

«Ciudad, “cuestión criminal” y gobierno de poblaciones»

Pablo de Marinis

1. Preparativos sociológicos para un viaje-texto: la invención de «lo social»

La segunda generación de «padres fundadores» de la sociología, activa a fines del siglo XIX y comienzos del XX, todavía se permitía brindar definiciones fuertes, canónicas, acerca de la naturaleza del individuo, de los rasgos fundamentales de la sociedad moderna y del cambio histórico fundamental que la había hecho emerger. Una pareja teórica (*Gemeinschaft* – *Gesellschaft*, comunidad – sociedad) fue la fórmula básica compartida por prácticamente todos los miembros de esta generación de científicos de la sociedad.

Si bien de algún modo todos ellos compartieron un mismo clima intelectual, y participaron de un intento similar por consolidar un lugar específico para la sociología en las constelaciones académicas de la época, no siempre resulta conveniente considerarlos en bloque, puesto que revelan asimismo algunas importantes diferencias entre sí. Algunos, acuñaron esta fórmula de *Gemeinschaft* – *Gesellschaft* para luego colocarla explícitamente en el corazón de su propio aparato categorial. Tal es precisamente el caso de Ferdinand Tönnies, primero, y luego de Max Weber. Otros, diseñaron unos «equivalentes funcionales» de la misma, y los insertaron eficazmente en la economía de sus discursos, como es el caso de Emile Durkheim, que si bien mencionaba explícitamente la oposición entre solidaridad mecánica y solidaridad orgánica, en realidad estaba haciendo referencia también con ello a esta mutación histórica fundamental en la cual las sociedades tradicionales dieron paso a las sociedades modernas. Y otros, por ejemplo Georg Simmel, en un juego de lenguaje diferente, no hacían más que hablar de la misma transformación histórica, a la que designaban de otro modo, recurriendo a otras ideas-fuerza, como la de la «despersonalización».

Cada uno a su modo, recurriendo al uso de esta compleja pareja conceptual, los sociólogos clásicos persiguieron, entre otros, dos objetivos principales: por una parte, captar los factores principales de una mutación histórica que, si bien por entonces se encontraba bastante

avanzada, todavía estaba en pleno desarrollo; por otra parte, al mismo tiempo, denunciar algunas de las posibles consecuencias que podría tener esta mutación y que para ellos podrían llegar a ser perniciosas y peligrosas.

Ambos objetivos convergieron notablemente, puesto que todos y cada uno de los rasgos que identificaron como constitutivos de la contemporaneidad, y que localizaron sobre todo en el polo «*Gesellschaft*» de la fórmula, encebrraban también en sí mismos sus propios peligros: la racionalización del dominio político podría conducir al despotismo y a la demagogia; la burocratización del Estado, de los partidos políticos y de las empresas capitalistas podría llevar a conformar nuevas «jaulas de hierro»; la creciente formalización y despersonalización de las relaciones sociales podría dar lugar al egoísmo, la soledad, la anonimidad; la urbanización podría convertirse en el fermento de la sedición política, el crimen, la enfermedad, la masificación, el suicidio; la división del trabajo social podría también asumir formas patológicas; las relaciones sociales de producción propias del capitalismo industrial podrían llevar a la explotación y la alienación; el laicismo, el racionalismo y el culto a la individualidad podrían contribuir al desencantamiento del mundo y a la pérdida de sentido; etc. Es más: muchas de estas denuncias, expresadas en forma condicional, como posibilidad hipotética («podría/n»), ya conformaban por entonces en gran medida un rasgo propio de realidad. En suma, las antinomias de la condición moderna abrían paso entonces a todo esto a la vez: sin duda, a la realización de formas «más avanzadas» de convivencia colectiva y de realización individual y personal, pero también a la recaída en la disolución, el caos y la desintegración socio-moral.

Además de realizar este doble juego en el que se mezclaba la descripción científico-objetiva y la denuncia preocupada y apasionada, los sociólogos clásicos habían tomado muy en serio las descripciones de Marx y de Engels acerca de la conflictiva dinámica de la lucha de clases en las sociedades modernas. Sin embargo, no habían extraído de esa conceptualización las mismas consecuencias político-prácticas que los partidarios del materialismo histórico, en particular, y del radicalismo político, en general. Mucho más que pensar en la posibilidad de una transformación revolucionaria del capitalismo, en el

horizonte del pensamiento sociológico clásico se inscribía el intento de encauzar el desarrollo capitalista y democrático sin mayores sobresaltos de «irresponsabilidad» y «violencia», tratando de que en el camino no se perdieran sino que se consolidaran algunas de las conquistas de la modernidad, se adquirieran otras nuevas y a la vez no se abrieran nuevos focos de conflictividad. Pero, por otra parte, tampoco se trataba en ellos simplemente de propulsar una mera restauración romántico-conservadora: los sociólogos clásicos partían en sus análisis de la imagen de un pasado tradicional definitivamente acabado, y se trataba en todo caso de administrar lo más eficaz y racionalmente un presente al que veían desgarrarse ante sus ojos. Manifestaban, pues, una arraigada conciencia acerca de la irreversibilidad del cambio histórico, así como de la inevitabilidad y de la superioridad ética y funcional del capitalismo, la democracia, la industrialización, la burocratización y la urbanización, en suma, de las relaciones sociales impregnadas de las formas del tipo *Gesellschaft*.

Reconociendo así, con estas reservas y estas relativizaciones, el carácter fundamentalmente conflictivo y contradictorio de la sociedad moderna, acuñaron una serie de conceptos atravesados ellos mismos por tensiones internas, puesto que oscilaban entre el intento de lograr una afinada, precisa y atinada descripción de la sociedad «tal cual ella era» y la proyección de los deseos de cómo querían que ella fuera, es decir, procurando potenciar sus posibilidades y al mismo tiempo intentando detener o contener algunas de sus peligrosas eventualidades.¹ En este contexto puede interpretarse la participación de los clásicos de la sociología en la «invención estratégica» de la compleja figura de «lo social» y de la «sociedad».²

En esta noción sociológica de «sociedad» y de «lo social» se partía del registro básico de una totalidad, de un todo constituido por partes que si bien estaban jerárquicamente estructuradas y entraban en relaciones conflictivas entre sí, no dejaba de representarse como un conjunto de relaciones de interdependencia.³ Se suponía así una sociedad que era concebida primordialmente como un conjunto de individuos real o potencialmente semejantes en lo que se refiere a sus competencias (en especial, de índole moral) para participar de la vida colectiva, una configuración estructurada

alrededor de una matriz básica de solidaridad y que disponía de un registro fuerte (vinculante, legítimo) de la normalidad y la normatividad (y consecuentemente, también, de una minuciosa delimitación de las desviaciones y las patologías). Este registro en el plano de la teoría de la sociedad vino acompañado históricamente por una serie impresionante de dispositivos político-prácticos de normalización y control social: la era de «lo social» fue sin duda también la del Estado-Nación y la institucionalidad democrático-liberal, el servicio militar obligatorio, la familia nuclear, los sistemas de escolarización pública, la consolidación del trabajo asalariado y la sindicalización de masas, las políticas sociales de Estado y los sistemas de seguro social, los aparatos punitivos y de normalización de la desviación, etc.

Esta posición aparece representada sobre todo en el pensamiento de Emile Durkheim, aunque aparece también, con sus variaciones, entre otros autores de esa época. Así, el concepto de «sociedad» de Weber o de Simmel es mucho más difuso, desgarrado y lleno de conflictos que el de Durkheim. En cualquier caso, se manifiesta también en éstos últimos la noción de redes de relaciones de interdependencia a partir de los cuales un «afuera» de la sociedad y de sus instituciones fundamentales es prácticamente impensable. Según las concepciones sociológicas clásicas las sociedades estaban por cierto atravesadas por conflictos, había fuertes jerarquías sociales y divisiones de clases, pero una cierta medida de paz social y de integración social era percibida como un horizonte posible y deseable y constituía el marco teórico-normativo desde el cual se pensaba en general la sociedad y el lugar del individuo en ella.⁴

En este vertiginoso proceso de la «*Vergemeinschaftung*» a la «*Vergesellschaftung*» no sólo había mucho para ganar, sino también mucho que perder. Precisamente en esta eventualidad fundaron expresamente gran parte de sus temores éticos y políticos. Así, se plantearon la temerosa pregunta acerca de si la rápida generalización de las «refrigeradas» relaciones que la *Gesellschaft* inexorablemente traía consigo (vía racionalización del dominio político, burocratización de las instituciones, formalización y despersonalización de las relaciones sociales, autonomización de las esferas funcionales, etc.) no terminaría deglutiendo,

subsumiendo, arrasando, todos los contextos «calientes», apacibles, de las relaciones cara a cara, de fuerte emotividad, los ámbitos seguros y familiares de la interacción comunitaria y de las redes de protección cercana. Es decir, se plantearon la trágica pregunta acerca de si el propio progreso de la *Vergesellschaftung* no podría conducir precisamente a la disolución o desintegración de toda forma de sociabilidad estable y duradera.

En las consideraciones que hasta aquí se vienen haciendo, la «sociedad» aparece entendida sobre todo como una estratégica invención de sociólogos, académicos, científicos. Pero ellos no estuvieron en absoluto solos en esta importante empresa: criminólogos y otros estudiosos de lo que por entonces se dio en llamar genéricamente «la cuestión social» también jugaron en ello un papel fundamental. Estos y otros discursos teóricos y numerosos dominios prácticos se articularon estrechamente, en un ejercicio de permanentes y mutuas implicaciones, entrecruzamientos, hibridajes, colaboraciones y cortocircuitos. Así, las primeras reflexiones sociológicas propiamente académicas se combinaron con un denso entramado de ambiciosos programas de alcance práctico, de diagnóstico, de reforma y de control sociales. Vistos desde esta perspectiva, los orígenes de las ciencias sociales deberían pues buscarse en ese prolífico campo híbrido de reflexiones e intervenciones en el cual se inventó «lo social», y no sólo en el panteón donde se suele alojar a los «padres fundadores» de la ciencia social.⁵

Este somero ángulo de «historia de la sociología» que acaba de introducirse pretende servir como preparación para el argumento de conjunto que aquí quiere presentarse. A través de un viaje-texto a través de tres estaciones de la «racionalidad política» (liberalismo, keynesianismo y neoliberalismo, respectivamente), y considerando diversas «tecnologías de gobierno» de poblaciones (en especial de carácter socioespacial), a bordo de un/os cambiante/s tren/es de lo social-comunitario, intentará demostrarse que los temores sociológicos clásicos ante la eventualidad de que la *Gesellschaft* acabara devorándose la *Gemeinschaft* y, con ello, a sí misma, resultaron ser parcialmente exagerados. Por el contrario, mucho más que desaparecer o resultar subsumida en otra cosa, la *Gemeinschaft* goza actualmente de muy buena salud, y se ha convertido en un

nuevo *target* y *ámbito* de gobierno. Todo esto tiene inmensa relevancia para los modos en que reflexionamos acerca de las cambiantes formas que asume actualmente la vida colectiva. También, para revisar nuestras aproximaciones acerca de la ciudad, el «problema de la delincuencia y el delito» y, en referencia a este último, atendiendo especialmente al cambio fundamental de funciones que experimentan las estrategias orientadas a su combate, a garantizar «seguridad» y a confrontar la «inseguridad» de individuos y poblaciones.⁶

2. Un viaje, dos notas de bitácora y tres estaciones de la racionalidad política

El hecho de que en este viaje-texto se hable de tres estaciones que se irán sucediendo unas a otras no significará necesariamente suscribir a inocentes y lineales evolucionismos. Más que atestiguar un tránsito inexorable hacia mejores rumbos, hacia arriba o hacia adelante, en las últimas estaciones que visitaremos, en las que nos encontramos hoy, reaparecerán muy viejos paisajes que ya se creían definitivamente enterrados, y también emergerán panoramas enteramente nuevos. Será por tanto importante estar atentos para elucidar cuánto hay de lo uno y cuánto de lo otro. El tren de lo social-comunitario (el de las cambiantes modalidades que asume la vida colectiva) mutará varias veces de pasajeros, o estos pasajeros cambiarán más o menos abruptamente su condición. Así, a veces se los forzará a cambiar sus ropajes, a moderar sus tonos de voz y a enderezar sus posturas corporales. O se los estimulará para que hagan precisamente esto, pero por sí mismos, sin esperar nada de nadie, apelando sobre todo a su capacidad de autogobierno y autocontrol y procurando apuntalarla. Este tren atravesará diferentes ciudades (o quizás serán las mismas ciudades las que irán a su vez mutando su aspecto). También reemplazará en ocasiones sus fuentes de energía motriz. Las vías por las que transita el tren llegarán incluso a bifurcarse, en un determinado punto, y se abrirán *tracks* bien diferenciados (de sociabilidades y velocidades incongruentes,

inconmensurables), para los que será importante contar con un buen avituallamiento, puesto que la ruta puede en algunos tramos volverse ciertamente árida. Lo cierto es que no todos habitamos (hoy) la misma ciudad simbólica y material, de manera que no llegaremos todos al mismo punto de llegada, al final de este viaje sin final predeterminado, sin rumbo, en unos trenes que, como los de hoy, poseen toda la apariencia de carecer de un maquinista que los conduzca.

(Nota de bitácora al margen: a lo largo de este viaje se desplegará, en particular, una consideración de la ciudad como laboratorio de tácticas y técnicas de gobierno de poblaciones. En él se intentará también tensar el arco que va del hábitat a la geopolítica, y al revés).⁷

(Segunda nota de bitácora, igualmente al margen: en este recorrido no nos importará tanto «el delito» o «la delincuencia» como «la cuestión criminal» y la forma en que se procura/procuró confrontarla; nos preocupará también ilustrar cómo una función social interna de la sociedad —orientada a poner a raya a los pasajeros del vagón más refractario y recalcitrante y a la vez a promover y reforzar la integración socio-moral de los de los otros vagones— puede llegar a convertirse en un conjunto heterogéneo de intervenciones de diferente índole y alcance, según cual sea la zona-vagón que se tome en cada caso en consideración).

2.1. LA ESTACIÓN LIBERAL DE LA CIUDAD DISCIPLINARIA Y DISCIPLINADA⁸

En las viejas sociedades de soberanía, la arquitectura había perseguido fundamentalmente, junto a las habituales funciones de defensa, unos fines de representación simbólica de las clases dominantes y de demostración de las evidentes asimetrías de poder. De allí que los palacios (residencia de las autoridades políticas) y los edificios religiosos (sede de las autoridades ideológico-culturales) hayan sido las construcciones más importantes de la época. Las reflexiones sobre el diseño urbano, por un lado, y las referidas la problemática del «orden público» (del gobierno y de la gobernabilidad de la ciudad y de la sociedad), por el otro, todavía no se habían cruzado en una sola función, aún no se habían cristalizado en una sola

intervención. La ciudad todavía era pensada como utópico modelo del «buen gobierno», aunque no todavía como ámbito y como objeto de gobierno.

Recién a finales del siglo XVIII, y de una forma más pronunciada aún en el siglo XIX, con la consolidación de lo que Foucault llamó «sociedad disciplinaria», se inició la superposición de estas esferas, en principio diferentes, de acción y reflexión. Así, arquitectura y urbanismo comenzaron a verse cada vez más involucrados en problemas de población, de promoción de la salud y de preservación del orden social.⁹ Una arquitectura del control detallado y de la optimización de la visibilidad de los individuos internados en los espacios disciplinarios, por un lado, y un urbanismo de la regulación y el encauzamiento de poblaciones enteras, por el otro, empezaron a darse la mano: la ciudad se volvió así lugar privilegiado de la intervención de poder, tanto en el espacio mismo como a través de la manipulación de medios espaciales. Se trataba, en suma, de reorganizar sobre nuevas bases, racionalmente, una ciudad que antes se había basado en iniciativas individuales, en series particulares de azares. Así, en la ciudad, pudo conformarse un magnífico espacio de convergencia entre técnicas de sujeción del cuerpo individual y técnicas reguladoras de la población, entre la disciplina y el biopoder (Foucault 1992, 179-180).¹⁰

La ciudad devino así, en el siglo XIX, un sitio que comenzó a ser problematizado de nuevas formas y a convertirse en un nuevo objeto de gobierno (Mercer 1997, 217): se empieza a reflexionar acerca de las amenazas que se le oponen a la ciudad, y que le impiden gobernarse a sí misma como debería. La eventual ingobernabilidad de la ciudad se convirtió en el correlato conceptual necesario de aquellos sueños de una ciudad bien ordenada, normal, salvable, industrial, y moral (Osborne/Rose 1998, 5-6). Por esa razón, irrumpe, por una parte, una gran preocupación de gobierno que girará alrededor de las condiciones de salubridad general de las diferentes zonas, de la provisión de alcantarillados y desagües, del suministro de aguas, de la presencia de una iluminación adecuada, de la relocalización de los cementerios, la instalación de los puestos de abastecimiento, la construcción de vías de circulación, etc. Un ambiente urbano, concebido

por fin como objeto unitario, se volverá fuente de preocupación y blanco de técnicas de seguridad (Osborne 1996, 111). Por otra parte, creció también exponencialmente la percepción de la posible amenaza de los ilegalismos, que por entonces podían abarcar el heterogéneo y difuso campo en el que se incluía desde el pillaje o saqueo de las mercancías —que como nunca antes abarrotaron fábricas, barracas y puertos— hasta los robos y los hurtos, pasando por los «crímenes de sangre» y llegando a la «violencia sediciosa» e insurreccional. Lo que más se temía era la actuación conjunta de estos diversos tipos de ilegalismos (y, más aún, de sus reales o presuntos autores). Una expansión urbana a la que se percibía como desordenada y anárquica abría paso entonces a varias clases de peligros, todos objeto de análogas preocupaciones: contagios y epidemias (debidos a las «malas» condiciones de salubridad), se daban la mano con la eventualidad de la sedición política y el sabotaje industrial; falta de respeto, en suma, a las nuevas reglas de la burguesa convivencia cívica, civilizada y urbana.

Las intervenciones de poder desplegadas para contrarrestar tal diversidad de fuentes de eventual peligro no tuvieron un unívoco signo negativo, meramente represivo. La tarea de gobierno no se restringió así solamente a combatir la enfermedad, el delito y la sedición, sino que también y esencialmente incluía un sentido positivo de promoción de la salud y del orden (Osborne/Rose 1998, 9). Aún cuando las arquitecturas disciplinarias de las prisiones, escuelas, reformatorios, asilos, etc. hayan experimentado en esa época una enorme expansión y desarrollo, constituiría un grave sesgo reducir las funciones arquitectónicas a meras instancias de control, pacificación y civilización.

Las ambiciosas intervenciones del barón Haussmann en París, son un buen ejemplo de este polifacético carácter —simultáneamente de promoción y represión— que asumieron las técnicas de gobierno de lo urbano: trazado de grandes *boulevards* para optimizar la circulación de cuerpos y cosas, tendidos de iluminación para garantizar visibilidades, de alcantarillados para facilitar la eliminación de suciedades, de cañerías de agua potable bien diferenciadas de ellas para mejorar las condiciones de salubridad e higiene, erección de edificios públicos de enorme eficacia simbólico-política, demolición de barrios populares enteros, a los que se

percibía como verdaderos focos de peligrosidad y disrupción. En suma: se trataba de conformar una ciudad más eficiente en sus circulaciones, más transparente y visible, y también al mismo tiempo más gobernable. Algunos de sus contemporáneos describieron la tarea de Haussmann como un «embellecimiento estratégico» de la ciudad, tarea orientada al múltiple objetivo de fijar a los individuos y las familias, eliminar los nomadismos, prevenir las deserciones, interrumpir los contactos peligrosos y promover los útiles, y fabricar en su conjunto una ciudad más «bella» y gobernable.¹¹

Esta fue, en lo esencial, la era de las clases sociales. El liberalismo no podía pensar lo social más que a través de conceptos más o menos fuertes de clase, y percibía por tanto el conflicto social fundamentalmente, como una guerra entre clases. Desde la perspectiva de las clases dominantes, era un importante objetivo lograr que la pertenencia a una clase fuera asociada a una determinada localización espacial en el ajedrez urbano. Si bien se reconocía la existencia de varias ciudades en la ciudad, y si bien muchas veces se hacía lo posible por impedir las mezclas y los contagios promiscuos,¹² esta ciudad liberal, a su manera, todavía cobijaba a todos sus componentes: a los que habitaban o visitaban la ciudad de los negocios y de las componendas políticas, claro está, pero también a los que frecuentaban ocasionalmente la ciudad del placer, a los que sudaban en la ciudad de la producción, a los que se hacinaban en los barrios populares y a los que discurrían en la ciudad del consumo. «A cada cual su sitio», por cierto, era la consigna disciplinaria del momento. Sin embargo, aún odiándose, temiéndose y despreciándose, todos estos diferentes fragmentos de la experiencia urbana todavía se requerían y se necesitaban mutuamente. Esto es, que seguía en gran medida vigente aquel concepto de redes de interdependencias y de agregación por semejanzas que bien había teorizado Durkheim.

En los bordes de esta matriz de clases fundamentales de la sociedad moderna fue acuñado también por entonces el concepto de «clases peligrosas», orientado a circunscribir a aquellos individuos y grupos que no habían podido (o querido, o sabido) integrarse a la economía moral dominante, la que giraba

fundamentalmente alrededor del concepto de la ética del trabajo.¹³ Esta primigenia formulación del concepto de las «clases peligrosas» tuvo un carácter francamente estigmatizante y descalificador, aunque no se reducía simplemente a eso: quienes no podían (o no querían, o no sabían) disponer de las capacidades morales necesarias para la vida en la ciudad (aquellos que no estaban «civilizados», nunca mejor dicho) eran sometidos a técnicas de corrección disciplinarias, que alegaban tener el fin de insertar y fijar a los deficientes morales y a los desviados sociales a unos determinados aparatos de producción de mercancías y de verdades. De manera que, aun cuando se trataba en definitiva de exclusiones del tráfico social general, ellas operaban a través de mecanismos que tenían todavía la impronta de la inclusión y la normalización.

El liberalismo al que aquí se ha mencionado en varias oportunidades como la racionalidad política dominante de ese momento histórico no tiene que ver tanto con la filosofía política de, por ejemplo, un James Stuart Mill o un Jeremy Bentham, sino mucho más con un determinado «arte de gobierno», que se planteó a sí mismo la importante tarea de mantener y regular la «seguridad» de los ámbitos naturales de población (Gordon 1991). El liberalismo, visto de este modo, involucró en lo esencial una empresa de moralidad, llevada adelante a través de un conjunto de mecanismos de seguridad. La ciudad devino así laboratorio de intervenciones, donde la conservación de la higiene y de la visibilidad se convirtió en una cuestión de estratégica importancia: se trataba, en resumidas cuentas, de la conservación de la salud social y moral, pero también, al mismo tiempo, de la defensa del orden político, económico y social vigente.

A lo largo de todo este trayecto se hizo evidente que en diferentes vagones de este robusto, heroico y uniforme tren de vapor empezaron a manifestarse grandes dificultades para mantener sentados, tranquilos y satisfechos a todos los pasajeros por igual, ya sea que viajaran en primera, en segunda o en tercera clase. En algunos vagones, en especial en los que contaban con menos comodidades, era tal la disconformidad reinante que algunos de los pasajeros, convenientemente organizados, llegaron a amenazar abiertamente con desenganchar

las cadenas que sostenían los vagones en formación, o incluso con destruir todo el tren. Algunos de ellos, a su vez, comenzaron a proponer nuevos e inusitados rumbos para los que quisieran seguirlos. Fue así cuando (en diversos vagones, y no sólo en los de primera clase) se empezó a pergeñar la idea de invitar a algunos de los pasajeros (que ya venían, por ejemplo, en segunda o tercera clase) a reconstruir las condiciones de su viaje. Se les dijo, por una parte, que tenían que resignar algunos de los posibles destinos a los que podía llegar el tren; por otra parte, se les propuso a cambio de este renunciamiento una cierta mejora en algunas de las comodidades que les podía ofrecer su vagón.

Algunos no aceptaron bajo ningún punto de vista este nuevo catálogo de condiciones. De inmediato, aún cuando se resistieron vehementemente, fueron expulsados del tren con violencia. Pusieron a andar otros medios de transporte, igualmente impulsados a fuerza de carbón, en otras más o menos lejanas regiones y en otras vías, y así se observaba su discurrir, a la distancia, con una mezcla de desprecio y de temor a la vez.

Otros, con mayor o menor grado de convencimiento, vieron que no había mejores alternativas disponibles en ese momento, y se sentaron, con no pocos resquemores, a la mesa de conversaciones. Era esa una época en la cual los trenes solían ir blindados, época de fuertes conflagraciones armadas, en las que también estaba en juego la velocidad que cada uno de los trenes era capaz de adquirir y sostener en el tiempo, a través de largos trechos-ciclos que se medían en quinquenios y décadas. La capacidad de sostener largas distancias sin detenerse ni un instante era por entonces especialmente valorada. Con el transcurrir del tiempo, luego de unas grandes masacres, el blindaje de los trenes pasó a hacerse inmanente, menos directamente palpable, de utilización eventual, o simplemente apelando a la amenaza ocasional de su empleo. A esa altura, cuando todavía no se había alcanzado una pacificación relativamente estable de la convivencia dentro de cada vagón (y entre los diferentes vagones), en el vagón comedor se seguían tramando los nuevos destinos de los trenes. Desde las ventanas, se veían ya nítidamente los carteles que anunciaban la proximidad de la siguiente estación.

2.2. LA ESTACIÓN KEYNESIANA DE LA CIUDAD DE LA INTEGRACIÓN ¹⁴

Los tiempos regidos por racionalidades *welfaristas*, keynesianas, o de Estado de Bienestar, conformaron una época en la cual las intervenciones de poder lograron amortiguar considerablemente las aristas más punzantes de los conflictos de clase de la precedente era liberal. Las tecnologías de gobierno, ejercidas ahora mucho más activamente que antes por parte del Estado, se volvieron directamente implicadas en las tareas de integración de los actores sociales (ahora devenidos *partners* para la solución de problemas «comunes») y de socialización de los riesgos del trabajo asalariado y de la vida urbana.

Predominaban en esos tiempos unas concepciones orgánicas de la ciudad, según las cuales las intervenciones espaciales del poder debían procurar una coordinación efectiva de las cuatro funciones fundamentales del orden de lo urbano: trabajar, habitar, descansar y circular. Una cosmovisión moderna, bajo el primado de una racionalidad técnica, con un optimismo muchas veces bastante inocente, construía (imaginariamente y con hormigón armado) un ambiente físico totalmente manipulable en sus formas y unos individuos pretendidamente mejorables en sus cualidades morales. Estas supuestas condiciones de manipulabilidad del espacio no relajaron las viejas pretensiones de control sobre sujetos y poblaciones: «a cada uno su lugar», se proclamaba a viva voz, igual que antes, aunque ahora habían cambiado (para algunos, para mejor) algunas de las condiciones de habitabilidad en el mundo-tren.

Los diferentes «*partners* sociales» aseguraron y reforzaron el estatuto que les permitía ocupar sus asientos en el tren keynesiano, un tren que ahora ya no iba impulsado a vapor, sino a petróleo, lo cual mejoraba la continuidad del suministro de combustible y al mismo tiempo la sustentabilidad de la empresa de viajar. Esa (dificultosamente lograda) relativa integridad de la sociedad debía mantenerse y reproducirse. Pero además se percibía como imperioso lograr la integración de los sectores todavía refractarios. Para realizar ambos objetivos gubernamentales florecieron y se amplificaron (al mayor grado que jamás habían conocido, y que quizás nunca más volvieron a alcanzar) toda

una serie de tecnologías de seguridad social y de trabajo social, que tuvieron características diferenciales: las primeras, las de seguridad social, fueron más bien inclusivas y apelaron firmemente al concepto de solidaridad, en tanto que las segundas, las de trabajo social, fueron más bien individualizantes y apelaron al concepto de responsabilidad (Rose 1993, 293s).

Para garantizar el despliegue de unas y otras, empezaron a aparecer en todos los vagones unos inspectores, la mayoría de ellos con la gorra y el escudo que demostraban inequívocamente su condición de funcionarios de la fuerza pública legal-estatal. Ellos tenían la función de corroborar, primero, que cada pasajero tuviera su billete, al menos algún billete; además, que hiciera un uso responsable de él, que no abusara de lo que le había sido concedido y que había estado establecido y refrendado en el contrato de viaje, que no hiciera un uso dispendioso y egoísta de las comodidades del tren, que no falseara los requisitos que le habilitaban a gozar de ellas, que no transfiriera su billete a otros que no lo merecían, etc. De este modo, los inspectores procedían a verificar la posición de cada pasajero, su estado, sus derivas, sus progresos, sus probables o efectivas recaídas en el pozo ciego de la irresponsabilidad y de la anomia.

Estos billetes, de minúsculas, intercambiables y fácilmente falsificables papeletas que habían sido en el pasado, pasaron a ser robustas planillas de cartón, con hileras y columnas prolijamente diseñadas en las cuales quedaban asentados unos «beneficios de pasajero», a los que ampulosamente se dio en llamar «derechos de ciudadanía». Esta verdadera multitud de inspectores tenía la tarea de registrar atentamente, cuerpo a cuerpo, cada movimiento de los pasajeros, tornando nota, calculando, constatando, y produciendo con ello montones de nuevos papeles, que se apiñaban en vagones –archivo especialmente destinados a tal fin.

En la ciudad mientras tanto, se realizaban ambiciosas intenciones, regidas por planes y «diseños maestros», orientados a la modernización o bien a la reconstrucción de la infraestructura básica de la misma.¹⁵ Además, había que acompañar y apuntalar la expansión del despliegue de servicios sociales (gran desarrollo del transporte público, masivos planes de viviendas, construcción de los edificios adecuados para unos servicios de salud y educación en plena expansión, etc.).

En este tramo viaje, en los vagones-cine se solían mostrar unos documentales que llevaban títulos tales como «El pleno empleo» o «El progreso ilimitado». Se hablaba también (unas veces con un activo menosprecio y otras con un cierto desdén) de otras regiones del mundo en las que los trenes eran tan lentos e incómodos como tristes sus pasajeros. Le cierto es que nunca antes –y nunca después, como veremos, al menos en ese tren– se parecieron tanto entre sí las condiciones de confort de las diferentes categorías de vagones.

Sin embargo, poco tiempo después este tren *diesel* fue perdiendo algunas de sus fuentes más importantes. Pero no todas las opiniones coincidían en las razones de esta grave situación: algunos criticaron a las autoridades ferroviarias porque habían permitido (peor aún: impulsado) el crecimiento exponencial del vagón-archivo, aquel donde se acumulaban los papeles, los registros, las notaciones, y dijeron que, de seguir así, el tren iba inexorablemente a detenerse, porque el peso del papel constituye una carga que no se puede ya seguir transportando sin poner en riesgo la propia capacidad de movimiento. Otros, por su parte, se hartaron de la presencia insidiosa de esta verdadera legión de inspectores, a los que se acusaba de autoritarios, de molestos intrusos en las intimidades de los pasajeros, de mantener extrañas complicidades con las policías ferroviarias, etc. La «burocracia», el «capitalismo», el «control social», o todo ello junto, se convirtió para estos últimos en el objeto privilegiado de sus anatemas. En el vagón-universidad (aunque no sólo en él) hubo incluso algunas importantes manifestaciones de disconformidad. En cualquier caso, ya comenzaban a manifestarse algunos indicios de que se encontraba próxima una nueva estación, estación que algunos incluso previeron (y desearon fervientemente llegar a ella, pre-diseñando su forma) y que otros directamente jamás imaginaron, y luego, una vez en ella, no pudieron menos que lamentar.

2.3. LA ESTACIÓN NEOLIBERAL DE LA CIUDAD FRAGMENTADA¹⁶

En el paisaje que hoy se abre ante nuestros ojos, después de dejar atrás la última estación que habíamos visitado, ha tenido lugar tal reconfiguración del sentido del espacio que

pareciera que ya no hay regiones distantes con las cuales poder comparar y sopesar los progresos (y los retrocesos) de la propia.¹⁷ Lo que se abrirá es ciertamente una imagen mucho más difusa de la red global de circulaciones, incluso al interior de cada región. Se desdibuja, además, la propia noción de red unificada (nacional, mundial) de transportes, aquella que tenía, por cierto, algunos puntos nodales de condensación y transferencia, sus estaciones terminales, sus rutas principales y también sus carreteras secundarias, pero siempre conservando de alguna manera un registro de centros y periferias.¹⁸ Lo que habrá, pues, serán diversas redes superpuestas, paralelas, que apenas, o cada vez menos, se rozarán entre sí. Habrá, por un lado, vías para trenes electrónicos ultrarrápidos, que pareciera que se manejan solos, sin ningún maquinista visible a cargo del timón, en los que se desplazan los «turistas» globales; y, por otro lado, vías muy lentas (oxidadas, incluso cortadas en ciertos tramos), o simples huellas en la tierra, para los «vagabundos» locales, para los lentos y desvencijados trenes a vapor o a petróleo que hayan quedado como remanentes del pasado, para las carretas y carromatos abarrotados, y para las multitudes errantes, las que sólo pueden ir a pie o nadando, para los «*flâneurs* a pesar suyo».¹⁹

El viejo billete de cartón, repartido a razón de uno por cabeza ciudadana, aquella planilla pletórica de registros donde había una columna para los derechos y otra para marcar con una tilde cada vez que ellos eran satisfechos (o no, y en tal caso consignando las razones de tales rechazos o renunciamientos), se exhibe ahora en las vitrinas del Museo Ferroviario de los Derechos Resignificados. Algunos pasajeros, en especial, los de mayor edad, y que permanecen todavía sentados en los –por el simple paso del tiempo y por la deliberada falta de mantenimiento– deteriorados vagones de las clases inferiores, recuerdan aquel billete con irremediable nostalgia, porque lo suponen desaparecido para siempre. Los más jóvenes, directamente nunca lo han conocido, y cada vez que los mayores hablan de él experimentan cierto fastidio, como si les narraran fantásticas historias acerca de paisajes idílicos que jamás han existido.

Es que ellos sólo conocen la tarjeta magnética, la que ahora todos, sin distinción, debemos portar en el bolsillo y estar dispuestos a

mostrar en cada momento en que se nos requiera, a la hora de emprender el viaje en el tren de la vida colectiva, al momento de solicitar o exigir los cambios del estatuto-vagón de los que creemos que somos merecedores. La tarjeta magnética es un pequeño y dúctil artefacto que las nuevas tecnologías de procesamiento y transmisión de la información han hecho posible. Se trata de una tarjeta de plástico surcada de lado a lado por una banda magnética, en la que se cifra la *password* que contiene algunas de nuestras marcas de identidad y habilita/restringe nuestros hipotéticamente plausibles recorridos. Porque es la *password* la que abrirá o bloqueará los molinetes que permitirán o impedirán el acceso a una u otra red de transporte. Allí no se acumulan solamente un conjunto de sencillas informaciones socio-culturales y demográficas (aquello que los viejos sociólogos llamaban las variables «edad», «estado civil», «nivel educativo», «experiencia laboral», «confesión religiosa», o «nichos A-B-C1-C2-D-E»), sino que se trata de una compleja combinatoria de códigos diversos, todos de cada vez más complejo encriptamiento- desciframiento: como siempre, el código aritmético de los recursos económicos, pero también el geométrico de las capacidades simbólicas de procesamiento de la apabullante información, el algebraico del capital social y el binario de las competencias morales.

Todas estas competencias, cifradas en los códigos, ya no se adquieren por el mero hecho de atravesar, una después de otra, las diferentes experiencias vitales de los moldes disciplinarios del vagón-escuela, el vagón-hospital, el vagón-fábrica, eventualmente el vagón-cuartel y quizás alguna vez el vagón-cárcel u hospicio. Así, estas competencias se vuelven una presa apetecible en el marco de confrontaciones más o menos aciagas, de las que jamás se sale igual a como se entró. Y quienes no dispongan entonces de estas imprescindibles competencias (acumuladas deliberadamente con enorme esfuerzo y con fuertes costes psicológicos y morales²⁰) deberán circular por las vías lentas, o incluso a pie, o no circular en absoluto, quedando fijados a la localidad y privados de movilidad. Trágica condición, esta última, precisamente en esta contemporaneidad, que ha convertido a la movilidad en uno de los principales valores de los que se puede gozar.

(Nueva nota de bitácora: como el argumento que aquí se quiere desplegar es bastante más complejo que lo que se pudo sintetizar hasta aquí, será necesario dar un pequeño rodeo para luego poder volver a él con más fuerza).

Resumiendo, debe recordarse que la noción de población había conformado el centro de la obsesión por la seguridad, propia de la estación de la racionalidad política liberal. Las manipulaciones en el entramado urbano habían contribuido a constituir una ciudad de las clases sociales, ciudad que no dejaba de ser conflictiva pero que al menos había logrado asignar a cada clase el lugar que «le correspondía». «Lo social» era todavía el marco de referencia central y un síntoma de la vigencia de algún concepto de interdependencia, de sociedad entendida como conjunto de semejantes. Por su parte, un conjunto de intervenciones de carácter universalista, paradigmáticas de la siguiente estación (la keynesiana), habían llevado a «lo social» al escalón más alto que jamás había ocupado, y que probablemente jamás vuelva a ocupar. Así, se habían descargado poderosas baterías de bienestar (y de control burocrático de las lealtades sociales y políticas) sobre los *partners* sociales de la ciudad orgánica, de la ciudad de la ciudadanía social.

Ahora, en el neoliberalismo, el concepto mismo de población se ha fragmentado significativamente: sectores de riesgo y peligrosidad, por una parte, y sujetos «in», por la otra.²¹ Se asiste así a una importante reconfiguración de los objetos de gobierno (Rose 1996). Lo universal-limitado del liberalismo (siempre temeroso de caer en la tentación de «gobernar demasiado») y lo universal-masivo (impetuoso, arrollador, irreverente) del keynesianismo, ceden su paso a baterías ultrafocalizadas y diversificadas de tecnologías que atienden y responden a situaciones particulares: las carencias de las poblaciones «en situación de riesgo», las apatías de seguridad personal y familiar, las demandas sectoriales de empleo y servicios sociales, los deseos de ocio y consumo, etc.

Así, asistimos a un resurgimiento con nuevos bríos de la vieja figura de la *Gemeinschaft*, precisamente aquella que los sociólogos clásicos temían que se cayera por la ventana y se despedazara cuando el tren, alguna vez, adquiriera extrema velocidad, como es el caso ahora. Los marcos de referencia identitarios

vienen dados crecientemente por las comunidades más próximas al sujeto en lealtad y obligación, en creencias y estilos de vida, en pautas de consumo y de «realización personal», en «proyectos» de futuro. Por demás, si bien no desaparecen del todo, se debilitan considerablemente los viejos lazos de la identificación con la «sociedad», e incluso con la «nación», otrora mucho más potentes.

Resumiendo esquemáticamente: hace ya un cierto tiempo que no es «la sociedad» la que transita por las vías como si fuera un solo tren, hacia delante y hacia el futuro, sino que son «las comunidades» las que logran alcanzar (o no) diferentes velocidades y administrar así su presente y su desplazamiento en el tráfico social de muy diversas maneras. Siempre hubo y sigue habiendo unos vagones que son más cómodos que los otros. Lo que quizás no haya ahora sea un único tren de «lo social», sino más bien medios diferenciados de movilidad «comunitarios», tanto ultrarrápidos y sofisticados como lentos, rudimentarios y de penoso andar, que transitan por vías que apenas o casi nunca se cruzan. Los efectos (o las formas de manifestación) que tiene esta bifurcación de las vías sobre el campo empírico del control social de la criminalidad y, en forma más amplia, sobre el gobierno de la ciudad, se tematizarán en el siguiente apartado de esta crónica de un largo viaje.

3. Ciudad, «cuestión criminal» y gobierno de poblaciones (algunas notas de la «condición postsocial»)

La devaluación de la figura de lo social y el concomitante resurgimiento de la (tantas veces ya dada por muerta) figura de lo comunitario, tiene importantes efectos sobre el gobierno contemporáneo de lo urbano, ya se trate tanto del control de la criminalidad como del mantenimiento de los parques, del trazado de las vías de circulación como del financiamiento de los servicios educativos o de salud. En el gobierno de lo urbano tienen lugar unas complejas y tensas relaciones entre diferentes tipos de autoridades

que a veces rivalizan y a veces cooperan entre sí (gobiernos nacionales, regionales y locales, organizaciones comunitarias y de vecindarios, etc.), formas constitucionales y legales diversas, numerosas técnicas e ideologías (Osborne/Rose 1998, 4), una multitud de agencias y técnicas, algunas de las cuales están sólo laxamente vinculadas a los órganos formales del estado (Miller/Rose 1990, 1). Lo que se evidencia, entonces, es un complejo entramado de autoridades de diversa índole: desde luego que aquí cuentan las autoridades propiamente políticas, pero sujetas a y sosteniendo una red heterogénea de intermediarios de poder, integrada por organizaciones de expertos, especuladores inmobiliarios, *lobbies* empresarios, vecinos autoconvocados, asociaciones de consumidores, partidos políticos, asociaciones profesionales, ONGs, etc. En suma, diferentes expresiones de comunidades diversas a las cuales las autoridades políticas deben dirigirse cuando pretenden contestar de algún modo las demandas que particularmente les son formuladas. Como sucede prácticamente cada vez que se atiende o se dice atender una demanda, se exigen a cambio algunas contraprestaciones, y se imponen unas reglas de juego que deben aceptarse: «participación responsable», es lo que ahora tiende a exigirse, a los fines de no sobrecargar más de la cuenta una agenda de «problemas» ya de por sí abultada.

Pero esta retórica de la participación responsable alcanza muy rápidamente sus límites: no puede exigírsele «participación» a todos en igual medida, y menos aún a los irresponsables, a los incompetentes, a los que van a pie, a los que se han caído del tren y no han querido, no han sabido o no han podido volver a trepar a él. Los analistas simbólicos²² o tecnopolíticos (a veces incluso bien intencionados) hablan así de «grupos de riesgo», subsumiendo en esta precaria y vasta categoría sociológica tanto a las madres solteras receptoras de ayuda social como a los inmigrantes «sin papeles», a los niños de la calle, a los ocupantes ilegales de viviendas, a los consumidores de drogas prohibidas, a los jóvenes sin inserción estable en el mercado de trabajo o en el sistema educativo, etc. Los periodistas sociologizantes o los sociólogos mediáticos hablan a menudo de la *underclass*, e incluyen en esa categoría más o menos a las mismas poblaciones que los tecnopolíticos.²³ Quizás estén unos

y otros contribuyendo así a reeditar el viejo concepto estigmatizante de las «clases peligrosas», conservando de aquél esa vaga e imprecisa noción de falta de competencias morales necesarias para la vida colectiva.

Pero hay en juego mucho más que unas decisiones de nomenclatura. Esas decisiones se articulan con intervenciones de poder de manera efectiva. Así, a diferencia del tratamiento correctivo y normalizador-integrador que recibían las viejas clases peligrosas, a las nuevas se procura meramente contenerlas, a veces por simples y brutales medios de intervención espacial, en lugares destinados especialmente para tal fin. Se trata entonces de impedir la mezclas y los «contagios», de reforzar las barreras simbólicas de no pertenencia, de nominar determinadas zonas como «zonas problemáticas» y con ello construir como problemáticos también a los grupos sociales que allí habitan.

En lo que respecta al tratamiento peculiar que reciben algunas poblaciones, bastante poco queda ya de aquella vieja obsesión disciplinaria por el perfeccionamiento y el modelado puntilloso del cuerpo y del alma. Videovigilancia, requisas y averiguación de antecedentes por portación de rostro potencialmente peligroso, cobro de peajes a suministradores de servicios sexuales, violentos desalojos de *okupaciones*, persecución a consumidores de drogas, «gatillo fácil», son todos buenos ejemplos del tratamiento diferenciado, cortado a su talle, que reciben las «poblaciones de riesgo». Como se ve, todo esto tiene poco y nada que ver con la promoción de la «participación responsable» de la que se hablaba más arriba.

En este doble juego de «incapacitación selectiva» y «activación de la participación responsable», las tradicionales agencias estatales de control social no se encuentran solas.

El viejo repertorio de estas agencias algunas veces saca chispas, pero muchas otras se da la mano con los estantes abarrotados de ofertas que se exhiben en el variopinto mercado de la seguridad.²⁴ Esta heterogénea lista de intervenciones directas sobre los «portadores de peligrosidad» podría ampliarse a otras mucho más indirectas, e incluir así también la significativa devaluación de los espacios públicos y la *gentrification*, a los que se entiende aquí como otros tantos procesos importantes que colaboran en el operativo de limpieza y purificación,²⁵ en el establecimiento de nuevos

«cordones sanitarios», en el arrinconamiento y en el acorralamiento de la población tenida por «peligrosa» en las periferias geográficas, sociales y morales. Resumiendo otra vez: la divisa de la hora es pues regular los márgenes de peligrosidad a niveles tolerables para el resto «no-peligroso», pero abandonando ya casi por completo aquella vieja intención resocializadora o reintegradora. No en vano se insiste cada vez más en optimizar y unir fuerzas en el combate contra el «vandalismo» y las «incivildades» (lo cual no sólo apunta a civilización, sino también, sobre todo, a *civitas*).

De una función interna de una sociedad que aspiraba a la homogeneización y a la normalización, función orientada a poner a raya a sus «elementos antisociales» y a reforzar la integración social, la conciencia colectiva y la coherencia de los sistemas normativos, el viejo combate a la criminalidad y las nuevas ambiciones de seguridad han confluído y dado forma a una suerte de *management* local y situativo de ambientes de riesgo, generando estrategias diversas de regulación de los diferenciales niveles de peligrosidad. Así, también en este campo, la «Sociedad» (en singular y en mayúsculas) devino «comunidades» (en plural y en minúsculas). La serie [individuo] – [comunidad-sociedad] – [Estado] – [mercado] se reconfigura significativamente, y es por ello que hoy resulta imperioso desarrollar nuevas herramientas conceptuales para entender esta nueva era «postsocial» y «postdisciplinaria», distinta de aquella otra era de «lo social» que habíamos visto por más de un siglo descrita en los manuales de sociología, reflejada en los tratados criminológicos, recreada en la discursividad estatal, plasmada en los manifiestos políticos, implantada en las conciencias individuales y en la memoria histórica de los grupos sociales.

Por su parte, el concepto de la «sociedad postdisciplinaria» alcanzó cierto peso en alguna literatura de ciencias sociales y humanas de los últimos años (Castel 1986; Deleuze 1995a y 1995b; Foucault 1991a; Foucault 1994; de Marinis 2000), para hacer referencia a una forma de agregación social en la cual la disciplina habría dejado de ser el tipo de poder dominante. En cambio, el concepto de lo «post-social» apenas está empezando a despuntar en los debates (Rose 1996; de Marinis 1998a; 1998b; 1999b; 2000). En comprimido resumen, al hacerse referencia aquí a una condición «post-

social» se designará una configuración muy compleja en la cual ya ha dejado de verse la vida colectiva como un proceso llevado a cabo por un conjunto de seres humanos real o potencialmente semejantes. Se denomina entonces (de manera todavía muy intuitiva y exploratoria) como «postsocial» a la realidad de creciente fragmentación de ámbitos de acción, donde el concepto sociológico clásico de «sociedad» pierde su peso y donde cada una de las numerosas microcomunidades en las que ha quedado fragmentado aquel viejo espacio social unitario despliega sus propias micromoralidades sin demasiada necesidad de rendir cuentas ante las demás. Se trata, entonces, de comunidades culturales en las que se manifiestan «lealtades incompatibles y obligaciones inconmensurables», como las define Rose (1996, 353); además, a la vez que se administran con gran pericia los cada vez más flexibles perfiles del «dividuo» *in*, se echa afuera o se refuerza la exclusión de cada vez más individuos *out* (Deleuze 1995a; Lindenberg/Schmidt-Semisch 1995); consecuentemente, «inclusión-exclusión» pasa a ser la *Leitdiffierenz* de la época (Luhmann 1996);²⁶ se refinan y estilizan las técnicas de disciplina del cuerpo y de regulación de las poblaciones (Foucault 1995) pero se las hace meramente contingentes a cada ámbito social especificado (de Marinis 1998b); se autonomizan ámbitos enteros de la experiencia colectiva, que se desenganchan de la generalidad del tráfico social y caen en situación de superfluidad (Bauman 2000);²⁷ se refrigera el lazo social al punto tal de que puede ya prefigurarse su ruptura (de Ipola 1997; 1998); se inculca y se introyecta una cultura de empresa (Burchell 1993, 275) aún entre los más desafiliados, los más descalificados, los más vulnerables, los viejos «malditos de la tierra». Así, como puede verse, todas y cada una de las notas de la condición postsocial reenvían a debates clásicos de las ciencias sociales acerca de los que se habló en la introducción de este trabajo (v.g. los parámetros de inclusión y exclusión de las formaciones sociales, la problemática del orden y el cambio sociales, las cualidades del sujeto individual y el papel de la moralidad para la vida colectiva, etc.), pero a la vez los replantean en función de las importantes transformaciones que contemporáneamente están teniendo lugar.

Volviendo entonces al argumento central: más que profundizar el despliegue de estrategias inclusivas, normalizantes, de control social, propias de la vieja sociedad disciplinaria, se verifica actualmente una proliferación significativa de intervenciones puntuales, locales, y situativas, orientadas al *management* específico de situaciones de riesgo y de peligro, abandonando ya las viejas pretensiones universalizantes (y resocializantes) de erradicación del delito como el «mal social» por excelencia.²⁸ En este nuevo contexto, mercado y Estado, cada uno a su manera, ofrecen a las distintas comunidades diferentes tipos de garantías y servicios en lo que hace a su seguridad. Pero no lo hacen de forma automática e inercial: las comunidades deben estar en condiciones de articular efectivamente sus demandas al Estado, y para ello deben aprender a hacerlo, ordenada, activa y responsablemente. Por otra parte, las comunidades deben también ser capaces de seleccionar en el mercado aquellos servicios que mejor respondan a sus necesidades, las cuales, para ello, deben ser consciente y coherentemente definidas y contabilizadas, verbalizadas y formuladas. Para todo ello, se requiere un conjunto de cualidades peculiares por parte del «vecino» (uno de los nuevos sujetos de las comunidades que aspiran a «vivir en paz»), cualidades que, en el marco de las racionalidades políticas vigentes, resulta imperioso promover.

Alimentada por una amplia e insidiosa cobertura mediática, predomina tanto en las autoridades estatales como en las poblaciones la percepción de que se ha producido un crecimiento extraordinario de la criminalidad, en especial en los grandes centros urbanos. Esta situación no siempre puede ser avalada por datos confiables, rigurosamente relevados. Además, por lo general, se manejan imágenes sesgadas de las distintas formas de la criminalidad, en tanto se tematizan con un énfasis mucho más pronunciado los llamados «delitos violentos» perpetrados supuestamente por las nuevas clases peligrosas y se dejan fuera de consideración otras importantes manifestaciones de la misma, como los delitos de «cuello blanco», o los «delitos de autoridad». Pese a esto, se argumenta sin mayores precisiones que las instituciones estatales se encontrarían desbordadas y que por tanto serían incapaces de afrontar ellas solas la magnitud del fenómeno.

En una situación de estas características, empieza a producirse una creciente apelación a las *public-privatpartnerships*.²⁹ Se trata de espacios complejos de acción e intervención donde las comunidades son convocadas a participar en el gobierno de su propia seguridad, junto a las agencias estatales que tradicionalmente habían intervenido en estos campos como actor principal. En este marco se inscriben las numerosas tecnologías de prevención comunitaria del delito, *community policing*, foros y asambleas barriales, etc. que tanto han florecido en los últimos años en todas partes del mundo.³⁰ También en este mismo contexto debe destacarse el crecimiento exponencial que han venido experimentando las agencias privadas de seguridad, policías privadas, etc., que responden a demandas particulares de seguridad por parte de individuos, familias, barrios, etc.

Son ciertamente diferentes los rasgos «activos» y «participativos» implicados (tanto reactivos como proactivos) en estos ejemplos, así como también son distintos los puntos de partida en los cuales se inscriben estas participaciones. En algunos casos, se manifiesta una forma de participación en tanto «vecino», un vecino que se une a otros vecinos y reclama a las autoridades por la defensa de un valor al que considera en riesgo. En otros casos, son «clientes» o «consumidores» quienes recurren a la oferta privada de bienes y servicios de seguridad. En realidad, lo que habitualmente se da es una cierta combinación de estos dos tipos de personificaciones. En todos los casos, se parte de una sensación de abandono y desprotección, y se vuelve acuciante la necesidad de «hacer algo» frente a lo que se percibe como un «problema».³¹

El homo prudens (O'Malley 1996) de las nuevas racionalidades políticas siente que debe tomar sus precauciones y debe elegir racionalmente entre las ofertas disponibles, puesto que nadie va a hacerlo por él, o mejor que él. La cuidadosa elección de la localización residencial, la instalación de dispositivos de seguridad en la propia vivienda, la contratación de agencias privadas de seguridad, la participación en los foros o asambleas barriales, y, en casos más extremos, la organización de milicias de «autodefensa» (Davis 1994), son todas manifestaciones de lo que puede llegar a hacer este *homo prudens*. La instrumentalización por parte de las autoridades de los deseos,

de las necesidades y los temores de las poblaciones corre paralelo al esfuerzo previsor y anticipador de riesgos del sujeto prudente, en un contexto donde el riesgo deviene crecientemente asocial, y como tal sólo resulta procesable en el marco de las lealtades más cercanas e inmediatas y/o recurriendo al mercado. De ese modo, el sujeto activo, responsable y participativo también puede tomar parte de la disolución de «lo social», una disolución que quizás en algún otro sentido lamenta, pero que sin duda no deja de reforzar a través de sus propias intervenciones.³²

4. En tren de extraer algunas conclusiones...

A esta altura del viaje, tenemos disponibles muy pocos argumentos que nos permitan hablar todavía de la existencia de una sola red ferroviaria unificada en un espacio regional, nacional o mundial, marchando en su derrotero predeterminado, siempre hacia delante, a veces con algunas momentáneas detenciones y con ocasionales disminuciones de la velocidad, pero siempre hacia delante, después de todo. Lo que más bien podemos constatar es la presencia de varias redes que pocas veces se rozan, que apenas se tocan, en las que transitan diversidad de trenes, de velocidades bastante disímiles, impulsados por diferentes fuentes de energía. Por otra parte, en otro registro de experiencia de la movilidad, se ven también pulular unas difusas, confusas y heterogéneas multitudes de a pie. Si van por tierra, siguen alguna huella que hayan encontrado por casualidad, la que se borra fácilmente por las abundantes lluvias que caen en las zonas que ellos suelen transitar. Si van por mar, se lanzan a nadar desesperadamente, y aunque algunos lo hacen realmente bien, otros tantos se ahogan en el intento de llegar a alguna parte, porque las olas son muy altas, y ellos no están en condiciones de ofrecerles resistencia: ya habían empezado el periplo muy fatigados, y las reservas físicas con las que contaban eran bastante magras. Resumiendo: la condición de pasajero de algún tren (sea éste del tipo que sea) define un estatuto de inserción muy distinto del de aquellos que no viajan en ninguno.

— Los trenes más rápidos, los más confortables de todos, no están muy colmados de pasajeros. En ellos hay bastantes butacas libres. Algunas de ellas están incluso todavía tibias, como si sus anteriores ocupantes acabaran de apearse (o les hubiera sido denegado el derecho de permanencia hace apenas un instante).

— En este tipo de trenes se pueden realizar numerosas actividades, además de la obvia e inmanente de viajar. Pareciera que lo más importante es estar activo, hacer siempre algo, no perder el tiempo, no desperdiciar la ocasión de vivir un acontecimiento, no rechazar ningún estímulo. Así, hay vagones-*shopping* abarrotados de ofertas coloridas, vagones donde se practica el ocio recreativo, centros de *fitness* en los que se procura mantener en buen estado la condición física, vagones desde donde se establecen las comunicaciones satelitales, otros en los que se puede surfear en Internet, otros en los cuales se realizan transacciones financieras, y un vagón comedor donde se sirven apetitosas comidas de aromas exóticos, elaboradas con ingredientes producidos en asépticos y orgánicos vagones-huerta. Predomina la iluminación dicróica, se huele una plétora de aromas artificiales y suena sin cesar una música funcional pretendidamente relajante (muchas de las actividades que aquí se realizan producen considerable *stress*, y resulta por tanto imperioso contrarrestarlo de algún modo).

— Las ventanas de estos trenes están recubiertas por pantallas de cristal líquido, sobre las que permanentemente se proyectan filmes, de manera que, al tiempo que se mantiene siempre despierta la atención de los pasajeros, desde adentro no se puede escrutar casi nada de lo que acontece afuera. Sin embargo, esto no parece preocupar demasiado a los pasajeros de este tren. En las breves alocuciones *en off* que preceden a las presentaciones de algunos de estos filmes se dice que, efectivamente, ha de mostrarse con crudo realismo todo lo que sucede afuera, en los paisajes que, se supone, están detrás de las pantallas, o a bordo de otros trenes, que atraviesan otras regiones distantes. Nadie sabe si debe creer o no en ello, pero muchos lo dan por cierto. Algunos se indignan, y se preguntan cómo es posible que haya quienes quieran viajar o vivir en esas condiciones tan desagradables y precarias, de tan escaso valor estético.

— Estos trenes se desplazan de manera casi imperceptible, como si lo hicieran sobre un

colchón de aire, como si fueran aviones. Apenas se percibe el roce de las ruedas sobre las vías. Eventualmente, puede sobrevenir algo relativamente inesperado: alguien cae por alguna puerta lateral que se abre automáticamente, impulsada vaya a saberse por qué o por quién; la velocidad es muy alta y el desgraciado pasajero se despedaza al costado del tren, que en pocos segundos deja muy atrás al accidentado. Rápidamente, llegan unas ambulancias a socorrerlo. Si aún está con vida, los enfermeros lo suben a otro tren, seguramente un poco más lento que el anterior. Pero previamente deben acondicionarlo, prepararlo, entrenarlo, para lo cual le enseñan algunas nuevas habilidades y destrezas necesarias para encarar los subsiguientes viajes. Después de todo, si tropezó, si trastabilló, si no fue capaz de mantener su estatus, alguna razón importante debe haber habido. Estas tecnologías de reciclaje de competencias pueden tener un carácter preventivo, a los fines de que no sucedan demasiados accidentes de este tipo, o bien un carácter correctivo, cuando el accidente ya tuvo lugar.

— Los más lentos entre los trenes lentos suelen ir abarrotados de pasajeros. Hacinamiento, mezcolanza de personas y equipajes, calor agobiante, arrecia el mal olor y se apila la basura. En estos trenes lentos los inspectores suelen ser bastante violentos, tienden a ir uniformados y armados. Fusta en mano, recorren los pasillos y vigilan de cerca a los más recalcitrantes entre los pasajeros, los que a menudo se muestran dispuestos a alterar ese precario orden rodante.

— Multitudes errantes, de aquellas que van a pie, pugnan por trepar a estos trenes lentos. Después de todo, su velocidad es tan reducida que esto a veces resulta posible. Los que están a bordo hacen enormes esfuerzos para bloquear las puertas, ponen cerrojos en las ventanas, y en el momento en que alguien alcanza penosamente el estribo es rechazado a puntapiés. Algunos intrusos logran ascender, se ganan poco a poco el derecho a sentarse sobre alguna butaca, pero recuerdan muy bien de dónde proceden, y perciben, con muy buen tino, que su estatuto de permanencia es precario.

— A diferencia de lo que sucede en los trenes rápidos, que parece que jamás detuvieran su andar, en los trenes lentos se agotan a menudo las fuentes de energía. Luego de algunas gestiones más o menos convulsionadas vuelven a

obtenerlas, hasta nuevo aviso, pero la amenaza de detención del convoy está siempre presente. Si la formación vuelve a detenerse, y cuando todo tiene la apariencia de que esa situación va a durar un largo tiempo, todos los pasajeros descienden, puesto que nada tienen que hacer allí arriba, en un sitio tan incómodo como desagradable. En algunos casos, impera la resignación, y así inician los recientemente apeados pasajeros unas largas marchas a pie, sin rumbo fijo; en otros casos, se desata la ira: los pasajeros culpan al maquinista por su ineptitud, por su falta de previsión, incendian los vagones, se ejerce por doquier la violencia física.

— Hay además otros trenes que no son tan rápidos como los primeros, ni tan lentos como los últimos. En ellos se combinan características de los unos y de los otros. Sus pasajeros adquieren algunas de las características de los pasajeros de los trenes rápidos (aún cuando no siempre puedan solventar las actividades que a ellos van asociadas, por lo general onerosas), y se sienten permanentemente amenazados por caer en la condición de los pasajeros de los trenes lentos.

— Todos los pasajeros, en todos los trenes, deben portar consigo la tarjeta magnética, la clave de sus derivas, la llave de sus movilidades, el sostén de sus potencialidades. La cuidan con recelo: temen que se les pierda o que se les deteriore, que el sistema de lectura de la banda falle y que a partir de ello todo se interprete de forma errónea, se deduzca sobre premisas falsas, se tomen decisiones equivocadas. En algunos casos, y ante el requerimiento de algún inspector, muestran la tarjeta con orgullo. Sienten que lo han hecho todo bien, que no han dado pasos en falso, que se merecen lo que tienen y albergan la esperanza de que lograrán mucho más aún. Otros sufren, se avergüenzan, se lamentan de su culpable incapacidad, se preguntan en qué se han equivocado, en qué han fallado, qué otra cosa deberían haber hecho y desgraciadamente no han hecho.

— Las cuestiones vinculadas al mantenimiento del orden, a la reactualización de las reglas de la convivencia ferroviaria, al encarrilamiento de los descarrilados, es uno de los aspectos en el que menos se parecen actualmente los trenes entre sí. En los trenes más rápidos, pareciera haber una suerte de actualización inmanente de las normas, y un estado de plena conciencia «autónoma» acerca de

cuáles son estas normas, en qué consisten, qué cualidades morales ellas exigen de los pasajeros y cuáles son los comportamientos que se corresponden con ellas. Se trata de pasajeros que se conciben a sí mismos como «civilizados», que saben viajar en tren como corresponde y que están dispuestos a reaccionar (activa y participativamente) cuando advierten que otros no lo hacen, y que precisamente por ello lesionan sus derechos, interrumpen su tranquilidad, estropean su equipaje, en suma, impiden su disfrute de las alternativas del viaje, su goce de los paisajes. Muchos de los pasajeros de los trenes rápidos creen así que los pasajeros de los trenes lentos no están en condiciones de compartir con ellos el mismo tren.

— En los trenes rápidos, los inspectores no tienen necesidad de mostrarse ostensiblemente en los pasillos. Tienen un vagón especial para ellos, y son convocados sólo cuando suceden cosas inesperadas, alguna intromisión, alguna pelea violenta entre pasajeros que perdieron lamentablemente el control que suelen tener de sí mismos. En los otros trenes, los inspectores son muchísimo más visibles. Como ya se dijo, suelen ir uniformados. Pero además hay otros inspectores, más numerosos, vestidos de paisano, que se encargan de los relevamientos de información, de los planes de enseñanza de actitudes, destrezas, habilidades. Tienen la tarea de detectar las anomalías y las denuncian ante quien corresponda. No dudan en recomendar la aplicación de duras penas a los infractores. Pero también a menudo, despreocupados, sólo asisten al desborde, desde lejos, y sólo se interesan por que a nadie se le ocurra saltar del propio tren, y tener la tremenda osadía de intentar tomar otros trenes por asalto.

La enmarañada red de trenes que van y que vienen y que cada vez menos (o sólo ocasionalmente) se cruzan, la verdadera ebullición de pasajeros que quieren pasarse a trenes más confortables (algo que muy pocas veces logran), la muchedumbre necesariamente errante pero paradójicamente al mismo tiempo privada de los medios más importantes de movilidad: todas estas notas de la condición contemporánea plantearían más de un desafío y una gran perplejidad a los clásicos de nuestra disciplina, quienes mayoritariamente elaboraron teorías que apuntaron a describir y comprender las derivas de un único y unifor-

me (aunque conflictivo) tren de «lo social», normativamente integrado entre sus diferentes vagones y colectivamente unido por lazos de solidaridad. Seguramente no habían imaginado que un siglo después íbamos a tener ante nuestros ojos semejante trajín de una pluralidad de convoyes «comunitarios». Comunidad, para ellos, significaba el lazo social en su estado más primario y caliente, el cual se vislumbraba hace ya un siglo amenazado por una sociedad caracterizada por su creciente frialdad. Quizás nunca previeron semejante revitalización de la «comunidad», aún cuando para nosotros el término pueda no estar tan positivamente connotado como lo estaba para ellos, puesto que tenemos muy buenas razones (sobre todo de carácter ético) para ver proliferar ahora el egoísmo en lugar de la solidaridad, el desinterés en lugar del cuidado del otro.

No resulta posible (ni tampoco sería deseable) que volvamos a la época de los trenes de vapor. Tampoco conformaría un ejercicio intelectual serio el de pretender nostálgica e inocentemente el remozamiento y la rehabilitación de la estación de la «ciudadanía social», precisamente ahora que estamos jugando activamente el juego de lo comunitario y constatamos que nos irritan y desagradan muchas de las facetas que éste asume. Paralelamente, pese a la reaparición ocasional de muy viejas tácticas, parecería que el combate a la disidencia, la desviación y la incivilidad ya no puede hoy asumir las mismas formas que asumió la «ideología de la defensa social» en la época fundacional de las criminologías positivistas, cuando también se estaba inventando la sociología (y ésta a su vez, junto a la criminología, estaba inventando lo social).³³

Algunos practicantes de las ciencias sociales y otras disciplinas interesadas por la «cuestión criminal», liberados o ya no interesados en cargar el pesado lastre de tener que racionalizar el campo de incumbencias del accionar estatal y del mercado, suministrándole argumentos que abonen su racionalidad política, ya están avanzando en descripciones categoriales bien temperadas, sensibles a la diversidad empírica imperante en los diferentes vagones, y denunciando algunas de los destinos más aberrantes que estos trenes contemporáneos parecen estar tomando. El presente trabajo pretendió ser simplemente una contribución más en tal sentido.

NOTAS

¹ Para de Ipola predomina en la sociología clásica (sobre todo en Durkheim) el segundo de los objetivos mencionados: el de la denuncia ante posibles peligrosos escenarios de desintegración social. Considera que se trataba sobre todo de intervenciones político-discursivas realizadas «no tanto para dar a lo social consistencia teórica, sino más bien para deplorar su evanescencia empírica» (1992, 100).

² El concepto de «invención estratégica» se ha tomado prestado de algunos trabajos de Jacques Donzelot, en especial (1984). Una elaboración más amplia acerca del papel de la sociología clásica en la «invención de lo social» se encuentra en de Marinis (1999a).

³ Esta noción de sociedad como «relaciones de interdependencia» de inspiración sociológico-clásica fue elaborada posteriormente por Elias (1987).

⁴ Este es precisamente el rasgo que más importa destacar aquí, para poder confrontarlo con algunos desarrollos que están teniendo lugar en la actualidad, en los cuales se empieza a perfilar una suerte de «lado de afuera» de la sociedad, sobre la base de una proliferación y dispersión de «comunidades» heterogéneas. Esta cuestión se profundizará luego.

⁵ Véase Osborne y Rose (1997), que reivindican la importancia estratégica de los «saberes grises» en este proceso en el cual se produjo la invención de un «punto de vista social». Un anticipo de ese trabajo se encuentra sin duda en Foucault (1984); véase también Foucault (1979), donde provocativamente sostiene que sería una empresa muy ignorante atribuir a Comte y Saint-Simon la paternidad de la sociología. Según Foucault, los verdaderos padres de la sociología habrían sido los médicos, junto con otros responsables del relevamiento de las primeras estadísticas que intentaron dar cuenta de la población, entendida ya como objeto de gobierno y como preocupación biopolítica. Cf. Foucault (1997).

⁶ El enfoque teórico que aquí en parte se utiliza se relaciona, en general, con cierta fase de la producción intelectual de Michel Foucault, y en especial con la codificación que de ella hicieron un grupo de académicos anglosajones inscriptos en el marco de los llamados *governmentality studies* (representados en la lista de bibliografía por autores como Rose, Osborne, Miller, etc.). En este contexto, adquieren especial relevancia los conceptos de «gobierno», «racionalidad política» y «tecnologías de gobierno». Dean (1999) escribió una suerte de manual introductorio a esta perspectiva. Trabajé críticamente acerca de estos conceptos en (1999b).

⁷ Aquí resuena el eco de una conocida sugerencia teórico-metodológica de Michel Foucault: «Podría escribirse toda una «historia de los espacios» —que sería al mismo tiempo una «historia de los poderes»— que comprendería desde las grandes estrategias de la geopolítica hasta las pequeñas tácticas del hábitat» (1979, 12).

⁸ (En la que se le dice a las clases sociales que pueden —y deberían— tomar asiento en el interior del tren, en alguno de sus vagones).

⁹ Una detallada explicación de esta temática se encuentra en Foucault (1984).

¹⁰ Véase también Foucault (1991b, 99).

¹¹ Sobre las relaciones entre «paisajes bonitos», guerra y estrategias, véase el excelente trabajo de Yves Lacoste

(1990). Sobre la intervención haussmaniana hay interesantes referencias en trabajos clásicos: Engels (1962) o Benjamin (1961). Véase también Sennett (1995).

¹² Y esto efectivamente se lograba, como bien lo constató Engels acerca de Manchester: «La ciudad está construida de forma peculiar, de manera que se puede vivir en ella durante años, y diariamente se puede transitar por ella, sin entrar jamás en contacto con un barrio de trabajadores, o bien solamente con trabajadores» (1958, 276).

¹³ Sobre «clases peligrosas» véase Morris (1994 y 1996) y Ruddick (1994). Para una reelaboración del viejo concepto de «clases peligrosas» en vistas de una situación empírica y actual véase Krasmann/de Marinis (1997). Sobre el significado histórico y la actualidad de la ética del trabajo véase Bauman (2000).

¹⁴ (Donde a los *partners* sociales se les marca el billete para cerciorarse de que siguen bien sentados en sus asientos, ahora por cierto bastante más mullidos que antes).

¹⁵ En este contexto, no debe olvidarse que las grandes conflagraciones armadas de poco tiempo atrás no sólo habían dejado millones de muertos, sino también toneladas de escombros.

¹⁶ (Donde se empiezan a producir importantes bifurcaciones en el trazado de las vías, donde se les exige a los indeseables que se bajen inmediatamente del tren y que tomen otro más lento —o ningún tren, y que sigan entonces a pie—, y donde a la vez se les proroga el pasaje —de primera, de segunda, de tercera— hasta nuevo aviso a las diferentes comunidades que lograron mantenerse a bordo).

¹⁷ Seguramente esta es una de las más importantes dimensiones que asume la llamada «globalización», uno de los objetos más preciados de la vulgata socio-periodística mundial. Dado que merece una atención mucho más profunda y seria que la que se le puede brindar aquí, sólo se remite a la lectura del siempre estimulante Bauman (1999). Giddens (1993) también procura entenderla, enmarcada en un planteamiento teórico más amplio acerca de la modernidad. Véase también Lanni (1996; 1998), enarbolando pretensiones sistemáticas. Aronson (2000) sintetiza muy claramente algunos de estos debates.

¹⁸ Interesantes reflexiones sobre la reformulación contemporánea de los esquemas de «centro y periferia» pueden encontrarse en Ronneberger (1995) y en Ronneberger/Schinid (1995).

¹⁹ Las figuras de los «turistas» y de los «vagabundos» como opciones polares de la experiencia de la movilidad contemporánea proceden de Bauman (1996b) y (1999). La designación de «flaneurs a pesar suyo» (para los vagabundos de Bauman) es de Silvestri y Gorelik (1991).

²⁰ Sobre los costes psicológicos y morales que la contemporaneidad le impone al sujeto resulta estimulante la lectura de Sennett (2000). Es provechoso cruzar esta lectura con la de Bauman (2000), coincidentemente preocupado por las derivas de la moralidad en el mundo post-moderno.

²¹ El esquema es en realidad mucho más complejo que este tajante y rústico trazado de la línea de demarcación entre el «in» y el «out», pero sirve al menos para ilustrar los perfiles de una tendencia de conjunto.

²² El término «analista simbólico» fue acuñado por Reich (1993), para designar a un tipo especial de personificación profesional que (según la línea teórica que se sigue aquí, que no es la de Reich) recodifica el papel

tradicional de los saberes expertos y los hace entrar en novedosas modalidades de relación con las intervenciones de poder.

²³ Sobre las «miserias» del término *underclass* y del debate político y científico-social al respecto véase Bourdieu y Wacquant (1999). También Álvarez Uría (1998).

²⁴ El control social (que por décadas tuvo el status de función interna de la sociedad para su «defensa» y en pos de su integración) deviene así también una mercancía como cualquier otra, la seguridad se puede comprar y vender en el mercado, y los efectos en términos de desigualdad en el acceso a estos bienes son evidentes (cf. Scheerer 1996).

²⁵ Varios trabajos de Sibley (1988; 1992; 1995), quien sigue la línea de la antropóloga Mary Douglas, abordan la estratégica cuestión de la purificación del espacio.

²⁶ Véase también Kronauer (1998).

²⁷ O bien, expresado con incisiva ironía, también por Bauman: «Desde tiempos inmemoriales, el conflicto entre pobres y ricos significó estar apesados de por vida en una dependencia mutua. (...) Los viejos ricos necesitaban a los pobres para enriquecerse y para continuar siendo ricos (...). Ahora ya no los necesitan más. (...) Finalmente, nos estamos aproximando al reino de la absoluta libertad» (1996a, 660).

²⁸ Sobre recientes tendencias en la criminología y en el derecho penal que han decididamente abandonado el discurso resocializador que los había caracterizado por casi un siglo véanse por ejemplo los trabajos de Feeley/Simon (1992; 1994) acerca de la «nueva penología».

²⁹ Esta modalidad de emprendimientos de gestión colaborativa abarca todos los campos del gobierno de lo urbano, y no sólo los vinculados a la seguridad o al control del delito. Véase Harvey (1989).

³⁰ A modo de ejemplo de una abundantísima literatura sobre el tema: O'Malley/Palmer (1996); Stenson (1993); Crawford (1997; 1998); Sozzo (1999).

³¹ Sobre la construcción de un «problema» y su insidiosa politización, véase Stanley (1995, 96). También Bauman (1996a, 63). A su manera, también Lulimann (1996, 227).

³² Una visión de conjunto sobre las racionalidades y las tecnologías implicadas en las «políticas de seguridad», con consideraciones específicas acerca de la «participación responsable» de los gobernados en su propio gobierno, puede verse en de Marinis (en prensa).

³³ Para saber en qué consistió esta ideología que impregnó los fundamentos de la criminología positivista siguen siendo referencias ineludibles los textos de Baratta (1986, en especial el capítulo II) y Pavarini (1983, en especial el capítulo I).

BIBLIOGRAFÍA

(Las traducciones de citas textuales de fuentes no castellanas son todas del autor de este trabajo).

ÁLVAREZ URÍA, Fernando (1998): «Retórica neoliberal. La gran ofensiva de los científicos sociales contra las políticas sociales en EE UU», en: *Claves de Razón Práctica*, N.º 80, Marzo 1998, p. 20-28.

ARONSON, Perla (2000): «Globalización en perspectiva sociológica», en: *Revista Científica de Educación de*

la Universidad del Salvador, Año 2 N.º 3, Julio-Diciembre, p. 1-5.

BARATTA, Alessandro (1986): *Criminología Crítica y Crítica del Derecho Penal. Introducción a la sociología jurídico-penal*, México, Siglo XXI.

BAUMAN, Zygmunt (1996a): «Glokalisierung oder Was für die einen Globalisierung, ist für die anderen Lokalisierung». En: *Das Argument. Zeitschrift für Philosophie und Sozialwissenschaften*, 217, pp. 653-664.

— (1996b): «In der Welt der Touristen und Vagabunden» (Entrevista de Ingeborg Breuer), en: *Frankfurter Rundschau*, 19.10.1996b, ZB3

— (1999): *La Globalización. Consecuencias humanas*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

— (2000): *Trabajo, consumismo y nuevos pobres*, Barcelona, Gedisa.

BENJAMIN, Walter (1961): «Paris, Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts», en: *Illuminationen. Ausgewählte Schriften*. Suhrkamp, Frankfurt/M., pp. 185-200.

BOURDIEU, Pierre y WACQUANT, Loïc (1999): «Sobre las astucias de la razón imperialista», en Pierre BOURDIEU: *Intelectuales, política y poder*, Buenos Aires, Eudeba, pp. 205-222.

CASTEL, Robert (1986): «De la peligrosidad al riesgo», en: VARELA, Julia y Fernando ÁLVAREZ URÍA (eds.), *Materiales de Sociología Crítica*. Madrid, La Piqueta, pp. 219-243.

CRAWFORD, Adam (1997): *The local governance of Crime: Appeals to Community and Partnerships*, Oxford, Clarendon Press.

— (1998): *Crime Prevention and Community Safety. Politics, Policies and Practices*, Harlow, Longman.

DEAN, Mitchell (1999): *Governmentality: power and rule in modern society*. Londres, Sage.

DE IPOLA, Emilio (1992): «La democracia en el amanecer de la sociología», en: *Sociedad*, N.º 1, pp. 99-118.

— (1997): «La apuesta de Durkheim», en Emilio DE IPOLA: *Las cosas del creer. Creencia, lazo social y comunidad política*, Buenos Aires, Ariel.

— (1998): «Identidad y lazo social (Una lectura de Robert Castel)», en Emilio DE IPOLA (ed.), *La crisis del lazo social. Durkheim, cien años después*, Buenos Aires, Eudeba.

DELEUZE, Gilles (1995a): «Post-scriptum sobre las sociedades del control», en Gilles DELEUZE, *Conversaciones 1972-1990*, Valencia, Pre-Textos, pp. 277-286.

— (1995b): «Control y devenir», en Gilles DELEUZE, *Conversaciones 1972-1990*, Valencia, Pre-Textos, p. 265-276.

DE MARINIS, Pablo (1998a): «On the Deleuzian control societies. The post-social enlargement of the triangle “sovereignty-discipline-governement” towards a square which includes the duet “modulation-exclusion”», ponencia presentada en la conferencia «Socio-legal politics: post-foucaultian possibilities», International Institute for the Sociology of Law, Oñati, España, 14-15 de septiembre de 1998.

— (1998b): «La espacialidad del Ojo miope (del Poder). (Dos Ejercicios de Cartografía Postsocial)», *Archipiélago. Cuadernos de crítica de la cultura* (34-35), pp. 32-39.

— (1999a): «La disolución de lo social y la reinención de la comunidad (apuntes para una sociología de la «postsocialidad»», ponencia presentada en el XXII

- Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología (ALAS), Universidad de Concepción, Concepción, Chile, 12 al 16 de octubre de 1999.
- (1999b): «Gobierno, gubernamentalidad, Foucault y los anglofoucaultianos (Un ensayo sobre la racionalidad política del neoliberalismo)», en Fernando GARCÍA SELGAS y Ramón RAMOS TORRE (eds.), *Globalización, riesgo, reflexividad. Tres temas de la teoría social contemporánea*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas, pp. 73-103.
- (2000): *Überwachen und Ausschließen. Machtinterventionen in urbanen Räumen der Kontrollgesellschaft*. Pfaffenweiler: Centaurus Verlagsgesellschaft.
- (en prensa): «Un/sicherheit/en olme Gesellschaft/en: fünf Dimensionen eines postsozialen Zeitalters». Wolfgang Stangl y Gerhard Hanak (eds.), *Jahrbuch für Rechtsund Kriminalsoziologie 2002*.
- DONZELOT, Jacques (1984): *L'invention du social*, París, Fayard.
- ELIAS, Norbert (1987): *La sociedad de los individuos*, Barcelona, Península.
- ENGELS, Friedrich (1958): «Die Lage der arbeitenden Klassen in England. Nach eigener Anschauung und authentischen Quellen». En: *Marx-Engels-Werke*. (Tomo 2). Dietz Verlag, Berlín, pp. 225-506.
- (1962): «Zur Wollungsfrage». En: *Marx-Engels-Werke*. (Tomo 18). Dietz Verlag, Berlín, p. 209-287.
- FEELEY, Malcolm y JONATHAN, Simon (1992): «The New Penology: Notes on the Emerging Strategy of Corrections and Its Implications», *Criminology* 30, pp. 449-474. (Hay traducción castellana en: *Delito y Sociedad. Revista de Ciencias Sociales* 6/7, 1995, pp. 33-58).
- (1994): «Actuarial Justice: the Emerging New Criminal Law», en David NELKEN (ed.), *The Futures of Criminology* Londres, Sage, pp. 173-201.
- FOUCAULT, Michel (1979): «El ojo del poder». En: Jeremías BENTHAM: *El Panóptico*, Madrid, La Piqueta, pp. 9-26.
- (1984): «Space, Knowledge and Power», en Paul RABINOW (ed.), *The Foucault Reader*, Nueva York, Pantheon Books, pp. 239-256.
- (1991a): «Nuevo Orden Interior y Control Social», en Michel FOUCAULT, *Saber y Verdad*, Madrid, La Piqueta, pp. 163-166.
- (1991b): «La política de la salud en el Siglo XVIII». En: Michel FOUCAULT: *Saber y Verdad*. Madrid, La Piqueta, pp. 89-106.
- (1992): *Genealogía del racismo*. (Clases del Collège de France en el curso de 1975-1976). Altamira / Nordan, Buenos Aires y Montevideo.
- (1994): «La société disciplinaire en crise», en Michel FOUCAULT, *Dits et Écrits III*, pp. 532-534, en FOUCAULT, Michel: *Dits et Écrits I-IV, 1954-1988* (editado por Daniel Defert y François Ewald), París, Gallimard.
- (1997): «Nacimiento de la biopolítica», *Archipiélago. Cuadernos de Crítica de la Cultura* 30, pp. 119-124.
- GIDDENS, Anthony (1993): *Consecuencias de la modernidad*. Madrid, Alianza Editorial.
- GORDON, Colin (1991): «Governmental rationality: an introduction». En: BURCHELL, GORDON, MILLER (eds.): *The Foucault Effect. Studies in Governmentality*, Hemel Hempstead, Harvester Wheatsheaf, pp. 1-51.
- HARVEY, David (1989): «From Managerialism to Entrepreneurialism: the Transformation in urban Governance in Late Capitalism». En: *Geografiska Annaler* 71 (B), pp. 3-17.
- IANNI, Octavio (1996): *Teorías de la globalización*. México, Siglo XXI
- (1998): *La sociedad global*. México: Siglo XXI.
- KRASMANN, Susanne y Pablo DE MARINIS (1997): «Machtinterventionen im urbanen Raum». En: *Kriminologisches Journal* 3, pp. 162-185.
- KRONAUER, Martin (1998): «Exklusion' in der Armutsforschung und der Systemtheorie. Anmerkungen zu einer problematischen Beziehung» (trabajo presentado en el *workshop* internacional «Exclusion: Theoretical and Empirical Problems», Bielefeld, Alemania, 17 de abril de 1998).
- LACOSTE, Yves (1990): *Geographie und Politisches Handeln. Perspektiven einer neuen Geopolitik*. Berlín, Verlag Klaus Wagenbach.
- LUHMANN, Niklas (1996): «Jenseits von Barbarei», en Max MILLER y Hans-Georg SOEFFNER (eds.), *Moder-nität und Barbarei. Soziologische Zéitliagnose am Ende des 20. Jahrhunderts*, Francfort del Meno: Suhrkamp, pp. 219-230.
- MERCER, Colin (1997): «Geographies for the present: Patrick Geddes, urban planning and the human sciences». En: *Economy and Society* 26 (2), pp. 211-232.
- MILLER, Peter y NIKOLAS Rose (1990): «Governing Economic Life», *Economy and Society* (19), pp. 1-3 1.
- MORRIS, Lydia (1994): *Dangerous Classes. The Underclass and Social Cifizenship*. Londres/Nueva York.
- (1996): «Dangerous Classes: Neglected Aspects of the Underclass Debate». En: MINGIONE, Enzo (ed.): *Urban Poverty and the Underclass. A Reader*. Oxford/Cambridge, pp. 160-175.
- O'MALLEY, Pat y Darren PALMER (1996): «Post-Keynesian Policing», *Economy & Society* 25, 2, pp. 137-155.
- OSBORNE, Thomas (1996): «Security and vitality: drains, liberalism and power in the nineteenth century». En: Andrew BARRY, Thomas OSBORNE y Nikolas ROSE (eds.): *Foucault and political reason. Liberalism, neo-liberalism and rationalities of government*. Londres, UCL Press, p. 99- 121.
- OSBORNE, Thomas y Nikolas ROSE (1997): «In the name of society, or three theses on the history of social thought», *History of the Human Sciences* 10 (3), pp. 87-104.
- (1998): «Governing Cities». En: Engin ISIN, Thomas OSBORNE y Nikolas ROSE: *Governing Cities. Liberalism, Neoliberalism and Advanced Liberalism*. York University. Urban Studies Programme. Working Paper No. 19. Abril 1998, pp. 1-32.
- PAVARINI, Massimo (1983): *Control y dominación. Teorías criminológicas burguesas y proyecto hegemónico*, México, Siglo XXI.
- REICH, Robert (1993): *El Trabajo de las Naciones. Hacia el Capitalismo del Siglo XXI*, Buenos Aires, Vergara Editores.
- RONNEBERGER, Klaus (1995): «Postmodernismus und städtischer Raum. Urbanisierungsstrategien und Architektur in den 90er Jahren am Beispiel Frankfurt». En: SCHWARZ, Ulrich (ed.): *Risiko Stadt? Perspektiven der Urbanität*. Hamburgo, pp. 156-175.
- RONNEBERGER, Klaus/ Schmid, Christian (1995): «Globalisierung und Metropolenpolitik: Überlegungen zum Urbanisierungsprozess der neunziger Jahre». En:

- Hitz, HANSRUEDI/KEIL, Roger/LEHRER, Ute/RONNEBERGER, Klaus/SCHRNIID, Christian/WOLFF, Richard (Hrsg.): *Capitales Fatales. Urbanisierungsstrategien in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich*. Zürich, pp. 356-378.
- ROSE, Nikolas, (1993): «Government, authority and expertise in advanced liberalism». En: *Economy and Society* 22 (3) (283-299).
- (1996): «The death of the social? Re-figuring the territory of government», *Economy and Society* 25 (3), pp. 327-356.
- (1997): «El gobierno en las democracias liberales “avanzadas”: del liberalismo al neoliberalismo». En: *Archipiélago. Cuadernos de crítica de la cultura* (29), (25-40) (traducción de Julia Varela).
- RUDDICK, Sue (1994): «Sub-Liminal Los Angeles: The Case of Rodney King and the Socio-Spatial Re-Construction of the Dangerous Classes», en Bernd-Peter LANGE y Hans-Peter RODENBERG, (eds.), *Die neue Metropole. Los Angeles-London*, Hamburgo/Berlín, Argument Verlag, Gulliver Bd. 35, pp. 44-62.
- SCHEERER, Sebastian (1996): «Zwei Thesen über die Zukunft des Gefängnisses - und acht über die Zukunft der sozialen Kontrolle», en Trutz VON TROTHA (ed.), *Politischer Wandel, Gesellschaft und Kriminalitätsdiskurse. Beiträge zur interdisziplinären wissenschaftlichen Kriminologie. Festschrift für Fritz Sack zum 65. Geburtstag*, Baden Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, pp. 321-334.
- SENNETT, Richard (1995): *Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation*. Berlin.
- (2000): *La corrosión del carácter. Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*. Barcelona, Anagrama.
- SIBLEY, David (1988): «Survey 13: Purification of space». En: *Environment and Planning D. Society and Space* (6) (409-421).
- (1992): «Outsiders in society and space». En: Anderson, KAY/Gale, FAY (eds.): *Inventing Places. Studies in Cultural Geography*. Melbourne (107-122).
- (1995): *Geographies of Exclusion. Society and Difference in the West*. Cambridge/Oxford.
- SILVESTRI, Graciela y Adrián GORELIK (1991): «Postales de Buenos Aires (Notas para leer en el subte)». En: *Nueva Sociedad* (114), pp. 124-132.
- SOZZO, Máximo (ed.) (1999): *Seguridad Urbana: Nuevos Problemas, Nuevos Enfoques*, Santa Fe: Editorial UNL.
- STANLEY, Christopher (1995): «Teenage kicks: Urban narratives of dissent not deviance», *Crime, Law & Social Change* (23), pp. 91-119.
- STENSON, Kevin (1993): «Community Policing as a Governmental Technology», *Economy & Society* 22 (3), pp. 373-389.