

ANTA FÉLEZ, JOSÉ LUIS (2023). *Coches, aviones y mochilas. Imágenes movedizas del mundo presente*. Santander: La Vorágine

Joan Josep Pujadas

Departament d'Antropologia, Filosofia i Treball Social

Universitat Rovira i Virgili

joanjosep.pujadas@urv.cat

<https://orcid.org/0000-0001-8230-4523>

Aquest és un llibre que val la pena llegir. Està escrit d'una manera sui generis, a la qual l'autor ja ens té acostumats. Tot i que hi ha una intensa tasca etnogràfica subjacent, només surt a la superfície en moments molt comptats. El fil conductor del llibre és el diàleg permanent, de caràcter teòric i conceptual, amb si mateix i amb els autors de la inabastable bibliografia que acompanya aquest viatge panoràmic sobre l'ésser humà en temps d'una mobilitat que, lluny de ser alliberadora, és l'expressió d'un règim de control (disciplinari) dins de la societat del risc.

El llibre es compon d'una llarga introducció i de cinc capítols, dedicats, respectivament, a l'automòbil, l'avió, l'autobús, la motxilla i el passeig. La llarga introducció (p. 36-64) es titula "Un camp discursiu: la mobilitat i la seva agenda". Amb una tècnica narrativa que podríem denominar collage, l'autor introdueix els grans temes al voltant del seu objecte d'estudi (la mobilitat) tot fent servir eines discursives com correus electrònics, en què diferents acadèmics intercanvien idees, projectes de recerca o esquemes de ponències. Un fet tan quotidià com els desplaçaments diaris des de casa a la feina donen peu a la seva reflexió sobre la quantitat de recursos que es mobilitzen mitjançant complexes cadenes econòmiques i socials. La mobilitat humana requereix infraestructures, "artefactes" i sistemes normatius que vinculen l'esfera política i ciutadana amb un imponent teixit industrial i empresarial: les indústries de l'acer, el petroli, les empreses de **màrqueting**, el sistema bancari i les asseguradores.

Un dels aspectes més desenvolupats en aquesta introducció és el caràcter simbòlic associat a un bé de consum com és l'automòbil. De la mateixa

forma com la roba té una dimensió utilitària, però també posseeix una dimensió simbòlica o d'estatus, el cotxe participa també de tota una dimensió connotativa que el converteix en quelcom més que un objecte, un fetitxe. Lluny de ser una simple mercaderia, el cotxe esdevé un veritable objecte biopolític (p. 30).

La història de l'automòbil està estretament lligada a la història del capitalisme industrial. Fabricar cotxes en cadenes de producció va donar lloc a una categoria que caracteritza de ple el període industrial del capitalisme clàssic a Occident. La idea central és la de la producció en massa de béns estandarditzats mitjançant cadenes de muntatge i el treball fragmentat i especialitzat dels obrers. Aquest sistema va aconseguir reduir els costos i el temps de producció, la qual cosa va permetre la reducció significativa del preu del producte final i, per tant, que hi tingués accés un públic molt ampli de consumidors. L'anàlisi de José Luis Anta finalitza aquest capítol dedicat a l'automòbil afirmant que és un objecte de representació política. La massificació en el seu consum posseeix una trajectòria paral·lela a la de la consolidació dels sistemes democràtics de representació als països occidentals.

El capítol dedicat a l'avió posa un èmfasi especial en tot l'aparell disciplinari que gira al voltant del viatge en avió, des de les mesures de seguretat dels aeroports fins a les estrictes normes de conducta dins de l'aparell. Hi ha una veritable deshumanització de les persones amb la disculpa de la seguretat. L'enfocament d'aquest capítol, com en general de tot el text, és fortament foucaultia, molt centrat en la idea de biopolítica. També la perspectiva goffmaniana hi és molt present, per exemple quan presenta el concepte de Zurcher (1979) de grup encapsulat per referir-se als viatgers d'una aeronau. El paral·lisme entre els sistemes de control dels viatgers de l'avió i els de les institucions totals resulta prou evident. El capítol també és molt sensible a la perspectiva analítica de la societat del risc. El risc d'un accident aeri és demolidor, per això les companyies aèries implementen uns sistemes de seguretat sobredimensionats, on tot sembla estar controlat d'antuvi. En el context del viatge, els ciutadans són reduïts, segons l'autor, a la categoria de cossos disciplinats.

El capítol dedicat a l'autobús gira essencialment al voltant de les reflexions que susciten en l'autor les llargues jornades d'observació

participativa a l'estació d'autobusos de Jaén, el primer lloc on va arribar la primera vegada que va viatjar a la ciutat i el darrer lloc que visita quan la deixa. El lector confia conèixer detalls descriptius d'aquesta etnografia tan referenciada al mateix llibre. Però la realitat discursiva del text és molt diferent. Només de manera molt indirecta s'esmenten situacions o moments de les interaccions humanes durant els temps d'espera o els moments d'abordatge dels vehicles. Allò que tenim és l'efecte espill: l'autor ens projecta tot un seguit de reflexions derivades de les observacions, però aquestes són sempre elidides. Els temes que tracta fan esment de la mercantilització de l'estació tot aprofitant els temps disponibles per part dels viatgers-consumidors. Es repeteix d'alguna manera el discurs presentat en el cas dels viatges en avió: la hipernormativització de l'ordre dins dels vehicles i les interaccions molt limitades dels passatgers.

L'autor introdueix un tema de discussió ben interessant quan compara el paper i el significat dels sistemes de transport per carretera en relació amb el sistema ferroviari. Per un cantó, els sistemes ferroviaris, des de la seva emergència a finals del segle XIX, són representatius de projectes nacionals i de servei públic. Per contra, segons l'autor, els sistemes de transport viari (autobusos) tenen una empremta més local i de gestió privada. Tot i així, per Anta, l'educació, la sanitat i el transport s'han d'entendre com alguns dels pilars principals de l'estat del benestar. Es tracta de drets ciutadans, de diferents aspectes que componen allò que Henri Lefebvre (2017) va etiquetar com "el dret a la ciutat".

El capítol dedicat a la motxilla introdueix la unitat d'anàlisi de manera bastant obliqua, i atorga un espai molt destacat als significats del Camí de Sant Jaume, que ens remet a una tradició d'origen medieval que ha perviscut (amb importants adaptacions de significat i valors) fins als nostres dies. El contingut de la motxilla (ho podíem esperar) és de caràcter metafòric. Són els valors, creences i prejudicis dels caminants allò que els acompanya al llarg del viatge. Sortir de viatge amb motxilla, avui, és per l'autor una manera convencional d'un moviment que no cerca la sorpresa, l'aventura, l'adquisició dels coneixements nous. No és viatge en el sentit ampli del terme, és moviment i, potser, turisme. L'important no és tant el viatge en si mateix com la possibilitat de mostrar als nostres iguals que hem visitat

coses noves i, en definitiva, que “un ha estat allà”. Hi ha altres reflexions ben interessants que completen aquest apartat del llibre i que ens ajuden a repensar a cadascú de nosaltres la nostra pròpia mobilitat, sigui lúdica i de vacances o, simplement, induïda per l'activitat professional.

El capítol final, vinculat a les llibretes de camp de l'autor, de la seva etnografia a Ciutat de Mèxic, és el text menys referencial als elements empírics de la gran ciutat (de la metròpolis, en aquest cas). Introdueix tot un debat sobre el paper del territori en la configuració de la vida urbana que suposa una referència (tot i que molt col·lateral) a l'Escola de Chicago i als plantejaments de l'ecologia urbana. Fa una aproximació interessant al concepte d'itineraris urbans. Els ciutadans, en el seu moviment quotidià, s'entrecreuen amb els itineraris dels seus conciutadans i generen formes superposades, casuals i caòtiques que es poden definir com a estructures rizomàtiques. Aquesta reflexió du inevitablement al model rizomàtic de pensament del qual parlen Deleuze i Guattari (1985), que s'oposa al model jeràrquic i arborescent característic del sistema de pensament Occidental des del segle XVII. Novament, el lector queda una mica decebut per l'absència de referències directes a les llibretes de camp de l'autor.

En definitiva, es pot afirmar que la lectura d'aquest llibre és bona per pensar. Hi ha un bombardeig constant de conceptes interpretatius que repton l'enteniment del lector. Ja aviso que no es pot fer una lectura ràpida d'aquest llibre —sovint cal tirar enrere per seguir llegint. Som davant d'un enfocament crític amb la idea convencional de mobilitat, molt ben fonamentada teòricament, que ens situa la qüestió en el camp del postcapitalisme (o del neoliberalisme) i introdueix una crítica radical a la mercantilització que embolcalla les nostres vides, les nostres mobilitats i els nostres entorns de vida.

Referències

- DELEUZE, G. y GUATTARI, F. (1985) *El anti Edipo: Capitalismo y esquizofrenia*. Paidós.
- LEFEBVRE, H. (2017) *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing.
- ZURCHER, L. A. (1979) “The airplane passenger: Protection of self in an encapsulated group” *Qualitative Sociology*, 1(3), 77–99.