

Metamorfosis de la movilidad, procesos de socialización y seurbanidad

Metamorphosis of mobility, socialization processes and seurbanity

Andrés DAVILA LEGEREN

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibersitatea

andres.davila@ehu.es

Mario DOMÍNGUEZ SÁNCHEZ-PINILLA

Universidad Complutense de Madrid

mariodos@cps.ucm.es

Recibido: 16.02.2012

Aprobado definitivamente: 02.10.2012

RESUMEN

La reciente caracterización de nuestra época como la “era del movimiento permanente” comporta el encumbramiento de la movilidad como un nuevo paradigma. La consecuente promoción de la “vida móvil” en tanto que objeto emergente de atención da lugar a múltiples campos de investigación: ya sea acerca de las evoluciones de la movilidad en relación a los desafíos y las exigencias de un desarrollo sostenible; ya sea sobre las comunidades transnacionales a tenor de la diversificación de las movilidades migrantes; ya sea acerca del derecho a la movilidad, dada la existencia de desigualdades en el acceso a los desplazamientos, etc. Cuestiones todas ellas que, sin ir más lejos, se concitan en nuestra actual cultura urbana, sometida a la redefinición en sus potencialidades, condiciones y modalidades. A su vez, ese despliegue de flujos y redes que caracterizan a la movilidad transforma las disciplinas a ella aplicadas, en especial la sociología quizá por la menor vigilancia de su normalización discursiva. No hay en ello falta de rigor, sino incorporación lúcida de las transformaciones, por cuanto se acepta que la movilización misma socava las fronteras terminológicas, los grados y las formas de su articulación, y la necesidad consiguiente de acuñar metáforas, términos y hasta explicaciones inéditas que llegan a recuperar elementos originales de la conformación de la sociología misma, como la literatura de viajes, o incluso su fecundación mutua con actividades “artísticas” como la fotografía.

PALABRAS CLAVE: movilidad, movilización, capital y trabajo, urbanización, seguridad, fotografía

ABSTRACT

The recent characterization of our time as an “era of perpetual motion” involves the rise of mobility as a new paradigm. The consequent promotion of the “mobile life” emerging as an object of attention leads to multiple fields of research: whether the evolution of mobility in relation to the challenges and demands of sustainable development, either transnational communities on the basis of the diversification of migrant mobilities, either the right to mobility, given the existence of inequalities in access to travel, and so on. All issues that, for example, arouse our current urban culture, are subject to the redefinition of their potential, terms and conditions. In turn, such display of flows and networks that characterize the mobility transforms affected disciplines, especially sociology, perhaps because of lower standards watching its discourse. There’s not a lack of intellectual rigour, but lucid incorporation of changes, because it is accepted that mobilization undermines borders, grades and articulation of the terminology, and the consequent need to

coin metaphors, terms and unpublished explanations that come to retrieve the original elements of the formation of sociology itself, such as travel literature, or even cross-fertilization with “artistic” activities such as photography

KEYWORDS: Acceleration, banality of evil, change, individual judgment, action and politics

SUMARIO

1.Introducción. 2.Una reconfiguración de la sociología de la movilidad. 3. Movilidad generalizada y movilización general. 4. Del capital y las angosturas de la movilidad. 5. Fotografiando la segurbanidad: emoción e (in)movilidad urbanizadas. 6.Bibliografía.

1. INTRODUCCIÓN

“Al otro lado de la Gran Sombra Verde empieza el Cielo Duro (¿una montaña?). Y todo es nuestro, pero con amenazas”. (Julio Cortázar: *Historias de cronopios y famas*. Geografías)

Montado sobre su Vespa, Nanni Moretti se mueve por las calles, barrios, zonas residenciales e industriales de Roma, desierta en el mes de agosto. En su movimiento, de gran fluidez, visita lugares que le son propios –y que los turistas desconocen-, reconociéndolos al mismo tiempo que entabla conocimiento con otras gentes. A lo largo de la película, *Caro Diario* (1993), transita y se desplaza entre retazos de existencia, componiendo un periplo, en modo alguno aleatorio aunque sin destino preciso, que está hecho de desdoblamiento, asimetrías, pasajes y derivas; tal y como se subraya en su parte final, cuando tras ponerse en manos de los médicos acaba yendo de mano en mano o cuando el movimiento une espacio y tiempo al visitar el desabrido lugar en que fue asesinado Pier Paolo Pasolini. Esta conformación del relato biográfico subvierte la linealidad con la que habitualmente se construyen orientaciones, transformaciones, trayectorias... en las que se disimula la constitución misma del movimiento que le da forma, naturalizándolo bajo el principio funcionalista de la continuidad en el cambio.

Dominante, dicha concepción del movimiento obliga a constantes aclaraciones, ante el previsible malentendido que la interposición de la misma provoca. Tal es el caso cuando Georges Didi-Huberman, en la presentación del estudio de Philippe-Alain Michaud acerca de Aby Warburg y la imagen en movimiento, se ve en la necesidad de señalar que, “por supuesto, el ‘movimiento’ [que Michaud propone] no es una mera traslación o narración de un punto a otro. Dicho movimiento consiste en saltos, cortes, montajes, desgarradoras puestas en relación. Repeticiones y diferencias: momentos en que el trabajo de la memoria toma cuerpo, es decir, se constituye como síntoma en la continuidad de los acontecimientos” (Michaud, 1998: 19). Y en efecto, solemos olvidar demasiado a menudo la dogmática en la que estamos inscritos; esto es, el carácter de aquellos invariantes socioculturales que determinan

la estructura de nuestras instituciones, incluidas las de la movilidad, sin ir más lejos. Haremos bien, por tanto, en abordar en este primer apartado el alcance (en términos de homogenización, entronización y amalgamamiento) de diversas estructuras aún en liza: la propia consideración de la sociología de la (auto) movilidad, la movilización general y la movilidad generalizada.

2. UN RECONFIGURACIÓN DE LA SOCIOLOGÍA DE LA MOVILIDAD

“Nuestra naturaleza reside en el movimiento; la calma completa es la muerte” (Blaise Pascal)

Si bien la querencia sociológica por los conjuntos relativamente estables suele resolverse mediante el expediente de su acantonamiento en el estudio de las sociedades, la misma responde más bien a la “ideología estabilizada de la institución” y su negación del movimiento, al que se opone mediante abstracción y ocultamiento (Lourau, 1973). Ahora bien, la transición permanente entre movimiento e institución ha ido poniendo de manifiesto en “el programa sociológico” más reciente tres líneas de problematización: “la primera se resume en un programa de estudio del individuo social en movimiento, para quien el acceso a recursos (y la elección de aquellos a los que quiere acceder) constituye la actividad estructurante por excelencia (...); una segunda línea concierne a la gestión de los dispositivos de proximidad y de distancia relacional (...); una tercera línea versa acerca del desplazamiento consumista y autorreferente, asociándosele el imaginario de la movilidad” (Bourdin, 2005: 18). Como el propio Alain Bourdin menciona, la novedad en la radicalización y complejización del estudio de los hechos de movilidad suele llevar a no reconocer siquiera el interés que ante los mismos ya se mostrara por parte de autores clásicos de la disciplina como puedan serlo Georg Simmel o Alexis de Tocqueville.

Al respecto de este último, por cierto, suele pasarse por alto con demasiada frecuencia su obra: *Quinze jours dans le désert américaine*, precisa y preciosa crónica en la que se da cuenta del esfuerzo, realizado durante el mes de julio de 1831 tanto por el propio Tocqueville como por su compañero

de fatigas Gustave de Beaumont, para “cruzar bosques casi impenetrables, atravesar ríos profundos, desafiar pantanos pestilentes, dormir expuestos a la humedad de los bosques...” que se extienden entre Estados Unidos y Canadá, al objeto de “recorrer los confines de la civilización europea y, si el tiempo nos lo permitía, visitar incluso algunas de las tribus indias que han preferido huir hacia las soledades más salvajes a plegarse a lo que los blancos llaman ‘las delicias de la vida social’. Pero hoy en día llegar al desierto es más difícil de lo que se cree” (Tocqueville, 1973: 13). En efecto, a lo largo de su viaje¹, Tocqueville descubre que, lejos de crecer o avanzar a cada paso, dicho desierto no hacía sino desplazarse ante sus propios ojos, tal como su escritura aún nos lo hace ver a casi dos siglos de distancia: “El hombre se acostumbra a todo. A la muerte en los campos de batalla, a la muerte en los hospitales, a matar y a sufrir. Se habitúa a todos los espectáculos: un pueblo antiguo, el primero y legítimo dueño del continente americano, se deshace día a día como la nieve bajo los rayos del sol y, a la vista de todos, desaparece de la faz de la tierra. En sus propias tierras, y usurpando su lugar, otra raza se desarrolla con rapidez aun mayor; arrasa los bosques y seca los pantanos; lagos grandes como mares y ríos inmensos se oponen vanamente a su marcha triunfal. Año tras año, los desiertos se convierten en pueblos; los pueblos, en ciudades. Testigo cotidiano de esas maravillas, el norteamericano no las considera dignas de asombro. En esta increíble destrucción, y en este crecimiento aun más sorprendente, no ve sino el curso natural de los acontecimientos. Se acostumbra a ello como al orden inmutable de la naturaleza” (ibíd.: 14). Al fin y al cabo, lo que Tocqueville experimenta en su exploración de aquellas tierras aún un tanto desiertas –en contraste con la atestada Europa– no es otra cosa que el modo norteamericano de la expansión civilizadora europea.

Este breve texto, claramente relegado en la tradición sociológica (frente a *De la démocratie en Amérique*, otro de los escritos derivados de su viaje por Norteamérica), se revela de hecho como un compendio de la movilidad a tenor de sus caracterizaciones actuales. Y no sólo porque en el mismo se atiende a los desplazamientos geográficos y a las transformaciones sociales que éstos producen, tanto en términos de territorialidad como de socialidad, sino porque asimismo se aborda el alcance presente y futuro de la apropiación de un recurso, esto es, del “procurarse recursos cuya elección y puesta en práctica no están estructuralmente dados sino que son objeto de un elaboración específica. [Donde] ya la movilidad no aparece más como un desplazamiento estrictamente balizado y organizado (por instituciones tales como la escuela) entre puntos fijos (al igual que en las etapas de una iniciación), sino como una construcción más libre, más individual, más coyuntural (...) La movilidad puede ser definida entonces –de manera más laxa– como el conjunto de técnicas y comportamientos que permiten el acceso a recursos sociales deseados” (Bourdin, 2005: 9). En este sentido, el análisis de Tocqueville acerca de los habitantes del desierto americano en los confines de la civilización europea dará cuenta de tres tipos equivalentes al nativo, al inmigrante y al cimarrón (Davila, 2008a); tres modalidades de articulación entre condiciones materiales y sociales de la movilidad, según se esté sometido a la vida salvaje, se tome de la vida salvaje todo cuanto pueda arrebatarle o bien se haya convertido –el europeo más civilizado– en un adorador de la vida salvaje, respectivamente.

Por supuesto que también hay clásicos más recientes que a su vez han emprendido el estudio sociológico de otros tipos de sujeto-en-movimiento, entre los que sin duda cabría citar tanto “The hobo” (*Sociología de los sin techo*) de Nels Anderson (1923), como “Good company” (*Los vagabundos*

¹ En su obra: *Las tres culturas*, Wolf Lepenies (1994) explica cómo antes de cristalizar las constelaciones socio-históricas que hicieron surgir la materia universitaria de la sociología, el pensamiento sociológico halló un lugar en una serie de disciplinas académicas ya existentes como por ejemplo la crítica literaria, o en actividades creativas como la literatura de viajes. Mientras la experiencia sociológica quedaba limitada por necesidad o no había cuestionario o entrevista capaz de sondear la naturaleza social de lo humano, ensayistas como Montesquieu (sobre todo en las *Cartas persas*) o escritores como Dickens o Eça de Queirós ya ofrecían en sus obras un análisis de la sociedad contemporánea cuya precisión y vivacidad no alcanzaba ningún especialista; tal es el caso de esta obra de Tocqueville que comentamos. Se trata de escritos que al no tener que ser legitimados o defendidos como “ciencia de oposición” y por tanto como materia académica autónoma, constituían lisa y llanamente un componente del *common sense* social.

del noroeste americano) de Douglas Harper (1982). Pero sin duda ha sido John Urry quien en los últimos tiempos se ha dedicado a demostrar cómo las movilidades transforman la propia materia objeto de la sociología en las sociedades occidentales, tanto si lo comprobamos a través de las particularidades de tales sociedades como si lo hacemos mediante las caracterizaciones genéricas (Urry, 2000). A estas alturas, el despliegue de diversos “flujos y redes” globales socava las estructuras sociales endógenas que habían sido rescatadas por el discurso sociológico para obtener la capacidad y el poder de reproducirse a sí mismas. Las movilidades a gran escala que implican tecnologías y objetos muy diversos problematizan de hecho a los poderes sociales, y al entender de Urry cabe entonces plantearse cómo y en qué medida las movilidades organizadas a través de tiempos y espacios complejos cuestionan la gobernabilidad, o cómo tales movilidades diluyen las fronteras sociales y los grados y formas de su permeabilidad. En cualquier caso comprenderlas no es tan sencillo y en parte requiere el empleo de varios tipos de metáforas del movimiento, en especial de redes y flujos.

Más que contemplar la movilidad como algo aislado, o bien del dominio material o del inmaterial, cabría considerar el espacio como una red que prolonga la interconexión entre movimientos tanto de lo material como de lo inmaterial. Según Sheller y Urry (2003) los espacios de descanso y reposo facilitan la movilidad de la gente, de las cosas y de la información. Esta relacionalidad de la movilidad, o lo que Massey (1993) denomina “políticas de movilidad”, requiere que alguien o algo se mueva a expensas de la inmovilidad de otro. En efecto, quizá sea la rapidez o la lentitud, o incluso la invisibilidad de estos movimientos, lo que les lleva a aparecer estáticos e ignorados. Ya permitan o restrinjan otros movimientos, una pausa o un descanso tan sólo lo es en relación con una mayor velocidad de otro o respecto a un movimiento con diferente dirección.

Por tanto, convendrá imaginarse a las movilidades como una serie de diferenciales de velocidad, de dirección o de significado; y al respecto, las metáforas menos estáticas pueden ser más útiles que las nociones tradicionales de estabilidad e inmovilidad, y pueden asimismo acarrear mejores exploraciones de las cibermovilidades diferenciales e híbridadas.

Además, estas movilidades que entrecruzan las fronteras sociales según nuevos modelos espacio-temporales amplían la agenda sociológica que sería entonces una agenda de la movilidad. Lo cual es irónico pues mucha de la sociología del siglo XX se ha basado en el estudio de la movilidad ocupacional, educacional y social. Con ello se alcanza un objetivo apenas entrevisto puesto que, por lo común, la movilidad se considera como un fenómeno geográfico más que social, y mucha de esta bibliografía de la movilidad contempló a la sociedad como una superficie uniforme y no logró aglutinar las intersecciones geográficas de la región, la ciudad o el espacio con las categorías sociales de la clase, el género y la etnicidad. La actual sociología de la migración se ve muy limitada a sus preocupaciones habituales como para ser útil en este caso. Más aún, lo interesante sería contemplar los flujos de la gente dentro, pero ante todo fuera, del territorio de cada sociedad, y cómo tales flujos pueden relacionarse con muy diversos deseos, en términos laborales, de hábitat, de ocio, religión, relaciones familiares, ganancias criminales, búsqueda de asilo político, etc. Además, no sólo los sujetos son móviles, también lo son muchos “objetos”, y aquí cabría considerar en qué medida habría que llevar aún más allá los recientes desarrollos de una sociología de los objetos y dotar de la importancia necesaria a los diversos flujos objetuales que atraviesan las fronteras sociales y sus intersecciones con los múltiples movimientos de la gente.² Por último, dado que en los estudios sociales habituales se concibe la movilidad en términos de horizontalidad más que de verticalidad, cabría plantearse hasta qué punto las metáforas de la movilidad horizontal han

² Bruno Latour (2007) afirma que la modernidad ha rechazado sistemáticamente tomar en consideración los derechos del objeto, en parte por su continua propensión a pensar mediante el dualismo sujeto/objeto. En su consideración sobre los derechos objetuales a modo de “Parlamento de los objetos” sostiene que, sólo si caemos en la cuenta de que el modo de clasificación moderno nunca se ha correspondido con lo que realmente sucede en el pensamiento y en la práctica y aceptamos que nunca ha reconocido las consecuencias de tales prácticas de clasificación, podemos llegar a reconocer los derechos, la autonomía y la agencia (la capacidad de acción) del objeto.

sido fructíferas o necesitan reconfigurarse para otra forma de pregunta sociológica. En suma, por qué el análisis sociológico puede y debe ocuparse de estas movilidades horizontales y de sus intersecciones.

La mayor parte de las otras ciencias sociales están sujetas a unas formas de normalización discursiva mucho más estrictas y vigilantes, lo que las convierte en peores candidatas para esa reconfiguración post-disciplinaria capaz de incluir las múltiples movilidades. En efecto, tales disciplinas han rechazado literalmente todas las teorías, métodos e incluso datos que se consideraban demasiado “sociales”, así como las preocupaciones que no cabían en los objetos cerrados de dichas disciplinas. Por su parte, la formación del discurso sociológico ha demostrado a menudo una relativa falta de jerarquía, un carácter poco disciplinado y por tanto un cierto potencial para identificar el poder social de los objetos y la naturaleza, así como una creciente conciencia de los procesos espaciales y temporales. Ello ha permitido que, mientras todo este caos desbarataba cualquier noción restante de la sociedad *tout court*, la sociología fuera capaz de desarrollar una nueva agenda de investigación, ajustada a una disciplina que está perdiendo su concepto central de “sociedad” humana. Y de ahí que cada vez resulte menos extraño que se organice en torno a conceptos como redes, movilidad y fluidez.

2.1. Movilidad y automovilidad

El término de la automovilidad procede de la combinación de autonomía y movilidad, y en su sentido más amplio nos lleva a pensar en muchas automovilidades -modos de movimiento autónomo, autodirigido. En este sentido, para Urry (1995 y 2005) la automovilidad debe contemplarse como un “sistema no lineal autoorganizado y autopoietico”

que relaciona de forma conjunta a automóviles, conductores, gasolineras y otros “nuevos objetos, tecnologías y signos” en un sistema expansivo relativamente estable que genera consecuencias imprevistas. La vida social se haya encerrada entre los modos de movilidad que la automovilidad genera y presupone, y que ha visto desplegarse a lo largo del siglo XX la progresiva sustitución del monopolio del transporte público (trenes, autobuses, barcos, etc.) por los dispositivos de movilidad privada. En el caso de los transportes, se ha necesitado el transcurso de un siglo para pasar de la liberación lograda a través de los vehículos motorizados, a la esclavitud impuesta por el automóvil privado. Los transportes a vapor comenzaron a ser utilizados durante la Guerra de Secesión y ese nuevo sistema dio a mucha gente la posibilidad de viajar en ferrocarril a la velocidad de una carroza real y con un confort jamás soñado por realeza alguna. Y poco a poco se empezó a confundir la buena circulación con la alta velocidad. Desde que la industria de los transportes traspasó su segundo umbral de mutación, los vehículos crean más distancia de la que suprimen, y el resultado estriba en que el conjunto de la sociedad consagra a la circulación cada vez más tiempo del que supone que ésta le ha de hacer ganar.³

Es innegable la visibilidad e influencia del automóvil como un objeto clave de la producción en cadena (fordismo) y el consiguiente consumo en masa, el impacto en la organización espacial a través de las carreteras, el trazado de las ciudades, el urbanismo residencial y los gigantescos centros comerciales. Se trata de un poderoso complejo económico y tecnológico que permite sostener al automóvil y aunque comience a hablarse de la finalización de esta era del acero y del petróleo, no parece que se vaya a contemplar por ahora un mundo sin automóviles.⁴

³El *norteamericano tipo* dedica más de 1.500 horas por año a su automóvil: sentado en él, en movimiento o estacionado, trabajando para pagarlo, para abonar la gasolina, los neumáticos, los peajes, el seguro, las averías y los impuestos. De manera que emplea cuatro horas diarias en su automóvil, sea usándolo, cuidando de él o trabajando para sus gastos. Y conste que aquí no se han tenido en cuenta otras actividades determinadas por el transporte: el tiempo pasado en el hospital, en los tribunales o en el garaje, el tiempo pasado en ver por televisión la publicidad automovilística, el tiempo consumido en ganar el dinero necesario para viajar en vacaciones, etc. Y dicho estadounidense necesita esas 1.500 horas para hacer apenas 10.000 kilómetros de ruta; 6 kilómetros le suponen una hora (Domínguez, 2006).

⁴El automóvil, por ejemplo, es un objeto cotidiano en el que los seres humanos se enfrentan habitualmente con nuevas tecnologías y aprenden a habitarlas. Cada vez más aspectos de la vida cotidiana se convierten en procesos de

Así pues, el término “automovilidad” captura un doble sentido, tanto en el humanista de la noción de autobiografía, como en el de los objetos o máquinas que poseen una capacidad de movimiento, en el sentido de automático y autónomo. Esta doble resonancia del prefijo “auto” demuestra en qué medida el “conductor”, constituye un ensamblaje híbrido de actividades humanas y maquínicas, de carreteras, edificios, signos y culturas de la movilidad. Supone pues una autonomía humana combinada con máquinas que otorga una capacidad para el movimiento autónomo a lo largo de caminos, carreteras y autopistas que llevan de una ciudad a otra, incluso de una sociedad a otra. La clave aquí no reside pues en el automóvil sino en el sistema de estas interconexiones fluidas.

Tal sistema de automovilidad comprende, según Urry (1995 y 2005), seis componentes que en su combinación generan y reproducen el carácter específico de la dominación ejercida por aquél:

1. La quintaesencia del objeto manufacturado producido por los sectores industriales fundamentales y las empresas-ícono del capitalismo del siglo XX (Ford, Mercedes, Toyota, etc.), la industria en la que aparecen los conceptos sociales y económicos de fordismo y postfordismo.
2. El principal artículo de consumo individual tras la vivienda y como tal, principal asignación de estatus, deseo sexual, éxito personal, libertad, familia y masculinidad. Si la sociedad burguesa clasista utilizaba los productos culturales como mercancías, la sociedad de masas los consume, y ya no sirven, o lo hacen difícilmente, para perfeccionarse o para mejorar la posición social. Además, mediante su fácil antropomorfización a través de nombres y aspectos difundidos por una publicidad especialmente agresiva, el automóvil alcanza características de identificador de clase, incluso de rebeldía; y hasta llega a preocupar de manera desproporcionada a los sistemas de justicia criminal.
3. Un complejo extraordinariamente poderoso constituido mediante interrelaciones técnicas y sociales con otras industrias de accesorios, distribución energética, construcción y mantenimiento de infraestructuras, hoteles y restauración, venta y reparación, publicidad e investigación social, diseño urbano y planificación territorial; y por último, con aspectos geoestratégicos de las guerras energéticas.
4. La forma global predominante de la movilidad “cuasi-privada” que subordina otras movilidades como la de caminar, pasear en bicicleta, viajar en tren, etc. y que reorganiza las maneras en que la gente negocia y reserva las posibilidades de trabajo, vida familiar, infancia, ocio y placer.
5. La cultura dominante que sostiene los principales discursos sobre lo que constituye la buena vida, lo que es necesario para una apropiada movilidad ciudadana. También aporta imágenes, símbolos y relatos especialmente poderosos. El nuevo estilo no es para gozar, sino para mostrarse: el complejo tecnológico es ahora espectáculo (Debord, 2003), lo cual tiene una traducción directa en el consumo; por ejemplo en el transporte a través de la dictadura del automóvil: un instrumento para moverse que es propio (auto). Todas las características de la dimensión consumista, a saber su unidimensionalidad, banalización, frivolidad, ludismo, superficialidad, eclecticismo... están presentes a niveles inimaginables. La alienación moderna se descubre así a través de los nuevos mecanismos tecnológicos como una modalidad inevitable y esquizoide.
6. La única y más importante causa del abuso de los recursos medioambientales. Esto se debe a la escala de la cantidad de materiales, espacio y energía utilizados en la manufactura de todo lo imprescindible de dicho sistema (automóviles, carreteras, espacios reservados para su funcionamiento) y a todo lo cual se añade la contaminación; problemas médicos, jurídicos y sociales; así como la transformación visual,

mediación en los que la tecnología deja de ser una herramienta o una técnica visible, y más bien nos encontramos con un mundo en el que las fronteras e interconexiones entre humanos y sistemas tecnológicos se reconfiguran y son borrosas y cada vez más difíciles de desenredar

espacial y temporal de los espacios habitados y deshabitados, etc.⁵

De modo paralelo a cómo se reconfiguran las estructuras espacio-temporales, se produce un cambio concomitante en las formas de socialidad, de vida en común. Hablando de un aspecto parcial de la automovilidad como es el conocimiento y la competencia del conductor, cabe recordar los análisis de Norbert Elias (1991) sobre las diferencias en los coeficientes de mortalidad a lo largo del tiempo y entre diversos países. En ellos mostraba que se debían a diferentes estándares sociales de autoregulación. Siguiendo un modelo analítico similar al que había utilizado en *El proceso de civilización* (Elias, 1987) tal diversidad en los códigos de conducta a la hora de conducir se hacía tan evidente que llegaba a convertirse en parte de los hábitos personales. En efecto, a lo largo del tiempo se puede observar un cambio en la estructura de las interdependencias, acompañado éste de un movimiento desde formas externas de control corporal y emocional, que se exponen en libros de modales y se aprenden con dificultad, hasta formas internalizadas de autorrestricción que acaban incorporándose en los hábitos.

La automovilidad hace posible la división del hogar respecto al lugar de trabajo, de los distritos industriales y de negocios respecto a los espacios habitacionales, los centros comerciales de los centros urbanos. Fomenta y demanda una intensa flexibilidad, de modo que la gente se ve obligada a hacer malabarismos y a planificar su trabajo diario, sus jornadas de ocio y de vida familiar, no en torno al horario del transporte público, sino sobre la base de los caprichos del tráfico. En este sentido, los escritos de los intelectuales franceses sobre el automóvil son interesantes por cuanto presentan un fuerte contraste respecto a los modos de la moderna sociedad urbana de consumo. Por ejemplo, el influyente manifiesto

modernista de Le Corbusier (1924), que perfilaba la utopía urbana parisina basada en el vidrio y el cemento, con sus rascacielos, centros comerciales, autovías aéreas y garajes subterráneos: la reacción de Le Corbusier ante la densidad, ruido y violencia del tráfico parisino fue la de defender que debíamos adoptarlo para alcanzar nuevos ideales de belleza congruentes con el funcionamiento de veloces vehículos surcando autopistas de cemento para sentir el éxtasis y el placer de estar en el centro mismo de tanto poder y tanta velocidad desplegadas (véase Jameson, 2005). Esta mirada estetizante ha sido descrita por otras perspectivas más cercanas a las ciencias sociales, como la que depara Marc Augé, y se define por el proyecto de una “sobremodernidad” basada en una creciente movilidad, excesos de flujos informativos y conectividad (Augé, 2007), en una colección de “no-lugares” producto de los nuevos espacios de circulación, comunicación y consumo tales como los aeropuertos, autopistas, parques temáticos, hoteles (especialmente moteles), centros comerciales, hipermercados y áreas turísticas, en los que el espacio se ha alisado y abstraído.⁶ Quizá sea una exageración de Augé respecto a la novedad y diferencia asociadas a los no-lugares mediante la cual se pierden las formas en que tales espacios se han producido, utilizado y experimentado de múltiples maneras, y no de una única forma. No obstante, cabe reconocer que en ciertos espacios se está arrasando toda la memoria del pasado, el paisaje cultural preexistente, los referentes identitarios de siglos; lo que está provocando un saqueo de lo público sin parangón, creando una mercantilización y anomia en ascenso para un ser urbano nuevo sin raíces, crecientemente solo, dedicado al consumo y a moverse sin fin, aparte de tener que ir a trabajar, estudiar o esparcirse a lugares cada vez más alejados de su residencia. Y todo ello va prefigurando una vía real

⁵El transporte es responsable de al menos la tercera parte de las emisiones de CO2 e indirectamente de muchas de las guerras del siglo XX.

⁶“Nosotros incluimos en la noción de lugar antropológico la posibilidad de los recorridos que en él se efectúan, los discursos que allí se sostienen y el lenguaje que lo caracteriza. Y la noción de espacio, tal como es utilizada hoy (para hablar de la conquista espacial, en términos por lo demás más funcionales que líricos, o para designar de la mejor manera o al menos lo menos mal posible, en el lenguaje reciente pero ya estereotipado de las instituciones de viaje, de la hostelería o del ocio, los lugares descalificados o poco calificables: ‘espacios de ocio’, ‘espacios de juego’, para aproximarlos a ‘punto de encuentro’), parece poder aplicarse útilmente, por el hecho mismo de su falta de caracterización, a las superficies no simbolizadas del planeta.” (Augé, 1992: 87).

(aunque todavía nos parezca lejana), sobre todo en las periferias metropolitanas, hacia esa pesadilla que nos ha descrito de forma magistral Mike Davis para Los Ángeles en su famosa *Ciudad de Cuarzo* (Davis, 1990) y en sus reflexiones sobre la ecología del miedo (Davis, 1999).

3. MOVILIDAD GENERALIZADA Y MOVILIZACIÓN GENERAL

“L’humanité est encore en rodage”
(Edgar Morin)

En efecto, tal y como reza el atinado diagnóstico de David Le Breton: “La movilidad es un imperativo social que se paga tanto a través del recurso al coche como de una colonización de la vida cotidiana y de las estructuras de la ciudad o del campo que cada ciudadano padece de una u otra manera” (Le Breton, 2002: 70). Sin duda, resulta interesante que en el mismo no se limita a describir la preeminencia lograda por el culto al coche en nuestras calles y carreteras, sino que además apunta que la institución del automóvil (fundamento de dicha dogmática⁷) afecta a las distintas experiencias que nos son contemporáneas. La breve cita que abre este apartado resulta un buen ejemplo de ello: entresacada de las líneas finales con las que Edgar Morin cierra el quinto volumen de *El Método*, titulado “La identidad humana”, donde asevera que “la humanidad está aún en rodaje”, preguntándose a tenor de dicha metaforización automovilística si “¿existe la posibilidad de contener la barbarie y civilizar verdaderamente a los humanos? ¿Podrá proseguir la hominización como humanización? ¿Será posible salvar la humanidad realizándola? Nada está asegurado, ni siquiera lo peor” (Morin, 2004: 330). Pero el interés del

diagnóstico de Le Breton va más allá en la medida que atendamos a su dictamen (hoy, “la movilidad es un imperativo social”) de manera diacrónica, pues basta echar siquiera un tanto la vista atrás para encontrarnos en presencia de otras enunciaciones de la movilidad, entreverándose en este caso con las de la movilización.

3.1. Condiciones de la movilización de la fuerza de trabajo

Si consideramos las condiciones que gobiernan la movilidad de la fuerza de trabajo éstas se revelan especiales, dado que se trata de la única mercancía que se presenta al mercado por sus propios medios, que además se autoconsume en su oferta y, sobre todo, que no se produce siguiendo criterios mercantiles estrictos. También cabe añadir que su oferta es agónica: si no es comprada por encima de ciertos umbrales de reproducción (un salario que permita vivir), desaparece; de ahí que su rigidez por debajo sea extrema. El término movilidad del trabajo ocupa pues una posición especial en el discurso económico e indica la libertad del trabajador para vender su fuerza de trabajo en donde sea, para lo que sea y a cualquiera que lo pague (el mejor postor). Tal libertad de contrato es crucial para las concepciones burguesas de los derechos y libertades civiles, aunque Marx ya señalara el carácter negativo que acompaña a esta libertad: un doble proceso de libertad respecto a la capacidad de que el proletario venda su propia mercancía (la fuerza de trabajo) y el hecho de que sea la única mercancía que puede ofrecer, en el sentido de que se ha visto “liberado” de la propiedad de los medios de producción a los que ya no puede recurrir para su supervivencia.⁸

La dualidad de semejante libertad se traduce de forma distinta al contemplar su movilidad demográfica y geográfica. En *Mobilité du travail et accumu-*

⁷ Al respecto, recordemos aquí la siguiente aclaración, sucinta, de Pierre Legendre: “en una sociedad, la función dogmática consiste en fundar y poner en escena la función biológica de la reproducción. Se trata, atendiendo a razones para vivir y morir, de sostener la causa humana por medio de la institución” (Legendre, 198: 51).

⁸ Desde el marxismo se ha subestimado en demasía la capacidad del capital para fragmentar, dividir y diferenciar, para absorber, transformar e incluso exacerbar antiguas divisiones culturales, para producir diferenciaciones espaciales, para movilizar geográficamente, dentro de la homogeneización general alcanzada en todo el trabajo asalariado y en el intercambio de mercado. Y se subestima por lo mismo el hecho de que el trabajo se movilece mediante formas de acción territoriales, construyendo de paso lealtades con el lugar. Apenas esbozada, la dialéctica entre los aspectos comunes y la diferencia no ha funcionado (si es que alguna vez pudiera hacerlo) en el modelo analítico del marxismo ortodoxo.

lation du capital, Jean-Paul de Gaudemar (1981) realiza un magnífico repaso de las perspectivas de Lenin y de Rosa Luxemburgo acerca de las migraciones laborales bajo el capitalismo. La movilidad implica así que en tanto sujetos creativos, los trabajadores recorren el mundo de manera perpetua para tratar de escapar de la depredación del capital (así se explican, en gran medida, las mareas de migración europeas de los siglos XIX y XX), huyendo de los peores aspectos de la explotación y luchando siempre, a veces con éxito, para mejorar su existencia. Y el capital a su vez se ve obligado a acomodarse a este proceso. Las leyes que gobiernan el movimiento de la fuerza de trabajo (esto es, capital variable en la terminología marxiana) están insertas en las que regulan la movilidad y acumulación del capital mismo.

La versatilidad y movilidad geográfica de la fuerza de trabajo así como la “indiferencia” de los trabajadores respecto al contenido de su propio trabajo son esenciales para la fluidez del capital. Bajo tales condiciones, la libertad del trabajo se ve reducida en la práctica a la libertad del capital. Cuanto más móvil se muestra el trabajador, más fácilmente puede adoptar el capital los nuevos procesos laborales y más ventajas adquiere en las nuevas localizaciones. La libre movilidad geográfica de la fuerza de trabajo aparece pues como una condición necesaria para la acumulación del capital así como su máxima contradicción.

A su vez, esta proposición no está libre de contradicciones. Si la movilidad geográfica de la fuerza de trabajo está ligada a las necesidades del capital, entonces la absoluta libertad del movimiento del trabajo debe verse absolutamente circunscrita. El ejército de reserva de los desempleados, por ejemplo, tan poco ceremoniosamente liberado de sus medios de vida por el cambio tecnológico, puede crear condiciones favorables a una posterior acumulación sólo si está a disposición del capital lo cual a menudo significa que debe quedarse donde está, que deben bloquearse las rutas de escape a través de requisitos legales y por otros mecanismos sociales —la propiedad de la tierra y la renta— que impidan que los trabajadores vuelvan al campo y se escapen así de las garras del capital. Las políticas de emigración e inmigración pueden por su parte manipularse a instancias de los capitalistas particulares, mientras que las empresas pueden conferir derechos no

transferibles a la antigüedad de sus trabajadores, o establecer acuerdos sobre las pensiones que actúan como barreras a todo movimiento laboral. Incluso se puede controlar en parte la movilidad geográfica dentro del mercado de trabajo interno de las grandes empresas a través de los planes de promoción y múltiples incentivos. El control de la fuga de los trabajadores dependientes (no sólo de los asalariados, sino de todas las formas de actividad realizadas por los trabajadores para un patrón que emplea a estos, situándoles bajo su autoridad y subordinación) supone el elemento principal que ha regido la aparición, despliegue y sustitución de las diversas formas del trabajo no libre, así como la génesis de la protección social y del estatuto del trabajo asalariado libre y protegido (véase Moulrier-Boutan, 2006: 32 y ss.). La fuga de los trabajadores, cualquiera fuese su condición, supone el elemento dinámico de la creación y destrucción de las instituciones del mercado laboral, así como de la competencia capitalista y de la acumulación. De estos y otros modos puede la movilidad geográfica de la fuerza de trabajo quedar fijada a las necesidades particulares y temporales del capital. Pero tales necesidades particulares y temporales no son necesariamente compatibles con los requerimientos generales de la acumulación; es decir, los capitalistas individuales o ciertas fracciones del capital pueden contener, al perseguir sus propios intereses, la movilidad agregada de la fuerza de trabajo de manera que resultara hostil a la reproducción del sistema capitalista como un todo. Por estas razones la “libre” movilidad del trabajo se disuelve en una confusión de requerimientos contradictorios incluso aunque se perciba desde la perspectiva del capital.

La movilidad de la fuerza de trabajo debe además entenderse en el contexto de los procesos que gobiernan su producción y reproducción, dado que la fuerza del trabajo es la única mercancía que se produce fuera de la dirección de la relación capitalista de producción: los trabajadores crecen en sus familias y no importa cuán sofisticadas sean las instituciones burguesas que haya a su alrededor, pues la reproducción del trabajo siempre permanece fuera del control capitalista directo. La oferta de la fuerza de trabajo también muestra de modo necesario diferenciaciones internas.⁹ Tales procesos de reproducción social cristalizan entonces en esa mezcla relativamente permanente de especialización local, interregional e internacional. Los capitalistas pue-

den y deben incrementar tales diferencias y usarlas activamente para dividir y dominar a la clase obrera —de ahí la importancia de los prejuicios racistas, sexistas, nacionalistas, religiosos y étnicos para la circulación del capital. Al hacerlo, sin embargo, los capitalistas refuerzan la perpetuación de barreras a la libre circulación individual, lo que es vital a largo plazo para la acumulación. Los capitalistas pueden por tanto volver sobre sus pasos y moverse entre el apoyo y la oposición a las políticas sociales que eliminan o mitigan la discriminación racial, sexual, religiosa, etc. en los mercados laborales, dependiendo de las circunstancias.¹⁰

3.2. Vagabundeo y militarización: la movilidad general

La historia de la legislación sobre el vagabundeo testimonia los problemas de normalización social y su incidencia sobre la movilidad de la fuerza de trabajo. Paulatinamente lo que esta legislación quiere reprimir no es la errancia en sí misma, sino la errancia que escapa del nuevo código social, la que se evade de los espacios donde de ahora en adelante debe desarrollarse la existencia y la circulación de las poblaciones (la escuela, la fábrica...). De ahí que el encierro no sea tanto físico sino insertado en una red simbólica, una estructura de instituciones. Las poblaciones van a tener que aprender a vivir en espacios asignados según actividades cada vez más codificadas.

En otras palabras, no se trata tanto de impedir la movilidad como de controlarla y, desde luego, de fijar en ocasiones la mano de obra si es que eso constituye la forma óptima de control, pero también de dejarla vagar con tal que ese vagabundeo tenga un final y se acople a las exigencias territoriales del capital. Pues se trata, como plantea Jean-Paul Gaudemar, de “controlar siempre la movilidad, volverla útil, conferirle un poder económico fecundante” (Gaudemar, 1981: 39). Para este autor, el flujo en la Francia de finales del siglo XIX es extremadamente complejo y no se puede reducir a un flujo generador de fuerza de trabajo, sino que remite más bien a una renovación y ampliación del conjunto de todas las categorías sociales. La población agrícola no ha sido expulsada de sus tierras por un acto voluntario de violencia política o social, sino más bien obligada por efectos de los cambios de la agricultura misma tras la capitalización de la estructura agraria productiva. Por su parte, la inmigración extranjera parece desempeñar el papel del fenómeno productor de fuerza de trabajo suficientemente nueva; venida al mundo capitalista para aceptar las formas de inserción menos valoradas en términos sociales, dado que el extranjero sólo es aceptado si su trabajo es garante de su utilidad social. La inestabilidad estructural del trabajo asalariado no es un presupuesto económico que provoque después reajustes institucionales y jurídicos, sino que constituye más bien el resultado de la inestabilidad de la forma asalariada cuya reproducción no es automática o autorregulada en la misma medida en que no se ha creado al

⁹ Para empezar, es una mercancía que siempre tiene un carácter específico de conjunto: hombres, mujeres y niños, viejos y jóvenes, fuertes y débiles, todos son aptos para la explotación. En segundo lugar, las infraestructuras sociales que ayudan a producir la fuerza de trabajo de un tipo pueden inhibir la creación de otro. Aquí reside la lógica de la diferenciación residencial en las metrópolis contemporáneas de modo que los vecindarios organizados para la reproducción de los trabajadores manuales son necesariamente distintos de aquellos que se precisan para la reproducción de los profesionales. Cuando se imponen a través de diferencias sexuales, históricas, religiosas, raciales y culturales, esta tendencia hacia la especialización geográfica en la producción social puede adoptar una forma incluso mucho más enfática.

¹⁰ Cabe subrayar que la libre movilidad individual puede no ser consistente con el sostenimiento de los mecanismos apropiados de la reproducción social. Marx observó que era el mecanismo típicamente destructivo de las formas de vida tradicionales y que necesariamente socavaba y fragmentaba la cohesión social de la familia y la comunidad (véase por ejemplo J. Donzelot, 1992). Si las características de la fuerza de trabajo asociadas con un sistema particular de la reproducción social son importantes para una fracción del capital, entonces sus portavoces pueden tratar de estabilizar esas instituciones comunitarias y familiares, ya sea a través de la filantropía privada o del Estado. Por tales razones, un segmento de la burguesía puede apoyar la mejora urbana, la reforma educativa, las condiciones de vivienda y salud, y en general el compromiso de las clases trabajadoras a través de la reforma material y moral. Pero al hacerlo los capitalistas fortalecen las diferencias que actúan como barreras a la movilidad individual.

término de una transición previsible y necesaria. En otras palabras, la inestabilidad de la relación asalariada reside ante todo en la cuestión de la movilidad del trabajador dependiente, esto es, en su posibilidad de romper unilateralmente el contrato de trabajo (Moulier-Boutan, 2006: 154 y ss.).

La historia de la movilización productiva es ante todo ese conjunto de tácticas locales, más o menos coordinadas, más o menos orquestadas socialmente a través de las cuales los capitalistas codifican el trabajo de la clase obrera y lo centralizan económicamente. Se trata en un primer momento de este largo periodo en que la relación social de dominación se impone, se superpone a una relación económica, sobre el trabajo, pero se diferencia de ella con claridad: es el momento de la ficción del trabajador “libre” que firma un contrato privado con el comprador de su fuerza de trabajo. La época de esa metáfora de la fuerza de trabajo como una mercancía alienable vendida por un trabajador inalienable, o dicho de otro modo, en que el obrero es parecido a un productor de antaño aunque alienado de sus medios de producción, no llega al siglo XX.

Gaudemar entiende que será precisamente la I Guerra Mundial el momento de cristalización intensa de las contradicciones del capitalismo francés, momento en que la guerra militar va a prolongar de formas distintas la guerra económica, obedeciendo a su concepción según la cual los mayores movimientos de población registrados recientemente se hayan visto originados por el hecho político y sus ramificaciones militares (conflictos interestatales, guerras) más que por el factor económico. Y de hecho constituyen la época de las migraciones dirigidas, uno de cuyos ejemplos sería la movilización general entendida como esa leva total no sólo de los que van a la guerra sino de la población en su conjunto, sólo comparable a esos momentos de deportaciones masivas. No hay una contradicción respecto a la movilización de la fuerza de trabajo según criterios económicos puesto que la guerra, ya sea exterior o interior, se convierte en una fuente de economías externas basadas en este empleo masivo de una política violenta de movilidad, de forzamiento al trabajo y al desplazamiento. La fuerza político-militar no es pues un medio exclusivo de destruir al enemigo externo o interno, sino también de producir masivamente la fuerza laboral. Ello también conlleva el rechazo de hacer de la guerra y sus consecuencias

un momento exclusivo, por aberrante, de la historia económica, para en su lugar considerar las guerras como fenómenos fundadores de formas sociales duraderas: “La movilidad general no sería en adelante un paréntesis doloroso en la historia de un pueblo, sino que expresaría la tendencia a largo plazo del empleo complejo de las fuerzas de trabajo exigido por el desarrollo capitalista... Una manera de decir que la vida económica continúa la guerra a través de los medios de la sociedad civil. Guerra civil fría cuyos lugares serían la fábrica y el mercado de trabajo” (Gaudemar, 1981: 21).

Se trata pues de ampliar la forma de pensar la relación capitalista de otro modo que vaya más allá de la monetarizada por el salario, es decir, la forma monetaria del valor de cambio de la fuerza de trabajo. Al mismo tiempo, también se trata de pensar el trabajo con independencia de la referencia monetaria y salarial, así como de procurar la caracterización de las figuras antropológicas de la relación social capitalista. Es aquí donde los conflictos militares constituyen los momentos excepcionales de esa movilización y los conflictos sociales su trama cotidiana. El vagabundeo sería así el estereotipo del desarraigado a la vez que una figura imaginaria de hombre libre. El ejército y la fábrica no suponen tanto la prohibición a erradicar la errancia sino el hecho de otorgarle una finalidad a nivel social. En el fondo el mundo industrial supondrá respecto a la fuerza de trabajo una propuesta múltiple: encierro de los válidos en la fábrica, deportación de los inútiles, licenciamiento de todos los carentes de juramento.

Cabe encontrar una cierta correspondencia de las transformaciones en la relación capital/trabajo con las que despliega Michel Foucault con respecto al poder. En ello también hallaremos su especial consideración sobre los elementos tanto de espacialidad como de movilidad, además de sus puntos de contradicción y sus posibles fugas. Recordemos que para este autor el poder se caracteriza por el hecho que constituye una relación estratégica, la cual se estabiliza en las instituciones. Así, en las relaciones de poder la movilidad es muy limitada, lo que equivale a suponer que algunas fortalezas son muy difíciles de desbaratar porque han sido institucionalizadas y su influencia es sensible en el curso de la justicia y en los códigos. El curso dictado en el Collège de France en los años 1977-1978 llevaba como título *Seguridad, territorio, población*, y aquí el término

territorio aparece no sólo como una noción geográfica sino ante todo como una noción jurídico-política: el territorio es el elemento fundamental del principado de Maquiavelo y de la soberanía jurídica del soberano en la definición de los filósofos y teóricos del derecho de la época. Para diferenciarse del modelo territorial del Antiguo Régimen, en ese curso y el siguiente (Foucault, 2005 y 2008) distingue dos técnicas de biopoder que surgen en los siglos XVII y XVIII. La primera de ellas es la técnica disciplinaria o de anatomía política, que se caracteriza por ser una tecnología individualizante del poder, basada en escrutar a los individuos, sus comportamientos y su cuerpo con el fin de anatomizarlos, es decir, de producir cuerpos dóciles y fragmentados. Está basada en la disciplina como instrumento de control del cuerpo social, penetrando en él hasta llegar hasta sus átomos: los individuos particulares. Una economía del poder basada pues en la vigilancia, el control, la intensificación del rendimiento, la multiplicación de capacidades, el emplazamiento, la utilidad, etc. Todas estas categorías aplicadas al individuo concreto constituyen una disciplina anatomopolítica, y establecidas sobre el espacio, instituyen las técnicas de encuadramiento. Parafraseando a Foucault, el control disciplinario procede distribuyendo los cuerpos en el espacio, colocando a cada individuo en una división celular, creando un espacio funcional fuera de este acuerdo espacial analítico. A la larga, esta matriz espacial deviene a la vez real e ideal: una organización jerárquica de espacio celular y un orden puramente ideal impuesto tras sus formas. El segundo grupo de técnicas de poder es la biopolítica, que tiene como objeto a poblaciones humanas, grupos de seres vivos regidos por procesos y leyes biológicas. Esta entidad biológica posee tasas conmensurables de natalidad, mortalidad, morbilidad, movilidad en los territorios, etc., que pueden usarse para controlarla en la dirección que se desee: “la nueva tecnología [biopolítica] introducida está destinada a la multiplicidad de los hombres, pero no en cuanto que se resumen en cuerpos sino en la medida en que, al contrario, forman una masa global afectada por procesos de conjunto que son propios de la vida, como el nacimiento, la muerte, la producción, la enfermedad, etc.” (Foucault, 2003: 208).

Se trata de una inserción de las disciplinas en relación con los dispositivos de seguridad. De este modo, según la perspectiva foucaultiana, el poder

se torna materialista y menos jurídico, ya que ahora debe tratar a través de las técnicas señaladas respectivamente con el cuerpo y la vida, con el individuo y la especie. Para el autor, el desarrollo del biopoder y sus técnicas constituyen una verdadera revolución en la historia de la especie humana, ya que la vida está completamente invadida y gestionada por el poder. Los efectos del biopoder hicieron que las sociedades se volvieran normalizadoras, usando como pretexto la ley, y con respecto al espacio, transformaron el territorio jurídico en un sistema de flujos en el que se toleraban incluso movimientos antagonistas a las regulaciones biopolíticas, puesto que las resistencias a dicho poder entraron al campo de batalla que éste delimitó previamente, ya que se centraron justamente en el derecho a la vida, al cuerpo, desplazando a otros objetos de luchas. Es obvio que el biopoder ha sido un elemento indispensable para el desarrollo del capitalismo, pues ha servido para asegurar la inserción controlada de los cuerpos en el aparato productivo, para ajustar los fenómenos de la población a los procesos económicos, de previsión y gestión de las líneas posibles de movimientos poblacionales.

4. DEL CAPITAL Y LAS ANGOSTURAS DE LA MOVILIDAD

“Les jeux sont interdits dans le labyrinthe”
(Guy Debord)

Cuando se analizan los factores productivos, se suele incidir en el atributo de la flexibilidad para identificar al capital, lo cual subraya su motilidad (Kaufmann et al, 2004), esto es, su capacidad de movimiento frente a lo estático de la tierra, o lo imperfectamente móvil del trabajo. Nosotros leemos en cambio, y en detrimento de esta lectura clásica, la caracterización de la movilidad también en términos de su opuesto, o si se prefiere, el carácter relativo de toda movilidad; esto es, para que algo se perciba en movimiento siempre ha de ser puesto en relación con su contrario. No en vano, dicha interacción de lo móvil y su contrario ha constituido sociohistóricamente tanto los espacios como los límites del capital mismo.

4.1. Ambivalencia dialéctica y movilidad del capital

La interacción dialéctica entre trabajo y capital ha tenido y sigue teniendo consecuencias en el plano histórico-ontológico de la configuración del espacio mismo. La constitución de un nuevo orden espacial es consecuencia de dos dinámicas contradictorias. Obviamente tal complejidad ha caracterizado siempre la producción del espacio bajo el capitalismo. La secuencia histórica de las espacialidades capitalistas, que siempre se ha manifestado a través de la geografía de un desarrollo territorial desigual, ha sido una consecuencia de la interacción entre fuerzas centrípetas y centrífugas, entre fenómenos de centralización y de descentralización, de aglomeración y dispersión, de homogenización y diferenciación. David Harvey ha identificado un desarrollo lógico que subyace a este proceso contradictorio. El capital siempre ha tratado de sobrepasar las barreras y de mejorar la “continuidad del movimiento”, pero sigue ocurriendo que las restricciones espaciales siempre existen y persistirán mientras “el capital y el trabajo deban reunirse en un punto particular del espacio para generar producción” (Harvey, 1985: 145). La movilidad y su contrario están integrados y se relacionan necesariamente: “La capacidad tanto del capital como de la fuerza de trabajo de moverse... de lugar en lugar depende de la creación de infraestructuras físicas y sociales en gran parte fijas, seguras e inmóviles. La capacidad de superar el espacio se basa en la producción del espacio” (ibíd.: 149). Hay pues fuerzas que suponen la trascendencia simultánea y la ruptura de la inmovilidad y la coherencia, y ambos constituyen momento del mismo proceso social de desarrollo espacial.

La libre movilidad individual de los trabajadores es un atributo importante a mantener, pero los capitalistas también necesitan fijar las reservas laborales en su lugar, segmentar los mercados de trabajo como un dispositivo de control social y apoyar los procesos de reproducción social adecuados para las características de la fuerza de trabajo. Tales impulsos contrapuestos que derivan de las contradicciones internas del capitalismo en general, producen influencias compensatorias en torno a la movilidad geográfica de la fuerza de trabajo con independencia del deseo de los trabajadores. Pero estos son más que meros objetos para el capital. La movilidad geo-

gráfica tiene un significado bastante diferente para ellos pues representa la posibilidad de escapar de la tiranía y la opresión, la esperanza de alcanzar una vida mejor aunque ello implique responder a los incentivos ofrecidos por el capital (mejores condiciones laborales o mayores salarios, por ejemplo). Cabe añadir que hay en todo ello una cierta ironía.

La “libre movilidad” geográfica de los trabajadores ayuda a equilibrar la tasa salarial tendente hacia ese valor medio de la fuerza de trabajo que mantiene equilibrado el proceso de acumulación. Pero la movilidad geográfica también impone cargas a los trabajadores. La desaparición de mecanismos tradicionales de supervivencia y de modos de vida puede ser algo duro de soportar. Aquí encontramos el recurso del impulso a la movilidad como un medio de huida. Las redes de contactos personales, los sistemas de apoyo mutuo y los mecanismos de ayuda dentro de la familia y la comunidad, las protecciones institucionales por no hablar de los mecanismos de movilización política, se pueden construir todos mediante los esfuerzos creadores de los trabajadores y sus colectivos para constituir islotes privilegiados que resistan dentro de un mar de lucha de clases. La protección de tales islotes supone a menudo una gran dedicación por parte de quienes permanecen en ellos. Las lealtades a la familia, la comunidad, el lugar y el medio cultural actúan como barreras a la movilidad geográfica. De ahí que la exclusión de otros trabajadores sobre bases económicas, sociales, religiosas, étnicas, raciales, sexuales, etc. puede ser crucial para la protección de esos islotes de resistencia establecidos.

Quiere todo esto decir que el capital y el trabajo se ven forzados a asumir cambiantes modelos de lucha y compromiso en torno a la movilidad geográfica del trabajo. Tanto uno como otro factor ponen de manifiesto sus derechos a moverse y entre ambos derechos, la fuerza y la necesidad deciden. Así los resultados no son fáciles de interpretar. Por una parte, al luchar para conseguir sus propios fines —ya sea para movilizarse o para permanecer y con todo ello mejorar las condiciones de reproducción social— los trabajadores pueden ayudar, si los fines siempre permanecen inalterados, a estabilizar el capitalismo más que a socavarlo o superarlo. Por otra parte, el errático movimiento del capital puede destruir las condiciones de la reproducción del trabajo y amenazar así la base misma de la explotación de la fuerza

de trabajo.¹¹ El capital puede entonces verse forzado a retroceder a modelos de apoyo a la familia y/o la comunidad, lo cual a su vez puede reforzar la base para la lucha política obrera. La movilidad geográfica tanto del capital como del trabajo no constituye un asunto que carezca de ambigüedad con independencia de la perspectiva que se adopte. Tal es la condición fundamental para entender la movilidad del trabajo, la condición que permanecerá hasta que los trabajadores no se vean obligados a vender su fuerza de trabajo como mercancía para poder sobrevivir.

¿Cómo, entonces, es esta lógica de trabajo espacial en la época actual? Sobre la base de las nuevas tecnologías de la comunicación y la información, el capital ahora se puede describir como hipermóvil e hiperflexible, tendiendo hacia la desterritorialización y la deslocalización. Pero esta no es la única tendencia característica de la época actual. Incluso si el capital reduce significativamente la fricción geográfica, no se puede escapar de su dependencia de la fijeza espacial. Espacio y lugar no pueden ser aniquilados. Como sostienen Scott Lash y John Urry, “el efecto de la indiferencia espacial elevada tiene efectos profundos en determinados lugares y en las formas de vida que se pueden mantener dentro de ellos -los acontecimientos contemporáneos bien pueden realzar así la relevancia de tales localizaciones” (Lash y Urry, 1987: 86). La creciente movilidad de las empresas se asocia con la posibilidad de fraccionar y subdividir las operaciones, situándolas en lugares diferentes, aprovechando las pequeñas

variaciones en la naturaleza de las diversas localidades por cuanto ofrecen un menor coste de la mano de obra, con legislaciones menos estrictas con la protección del medio ambiente y la contaminación, y sobre todo a través de condiciones de trabajo más flexibles, que permitan menos seguridad en el trabajo. Es el proceso de deslocalización cuya finalidad última es el beneficio empresarial.

La matriz espacial del capitalismo contemporáneo es aquel que, de hecho, combina y articula las tendencias hacia la globalización y la localización. Estas nuevas formas de despliegue espacial reflejan en gran medida los cambios en la estructura organizativa de la acumulación, y, en particular, los nuevos patrones de integración empresarial combinada con la desintegración. Una lógica de desarrollo de las empresas capitalistas actuales estriba en la integración horizontal y vertical, con ello se extiende más allá de la lógica de la concentración monopolista que caracterizó al régimen fordista de acumulación, y esto en una escala cada vez más global. Este proceso continuo de integración se complementa, sin embargo, con ciertas tendencias hacia la desintegración vertical y hacia la fragmentación de los elementos de la organización en unidades separadas y especializadas pero relacionadas entre sí funcionalmente. Esto supone por lo común una preocupación por la externalización de funciones no estratégicas, así como con variables y procesos de trabajo quizá impredecibles, y con ello aumenta la incertidumbre y la externalización de los riesgos sobre la base de

¹¹ Uno de los mecanismos típicos ha sido a través de la acumulación por desposesión, un concepto acuñado por David Harvey (2006a) que consiste en el uso de métodos de la acumulación originaria para mantener el sistema capitalista, mercantilizando ámbitos hasta entonces cerrados al mercado. El rango de estos procesos es muy amplio, pues incluyen la mercantilización y privatización de la tierra y la expulsión forzosa de las poblaciones campesinas, la conversión de diversas formas de derechos de propiedad común –común, colectiva, estatal, etc.- en derechos de propiedad exclusivos; la supresión del derecho a los bienes comunes; la transformación de la fuerza de trabajo en mercancía y la supresión de formas de producción y consumo alternativas; los procesos coloniales, neocoloniales e imperiales de apropiación de activos, incluyendo los recursos naturales; la monetización de los intercambios y la recaudación de impuestos, particularmente de la tierra; el tráfico de esclavos; la usura, la deuda pública y, finalmente, el sistema de crédito. En el capitalismo más contemporáneo, el sistema de crédito y el capital financiero han sido factores que influyeron significativamente en la depredación, el fraude y el robo, entrando a formar parte de esa acumulación por desposesión: las promociones bursátiles, los esquemas piramidales de inversiones fraudulentas, la destrucción estructurada de activos a través de la inflación, el vaciamiento a través de fusiones y adquisiciones, la promoción de niveles de endeudamiento, por no mencionar el fraude corporativo, la desposesión de activos (el ataque de los fondos de pensiones y su liquidación por los colapsos bursátiles y corporativos) mediante la manipulación del crédito y del valor de las acciones, etc. Cabe subrayar que el Estado, con su monopolio de la violencia legítima y sus definiciones de legalidad, desempeña y ha desempeñado un papel crucial al respaldar y promover estos procesos.

subcontratación o de vínculos mercantiles. Estas nuevas transformaciones organizativas tienen lugar tanto a través del espacio geográfico como del virtual y acarrearán importantes implicaciones para el desarrollo territorial.

El resultado de la desintegración vertical implica ante todo la formación de un nexo localizado de pequeñas unidades, a menudo en torno a una o unas pocas grandes empresas dominantes, y la obligatoriedad de implicarse en estrechas relaciones con el contratista/subcontratista, el intercambio de información continuo y, por tanto, la proximidad espacial. Por ello puede afirmarse que la consecuencia de la nueva dinámica de la especialización flexible, con su tendencia a la aglomeración en el espacio, ha sido el de dar una nueva centralidad a las economías regionales y al tejido empresarial local.

4.2. Preocupación estratégica por el espacio y metáforas de la movilización

Las metáforas espaciales de la movilidad son tanto geográficas como estratégicas. Si se plantean los análisis en términos exclusivos de continuidad temporal, se comprobará que se ven abocados a ser considerados como la transformación interna de una conciencia individual. Quizá el problema estriba en que metaforizar las transformaciones mediante un vocabulario temporal conduce por necesidad a la utilización del modelo de la conciencia individual con su temporalidad propia del tiempo corto. En cambio, intentar descifrarlo a través de metáforas espaciales de carácter estratégico permite identificar los puntos en que los discursos se transforman en, a través de y a partir de las relaciones de poder.

Se había descalificado el espacio como lo muerto, lo fijado y no dialéctico, lo inmóvil. Por el contrario, el tiempo era rico, vivo, fecundo, dialéctico.¹² Así, la utilización de términos espaciales adquiere un cierto aire anticientífico para toda formulación que confunda la historia con las viejas formas de evolución, de la continuidad de lo viviente, del desarrollo orgánico, del progreso de la conciencia o del proyecto existencial. Desde el momento en que se hable del espacio y de sus variantes en torno a la movilidad, en realidad se insiste en la percepción de las implantaciones, de las delimitaciones de los objetos, de las organizaciones de los dominios; en definitiva, lo que se hace es aflorar los procesos –por supuesto sociohistóricos– del poder.

Con esa preocupación estratégica por el espacio, Gilles Deleuze y Félix Guattari ofrecen en *Mil mesetas* (Deleuze y Guattari, 1988) una panorámica múltiple y caleidoscópica de las sociedades capitalistas atravesadas por sus propias afecciones psíquicas. En ellas aflorarán los nómadas como sujetos cuyas prácticas sociales pueden considerarse como un modelo de acción capaz de generar una oposición, construyendo máquinas de guerra frente al sistema económico y al Estado moderno y su modelo jerárquico, pastoral. Por otra parte, la idea de un espacio “liso”, implícito en la movilidad nómada, se enfrentaría a un espacio “estriado”, éste ligado al sedentarismo y a su través al Estado, al contener formas de desarrollo y conceptualización necesarias para suponer propuestas de acción basadas en la negación de las categorías más estables de la economía capitalista por más que éstas estuvieran asociadas a la movilidad.

¹² Así se explica que la literatura utópica del capitalismo siempre se ha basado en la alteración intencionada y estratégica del espacio, sea utópica o distópica; frente a ello la literatura utópica del socialismo real ha insistido más en las distorsiones temporales en forma de ucronías. En efecto, como nos explica Susan Buck-Morss (2004), la diferencia más sorprendente entre estas dos utopías políticas modernas es la dimensión que domina su visualización, determinando la naturaleza y situación del enemigo y del terreno sobre el cual se hace la guerra. Para las Naciones-Estado del capitalismo, esa dimensión es el ESPACIO: ser una nación, poseer un territorio, por lo que toda dimensión política tiende a convertirse en geopolítica en el sentido de favorecer el statu quo y en detrimento de la dimensión histórica. Por el contrario, para la guerra de clases que lleva a cabo el Partido Soberano/Estado socialista, la dimensión fundamental reside en el TIEMPO: la revolución de clases es un acontecimiento histórico entendido como un avance en el tiempo, el espacio es táctico. En la paz de Brest-Litovsk y ante la pérdida de parte del Imperio Ruso, Lenin aseveró preferir perder espacio para ganar tiempo. Lo cual es lógico si se da por sentado que el futuro “pertenece” a los revolucionarios. La guerra civil es una tragedia para el Estado-nación, una amenaza a su propio ser, mientras que para la revolución de clases es un paso en la obtención del objetivo histórico deseado.

La similitud de la imagen que aportan estos autores al nomadismo coincide con la aparición de cambios de conducta en las sociedades del capitalismo tardío, derivados en gran medida en mutaciones económicas, tecnológicas y demográficas, lo cual, explican, no se trata de una mera coincidencia. Esta forma de ser nómada se describe convencionalmente como un aumento de la movilidad y, de forma paralela, una disminución de la importancia de los elementos de relación asociados a una localización física estable o fija en la que inscribir la propia existencia. Se trataría de una atomización (por generación de subjetividades mínimas) y una movilidad que conllevan una instalación en el universo fugaz e individualizado, semejante en gran medida a la movilidad del capital en su implantación territorial, pues ambos, individuos atomizados y capital utilizan los medios proporcionados por el desarrollo tecnológico como infraestructura vital y cultural. Así, este nuevo sujeto es al mismo tiempo producto y productor de la globalización económica del territorio. Para las civilizaciones o habitantes sedentarios es, como todos los nómadas, un parásito, un depredador que usa ante todo las ciudades, que ha sido originado por ellas pero contribuye desde su perspectiva a su destrucción pues opera en contra de tales, fagocitando en su propio beneficio el resultado de todo esfuerzo colectivo. La movilidad del nómada sería la propia de un sujeto que exige una identificación diferencial del cuerpo social con sus propios procesos de crecimiento, atomización, ubicuidad, desplazamiento y globalización.

Sin embargo, David Harvey plantea que la transformación es obra no tanto de la constitución de ese tipo de subjetividades sino más bien de la expansión económica sobre el territorio global, lo cual demanda una nueva capacidad de desplazamiento para contrarrestar la sobreacumulación y sus problemas inherentes (Harvey, 2003; 2006a y 2006b). Los flujos adoptan ahora las pautas espaciales de un régimen de acumulación flexible que invierte el modelo fordista-keynesiano según un nuevo enunciado: cuanto más flexibles e inarticuladas sean las estructurales locales, espaciales o temporales, materiales o sociales, más estable es el sistema a nivel global. Nos encontramos ante un sujeto contradictorio, capaz de ser pensado como alternativa a los despliegues del capitalismo (nomadismo en Deleuze y Guattari) y a la vez descrito como producto de los

nuevos sistemas de acumulación flexible del capitalismo globalizador (Harvey); un sujeto negativo y a la vez funcional a las necesidades de atomización y ubicuidad, movilidad en definitiva que conllevan las nuevas pautas económicas.

Ese espacio, sobre todo urbano, habitado por el nuevo nomadismo no es tanto lo que tiene presencia física sino lo que viene definido por la circulación continua de flujos invisibles. Flujos de información y economía que han dado lugar a un drástico cambio de escala donde debe ahora entenderse la idea de la movilidad. La ciudad en la que vive el sujeto posthumano del capitalismo tardío es el mundo entero, la ciudad global o mejor aún la ciudad “genérica” que implica la comprensión del territorio como una infraestructura de la circulación de las plusvalías que se organizan no tanto por concentración geográfica de estas –la ciudad industrial– como por la integración económica utilizando la oposición desarrollo/subdesarrollo entre otras.

Harvey señala asimismo que la compresión espacio-temporal, que la ubicuidad telemática, la movilidad sistémica y la lógica del capital imponen como su característica más singular, ha sido capaz de modificar la percepción de la ciudad y del territorio (Harvey, 2006a y 2006b). Una movilidad sistémica que anuncia un modo de instalarse en el mundo contemporáneo atravesado por su misma fugacidad, sin memoria ni futuro, en un presente continuo telemático y en un espacio ubicuo siempre idéntico a sí mismo y que precisamente por ello requiere ser recorrido. Este sujeto posthumano habita entonces desde fuera, provisionalmente, ese magma cuyas leyes de organización caótica ni siquiera le pertenecen. Está dentro y fuera, como el parásito ni es invitado ni es ajeno. Su posición es heterotópica, su mirada es la del mundo visto desde fuera; no habita propiamente sino que más bien tiende a ocupar provisionalmente. Sufre la coerción de ese sistema de la automovilidad que genera la “estructura del autoespacio” (Freund, 1996) y que obliga a la gente a vivir en los entornos urbanos congestionados, atascados, insanos y amenazantes: consecuencia y causa del encapsulamiento de los habitantes urbanos en una burbuja encerrada, aislada del entorno, móvil y privatizada. A través de su movilidad, inserto en el trayecto, estos sujetos pueden registrarse; no hay en su concepción espacial un mundo de fondos y figuras sino fluidez, fugas, continuidad y vórtices. Sería pues la percepción del

nómada, un espacio hecho de continuidades y singularidades, el espacio “liso” de Deleuze y Guattari en contraposición al espacio “estriado” propio de la percepción sedentaria. En esta movilidad el paisaje es un material continuo, atravesado por líneas de fuga, parasitadas provisionalmente.

El espacio “liso” de la movilidad sería algo así como “el desierto de arena y el de hielo, [los cuales] se describen en los mismos términos: en ellos, ninguna línea separa la tierra y el cielo, no existen distancias intermedias, perspectiva ni contorno, la visibilidad es limitada; y sin embargo, hay una topología extraordinariamente fina, que no se basa en puntos y objetos, sino en haecidades, en conjuntos de relaciones... es un espacio táctil o más bien ‘háptico’ y un espacio sonoro, mucho más que visual” (Deleuze y Guattari, 1988: 386). En suma, la concepción topológica del espacio “liso” frente a la convencional organización geométrica, su organización material y sus formas de representación, encuentran en la auto-movilidad, así como en la tecnología informática el sistema operativo necesario para el proyecto, no un mero utensilio sino el medio mismo en que se piensa y construye, la materia de la relación espacial adaptada a la movilidad. Todos vamos siendo nómadas y parásitos en este modelo espacial en la medida que nadie puede sentirse completamente ajeno a esta forma de pensar, habitar y moverse. Forma que anticipa una topología global frente al territorio segmentado de las culturas tradicionales; una forma en definitiva que cuestiona los límites y fundamentos de lo público y lo privado, lo nacional, lo local y lo cosmopolita, y que ya está presente entre nosotros.

Un ejemplo que visualiza esta presencia insidiosa ha sido su momentánea negación. En efecto, la ocupación de las plazas públicas en la llamada “primavera árabe” y su extensión en parte del mundo occidental, ha supuesto un emplazamiento que interrumpía los tiempos y espacios impuestos desde

esas lógicas devastadoras del capitalismo globalizador: lógicas de mercado y de consumo, de circulación y seguridad, de marcas y empresas, de lo privado y lo cívico. Se ha tratado de conquistar un espacio no a través de las siglas o las marcas, sino a través de la construcción de un nosotros cuya fuerza estriba en el anonimato. Así las plazas han dejado de ser un espacio de transición para convertirse en un espacio de transformación. En efecto, las plazas, mejor que la calle lineal han desafiado la planificación del espacio urbano, simbolizando la toma de un espacio y de un tiempo propios, no impuestos por la agenda o el plano urbanístico. Su ocupación rompe la movilidad para la que está diseñada la ciudad sustituyéndola por una movilización colectiva; creadora de un ente común propio, percedero, pero no por ello irrelevante, pues dicha movilización colectiva expresa una fuerza, un apoderamiento social. Tomar la plaza, emplazarse, plantando el tenderete o la tienda de campaña (metáfora de la movilidad en la movilización) no supone por último poner plazos sino, por el contrario, exponerse en la plaza sin plazo predeterminado (“yes, we camp!”). También es negar la marca de lo cívico, que a fin de cuentas señala la cosmética del creciente control del espacio público y la compartimentación del uso del espacio urbano, con la imposición de un tipo de movilidad (productiva, apolítica, cívica) y la prescripción de cualquier otra¹³.

4.3. Ciudades móviles y movilidades urbanas

Aunque las tengamos por formas emblemáticas del sedentarismo, las ciudades son lugares móviles y espacios de movilidad. Muchas ciudades se construyeron en la convergencia de las principales vías, ya fueran éstas terrestres, fluviales o rutas marítimas, convirtiéndose luego en nudos ferroviarios, de sistemas de autopistas, de transporte aéreo y de otros sistemas de transporte metropolitano. Como nos recuerda Richard Sennett: “Los planificadores ilustra-

¹³ La tristemente modélica ordenanza cívica de Barcelona se reduce a tres prescripciones fundamentales: preservar la circulación, lo cual reduce los peatones a mercancías que consumen; preservar la seguridad generadora del miedo y la impotencia, emociones que sólo se satisfacen con el encierro (nuestro o de los que suponen amenazas); y preservar el carácter de paisaje de la ciudad que deviene tematizada y convierte a sus habitantes en turistas. Véanse al respecto los estudios sobre Barcelona y su urbanismo de Manuel Delgado (1999, 2007) en los que percibe a la capital catalana como una persona que pasa el tiempo maquillándose para exhibirse como lugar de moda y banalizando cualquier movilización o vivencia que en ella se produzca.

dos querían la ciudad desde su mismo diseño para que funcionara como un cuerpo sano, libremente fluido... el planificador ilustrado hizo del movimiento un fin en sí mismo” (Sennett, 1994: 263-264). La movilidad ha formado parte de la construcción infraestructural de las ciudades, incluyendo las inmovilidades momentáneas de los puertos y almacenes de mercancías, áreas de aparcamiento y garajes, aeropuertos y estaciones de metro. A principios del siglo XX los teóricos de la Escuela de Chicago describieron la movilidad como “quizá el mejor índice del metabolismo de una ciudad” (Burgess, 1925: 59). Y hoy en día un “nuevo urbanismo” subraya la necesidad de “comprender las ciudades como espacialmente abiertas y una mezcla de muy diferentes tipos de movilidad, desde la circulación de las personas hasta las mercancías y la información” (Amin y Thrift, 2002: 3). A tenor de lo cual las ciudades y las regiones urbanas se han convertido en “escalas en el perpetuo flujo de los movimientos e intercambios infraestructuralmente mediados...son los lugares dominantes de la circulación global y la producción en un universo en vías de expansión de señales electrónicas y signos digitales...su importancia es imparable en cuanto supone articular los movimientos corporales de la gente y de sus cuerpos” (Graham, 2004: 153). Una mediación y movilidad que se antoja global (Augé, 2009) al tratarse de una “ciudad mundial”, globalizada y construida por los propios medios gracias a los cuales aparece mundializada y homogénea. Frente a ello y de forma complementaría destaca la ciudad-mundo, donde se dan todas las contradicciones del desarrollo del espacio urbano, cada vez más marcado por las desigualdades, las barreras espaciales y la separación entre clases. Eso es lo que permite según Augé pensar a la ciudad como el centro de nuevas formas de movilidad.

Un nuevo urbanismo forjado bajo el dominio de necesidades que ya son universales se configura como la técnica idónea para instrumentalizar el espacio, acabando así con los conflictos presentes tanto como con la memoria de los combates antiguos. Se está creando pues un nuevo modo de vida

uniforme, dependiente de artilugios, vigilado, frenético, dentro de un clima existencial amorfo. Esa nueva concepción de la vida basada en el consumo, el movimiento y la soledad exige una artificialización higiénica del espacio mediante una reestructuración sobre parámetros técnicos y el automóvil sería uno de ellos; aquél que hace de una ciudad una entidad ordenada y funcionarizada para esa otra especie en competencia espacial con nosotros los humanos.¹⁴

No sólo sus habitantes, la ciudad misma se percibe, pues, cada vez más en términos de movimiento y flujo. Las movibilidades de la gente, de los híbridos, de las cosas y la información extendida dentro y más allá de los límites de la ciudad. Además, el espacio se ha visto reorganizado, (re)combinado y permeado por tecnologías de una conectividad virtual ampliada a través de telecomunicaciones y desarrollos científicos. Algunos análisis, sin embargo, han comenzado a reconciliar estos elementos urbanos contradictorios: lo urbano puede ahora ser comprendido como un complejo integrado de lo físico, lo virtual y la movilidad. El arquitecto y teórico Marcos Novak utiliza el término “transarquitecturas” para describir estos cambios de modo que las telecomunicaciones, la materia y el software se contaminan e influyen entre sí (Novak, 1997).

La validez de la existencia o posibilidad de una arquitectura transitoria invita a contemplar cómo las sociedades están infestadas de culturas digitales, cómo las tecnologías de comunicación e internet crecen exponencialmente, cómo la descentralización aumenta a pasos agigantados y la sociedad de consumo solo valora el acto de compra y hace desaparecer la producción. En esta cultura los entretenimientos, los trabajos, las relaciones, la educación cada vez requieren en menor proporción nuestro cuerpo físico, y sólo la presencia e identidad es de alguna manera lo válido en las interacciones que se van desarrollando. Una tendencia al descentramiento y a la fragmentación que se hace clara asimismo en las formas de ocupación del territorio. Este modelo social entonces se va formando por grupos auto-segregados que ocupan el territorio de mane-

¹⁴ De hecho, la especie automóvil ocupa de forma individual doce veces más que nosotros (6 m² frente a ½ m² de un humano), pero sobre todo en cuanto a sus necesidades vitales: se calcula que en el área metropolitana de Londres todo lo relativo a la circulación vial, aparcamientos, gasolineras, etc. abarca ya un tercio del espacio total; en Los Ángeles esa proporción abarca ya más de la mitad (Domínguez, 2006).

ra aparente, utilizando la informática como medio de acceso y experimentación de una cultura global y esta se encuentra en constante transitoriedad devorando la información, el entretenimiento, etc. La pantalla se convierte en el elemento más importante a modo de interfase que vincula lo real con lo virtual. Los procesos de diseño urbanístico se acercan cada vez más, y en ocasiones ya están incorporados, a los medios de representación digital. Es ahí donde cabe buscar la representación del espacio arquitectónico según criterios simbióticos y virtuales. La yuxtaposición de las fuerzas materiales e inmateriales que a la vez preservan sus identidades conformando un todo inseparable en el cuerpo arquitectónico define a las arquitecturas simbióticas. Pero la mayor experimentación de esta arquitectura no reside ni dentro ni fuera de los edificios, sino en una serie de territorios virtuales, es decir migra completamente hacia un estadio inmaterial llamado ciberespacio. En estos mundos de características antigravitatorias, desmaterializados, líquidos, transparentes, infinitos, contenidos en pantallas que se miden en pulgadas, las tecnologías de realidad virtual codificada están permitiendo la creación de lugares y arquitecturas nuevas donde la cartografía sensible sustituye a la perspectiva, el fantasma al cuerpo, los datos a la materia, la hipermovilidad al mero desplazamiento.

Lo urbano se revela siendo a la vez el producto y el conducto de lo que podríamos denominar cibermovilidades, en el sentido de que se trata de movimientos que no existen simplemente en los mundos materiales independientes, sino que más

bien borran y desplazan tales fronteras.¹⁵ Elementos que no sólo pasan a través de las ciudades sino que también las configuran pues están inexorablemente unidos y dependen unos de otros. Y a la vez cabe contemplar, como indica Mike Davis (1999), que la ciudad contemporánea produce una simulación de sí misma a través de la compleja arquitectura de sus redes mediáticas e informativas. El ciberespacio urbano, en tanto que simulación del orden informativo de la ciudad, se experimenta como más segregado y carente de espacio público verdadero que la ciudad edificada tradicional. También por tanto encontraremos genuinos “agujeros negros” mediáticos y de datos, sin programación de cable local y sin enlaces hacia sistemas de datos superiores en los barrios marginales, convertidos así en guetos electrónicos dentro de la emergente ciudad de la información y las redes hiperfluidas.

Asimismo, las ciudades poseen un metabolismo informacional, y de hecho ya habían servido históricamente como nudos comerciales en los que existía una densidad de flujos informativos relativos a los precios, las llegadas y las partidas, la disponibilidad de bienes y mercancías. Las ciudades también son lugares cruciales para la recepción y salida de migrantes, ya sea siguiendo un movimiento del ámbito rural al urbano en el espacio nacional, una migración lineal de un Estado a otro, o las reubicaciones y movimientos de turistas y vagabundos (Baumann, 2009). Diferentes poblaciones han fluido hacia y fuera de las ciudades, y continúan haciéndolo a una mayor escala y con creciente rapidez. El turismo y

¹⁵ Aunque las simulaciones se han utilizado sobre todo para priorizar el movimiento de los usuarios en el espacio, desempeñan no obstante un importante papel en el conjunto del diseño. Incluso la ausencia puede suponer efectos en las relaciones tan reconocible como puedan tenerlo las diferentes formas presenciales, y como tal se ha incorporado a los modelos más avanzados de diseño de flujo en 3-D. Estos principios y suposiciones del modelo no afectan directamente a los usuarios, sino que más bien tienden a inscribirse a largo plazo en la estructura material de los edificios, lo cual permite que la lógica de la simulación se transmita al espacio físico. La simulación permite a los planificadores y urbanistas predecir, por ejemplo en el caso de un aeropuerto, cómo los pasajeros que caminen a lo largo de un edificio perciben dicho aeropuerto, evitando cambios y errores costosos en su construcción. Este movimiento virtual de los pasajeros virtuales también resulta útil para la gestión de los pasajeros reales, ya que dicha gestión debe controlarse con un extremo cuidado para permitir movimientos eficaces a lo largo del espacio aeroportuario. Un número suficiente de pasajeros debe además circular por las áreas de venta de billetes de la terminal porque las empresas de bajo costo demandan que los aeropuertos, incluso aunque sean de primera categoría, permitan obtener ingresos del alquiler y el aparcamiento de coches. Para asegurarse la utilización suficiente de estos puntos de venta, así como un movimiento eficiente de la zona de espera y de abordaje, la arquitectura aeroportuaria se planifica cuidadosamente con los simuladores 3-D para modelar el comportamiento óptimo de los pasajeros. El espacio físico del aeropuerto se construye así de acuerdo al modelo virtual en 3-D de modo que el edificio pueda modelar materialmente tales movimientos y flujos.

los viajes de negocios también se centran en gran medida en las ciudades, en tanto que sirven como lugar clave de acceso y salida, centros de reuniones y conferencias, y destinos turísticos por sí mismos (Urry, 2004; Domínguez, 2010). La atracción, gestión y vigilancia de tales flujos y su interacción con el control de fronteras se ha convertido en una de las máximas preocupaciones de la gobernabilidad urbana. Unida a los movimientos poblacionales también aparecen cuestiones como los flujos de enfermedades, desde la tuberculosis pasando por el SIDA, la fiebre aviar y otros vectores epidémicos. Los temores generados por el terrorismo también aparecen por lo común asociados con la movilidad de la gente (y de las armas) dentro y fuera de las ciudades. En suma, si consideramos que la movilidad siempre está diferenciada y representada en los procesos del poder social, cultural y geográfico, entonces cabe concluir que las movilidades urbanas no son ilimitadas pero sí acotadas por toda una serie de reglas, convenciones e instituciones de regulación y control, por toda una red sistemática.

Y es que la creciente movilidad de las poblaciones metropolitanas, acompañada de una dispersión de la urbanización, nos sitúa cada vez más lejos del viejo principio: “el aire de la ciudad hace libre”, en el cual se fundamentara –según Weber– el incipiente régimen urbano en Europa. El mismo que en su desarrollo habría de ir dando lugar a la gestación de nuevos imaginarios y nuevas convivencias, tal y como aún hoy lo atestigua el casi desusado término de “urbanidad”. Remite éste a plantearse las cualidades de lo urbano, en lo que se refiere tanto a las relaciones sociales entre ciudadanos (o maneras cívicas) como a las materializaciones de los atributos de la ciudad (simultaneidad, diversidad, etc.). Invitación que se revela de nuevo pertinente cuando muchos de los entornos en los que vivi(re)mos se revelan cada vez más urbanizados a la par que cada vez menos urbanos, a tenor de las muy actuales políticas de estandarización del entorno (susceptible así de reconfiguración inmediata), del sistema de relaciones superficiales y distantes que ésta entraña (al establecer que el cara a cara con el otro carece ya de sentido), así como del modo en que la conectividad (a través de la concurrencia de muy distintos medios de comunicación) se presenta como su remedo –o urbanidad de nuevo cuño-. Conformación, en definitiva de una “vida urbanizable” que, mediante un juego

delicado entre seguridades y exposiciones, trastoca la acostumbrada combinación entre un interior propio de la “vida privada” y un exterior de la “vida pública”, al generalizar la aspiración de encerrar a los otros afuera, en la ciudad.

Tras la urbanización depredadora y securitaria, en pos de una sociedad más desequilibrada que comporta un modo de vida emocionalmente desestabilizado, aparece un nuevo tipo de sujeto frágil, narcisista, desarraigado y esquizoide, a medias entre el consumo de velocidad y el sedentarismo. La arquitectura, el urbanismo de las lenguas de asfalto metropolitano y el automóvil crean las herramientas de fabricación del hábitat de aquella nueva especie, la humana metropolitana, liberada del trabajo de relacionarse: un ciudadano dócil, automovilista y controlable. Vive en conurbaciones, áreas nacidas de la fusión desordenada de varios núcleos de población que forman aglomerados dependientes y jerarquizados de grandes dimensiones a los que los técnicos llaman sistemas urbanos. Unos habitantes separados entre sí, emocionalmente desestabilizados, que necesitan una suerte de inmenso autoservicio urbano, un frenesí edificado, móvil y conectado donde todo es movimiento y consumo. En fin, una urbe fagocitadora y descoyuntada orgánicamente y separada de su entorno, unida entre sí a través de los elementos que al mismo tiempo la aíslan y la globalizan (esto es, los transportes, en especial los automóviles; y las comunicaciones), tan indiferente al abastecimiento de materias primas y energía que consume como al destino de sus basuras y desperdicios. Derrumbados los antiguos restos de la unidad orgánica de los espacios de vida, pierden sus contornos y el ciudadano está obligado a recorrer grandes distancias para realizar su actividad dependiendo totalmente del coche y del teléfono móvil. La circulación es ahora una función separada, autónoma, la más influyente en la determinación de la nueva morfología del espacio... nadie, ni siquiera el automovilista puede circular en sentido contrario.

5. FOTOGRAFIANDO LA SEGURBANIDAD: EMOCIÓN E (IN) MOVILIDAD URBANIZADAS.

“A sensação de tempo, normalmente frenética das grandes metrópoles, é subvertida criando

uma atmosfera reflexiva, ao mesmo tempo de contemplação e de tensão. Minha câmera assume o papel de um instrumento de catalogação e observação sistemática lembrando a função normalmente desempenhada por câmeras de vigilância” (Felipe Russo)

En nuestro repaso por las derivaciones del movimiento y la manera en que éstas se ven afectadas ante la preeminencia de la movilidad (esto es, de su imaginario, a través del cual se conforman unos u otros instrumentos conceptuales con la pretensión de dar cuenta de la experiencia de vida que nos es contemporánea), quisiéramos apuntar una derivación no menos importante que la motilidad o la movilización, si bien mucho menos aventada: la emoción. En efecto, el propio término “emoción” ya da pistas suficientes pues, al igual que el término “locomoción”, deriva del latino motio: “acción de mover” (a su vez, derivado de motus: “movido”, participio del verbo movere). Sin embargo, la evidente adscripción de la locomoción a la movilidad -a tenor de aquella feliz combinación que le caracteriza: lugar (locus) + movimiento (motio)-, se resuelve en extrañeza si se trata de la emoción. Por tanto, no estará de más recordar, aunque sea al paso, que la propia etimología de la emoción apunta a un efecto de movimiento provocado por una excitación exterior (e + motio); una sacudida, asociada asimismo a otro derivado similar: la conmoción.

La emoción, que supone una reacción frente a un acontecimiento, da forma a momentos destacados de nuestra vida afectiva, pero no por ello resulta privada ni se confunde con el sentimiento (que generalmente le acompaña). Propiedades relacionales, “las emociones son sociales en el sentido en que son, no el medio sino el ser del humano vivir conjunto. El hecho de que tengamos una vida afectiva, más que

causa es el hecho de que no seamos seres completamente independientes unos de otros. (...) De que las emociones son características relacionales no se deduce que mis emociones no sean mías, ni de ser sociales que resulte que son propiedades de grupo (...); las emociones tienen como característica ser constitutivas de aquellos agentes que ellas mismas coordinan [pues una emoción no es propiedad de un agente aislado]” (Dumochel, 1995: 92-97). Una perspectiva desde la que no se trata tanto de abordar la construcción social de las emociones (a la manera de sentimientos morales), sino más bien de no perder de vista que la vida afectiva es asimismo constitutiva de lo social. Bien al contrario de lo planteado por Zygmunt Bauman cuando califica al movimiento social del 15M como “emocional”, a partir de la asunción de una capacidad destructiva pero no constructiva de la emoción.¹⁶ En lo que aquí nos ocupa, trataremos de apuntar lo desatendido de esta dimensión a la hora de establecer los “hechos de la movilidad [a modo de] analizadores del mundo contemporáneo” (Bourdin, 2005: 16), mediante la articulación de otras dos formas (emotivas) de la movilidad: el miedo y la fotografía, dado el protagonismo de ambas en el proceso de urbanización occidental durante el último siglo.

5.1. La fotografía y el miedo, entre las formas de la movilidad urbanizadora.

No cabe duda alguna que a la hora de señalar aquellos lugares y objetos de la movilidad se tiende a primar todos aquéllos connotados de desplazamiento, transporte, circulación, conexión, espera... de tránsito (Bellanger y Marzloff, 1998). En este orden de cosas, la fotografía parecería no tener otra capacidad que mostrar tal diversidad tanto en el tiempo como en el espacio; o dicho de otra manera, ante imágenes como la aquí referida en tanto que figura 1, sólo cabría reconocer en ella una vincu-

¹⁶ En declaraciones publicadas por Vicente Verdú en el artículo “El 15-M es emocional, le falta pensamiento” (*El País*, 17/10/11): “Bauman califica a este movimiento, como es bien evidente, de ‘emocional’ y, en su parecer, ‘si la emoción es apta para destruir resulta especialmente inepta para construir nada. Las gentes de cualquier clase y condición se reúnen en las plazas y gritan los mismos eslóganes. Todos están de acuerdo en lo que rechazan, pero se recibirían 100 respuestas diferentes si se les interrogara por lo que desean’. La emoción es (¿cómo no?) ‘líquida’. Hierve mucho pero también se enfría unos momentos después. ‘La emoción es inestable e inapropiada para configurar nada coherente y duradero’. De hecho, la modernidad líquida dentro de la cual se inscriben los indignados posee como característica la temporalidad, ‘las manifestaciones son episódicas y propensas a la hibernación’”.



Figura 2: Fotografía de Virxilio Vieitez.

http://www.cefvigo.com/galego/galeria_virxilio_12.htm

tes, respondiendo la aquí seleccionada (figura 2) a la misma época en que Bourdieu realizara la suya (figura 1). Se trata de uno de los muchos retratos que Vieitez hiciera por encargo, y que él solía situar en el exterior, incorporando así el propio entorno en cada caso. Sin duda, en no pocos de ellos figuran objetos consagrados de la movilidad como puedan serlo los coches, y además no cualesquiera pues se trata de enormes Pontiacs, Cadillacs, Chevrolets, Fords... que servían de fondo o escenario de distintos retratos, tanto individuales como en grupo; no en vano, estos coches eran aquellos traídos por los emigrantes, constituyendo así una novedad además de un lujo en claro contraste con el resto del entorno (rural, de caminos apenas asfaltados y con casas aún escasas de “agua corriente” y “luz eléctrica”). Pero es en dicha omnipresencia de la relación a distancia donde radica la clave de movilidad de los retratos y

reportajes de Vieitez, completamente marcados por la emigración: fotografiando a quien acaba de nacer o de morir, así como a quienes acaban de casarse o de hacer la primera comunión, para dar cuenta de ello a quienes han emigrado. Tenerles al corriente de cómo se cría la descendencia, cómo se encuentra la parentela o de cuáles son los cambios que se van produciendo, por ejemplo a tenor del dinero enviado a tal efecto. Tal es el caso, sin ir más lejos, de la fotografía aquí apuntada como figura 2, y cuya realización le fue encargada para demostrar al hijo que su remesa había sido invertida en esa radio, a la que —como el propio Vieitez explicaba— “la señora quería como si fuese un familiar más. Le habían mandado los cuartos para comprarla y ella quería enviar la fotografía como testimonio de su adquisición” (Sendón y Suárez, 1998: 15). En efecto, ejemplos como éstos nos muestran la manera en que la fotografía incide en la normalización de experiencias vitales en contextos sociales cada vez más abiertos e individualizados, en lugar de únicamente indicar —a través de su registro— los cambios que se van produciendo a tenor de los mismos.

Otro tanto sucede con el miedo en clave de movilidad, pues éste no ha de responder necesariamente a la clásica exigencia de la triple “v”, a saber: vía, velocidad y vehículo. Cabría señalar incluso que, en términos de urbanización, la consideración de aquél viene a corregir a ésta. Un buen ejemplo de ello se encuentra en la actualización que Mike Davis propusiera a finales de los años noventa del siglo pasado de “el más famoso diagrama de las ciencias sociales”, esto es, el diagrama en zonas concéntricas que planteó Ernest Burgess mediada la década de los veinte; a la sazón, un esquema abstracto y generalizable creado con la pretensión de dar cuenta de la producción evolutiva de la ciudad o, mejor dicho, de su expansión segregativa¹⁷ (figura 3). La actualización de Davis consistirá en integrar un criterio de configuración urbana obviado por completo en la composición de dicho modelo, así como en sus muchas y sucesivas recuperaciones: el miedo, precisamente.

¹⁷ Suele hacerse referencia a la inspiración botánica de dicho diagrama, pero conviene no perder de vista que en cambio la composición del mismo resuena asimismo la secuencia clásica: domus-hortus-ager-saltus-silva, mediante la que se representaba la organización arquetípica de la sociedad campesina europea (donde ager se refiere al espacio del cultivo, saltus al espacio del pastoreo y silva al espacio forestal).

La ciudad como espacio seguro y definido resulta indisociable de la ciudad insolidaria e incierta. De hecho, “los ricos forman guetos de riqueza (sus ‘utopías burguesas’) y debilitan los conceptos de ciudadanía, pertenencia social y apoyo mutuo. (...) Y si las comunidades no se vallan, se construyen cada vez más sobre actitudes excluyentes, de forma que los niveles de segregación (principalmente de clase, pero también con una poderosa tendencia racial) son peores ahora. (...) Quienes tienen el poder del dinero son libres de elegir entre mercancías de marca (incluidas prestigiosas ubicaciones, adecuadamente aseguradas, valladas y servidas), pero a la ciudadanía en conjunto se le niega cualquier elección colectiva del sistema político, de las formas de relación social o de los modos de intercambio” (Harvey, 2003: 178-182). Así lo atestigua la cada vez mayor presencia de esas otras zonas, que Davis revela demasiado a menudo ignoradas en tanto que espacios de representación urbana; tal es el caso, por ejemplo, de las zonas de exposición (Videotape Surveillance Zone, Free-Fire Zone, Homeless Containment Zone, Drug Free Zone, etc.) que, repoblando el viejo esquema de Burgess, lo actualizan (figura 4). Tanto, al menos, como las Edge Cities con su sistema de corredores de comunicación en filigrana que hace posible entender hasta qué punto se concreta urbanísticamente –exópolis- la aspiración a que “todos los lugares

están fuera del centro” (Soja, 2004), proliferando así en la ciudad replegada sobre sí misma un sin fin de intersecciones que suponen el fin del espacio público –ceropolis (Bégout, 2002)-. De ahí que aunque el interés principal de lo planteado por Mike Davis radica en su explicitación de la ambivalencia del lugar seguro, no es menor el de la manera en que trabaja para ello, pues es a tenor de incursiones y deambulaciones que va revelando la militarización de la vida en la ciudad de Los Ángeles, “donde la defensa del lujo ha generado un arsenal de sistemas de seguridad y una obsesión por la vigilancia de las fronteras sociales por medio de la arquitectura” (Davis, 2004: 177); de una arquitectura de fortificación que alcanzará incluso a la basura.

En el esquema original de Burgess inspirado en Chicago, la zona de tránsito que rodea el centro estaba formada por calles de pensiones y viviendas intercaladas con viejas infraestructuras industriales y de transporte que acogieron a las nuevas familias inmigrantes y a los hombres que venían a trabajar solos. Se trata de distritos que además conocen la más elevada densidad residencial y son cuna tradicional de las bandas callejeras de adolescentes (gangland) y que por ello tienen un carácter intersticial en la organización social de la ciudad, explicable por cuanto los mejores distritos residenciales van retrocediendo ante el empuje de los negocios y la industria. Para

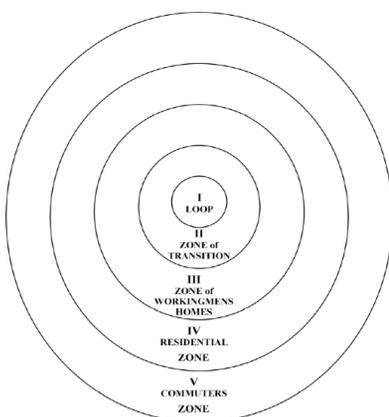


Figura 3

Burgess, E.W.: “The growth of the city: an introduction to research Project” in Burgess, E.W. y Park, R.E.: *The City*, 1925, página 51.

(Esquemas realizados por los autores a partir de los originales referidos)

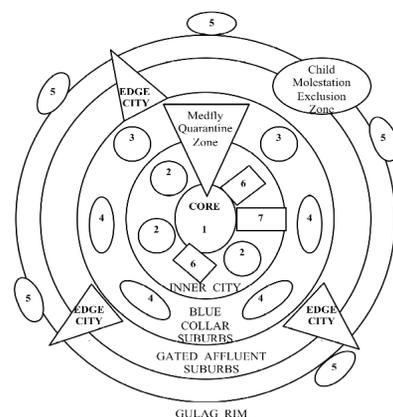


Figura 3

Davis, M.: *Ecology of fear. Los Angeles and the Imagination of Disaster*. Vintage Books/Random House. New York, 1999, página 365.

Davis en cambio, en la ciudad contemporánea de Los Ángeles no hay nada de fisura espacial en estas zonas: las bandas actuales se muestran como una manifestación más de la frontera económica, moral y cultural que marca los intersticios que se extienden por toda la geografía de las clases sociales, y la violencia juvenil a su vez se extiende más allá del círculo interior de estas zonas intersticiales hacia los suburbios más antiguos. Además, en el diagrama de Burgess, las “medias lunas” de los enclaves étnicos (Deutschland, Little Sicily, the Black Belt, etc.) y las ecologías arquitectónicas especializadas (“hoteles residenciales”, “área de casas de dos plantas”) atravesaban la “diana” de la estructura socioeconómica fundamental de la ciudad. En Los Ángeles metropolitano que analiza Davis (1990, 1999 y 2004) emerge de forma paralela una nueva especie de enclave espacial a tenor de la militarización del paisaje y que denomina “barrios de control social”. A las sanciones del código penal o civil, en ellos se une la planificación del espacio para crear lo que M. Foucault habría calificado como nuevas instancias de la evolución del orden disciplinario de la ciudad de los siglos XX y XXI. En efecto, la movilización que requiere la ciudad contemporánea adopta aquí otra fórmula: la de la contención de toda movilidad para mantener en cuarentena problemas sociales que comportan un riesgo de epidemia “socioeconómica”. Y una de las formas será la criminalización de un conjunto de condiciones sociales enteras, hasta de espacios urbanos completos, incluso aunque no se produzcan actos delictivos específicos. Este tipo de “delitos” basados en la condición social o en la ubicación espacial presuponen siempre una proyección de fantasías de las ideologías conservadoras y de las clases dominantes acerca de la naturaleza de las “clases peligrosas”. Del mismo modo que la burguesía en el siglo XIX había emprendido una cruzada contra la amenaza de los vagabundos, y en el siglo XX contra una alucinante “amenaza roja” de carácter doméstico, a partir de los años 1980 el fan-

tasma reaparece en la forma de pandillas salvajes de adolescentes y jóvenes, drogadictos psicópatas, inmigrantes extraños y pobres desechables en general, tribus que ocupan zonas oscuras donde el imaginario social descarga sus fantasías.¹⁸

Esta regulación de emplazamientos mediante la yuxtaposición de perímetros diferenciados no sólo obedece al principio de disociación de los espacios aferentes (zonificación) sino también al miedo a la exposición: “[la] reducción y trivialización de la ciudad en cuanto escenario de la vida no es ni por asomo una casualidad. Más allá de las razones económicas y demográficas que dan cuenta de esta ciudad neutralizada, existe una razón de mayor profundidad (...): el aspecto de las ciudades refleja un enorme, incalculable miedo a la exposición. La ‘exposición’, en este sentido, denota algo que se asemeja más al padecimiento de perjuicios que al recibimiento de estímulos. Este miedo a quedar expuesto es en cierto sentido una concepción militarizada de la existencia cotidiana, como si el ataque y la defensa constituyesen un modelo tan apto para la vida como lo son para la guerra” (Sennett, 1991: 12). En efecto, la promoción de valores propios de la libre circulación generalizada por parte de una mundialización basada en la movilidad no sólo no impide sino que no está reñida con “la característica de nuestra construcción de las ciudades, el amurallamiento de las diferencias que existen entre las personas, dando por sentado que dichas diferencias tienen más probabilidades de resultar mutuamente amenazadoras que mutuamente estimulantes” (ibid.: 13). La segregación pretende así la destrucción en lo posible del contacto social, en tanto que amenaza; también en términos de movilidad pues no olvidemos que su imperativo social equipara inmovilidad a aislamiento, de manera que en no pocas ocasiones el reconocimiento y la protección del derecho a la misma se convierte en una conminación a ésta en aras de la seguridad que supone toda homogeneidad social. Únase a ello uno de los elementos fundamentales que articulan la hibri-

¹⁸ Ante las crecientes desigualdades y conflictos sociales a que han conducido las políticas de recortes sociales y de precarización de las relaciones laborales puestas en marcha por los diversos gobiernos demócratas y republicanos en EE.UU. a lo largo de las últimas décadas, la respuesta ha sido un endurecimiento de las leyes penales, el aumento exponencial de la población reclusa, la bunkerización de las zonas residenciales y el abandono de los barrios de mayoría poblacional negra o emigrante. La gestión del miedo que provoca la inseguridad ciudadana se ha convertido en una carta blanca para generar consenso social en torno a ciertas políticas discriminatorias y autoritarias.

dación maquina entre el sistema de automovilidad y el conductor, y que no es otra que la seguridad. El ansia de seguridad, concebida -egocéntricamente- como deseo vehemente de poner fin a la neurosis de inseguridad, está condenada a perseguir perpetuamente a su propia sombra.¹⁹ Situación que, por cierto, cabe retratar fotográficamente.

5.2. Fotografiar la (in)movilidad urbana: exposición e indiferencia.

Quizá convenga en este punto recordar que comenzábamos el presente apartado con unas palabras del fotógrafo Felipe Russo acerca del uso de su cámara como “un instrumento de catalogación y observación sistemática”; palabras entresacadas del breve texto que sirve de presentación para uno de sus proyectos (accesible en su página web: feliperusso.com), si bien resuenan en varios de sus trabajos, que aquí traemos a colación. Por lo que se refiere al mencionado proyecto, titulado Escadas, conviene señalar que el mismo se llevó a cabo fotografiando a distintas personas mientras bajaban por una escalera mecánica en uno de los aeropuertos de París (durante una estancia del fotógrafo brasileño entre 2005 y 2007). Ciudad cuyo espacio urbano le parece estar “formado por una infinidad de ‘otras ciudades’ debido principalmente al flujo de inmigrantes, así como a que gran parte de franceses que allí residen no son parisinos”. De manera sutil e inteligente, emprende una observación sistemática de dicho tráfico adoptando una mirada que juega con idéntica perspectiva y distancia (de seguridad, por más señas). En todos y cada uno de los casos, se nos muestra de frente pero en picado a quienes se fotografía mientras avanzan inmóviles, pasando ante nosotros de pie sobre el escalón en movimiento que ocupan, desplazándose así individualmente o por parejas; y a cada cual se le fotografía en el mismo punto de la escalera, justo

en el momento de su trayecto en que un halo de luz filtrándose por un ventanal les expone fugazmente -a modo de faro- manteniendo al resto de los escalones entre sombras, lo que resalta figuras, gestos y posturas de quienes, ya partan o regresen, ya reciban o despidan, transitan... a solas o en compañía. La propia organización formal de la imagen supone un remedo fotográfico del avistamiento que han ido instaurando las omnipresentes cámaras de seguridad, para así reapropiarse -siquiera por un instante- de los modos y las hechuras de ciertos “cánones sociales generadores de crecientes tensiones y control”, por demás tan característicos de la actual vida urbanizada.

La elección por parte de Russo de un aeropuerto para dar cuenta fotográficamente de nuestra cotidiana exposición securitaria²⁰ parte de la idea de que, si bien se trata de un tipo de lugar propio de la “sobremodernidad” -lugares con tal sobreabundancia de imágenes y tan plenos de sentido social que ninguna identidad puede quedarse adherida a tamaño profusión-, asimismo conocido como “no lugar” -pues se trata de espacios donde quien los atraviesa ve cercenada la posibilidad de interpretar sus relaciones con los demás sobre su historia común, resultando así intercambiables- (Augé, 1992), también ahí se replantean “típicas cuestiones relativas a la existencia urbana contemporánea tales como identidad cultural y anonimato, dimensión de tiempo y espacio, pertenencia y segregación”, a decir del propio Russo.

Abundando en esta idea, no estará de más recordar que en esas mismas fechas, mientras Felipe Russo lleva a cabo su proyecto, comenzaba a ensayarse en los Estados Unidos de Norteamérica un nuevo sistema de control aeroportuario, dotado de un detector o arco de vigilancia de nuevo cuño dada su capacidad de reconstruir desnuda a la persona que se somete a su escrutinio, de ahí su denominación

¹⁹ Este ingente y tenaz esfuerzo destinado a eliminar la inseguridad (individual) provoca un proceso constante de redistribución forzada de los riesgos en la sociedad. Anthony Giddens (2000), por ejemplo, considera que el intercambio y transferencia de riesgos no es un rasgo accidental en una economía capitalista. El capitalismo es impensable e inviable sin ellos, lo cual, en términos globales, sólo consigue, paradójicamente, aumentar la inseguridad (general).

²⁰ El término “securitario”, aunque desusado en castellano, señala a todo aquello referido o que hace referencia a la seguridad (como el término francés “sécuritaire”, del que se deriva, tomado en préstamo). En este sentido, remitirse a la “exposición securitaria” supone dar cuenta de aquella que nos sitúa como sujetos de su auspicio, al igual que hacerlo respecto de “la ideología securitaria” no sería sino referirse a aquella que establece como principio rector a la seguridad misma. A modo de ejemplo, téngase en cuenta la referencia a “la utopía securitaria global” por parte de Bernard Hours

inicial como “The Naked Machine”; aunque enseñada se desarrolló una versión menos realista de dicha reconstrucción, denominada “Blob Machine”, virtualizando en mayor grado la desnudez resultante al realizarse aquélla a partir de un maniquí estandarizado para la representación de ésta. A raíz de las primeras pruebas en el aeropuerto internacional de Orlando, el profesor de derecho Jeffrey Rosen se interesó por este dispositivo en sus clases, toda vez que dicho dispositivo comporta “una tecnología que promete un elevado grado de seguridad pero que correlativamente exige un gran sacrificio de la propia libertad y privacidad, al requerir de todos los pasajeros el exponerse a sí mismos desnudos” (Rosen, 2004: 3-4). Para su sorpresa, en cuanto planteó el caso ante sus alumnas y alumnos, requiriéndoles una elección razonada entre ambas versiones, pudo comprobar que en modo alguno rechazaban dichos prototipos; muy al contrario, unas u otros tenían a gala poder someterse incluso a la versión más realista del mismo arguyendo que en su caso “nada tenían que ocultar”, a diferencia obviamente de quienes constituirían sus destinatarios.

En poco más de un lustro, la proliferación de dicha novedad vigilante no sólo ha acostumbrado al pasaje tanto a otras rutinas como a ritmos de acceso, habida cuenta los requerimientos añadidos al protocolo en vigor, sino que asimismo ha naturalizado la propia exposición securitaria a través de la incorporación en el imaginario tecnológico de referencia de la imagería generada por dichos dispositivos de control aeroportuarios (a imagen y semejanza de los escáneres para uso médico-sanitario). La creciente indiferencia ante tal profusión, más allá de lo engorroso que se vuelve cada desplazamiento a tenor de su obligatoriedad general, encuentra su razón de ser en la precisión con la que dichas imágenes figuran la actual manera en que caracterizamos tanto la seguridad como la innovación técnica (Davila, 2008b). Aspecto sobre el que inciden tanto los movimientos sociales de resistencia ciudadana (consultar al respecto la web de aclu.org o de stopdigitalstripsearches.org, por ejemplo) como las intervenciones artísticas que no descuidan dicha vertiente del proceso

de securbanización. En el caso de estas últimas cabe destacar las propuestas vertidas por el artista británico John Wild, quien realiza durante 2006 el proyecto *Terminal 4*, tras haber tenido acceso a “las imágenes creadas mediante el controvertido Rapiscan Secure 1000, el escáner de seguridad habitualmente utilizado en Heathrow”. Utilizando este mismo procedimiento llevará a cabo un autorretrato de su cuerpo desnudo, componiendo “una imagen que es tan sugestiva como puedan serlo las imagerías científica y religiosa”. Y desde este punto de partida propone, en 2008, la intervención: *Sculpture for Airports* (figura 5), como un intento de “democratización de la seguridad en los aeropuertos, reorientando las imágenes desnudas de los viajeros producidas por el Rapiscan Secure 1000 scanner al retrato montado sobre pantalla plana de televisión usada para los horarios de vuelos. El resultado será una obra de arte interactiva con referencias clásicas de la historia del arte tanto como de los tempranos experimentos en fotografía que llevara a cabo Edward Muybridge, y a la vez les da a los viajeros la oportunidad de asumir la responsabilidad de su propia seguridad al mantenerse alerta acerca de los ocultos dispositivos de sospecha.²¹

El motivo de “la mirada atenta a la seguridad” ya fue abordado por Walter Benjamin, a partir del tratamiento de la mirada y la ausencia en la experiencia urbana de Charles Baudelaire a comienzos de la segunda mitad del siglo XIX. “El abandono soñador a la lejanía”, de la que carece la mirada atenta a la seguridad, centra el interés inicial de un Baudelaire que va percibiendo su decadencia a medida que experimenta el modo en que “la espera dirigida a la mirada del hombre se ve decepcionada. Baudelaire describe ojos de los que se podría decir que han perdido la capacidad de mirar” (Benjamin, 1971: 71). Sin duda, dicha propiedad les dota de un atractivo que le fascina, hasta el punto, dirá Benjamin, que “ha caído prisionero de ojos sin mirada y se entrega sin ilusiones a su poder. (...) Si en esos ojos hay una vida, es la de la fiera que atiende al peligro mientras mira en torno en busca de una presa” (ibíd.: 72-73). Así lo puso de manifiesto el propio Baudelaire en *El*

para así exponer ese “querer construir su propia seguridad que se presenta como una ambición ‘moderna’ de progreso y producir las normas colectivas de seguridad podría parecer como un ‘postmoderno’ proyecto erradicador de la inseguridad” (Hours, 2005: 44).

pintor de la vida moderna, su elogio a Constantin Guys, cuando contempla los dibujos dedicados al tipo de la prostituta comentando lo siguiente: “van, vienen, pasan y vuelven a pasar; abren un ojo sorprendido como el de los animales, teniendo el aire de no ver nada, aunque examinándolo todo. (...) Como el animal de presa, dirigiendo la mirada hacia el horizonte; la misma inestabilidad, la misma distracción indolente, pero también, de improviso, la misma atención repentina” (Baudelaire, 1863: 25). Evidencia, al entender de Benjamin, de que “Baudelaire ha reconocido [en ella] el tipo fisiognómico producido por este género de vida [en que] el ojo del habitante de las grandes ciudades se halla sobrecargado por actividades de seguridad” (Benjamin, 1971: 73), ya por aquel entonces.

Lo que se anunciaba en todo ello es una creciente “reducción y trivialización de la ciudad en cuanto que escenario de la vida (...) [debido a que] el aspecto de las ciudades refleja un enorme, incalculable miedo a la exposición. (...) [Y] este miedo a quedar

expuesto es en cierto sentido una concepción militarizada de la existencia cotidiana, como si el ataque y la defensa constituyesen un modelo tan apto para la vida subjetiva como lo son para la guerra. [De ahí que] lo característico de nuestra manera de construir las ciudades sea el amurallamiento de las diferencias que existen entre las personas” (Sennett, 1991: 12-13). A siglo y medio de distancia del París de Baudelaire, la lectura fotográfica de la actual exposición securitaria por parte de Felipe Russo da cuenta de todo ello a través de otro de sus proyectos, titulado: *Guaritas*, y realizado durante 2008. En este caso, su observación sistemática cataloga la gran cantidad y variedad de garitas de seguridad que, andando por las calles de Sao Paulo, se encuentran en las aceras (cual “alienígenas en la ya de por sí caótica trama urbana”). Busca con ello “evidenciar las semejanzas y diferencias entre cada estructura, así como su relación con el paisaje que le rodea. Incluso sin la presencia física de los vigilantes, [ausentes] en las imágenes, su existencia es percibida en los detalles



Figura 5: John Wild: Sculpture for Airports
(Se puede acceder a la imagen original en <http://www.ruptre.co.uk>)

²¹ Extractos de las presentaciones del propio artista, quien plantea un diálogo entre Arte y Política, a las que puede accederse en: <http://www.ruptre.co.uk>.

esculpidos a mano en cada una de sus garitas”. En efecto, la serie de fotografías nos muestra a cada una de esas estructuras en el centro de la imagen, solitarias, exhibiendo sus formas (cúbica, cilíndrica, etc.), sus materiales y colores, sus transformaciones al cabo del tiempo, sus modificaciones y decoraciones... pues, como indica el propio Russo, cada una de ellas es “resultado de una acción colectiva, ya que la mayoría de los habitantes de la calle debe aprobar y financiar su existencia”. Este trabajo fotográfico nos ofrece tanto los modos de apropiación por parte de quienes las ocupan (por lo general, hombres contratados en turnos de hasta 12 horas), así como de la ocupación misma del entorno por parte de las propias garitas (física y simbólicamente ya que, toleradas a pesar de su ilegalidad, balizan el espacio público al tiempo que alertan acerca de la ineficacia de los poderes públicos de cara a garantizar su seguridad).

En esta misma línea de trabajo se encuentra el fotógrafo Sebastián Friedman con su proyecto: *Segurismos* (accesible en su página: <http://www.sebastianfriedman.com/>). Responde el mismo al interés mostrado por el fotógrafo argentino hacia el miedo o, para ser más precisos, y dicho con sus propias palabras: “me interesan sus formas y en un momento me sentí interesado o más bien sorprendido por las barreras reales que el miedo hizo proliferar en mi país. A medida que el miedo se vuelve justificante de ciertas conductas, las distancias entre los habitantes se van incrementando. El otro es en principio sospechoso, por lo cual hay que protegerse y para protegerse qué mejor que cercar el círculo íntimo. Hoy buscamos la seguridad renunciando a lo público”. De ahí que en dicha serie, hoy todavía en proceso aunque iniciada entre 2005-07, las rejas sean las protagonistas: cada una de las fotografías nos muestra a moradores posando en las entradas o en las traseras de sus casas, junto a las puertas o en las ventanas, solas, en pareja o en grupo, pero siempre mirándonos de frente tras los enrejados que, literalmente, delimitan un hogar transformado en reducto.

Parapetar, es una acción que puede emprenderse en el sentido de resguardarse con pared o baranda, pero también puede llevarse a cabo al precaver(se) de un riesgo por algún medio de defensa. Si del primer sentido se ha ocupado Friedman, del segundo ha hecho lo propio la artista visual, y también argentina, Ananké Asseff tanto a través de un proyecto

video/fotográfico: *Vigilia*, así como de otro fotográfico: *Potencial*; ambos desarrollados entre 2005 y 2007 (y a los que se puede acceder en su página web: <http://anankeasseff.com/obra.html>). *Vigilia* hace referencia a la acción de estar en vela y consiste en una serie de ocho vídeos cortos (loops) y se resuelve mediante escenas nocturnas de personas solas que conviven con un arma, manteniéndola siempre cercana (ya sea en el salón, el dormitorio, etc.). *Potencial*, por su parte, se compone como una serie de 17 fotografías de personas que portan su propia arma, enfrentadas a la cámara, en tensión pero en suspenso, de pie con el revólver o la pistola en la mano, en medio de una estancia familiar, en sus domicilios, solas o en pareja. *Potencial* se desdobra así en el potencial (a tenor de la potencia o poder del que parece dotarse quien detenta ese arma) y lo potencial (aquello que puede ocurrir y sobre lo que no se tiene control alguno, amenazante). Al respecto, la autora presenta su obra en los siguientes términos: “Uno de los medios de control por excelencia del capitalismo contemporáneo es la fabricación de miedo. El ciudadano adopta nuevas estrategias de protección que modifica, entre otras cosas, los hábitos cotidianos. La amenaza está en todos lados”.

Los diferentes proyectos fotográficos mencionados abordan algunas de las maneras que adopta la segurbanización en ciernes. En todos ellos se da cuenta de la relevancia que alcanza hoy en día la exposición securitaria, así como de una de sus consecuencias mayores: la potenciación de la indiferencia hacia el propio entorno, hacia las presencias del medio mismo en que se vive (La Cecla, 1988). No en vano, la reiterada práctica de la exposición securitaria va privando de toda afinidad con aquello que nos rodea, y así el mundo (ya exteriorizado) deviene inquietante; a través de la misma se promueve una inmunización ante toda confrontación, por anónima y cambiante; se proscribe, en definitiva, toda exploración... forma social por excelencia de la propia experiencia y la expectativa del otro. Nos sitúa, por tanto, en el limbo.²²

Un panorama que hoy se dibuja de manera emblemática en la ciudad de Detroit, conocida como the Motor City o Motown (apelativo de donde proviene el sello que acuñó un nuevo estilo musical entre los años 1960 y 1970, conocido como The Motown Sound), es hoy la ciudad de las ruinas. Así lo ponen de manifiesto los fotógrafos parisinos Yves Mar-

chand y Romain Meffre quienes, a través de una colaboración iniciada en 2005, mantienen el proyecto fotográfico titulado: *The ruins of Detroit* (pudiéndose acceder a una muestra en <http://www.marchand-meffre.com/index.html>). En el mismo nos muestran a través de las fachadas de sus enormes edificios (como el de la Michigan Central Station) e inmensas plantas de producción, el embalsamamiento de una ciudad que fue la capital mundial de la industria automovilística; donde los desolados interiores tanto fabriles como residenciales se conjugan con los no menos fantasmales de sus teatros y hoteles, así como con sus saqueadas escuelas, bibliotecas, iglesias y comisarías. Todo ello da una idea del grado de deterioro de una ciudad que, si bien conoció un crecimiento tal que le llevó a alcanzar los dos millones de habitantes en los años 1950, también ha conocido tal éxodo que ha terminado por perder la mitad de su población en los últimos 25 años; consecuencia todo ello de una paulatina desindustrialización pero también, y principalmente, de la segregación suburbana acometida durante el período de esplendor, cuya creciente conflictividad dio origen en 1967 a

una de las más violentas revueltas urbanas en la historia norteamericana. El resultado final es que esta ciudad cuya vida estuvo presidida desde fines del siglo XIX por la idea de conseguir y hacer posible un desplazamiento rápido y autónomo, concretándose en la fabricación en serie y masiva del coche desde principios del siglo XX, hoy se encuentra detenida. Suspendida en el tiempo y en el espacio. Una ruina contemporánea pues, como bien indican los propios autores en su presentación de la serie fotográfica que da cuenta de ello, en “la ciudad las ruinas no constituyen detalles aislados en el entorno urbano; éstas han devenido un componente natural del paisaje”. Y es que el ejemplo de Detroit resulta sintomático de que quizá aún no nos hayamos detenido lo suficiente a pensar –frecuentativo por cierto de pesar, esto es, de sopesar las cosas reiteradamente- acerca de que le seguimos llamando “parada” al lugar donde tomamos el autobús, el metro, el tranvía, el tren, el taxi... expresándose así cuál sigue siendo la prevalencia entre sujetos y objetos de la movilidad.

²²La expresión “estar en el limbo”, traída a colación para dar cuenta tanto del estar distraídamente como del no enterarse de lo que ocurre o se dice, resulta equivalente de otras expresiones como aquellas que se refieren a “estar en la inopia”, “andar en las nubes”, “vivir en otro planeta”, “estar en la luna” o “en otro mundo”; sin embargo, y a diferencia de éstas, dicha expresión remite antes que nada a un lugar socialmente denostado, siendo además evocado con no poca frecuencia en tanto lugar indeterminado que responde al olvido interesado, a la circunscripción inducida, al ostracismo, la alienación...

BIBLIOGRAFÍA

- ALLEMAND, S.; ASCHER, F. Y LÉVY, J. (2005): *Les sens du mouvement: Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin.
- AMIN, A. Y THRIFT, N.J. (2002): *Cities: Re-imagining Urban Theory*, Cambridge, Polity Press.
- ANDERSON, N. (1993): *Le Hobo. Sociologie du sans-abri*, Paris, Nathan.
- ASSEF, A. (2005-2007): “Potencial” y “Vigilia”; proyectos fotográficos a cuyos portafolios se puede acceder en: <http://www.anankeasseff.com/obra.html>.
- AUGÉ, M. (1992): *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil (trad. al castellano en Barcelona, Anagrama).
- AUGÉ, M. (2007): “Sobremodernidad: del mundo tecnológico de hoy al desafío esencial del mañana” en Dénis de Moraes (coord.) *Sociedad mediatizada* (pp. 119-137), Barcelona, Gedisa.
- AUGÉ, M. (2009): *Pour une anthropologie de la mobilité*, Paris, Payot & Rivages (trad. al castellano en Barcelona, Gedisa).
- BAUMANN, Z. (2001): *La posmodernidad y sus descontentos*. Madrid, Akal.
- BAUDELAIRE, C. (1863): *Le peintre de la vie moderne*, accesible a través de “litteratura.com”, le portail de la littérature francophone (<http://baudelaire.litteratura.com/>).
- BÉGOUT, B. (2002): *Zéropolis*, Paris, Éditions Allia.
- BELLANGER, F Y MARZLOFF, B (1998): *Transit, les lieux et les temps de la mobilité*, Paris, Éditions de L’Aube.
- BENJAMIN, W. (1971): “Sobre algunos temas en Baudelaire”, en W. Benjamin: *Angelus novus* (pp. 27-76), Barcelona, Edhasa.
- BERTAUX, D. (1985): *La mobilité sociale*, Paris, Hatier.
- BOURDIEU, P. Y BOURDIEU, M.-C. (1965): “Le paysan et la photographie”, *Revue française de sociologie*, 6: 164-174.
- BOURDIEU, P.; BOLTANSKI, L.; CASTEL, R. Y CHAMBOREDON, J.-C. (1965): *Un art moyen, Essai sur les usages sociaux de la photographie*, Paris, Minuit (trad. al castellano en Barcelona, Gustavo Gili).
- BOURDIEU, P. (2003): *Images d’Algérie. Une affinité élective*, Paris, Actes sud/Sindbad/Camera Austria/ Institut du Monde Arabe (trad. al castellano en Madrid, Círculo de Bellas Artes).
- BOURDIN, A. (2005): “Les mobilités et le programme de la sociologie”, *Cahiers internationaux de sociologie*, 118: 119-135.
- BUCK-MORSS, S. (2004): *Mundo soñado y catástrofe*, Madrid, La Balsa de la Medusa.
- BURGESS, E. (1925): ‘The growth of the city: an introduction to a research project’, en R. Park, E. Burgess y R. McKenzie (eds.): *The City*, Chicago, IL y London, University of Chicago Press.
- BROUGH, L. Y FERGUSON, R. (2001): *Open city. Street photographs since 1950*, Museum of Modern Art Oxford, Hatje Cantz Publishers.
- CALOZ-TSCHOPP, M.-C. (2002) “A propos de la civilité, de la sécurité et de l’inégalité”, *Revue des Sciences Sociales*, 29: 32-41. Université Marc Bloch (Strasbourg 2).
- CORTÁZAR, J. (1965): *Historia de cronopios y famas*. Buenos Aires, Alfaguara.
- DAVILA, A. (2008a) “Aventurarse en el desierto verde: A propósito de viajes, bosques y anacronismos”, *La Ortiga*, 82-83: 161-178. Santander, Ediciones Limite.
- DAVILA, A. (2008b): “Seguridad, innovación e imaginario tecnológico” en Ander Gurrutxaga Abad (ed.) *Occidente y las otras modernidades* (pp. 245-272), Madrid, Abada editores.
- DAVILA, A. (2011): “Retrato de mirada sociológica con cámara fotográfica (considerando los textos verbosuales de Lewis W. Hine)”, *Quaderns-e de l’Institut Català d’Antropologia*, 16 (1-2): 60-88, Barcelona, ICA.
- DAVIS, M. (1990): *City of quartz. Excavating the future in Los Angeles*. (Photographs by Robert Morrow), London, Verso. (Hay traducción en castellano, 2006, Toledo, Lengua de Trapo).
- DAVIS, M. (1999): *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*, New York, Vintage Books/Random House. (Hay traducción parcial en Mike Davis, 2001: *Más allá de Blade Runner. Control urbano: la ecología del miedo*, Barcelona, Virus).
- DAVIS, M. (2004): “Fuerte Los Ángeles: la militarización del espacio urbano”, en M. Sorkin (ed.): *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público* (pp. 177-203), Barcelona, Gustavo Gili.
- DEBORD, G. (2003): *La sociedad del espectáculo*. Valencia, Pre-Textos.

- DELEUZE, G. Y GUATTARI, F. (1988): *Mil mesetas*. Valencia, Pre-Textos.
- DELGADO, M. (1999): *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos* (Premio Anagrama de ensayo). Barcelona, Anagrama.
- DELGADO, M. (2007): *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "modelo Barcelona"*. Madrid, La Catarata.
- DOMÍNGUEZ SÁNCHEZ-PINILLA, M. (2006): "La astucia del automóvil: globalización, dominio y muerte", Barcelona, *Observatorio para la Cibersociedad*. www.cibersociedad.net/congres2006.
- DOMÍNGUEZ SÁNCHEZ-PINILLA, M. (2010): "El turismo productivo: la práctica social del turismo". *Youkali. Revista de las artes y las ciencias*, 10: 23-38.
- DONZELOT, J. (1992): *La policía de las familias*, Valencia, Pre-Textos.
- DUREAU, F. Y HILY, M.-A. (dirs.) (2009): *Les mondes de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- ELIAS, N. (1987): *El proceso de la civilización: investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, México, FCE.
- ELIAS, N. (1991): *The Society of Individuals*, Oxford, Blackwell.
- FEATHERSTONE, M.; THRIFT, N. Y URRY, J. (eds.) (2005): *Automobilities*, London, Sage.
- FOUCAULT, M. (1994): "La vie: l'expérience et la science" en *Dits et écrits*, t. 4 (pp. 774-775), Paris, Gallimard.
- FOUCAULT, M. (2003): *Hay que defender la sociedad*, Madrid, Akal.
- FOUCAULT, M. (2005): *Seguridad, territorio, población*, Buenos Aires, FCE.
- FOUCAULT, M. (2008): *El nacimiento de la biopolítica*, Buenos Aires, FCE.
- FREUND, P. (1996): *The Ecology of the Automobile*, Montreal, Black Rose Books.
- FRIEDMAN, S. (2011): "Segurismos", proyecto fotográfico en: <http://www.sebastianfriedman.com/>
- GAUDEMAR, J.-P. de (1976): *Mobilité du travail et accumulation du capital*, Paris, François Maspero.
- GAUDEMAR, J.-P. de (1981): *La movilización general*, Madrid, La Piqueta.
- GIDDENS, A. (2000): *Un mundo desbocado. Los efectos de la globalización en nuestras vidas*, Madrid, Taurus.
- GRAHAM, S. (ed.) (2004): *The Cybercities Reader*, London-New York, Routledge.
- HARPER, D. (1998): *Les vagabonds du Nord-ouest américain*, Paris, L'Harmattan (traducción de *Good company*, 1982, revisada y puesta al día por el autor).
- HARVEY, D. (1985): *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*, Oxford, Basil Blackwell.
- HARVEY, D. (1989): *The Condition of Posmodernity*, Oxford, Blackwell (trad. al castellano en Buenos Aires, Amorrortu).
- HARVEY, D. (2003): *Espacios de esperanza*, Madrid, Akal.
- HARVEY, D. (2006a): *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*, London, Verso.
- HARVEY, D. (2006b): *The Limits to Capital (New Edition)*, Oxford, Blackwell.
- HOURS, B. (2005): "La production de l'utopie sécuritaire globale: de l'interdépendance à l'insécurité" en N. Bagayoko-Penone y B. Hours (dirs.) *États, ONG et production des normes sécuritaires dans les pays du Sud*, Paris, L'Harmattan.
- JAMESON, F. (2005): *The Archaeologies of the Future. The Desire Called Utopia and Other Science Fictions*, London-New York, Verso (trad. al castellano en Madrid, Akal).
- KAUFMANN, V.; BERGMAN, M. Y JOYE, D. (2004): "Motility: Mobility as Capital", *Internationaux Journal of Urban and Regional Research*, 28-4: 745-756.
- LA CECLA, F. (1988): *Perdersi, l'uomo senza ambiente*, Bari, Laterza.
- LASH, S. Y URRY, J. (1994): *Economies of Signs and Space*, London, Sage.
- LATOUR, B. (2007): *Nunca fuimos modernos. Ensayo de antropología simétrica*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- LE BRETON, D. (2002): "Incivilités et violences routières", *Revue des Sciences Sociales*, 29: 70-77, Université Marc Bloch (Strasbourg 2).
- LE CORBUSIER (1924): *Urbanisme*, Paris, Les Éditions Arthaud (reed., 1980).
- LEGENDRE, P. (1983): *L'empire de la vérité, Leçons II*, Paris, Fayard.
- LEPENIES, W. (1994): *Las tres culturas. La sociología entre la literatura y la ciencia*, México, Fondo de Cultura Económica.
- LOURAU, R. (1973): "Mouvements et institutions: un vieux problème sociologique", *Cahiers du 20e siècle*,

- 1: 111-120, Paris, Klincksieck.
- MASSEY, D. (1993): 'Power Geometry and a Progressive Sense of Place', en T. Bird, B. Curtis, H. Putnam y G. Robertson (eds.): *Mapping the Futures: Local Culture, Global Change*, London, Routledge.
- MICHAUD, PH.-A. (1998): *Aby Warburg et l'image en mouvement*. Préface de Georges Didi-Huberman, Paris, Macula.
- MORIN, E. (2001): *La identidad humana. El método V: La humanidad de la humanidad*. Madrid, Cátedra.
- MOULIER-BOUTAN, Y. (2006): *De la esclavitud al trabajo asalariado. Economía histórica del trabajo asalariado embridado*. Madrid, Akal.
- NOVAK, M. (1997): 'Transmitting Architecture: The Transphysical City', *Ctheory*, accessible en <http://www.ctheory.net/articles.aspx?id=76>
- RIBALTA, J. (dir.) (2011): *El movimiento de la fotografía obrera. Ensayos y documentos*, Madrid, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía.
- ROSEN, J. (2004): *The Naked Crowd*. New York-Toronto, Random House.
- RUSSO, F. (2008): "Guaritas" y (2007): "Escadas"; con acceso en <http://feliperusso.com/projetos/>.
- SHELLER, M. Y URRY, J. (eds.) (2006): *Mobile technologies of the city*, New York, Routledge.
- SENDÓN, M. Y SUÁREZ CANAL, X.L. (1998): *Virxilio Vieitez. Album*, Vigo, CEF.
- SENNETT, R. (1991): *La conciencia del ojo*, Barcelona, Versal.
- SENNETT, R. (1994): *Flesh and Stone: The Body and City in Western Civilisation*, London, Faber & Faber (trad. al castellano, Madrid, Alianza Editorial).
- SENNETT, R. (2002): *Vida urbana e identidad personal. Los usos del orden*, Barcelona, Península.
- SOJA, E. W. (2004): "Por el interior de la exópolis: escenas del condado de Orange" en M. Sorkin (ed.) *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público* (pp. 115-144), Barcelona, Gustavo Gili.
- TOCQUEVILLE, A. (1973): "Quinze jours dans le désert" en *Tocqueville au Bas-Canada. Écrits datant de 1831 à 1859. Datant de son voyage en Amérique et après son retour en Europe* (pp. 14-46), Montréal, Les Éditions du Jour. Acceso *on line* en: "Les classiques des sciences sociales", http://classiques.uqac.ca/classiques/De_tocqueville_alexis/au_bas_canada/tocqueville_au_bas_canada.pdf.
- URRY, J. (1995): *Consuming Places*, London, Routledge.
- URRY, J. (2000): *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*, New York, Routledge.
- URRY, J. (2003): *Global Complexity*, Cambridge, Polity Press.
- URRY, J. (2005): "The 'System' of Automobility", en M. Featherstone, N. Thrift, J. Urry (eds.) *Automobilities* (pp: 25-40). London, Sage.
- WILD, J. (2008): "Sculpture for Airports" y (2006) "Terminal 4", proyectos de intervención artística accesibles en: <http://www.rupture.co.uk>.