)

Junto a esto, resulta fundamental tomar en cuenta en la construcción de los paisajes, dado la situación actual del mundo, los caracteres del urbanismo y la globalización. Incluso en relación a los paisajes que generalmente son percibidos como “naturales” en realidad son paisajes modificados por flujos que los han atravesado de una u otra manera. Es decir que en ellos es posible leer los efectos de las movilidades. “El paisaje está hecho de tiempo tanto como de espacio; la proyección del paisaje sobremoderno hacia un futuro inimaginable es tanto más chocante cuanto rompe con las secretas connivencias, urdidas, a lo largo de toda la historia humana entre espacio y memoria” (*Ibid.*; 62).

Los vehículos se desplazan, la velocidad lo es todo, las vías son el espacio de acción. Distancias, alturas, densidad de flujos, puntos de espera, de cruce, de descarga y carga, distribución de las circulaciones. Todo es espacio y con la necesidad de que la circulación no pare, en muchos casos, el tiempo es oro, y se le imprime velocidad a los desplazamientos, sin importar las consecuencias que esto pueda tener.

En relación a la percepción espacial es paradigmática la propuesta de Marc Augé y sus *no lugares* (2004, 2005). Creemos que la dicotomía *lugar/no lugar* fue una apuesta que en su momento permitió visualizar un conjunto de realidades que comenzaban a surgir. Creemos que puede seguir siendo útil para entender algunas movilidades, debido a que aquella dicotomía resulta interesante como concepto *para pensar*.

El par lugar/no lugar permite leer lo social a partir de la relación de los individuos con el espacio; sin embargo, presenta una dificultad que parte de que esta oposición puede ser interpretada como empírica y metodológica u operativa (Augé 2004: 131). Augé explica que “en la medida en que se define al lugar como algo que alberga identidades, expresa relaciones y transmite una historia, es evidente que las prácticas sociales de las que es objeto un espacio son las que permiten definirlo como lugar o no lugar” (*Ibidem*). De esta forma se abre la posibilidad de hablar de *lugares*

*objetivos*, los cuales remiten a los espacios donde se inscriben “marcas objetivas de identidad, relación e historia (monumentos funerarios, iglesias, lugares públicos, escuelas, etcétera)” (*Ibid.*, 134) y *lugares simbólicos*, al hablar de la relación con el otro que se da en aquel (residencia, intercambios, lenguajes); por otro lado se pueden llamar *no lugares objetivos* a aquellos que han sido construidos para la circulación, comunicación y consumo, y *no lugares subjetivos para* referirnos al modo de relación con el exterior que prevalece en aquellos: Tránsito, mensajes, anuncios, códigos (*Ibid.*, 135). Más aún, “la multiplicación de los espacios anónimos, en los que no parece arraigar ninguna relación social, crea sin embargo, y paradójicamente, nuevas familiaridades (Augé 2014: 63).

Por su parte, las construcciones espacio temporales son abordadas por Manuel Castells (2006) desde las nociones de *tiempo atemporal* y *espacio de flujos*. Estas nociones están estrechamente relacionadas con las sociedades están interconectadas gracias a los avances de los medios de transporte y los medios de comunicación.

La propuesta de Castells apunta a que habitamos en una dimensión temporal paralela, el *tiempo atemporal* producto del *espacio de flujos*. Este es la organización material de la interacción social simultánea a distancia a través de la comunicación en red” gracias al apoyo de las tecnologías de la comunicación, los sistemas de comunicación interactivos y los sistemas de red en general” (Castells *et al.*; 2006 :267). La estructura y la significación del espacio de flujos no dependen de un lugar en concreto sino de las relaciones que están constituidas al rededor de la red. Por su parte, el *tiempo atemporal*, es la temporalidad que caracteriza la sociedad en red; “la disponibilidad de comunicación inalámbrica permite saturar el tiempo con prácticas sociales mediante la inserción de comunicación en todos aquellos momentos en que se pueden llevar a cabo otras prácticas” (*Ibid.*; 2006: 272).

A esos flujos de información, presencias virtuales, con las que interactuamos, planeamos, significamos y organizamos nuestras vidas se le puede sumar el exceso de información que inunda el planeta y que además se renueva a cada instante, generando una sensación de simultaneidad y aceleración de la historia (Augé 2006). Federico Besserer (1999) muestra otra percepción temporal particular, la que tiene lugar en una organización social “simultánea” que pueda tener una comunidad dispersa en varios espacios, por ejemplo de uno u otro lado de una frontera nacional.

Finalmente, quiero agregar a este compendio metodológico la noción de *cronotopo*, entendido este como “un conjunto o escena que organiza el tiempo y el espacio en una forma total representable” (Clifford 2008: 38). Esta propuesta responde a la “pérdida de credibilidad de las coordenadas de tiempo y espacio en el relato etnográfico clásico” (Cruces 2003: 169). Uno de los problemas centrales de todo etnógrafo es el de encajar “las coordenadas (representadas) de su

escritura etnográfica y las coordenadas (vivas) del campo; entre la construcción abstracta y panóptica de un mapa y un calendario y la construcción, en realidad difusa, de la vida local” (*Ibidem*). Esto se complica aún más cuando introducimos temporalidades de otros espacios que incluyen en los lugares que pretendemos analizar. La noción de cronotopo es resulta práctica para poner en relación los ejes de tiempo y de espacio del narrado. El cronotopo “es la conexión intrínseca de relaciones temporales y espaciales que se expresa de forma artística en la obra literaria” (Bajtín en Cruces 2003: 169). Este préstamo del análisis literario de Bajtín, al método etnográfico posibilita concebir el cronotopo de una movilidad, la cual tendrá que partir de “una situación dialógica y enunciativa de la localidad, preguntándose por los esquemas prácticos y discursivos que permiten a los agentes conectarse y desconectarse de distintos modos con las coordenadas del contexto inmediato y de la sociedad como un todo” (*Ibid.*; 171). En esta época “marcada por la convivencia entre lo familiar y lo extraño, los actores ponen en juego saltos y atajos para situarse entre niveles de la realidad a menudo inconmensurables, fragmentados o híbridos” (*Ibidem*).

El nuevo espacio-tiempo, el que se podría leer en la realidad de las movibilidades, “no aparece como una superficie plana, homogénea ,dada de una vez por todas, sino que se fragua y se formula constantemente mediante procesos de poder, negociación y conflicto” (*Ibid.*; 172), además este no podrá ser relatado desde la perspectiva del observador omnisciente, “situado en el centro del espacio-tiempo global, sino más bien desde sus márgenes, persiguiendo trabajosamente las sinuosidades del punto de vista de actores concretos” (*Ibidem*).

Es en este punto donde podemos encontrar un punto de convergencia entre estas las perspectivas etnográficas que presentamos. Los puntos de vista de los actores concretos encuentran cabida en la *etnografía situacional*, los cuales, al mismo tiempo, estarán conectados en red por actores no humanos y otros actores a través de asociaciones, habitando al mismo tiempo en un *espacio de flujos*, al ritmo simultáneo de un *tiempo atemporal* que será paralelo a la temporalidad de la vida cotidiana. La percepción espacio-temporal aparece como uno de los ejes fundamentales en los cuales basaremos la construcción de las culturas viajeras.

## **5. ENFOQUES PARA EL ESTUDIO DE LA MOVILIDAD**

Una vez esclarecida la noción de movilidad, de flujos y de circulaciones; establecida la necesidad de contextualizar y no perder de vista en toda investigación etnográfica el contexto del sistema mundo; puesto en la mesa el compendio de metodologías que podrían usarse como vehículo para

convertirnos en rémoras y seguir las movilidades, como último paso es necesario precisar los enfoques desde los cuales se puede mirar la movilidad.

Este último apartado pretende ser un compendio de diversas formas de observar la movilidad, los cuales según cada caso, podrían cruzarse y complementarse. Cada movilidad según sus características exigirá el uso de uno o varios de estos enfoques que aquí se presentan.

El primer enfoque es el que permite mirar la *movilidad desde su contraste con el sedentarismo*. En gran medida la movilidad adquiere sentido en tanto se oponen a las formas de vida estáticas. Jacques Attali cuenta la historia de la humanidad como una guerra de largo plazo entre nómadas y sedentarios. “El sedentarismo, dice, no es más que un breve paréntesis en la historia de la humanidad” (Attali 2010: 11). El estado, principal invención de los sedentarios, se dio a la tarea de domesticar, reunir y uniformar las innumerables clases de nómadas que preexistían y las que surgieron posteriormente a su fundación, esto contribuyó a que en los últimos siglos fuera más valorizado lo sedentario, en aras de negar lo nómado.

Para Attali, la presente efervescencia de movilidades de la contemporaneidad no es más que una nueva etapa en esta disputa. Sin embargo, el sedentarismo es una ínfima parte en la historia de la especie humana. Los pueblos nómadas, pastores mercaderes, jinetes, emigrantes, entre otros, fueron los creadores de lo que fue y continúa siendo el sustrato de las civilizaciones: “del fuego al arte, de la escritura a la metalurgia, de la agricultura a la música, de Dios a la democracia” (*Ibid.*: 12). Sin embargo esta oposición será eterna, una no puede vivir sin la otra. Son caras de una misma moneda. La humanidad “deberá lograr vivir a la vez como sedentaria para construirse, y como nómada para inventarse” (*Ibidem*). Esta lectura de la historia con clave nómada permite dar una idea de los resultados de mirar la movilidad desde la perspectiva de la oposición/relación entre nomadismo/sedentarismo. Existen movilidades que se oponen al sedentarismo, otras que se complementan, algunas más que se transforman intermitentemente en sedentarias, otras que giran en torno a un polo fijo y así adquieren sentido. Lo estático atraviesa la construcción de lo móvil y éste a su vez moldea las dinámicas de aquello que permanece.

Otro enfoque sería el de mirar la *movilidad como variable*, como una dimensión de análisis más. Desde este enfoque se prioriza la movilidad frente a otras variables, pero no descarta sus conexiones sino que busca entender estos cruces. Esto puede ampliar el panorama y permitir otra perspectiva, otras latitudes de los procesos culturales. Además de facultar los cruces de esta dimensión con otros como el género, las relaciones de poder, la etnicidad, la interculturalidad, la clase social, la violencia y la clase.

Para concebir a la movilidad como dimensión o variable, es posible hacer un cruce entre la movilidad y la violencia como dimensión de análisis. Así como la violencia aparece como una

dimensión desde el cual entender las realidades atravesadas por procesos en torno a la violencia y sus implicaciones, como los miedos, imaginarios, discursos, se podría tomar la movilidad desde una perspectiva similar. Así como hay distintas modalidades de violencia, hay formas de movilidad. Cada una es particular pero comparte ciertos elementos constitutivos, ciertos procedimientos, modalidades, discursos, significaciones o procesos cognitivos convergentes. Desde este enfoque se podría imaginar una cierta forma de vida producto de la movilidad, como las vidas que son modeladas por las violencias. El paralelismo continúa, como en el caso de la movilidad, es posible indagar en las causas de la violencia/contexto que hecha andar los desplazamientos, lo que permite la violencia/la infraestructura de la movilidad; actores, escenarios, objetivos, disputas de la movilidad y la violencia. La dimensión de la movilidad resulta similar a la violencia en tanto ente que estructura realidades, prácticas, sentidos, procesos cognitivos, relaciones, dinámicas y sociabilidades.

El siguiente enfoque sería el que remite a las posibles perspectivas de análisis de los desplazamientos. Es decir, ¿cómo se aborda una movilidad? Hay diversas formas de mirar un río, su textura cambia según se oriente la mirada, no es lo mismo cuando miramos el caudal fijamente, como una fotografía, a si fijamos la vista en un punto y lo seguimos.

En primera instancia aparecen dos posibilidades de este enfoque: abordar la movilidad desde *la perspectiva desplazamientos* o desde *la perspectiva de los efectos*. Desde los mismos desplazamientos se podrán observar las características de cada uno, los itinerarios, sentidos, los objetivos, las velocidades de circulación, si es orgánica a los procesos económicos, nomadismo industrial (Lins Ribeiro 2003), ilegales o colaterales, es decir, los que son producto de las mismas dinámicas económicas, políticas y culturales, pero que no son creadas, en este caso por el sistema capitalista haciendo parte de la reproducción del capital y tampoco entran en rango de lo ilegal. Por ejemplo, los viajes implicados en la expansión económica capitalista tuvieron como formas de movilidad colaterales como *los vagabundos de los ferrocarriles* relatados por Jack London en su libro *El camino* o la generación *Beat*, viajeros en busca de sentido perdido de los Estados Unidos de la posguerra.

La variable de la movilidad desde *la perspectiva de los desplazamientos*, incorpora tres variables, estudiar lo que se desplaza física o inmaterialmente; lo que se desplaza intermitentemente oscilando entre lo sedentario y lo nómada; y lo que alguna vez se desplazó, lo que permitirá observar el curso que llevo tal o cual objeto, grupo cultural o de ideas e informaciones una vez que hizo un desplazamiento para establecerse posteriormente.

Ya sea desde la perspectiva del desplazamiento o de los efectos no debemos perder la visa de los objetos y la información como conformadores de flujos o como entes que los posibilitan



(imaginarios, pasaportes, aviones, dinero, leyes), estos completan el dispositivo de la modalidad, los sistemas de la movilidad. Desde el perspectiva de los desplazamientos de los objetos resulta interesante la propuesta que han hecho los estudios de de las *commodity chains* (cadenas de mercancías) para entender los sujetos relacionados con los procesos de producción, distribución y consumo de cierto producto, así los diversos sentidos que cada uno de los actores atravesado por el flujo de objetos le da al producto. Otra posibles herramientas serían la de la *biografía cultural de las cosas*, que propone Appadurai (1991) y Kopytoff (1991), así como el análisis marxista del sistema de circulación y valorización de las mercancía. También la perspectiva de Bruno Latour (2008) resulta fundamental, en tanto que permite no perder de vista el papel de los no humanos para entenderlos en los flujos de información, de objetos y personas; así como para comprender el lugar de los agentes no humanos que permiten los viajes de personas y las conexiones con sitios a distancia a través de objetos u informaciones.

Una etnografía de un sistema de la movilidad tiene que estar alerta para observar el desplazamiento de cosas, personas e informaciones, no sólo mira las circulaciones en sí, sino las repercusiones que tienen en otras esferas de la sociedad además de las relaciones que establecen con los grupos, las cosas o los ecosistemas que puedan ser atravesados por tal o cual flujo. A estas repercusiones es lo que denomino *la perspectiva de los efectos* de la movilidad. Estos efectos pueden verse y registrarse también desde el curso que tomaron una vez se estableció el contacto o terminada la relación con los flujos, es decir, desde una perspectiva histórica. Así es posible indagar en los efectos que ha tenido la movilidad en el lenguaje y las relaciones; los mitos y relatos; la política y el arte; etcétera. Lo que se busca desde la perspectiva de los efectos es entender como son integradas las dinámicas de sentido, las prácticas y la sociabilidad de una cierta movilidad en un grupo que no se desplaza o que en general es sedentario.

Estos efectos pueden ser interiorizados consciente o inconscientemente. Cuando son conscientes se pueden encontrar en las narrativas del grupo en cuestión, pero el que no se encuentren narrativas (inconscientes) no quiere decir que los efectos de las movilidades no existan o sean nulos. Por ejemplo, una forma consciente de interiorizar los relatos de la movilidad se puede encontrar en la postura del antropólogo cubano Fernando Ortíz. Frente a los demás discursos que los estados americanos nacionalistas tenían para cohesionar a su población, indigenismo o eugenismo, Ortíz proponía una lectura de la nación mucho más de vanguardia (tal vez por ese motivo no tuvo mucho eco) ya que hacía conciencia de los múltiples flujos que atravesaron la isla conformando una población heterogénea.

No creemos que haya habido factores humanos más trascendentales para la cubanidad que

esas continuas, radicales y constantes transmigraciones geográficas, económicas y sociales de los pobladores; que esa perenne transitoriedad de los propósitos y que esa vivida siempre en desarraigo de la tierra habitada, siempre en desajuste con la sociedad sustentadora, Hombres, economías, culturas y anhelos; todo aquí se sintió foráneo, provisional, cambiado, “aves de paso” sobre el país, a su costa, a su contra y a su malgrado (Ortíz 2003: 10).

Eso no quiere decir que flujos similares no atravesaban las demás naciones americanas. Por lo tanto, habría que ver porque ciertos grupos integran en sus narrativas el eje de la movilidad más que otro, es parte de su discurso identitario. En ocasiones puede ser acorde al lugar central que tiene la movilidad en su vida pero otras no.

Así los efectos de la movilidad serán distintos, según quien se mueva o quién se queda. No sólo porque el que se queda e integra los flujos a su vida cotidiana, sino que en otros casos no le es posible o se le ha prohibido viajar. Esta sería una movilidad en potencia, cancelada, una efecto de la movilidad por omisión, pero que no deja de darle sentido. El ciudadano de un régimen totalitario que no puede emigrar; el presidiario y el que no tiene recursos todos se definen por su imposibilidad de permutar el espacio que habitan de la forma que desean.

Una posible variable sería la de ver la movilidad desde la relación entre la *perspectiva del desplazamiento* y la *perspectiva de los efectos*, esto nos daría una *perspectiva del contacto o las relaciones*. Sin embargo es necesario precisar que las *relaciones* y los *efectos* son distintos, aunque a veces armonicen, puesto que una relación puede terminar mientras los efectos de esta continúan.

Los *anclajes* son otro enfoque desde el cual mirar las movilidades. Este es sobretodo útil para entender la manera en que se sostienen los desplazamientos. Los anclajes están conformados por las rutinas, las prácticas, los hábitos, la sociabilidad, la objetivación del mundo, la temporalidad, la espacialidad y el conjunto de significaciones que generan un mundo coherente en un contexto de movilidad” (Castro Ibarra 2013: 100). Los anclajes, al igual que el ancla de un barco, poseen “las propiedades que les da el movimiento a decir: el ser inestables e inseguras, portátiles (en el sentido que de un día pueden estar y al otro no). transportables y temporales” (es decir mientras se esté en el contexto de movilidad) (*Ibid.*; 101).

Otro posible forma de abordar el tren de la movilidad sería a traves de mirar las diversas *formas de sociabilidad* que se pueden dar en un desplazamiento. Es decir, entender y reconstruir sus propiedades, si son duraderas, efímeras, intermitentes, físicas, virtuales, prácticas, rituales, etcétera.

También es posible leer la movilidad como *signo de distinción*. Como ente estructurado, la movilidad no sólo da forma a un grupo social su conjunto o varios grupos interrelacionados por flujos sino que ante la posibilidad de coexistencia de diversas maneras de desplazamiento en el ceno

de una sociedad, la movilidad aparece como atributo de distinción de clase o género, por ejemplo. Así la diferencia cualitativa de movilidad de cierto grupo de personas, objetos, o información implica distinciones fundamentales y configuraciones sociales particulares. Si bien ahora todos estamos en movimiento, no es lo mismo ser un refugiado que un hombre de negocios itinerante. El análisis de Zygmunt Bauman va en ese sentido

La “vida errante” tiene significados diametralmente opuestos para quienes ocupan la cima y quienes ocupan la base de la nueva jerarquía; en tanto, el grueso de la población -la “nueva clase media”, que oscila entre los dos extremos- sobrelleva el mayor peso de esa oposición, y por ello padece una aguda incertidumbre existencial, ansiedad y miedo. Se sostiene que la necesidad de mitigar esos miedos y neutralizar su potencial para generar descontento es, a su vez, un poderoso factor que contribuye a una mayor polarización de los dos significados de la movilidad. (Bauman 2011)

Pero no sólo en nuestra sociedad; por ejemplo, ser *pochteca* en el imperio mexicano representaba una forma de vida completamente distinta a la de sus contemporáneos; o en el caso de los chamanes siberianos (Hamayon 2011) lo que justamente los distingue, entre otras cosas, es el poder de volar y desplazarse de formas inaccesibles para el resto de la población.

El último enfoque que quiero abordar es el del análisis de la movilidad a través de sus relatos. Estos relatos, si bien pueden ser individuales, tienen la potencialidad de mostrar las propiedades y las características de cada una de las movilidades. Desde las crónicas de los colonizadores españoles, pasando por bitácoras de viaje de los marineros y la *tira de la peregrinación*, hasta llegar a la literatura norteamericana de la primera mitad del siglo XX. Es el cruce de estos relatos con las demás herramientas y las perspectivas de la antropología de la movilidad lo que puede potencializar su poder de desenredar las implicaciones de sentido, sociabilidad y cognición de los procesos de movilidad.

Dentro de este enfoque, una de los principales conjuntos de relatos que han alcanzado a mostrar el *espíritu* de las movilidades de una época y conjugarlos es el de los relatos literarios de John Steinbeck, Jack London y Joseph Conrad. El espíritu de la expansión económica capitalista adquirió consistencia a través de los viajes de los exploradores europeos que navegaban los ríos del África y los marineros en tormentas casi apocalípticas descritos por Conrad. Desde la perspectiva de Steinbeck ese espíritu tomó vida en los migrantes mexicanos de *Tortilla Flats*; los marineros del mar de Cortés en *La perla*; los desplazados por motivo de la crisis económica del 29 que se vieron orillados a proletarizarse en campos de California en *Las uvas de la ira* o en él mismo Steinbeck

que atravesó en compañía de su perro los Estados Unidos en *My travels with Charly*. Por su parte Jack London tampoco se quedó atrás, en *Martin Eden* relata sus experiencias como marinero; describió la fiebre del oro y sus viajeros que en el Gran Norte arriesgaban la vida con tal de encontrar el brillante mineral dorado en *El llamado de lo salvaje*; y en *Como retener un tren* describió sus experiencias tratando de jinetear vagones con el peligro de ser triturado por los ferrocarriles.

Son relatos de viaje, crónicas; son perspectivas del desplazamiento, son testimonios de las implicaciones de la movilidad. Son materializaciones de las conexiones a través de flujos. Permiten visibilizarlos y además concebirlos, entenderlos desde una perspectiva más cercana, desde la experiencia.

### **A MANERA DE CONCLUSIÓN: SÓLO UNA PARADA EN EL ITINERARIO**

Hasta aquí se ha presentado un viaje de enfoques, metodologías, perspectivas y propuestas que pretende llegar a implementar una antropología que permita aprehender las movilidades en todo su fulgor.

El estudio de las movilidades busca entender en su complejidad los procesos que están implicados en el viaje. Por ello el estudio de las movilidades busca trascender estados, regiones, naciones, épocas, vehículos de desplazamiento y materialidades. Se busca el cruce entre las diversas culturas nómadas (no sólo contemporáneas), lo que permitiría dar una noción original, desde la antropológica, del fenómeno de la movilidad.

Lo que se busca, pues, es desenredar y entender los procesos culturales involucrados en el viaje y los desplazamientos, a través de considerar diversas esferas como la organización espacio-temporal; la sociabilidad, las tácticas y estrategias del desplazamiento; los sentidos y procesos cognitivos, los diversos efectos, consecuencias y determinaciones históricas.

Sería interesante ver los alcances de una antropología de la movilidad para entender los flujos que dan vida a una sociedad planetaria que está, de diversas formas, interconectada; desde los fenómenos de epidemias y difusión de enfermedades virales, como las migraciones sur/norte y norte/sur, hasta la circulación de objetos, ideas e informaciones con las que nos relacionamos cotidianamente.

“La vida errante puede ser considerada una constante antropológica que no deja, una y otra vez y por siempre, de permear a cada individuo, y al cuerpo social en su conjunto” (Maffesoli 2004:

34). Desde esta perspectiva la movilidad aparece no sólo como moldeador sino como un componente sustancial de los procesos culturales de todos los tiempos.

## BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

APPADURAI, Arjun (1991) “Introducción: las mercancías y la política del valor” en Arjun Appadurai (ed.) *La vida social de las cosas*. México, Consejo Nacional Para las Culturas y las Artes/Grijalbo.

ATTALI, Jacques. (2010) *El hombre nómada*. Bogotá, Luna libros.

AUGÉ, Marc (1998) *EL viaje imposible. El turismo y sus imágenes*. Barcelona, Gedisa Editorial.

\_\_\_\_\_ (2004). *¿Por qué vivimos?. Por una antropología de los fines*. Barcelona, Gedisa Editorial.

\_\_\_\_\_ (2005) *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona, Gedisa Editorial.

\_\_\_\_\_ (2006). *Hacia una antropología de los mundos contemporáneos*. Barcelona, Gedisa Editorial.

\_\_\_\_\_ (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona, Gedisa Editorial.

\_\_\_\_\_ (2014) *El antropólogo y el mundo global*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores.

BAUMAN, Zygmunt (2001). *La globalización. Consecuencias humanas*. México D.F., Fondo de Cultura Económica.

BARTH, Frederik (comp.) (1976) *Los grupos étnicos y sus fronteras. La organización social de las diferencias culturales*. México D.F., Fondo de Cultura Económica.

BESSERER, Federico (1999) “Estudios transnacionales y ciudadanía transnacional” en Gail Mummert (de.) *Fronteras fragmentadas*. Zamora, El Colegio de Michoacán.

CARRETERO, Reyna. (2012) *La comunidad trashumante y hospitalaria como identidad narrativa*. Zamora, El Colegio de Michoacán y el Fideicomiso “Felipe Teixidor y Monserrat Alfau de Teixidor”.

CASTELLS, Manuel (1996). *The rise of the network society. The information age: Economy, society and culture*. Vol. I. Oxford, Blackwell Publisher.

CASTELLS, Manuel; FERNÁNDEZ-ARDEVOL, Mireia; LINCHUAN QUI, Jack; SEY, Araba (2006). “Comunicación y movilidad en la vida cotidiana” en *Comunicación móvil y sociedad. Una*

*perspectiva global*. Barcelona, Ediciones Ariel.

CASTRO IBARRA, José María (2013). *Los hijos del camino. Los anclajes y la vida cotidiana de los autotransportistas interestatales en las carreteras mexicanas*. Zamora, El Colegio de Michoacán.

\_\_\_\_\_ (2015) “Itinerarios carreteros. La percepción espacio-temporal de los autotransportistas interestatales en México” *Cuicuilco, Revista de la Escuela Nacional de Antropología e historia*. México D.F., ENAH, Nueva época, volumen 22, número 63, mayo-agosto, 2015.

CLIFFORD, James (1999). *Itinerarios transculturales*. Barcelona, Gedisa Editorial.

CRUCES, Francisco (2003) “Etnografías sin final feliz. Sobre las condiciones de posibilidad del trabajo de campo urbano en contextos globalizados” en *RDTP*, LVIII, 2 (3003: 161-178)

DELGADO, MANUEL (1999). *El Animal Público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona, Editorial Anagrama.

GARCÍA CANCLINI, Néstor (1990) *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México D.F., Grijalbo

\_\_\_\_\_ (2013) *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos. México 1940-2000*. México D.F., Fondo de Cultura Económica/Universidad Autónoma Metropolitana.

GLUCKMAN, Max (2003) “Análisis de una situación social en Zululandia moderna” en *bRiCoLaGe. Revista de Estudiantes de Antropología Social*. México D.F., Universidad Autónoma Metropolitana. Año 1. Núm. 1. Enero/marzo.

GRIMSON, Alejandro (2003) *La nación en sus límites*. Barcelona, Gedisa.

HAMAYON, Roberte N. (2011) *Chamanismos de ayer y hoy. Seis ensayos de etnografía e historia siberianas*. México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México.

HARVEY, David (1998). *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires, Amorrortu.

HIRAI, Shinji (2009) *Economía política de la nostalgia. Un estudio sobre la transformación del paisaje urbano en la migración transnacional entre México y Estados Unidos*. México D.F., Universidad Autónoma Metropolitana/Juan Pablos Editor.

JOUFFE, Yves y CAMPOS, Fernando. 2009. “Movilidad para la emancipación o el arraigo” en *Ciudades. Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana. Movilidad y transporte*. RNIU. Año 21. Núm. 82, abril-junio de 2009, pp. 29-35.

KOPYTOF, Igor (1991) “La biografía cultural de las cosas: la mercantilización como proceso” en en Arjun Appadurai (ed.) *La vida social de las cosas*. México, Consejo Nacional Para las Culturas y las Artes/Grijalbo.

LATOUR, Bruno (2007) *Nunca fuimos mudarnos. Ensayo de antropología simétrica*. Buenos Aires,

Siglo XXI Argentina.

- \_\_\_\_\_ (2008) *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires, Manantial.
- LÉVI-STRAUSS, Claude (2004) *Antropología estructural. Mito, sociedad, humanidades*. México D.F., Siglo XXI Editores.
- LINS RIBEIRO, Gustavo (2003). “Bichos-de-obra. Fragmentación y reconstrucción de identidades en el sistema mundial” en *Postimperialismo. Cultura y política en el mundo contemporáneo*. Barcelona, Gedisa Editorial.
- MAFFESOLI, Michel (2004). *El tiempo de las tribus. El ocaso del individualismo en las sociedades posmodernas*. México D.F., Siglo XXI Editores.
- \_\_\_\_\_ (2004a) *El nomadismo. Vagabundeos iniciáticos*. México D.F., Fondo de Cultura Económica.
- MARCUS, George E. (2001). “Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal”. *Alteridades* 11 (22): Págs. 111-127. México D.F., Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa.
- MARX, Karl (2006). *Introducción general a la crítica de la economía política/1857*. México D.F., Siglo XXI Editores.
- ORTIZ, Fernando (2002) “Los factores humanos de la cubanidad” en *Perfiles de la cultura cubana*. Mayo-Noviembre de 2002, La Habana.
- RAMÍREZ VELÁZQUEZ, Blanca Rebeca (2009). “Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos”. En *Ciudades. Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana. Movilidad y transporte*. RNIU. Año 21. Núm. 82, abril-junio de 2009, pp. 3-8. Puebla.
- SANDOVAL, Efrén (2012). *Infraestructuras transfronterizas. Etnografía de itinerarios en el espacio social Monterrey-San Antonio*. México D.F., Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, El Colegio de la Frontera Norte.
- TARRIUS, Alain (2000) “Leer, escribir, interpretar. Las circulaciones migratorias: Conveniencia de la noción de 'territorio circulatorio'. Los nuevos hábitos de la identidad”, *Relaciones*, núm. 83, vol. XXI, El Colegio de Michoacán.
- URRY, John. (2000) *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. Oxon, Routledge.
- \_\_\_\_\_ (2007) *Mobilities*. Cambridge. Polity Press.
- VIRILIO, Paul (1996) *El arte del motor. Aceleración y realidad virtual*. Buenos Aires, Editorial Manantial.
- \_\_\_\_\_ (1997) *La velocidad de la liberación*. Buenos Aires, Editorial Manantial.