

Lambert, D. y Merriman, P. (Eds.) (2020). *Empire and Mobility in the Long Nineteenth Century*. Manchester University Press, 231 pp.

ANGELA IRANZO*

Los editores nos ofrecen un trabajo académico interesante, novedoso en su planteamiento y de lectura ágil y entretenida. Un historiador, David Lambert, y un geógrafo humano, Peter Merriman, se unen aquí en un proyecto multidisciplinar para editar un libro polifónico, compuesto por nueve capítulos y un epílogo a cargo de Tim Cresswell, quien es un reputado y creativo autor de los estudios críticos de movilidad.

El objetivo de la obra es nítido desde el principio: analizar el imperialismo británico desde finales del siglo XVIII hasta el periodo de entreguerras del siglo XX a través de las movilidades. Desde la introducción, los editores celebran los hallazgos teórico-metodológicos de un grupo ecléctico de académicos/as que, desde principios del siglo XXI, han compartido un mismo interés: ¿qué nos puede explicar el estudio del movimiento, de las movilidades e inmovilidades, sobre la vida social y las relaciones de poder que la conforman? Así, con esta misma inquietud, Lambert y Merriman toman algunas propuestas teóricas del *New Mobilities Paradigm* (John Urry, Peter Adey, Nina Glick-Sheller, Noel Salazar, entre otros) con la intención de sacar a la luz otras posibles formas de comprender las fuerzas constitutivas del poder imperial británico, en particular, y del imperialismo, en general.

Así, los editores emplean la categoría “constelaciones históricas de movilidad”, desarrollada por Cresswell, como vértice conceptual para articular coherentemente los nueve capítulos, de autoría y temática distintas. Como ellos mismos reconocen, el interés por el movimiento (de personas, mercancías, ideas, información, transporte e infraestructura, regalos en diplomacia o intercambios en los acuerdos de paz, así como de especies y muestras biológicas en la ciencia) ha estado presente en los estudios sobre imperialismo; por ejemplo, así lo muestran las obras de Valeska Huber, *Channelling Mobilities*, y Markku Hokkanen, *Medicine, Mobility and the Empire: Nyasaland Networks*. Sin embargo, la tendencia en los estudios sobre imperialismo ha sido, como también en las Relaciones Internacionales y otras disciplinas de las ciencias sociales, entender el movimiento como algo relativamente importante; esto es, como un mero producto del accionar de actores concretos (personas y/o cosas) y/o dinámicas sociales (en economía, política, cultura, comunicaciones, religión, entre otras). Por el contrario, la propuesta aquí consiste en darle la vuelta al planteamiento y tomar la (in)movilidad como una de las fuerzas productora del Imperio británico. En otras palabras, el argumento general de la obra es que el movimiento y la movilidad fueron prácticas performativas del poder imperial británico.

* Angela IRANZO,
Universidad Autónoma de Madrid, España.
Contacto:
angela.iranzo@uam.es

Desde este marco teórico, considero que el libro hace tres aportaciones que son especialmente relevantes para el campo de estudio de esta revista, las Relaciones Internacionales —aunque, sin duda, su impacto va mucho más allá—. La primera y más trascendental es que las explicaciones no parten del estado, el individuo o el mercado —sin obviar sus dinámicas—, sino del análisis de las *infraestructuras* o *redes* del imperio, las cuales no se reducen al transporte y su logística. Aquí, las *infraestructuras* o *redes* se alejan de las clásicas categorías analíticas de *sistema*, *estructura* o *circuito* de *flujos*, tradicionalmente entendidas como materiales o ideacionales, fijas, estables, determinadas y predecibles — como, por ejemplo, se deriva de conceptos empleados por el realismo, marxismo y liberalismo en Relaciones Internacionales. Lo que esta obra estudia como *infraestructuras* o *redes* de (in)movilidad son constelaciones, ensamblajes o redes complejas, híbridas y relacionales, formadas a través de la conjunción de prácticas interrelacionadas de materia, tecnologías, ecologías y cuerpos.

De este modo, los/as autores/as rastrean minuciosamente y reconstruyen estas redes de (in)movilidad, como muestran de forma atractiva los capítulos de Huw J. Davies (capítulo dos), Justine Atkinson (capítulo cinco), Martin Mahony (capítulo nueve) y Liz Millward (capítulo diez). La lectura de estos capítulos, escritos con rigor académico pero con el ritmo de los libros de viaje, aventuras, descubrimiento científico o biografía, despierta en el lector la posibilidad de entender de otro modo fenómenos tan estudiados como la formación de imperios.

Davies analiza el papel de las redes de información militar en la formación del Imperio británico. No subestima la importancia de la correspondencia de guerra, la información periodística y los diarios personales de los

altos mandos, pero añade y subraya el valor explicativo de las experiencias de los militares (sus viajes, destinos, movilidades), sus lecturas personales y la información sobre el terreno que tenían (ejemplo, orografía, clima, cultura). Por tanto, estas redes militares no sólo permitieron la movilidad y ampliación del imperio, sino que eran móviles en sí mismas por ser el resultado de interconexiones complejas entre personas con su carácter particular y vivencias distintivas, objetos, naturaleza, tecnologías y lugares concretos.

Del mismo modo, Atkinson analiza las redes evangélicas; en particular, el movimiento por el océano y entre puertos seleccionados de los marineros del movimiento Bethel que fundó la *British and Foreign Sailor's Society (BFSS)* en 1833. Las (in)movilidades de estos marineros y sus barcos fueron clave para el poderío político británico y para la difusión del cristianismo. Este capítulo, además, profundiza en algo inusual para las Relaciones Internacionales: el océano como un espacio-tiempo propio que cubre tres cuartas partes de la Tierra y cuyas (in)movilidades hay que rastrear para comprender la formación de organizaciones históricas de poder como lo ha sido el imperio. Asimismo, tanto Mahony como Millward, en sus respectivos capítulos, se adentran en el estudio de las redes que sustentaron el desarrollo de la idea de espacio aéreo y la aviación tras la Primera Guerra Mundial. Demuestran que la atmósfera, un agente no-humano, y el desarrollo del saber sobre Meteorología fueron esenciales para el mantenimiento de un Imperio británico que empezaba a hacer aguas. La aparición de la aviación necesitó el surgimiento de una nueva mentalidad (aérea) que demuestra cómo estas nuevas movilidades (por el cielo) transformaron el imaginario espacial colonial y las formas de relacionamiento en él, al mismo tiempo que originaron un nuevo imperialismo. Como defienden los autores,

la aeromovilidad se convirtió en la base (de esperanza) para el futuro de un imperio que estaba en cuestionamiento.

En segundo lugar, varios capítulos se centran en la historia de la ciencia y muestran los estrechos vínculos entre la ciencia y el Imperialismo británico. Natalie Cox (capítulo seis), por ejemplo, se centra en la historia de la Geografía y explica cómo se construyó la división entre la ciencia de *campo* (*field*) y la ciencia de *oficina* (*chair*), priorizando esta última que fue, curiosamente, calificada como el saber *crítico* (estático). Igualmente, Sarah Thomas (capítulo cuatro) reconstruye una expedición científica en el sur de Australia liderada por el oficial naval Matthew Flinders. Como era propio de estas expediciones, el equipo incluía científicos y artistas que se encargaban de dibujar los hallazgos (flora, fauna, orografía, océanos, etcétera). Con este caso, la autora nos muestra que estas prácticas de construcción de conocimiento estuvieron atravesadas por una tensión paradójica: por un lado, las exigencias de observación, precisión e inmutabilidad de la ciencia positivista que exigían quietud y, por el otro, las presiones políticas para completar la expedición lo antes posible por razones de competitividad geopolítica que demandaba velocidad de movimiento. Estos estudios de casos, por tanto, nos relevan varias cosas: primero, que la captura de las imágenes sobre *las cosas del mundo* no fue ni tan objetiva ni tan estática como ha defendido el positivismo científico de la modernidad; y segundo, que el paradigma de orden imperial, definido como estático, organizado y estable —el paradigma sedentarista que también sustenta las Relaciones Internacionales—, contrastaba con las prácticas cotidianas de construcción del imperio, íntimamente relacionadas con el movimiento, los viajes, la variabilidad y la inestabilidad.

En tercer lugar, el libro estudia la historia del Imperio británico mediante el uso de una metodología que, además de la investigación de archivo, trabaja los estudios biográficos de personas que fueron más o menos relevantes respecto al tema y contexto histórico de interés. El libro, por tanto, es una buena muestra sobre cómo macro movilidades, en la forma de las redes o infraestructuras mencionadas, pueden ser trazadas y estudiadas desde vivencias micro; esto es, trayectorias de vida personales, en sus encuentros con objetos, paisajes, naturaleza, ideas y tecnología. De este modo, la obra ofrece un buen ejemplo —para las Relaciones Internacionales y otras disciplinas— sobre la posibilidad de comprender lo macro desde lo micro y viceversa; esto es, rastrear y comprender los entrelazamientos entre pequeñas (in)movilidades humanas y grandes infraestructuras de (in)movilidad que se van trazando a través de interacciones múltiples situadas en el espacio tiempo.

Finalmente, las contribuciones de este libro, de claro interés y relevancia, ponen también de manifiesto las promesas no cumplidas o *grietas* del proyecto. En este sentido, subrayaría tres elementos. Primero, los estudios de caso aportados por los nueve capítulos no son aprovechados para profundizar y alimentar el debate teórico de los estudios críticos de movilidad; lo cual es una pena por el potencial empírico de estos capítulos para hacer cuestionar y/o complementar las recientes propuestas conceptuales del *mobility turn*. Segundo, las ecologías, pese a su centralidad en el desarrollo del Imperio británico (ejemplo, extracción de recursos naturales, usos del suelo y subsuelo, de los mares), tienen escaso desarrollo, a excepción del interés por la atmósfera y el clima en la Meteorología y las reflexiones sobre el océano apuntadas por Atkinson en su capítulo. Finalmente, llama la

atención la ausencia de la esclavitud a lo largo del libro, pese a ser un tema imprescindible en el estudio de la movilidad y el imperialismo, y a pesar de estar directamente relacionada con los que los editores subrayan (en la introducción) como uno de los principales aportes que pueden hacer a los estudios sobre movilidad: comprender el rol de la raza y la etnia en las constelaciones históricas de movi­lidades.

Esta última ausencia pone asimismo de manifiesto el interés de otro tema no abordado en los capítulos, las resistencias. ¿Cómo las movi­lidades e inmovi­lidades nos ayudan a comprender las formaciones y funcionamiento del contrapoder? Si bien no es justo ni razonable exigirle a una obra que lo incluya todo o, al menos, todos aquellos temas que al lector/a más le interesan, la estructura de contenidos del libro es susceptible de mejora. Quizá, la explicación a este problema esté en el hecho de haber propuesto un tema amplio y haberlo abordado de forma excesivamente abierta. Sin embargo, a pesar de las críticas aquí apuntadas, no tengo duda sobre el deber de celebrar libros como éste por ser, de algún modo, inaugurales; es decir, por allanar el camino para realizar estudios nuevos sobre las movi­lidades y el poder en el tiempo presente y en clave histórica. ●

RELACIONES INTERNACIONALES

Revista académica cuatrimestral de publicación electrónica
Grupo de Estudios de Relaciones Internacionales (GERI)
Universidad Autónoma de Madrid, España
<https://revistas.uam.es/relacionesinternacionales>
ISSN 1699 - 3950

 facebook.com/RelacionesInternacionales

 twitter.com/RRInternacional



FECYT388/2023
Fecha de certificación: 12 de julio de 2019 (8ª convocatoria)
Válido hasta: 28 de julio de 2024