

## **Movilidades capitalistas e identidades subalternas. Te mueves porque te mueven**

**Capitalist Mobilities and Subordinate Identities.  
You Move Because They Move You**

*Fernando Calonge Reillo*<sup>1</sup>

### **RESUMEN**

El presente artículo tiene por objetivo mostrar la forma como las movilizaciones puestas en marcha por el capitalismo, fundamentalmente en su fase neoliberal, inciden en la formación de identidades subalternas. Para ello se analiza este modo productivo como fuerza movilizadora de tierras, mercancías, personas y capitales, y se describen las movilidades que impone sobre las clases altas y las clases trabajadoras. La intención es examinar la forma en la que la vivencia de estos procesos genera unas identidades móviles hegemónicas y unas identidades móviles subalternas, estableciendo así la base para la reproducción del orden capitalista neoliberal.

**PALABRAS CLAVE:** capitalismo, neoliberalismo, identidades móviles, identidades subalternas, movilidad.

### **ABSTRACT**

The aim of this article is to show how mobilizations driven by capitalism, mainly in its neoliberal phase, impact the formation of subordinate identities. To do this, the author analyzes this mode of production as a force that mobilizes land, commodities, individuals, and capital, and describes the mobilities that it imposes on the upper and working classes. His intent is to examine how the way in which these processes are experienced generates mobile identities, some hegemonic and others subordinate, thereby establishing the basis for reproducing the neoliberal capitalist order.

**KEY WORDS:** capitalism, neoliberalism, mobile identities, subordinate identities, mobility.

<sup>1</sup> Coordinador de la maestría y el doctorado en Movilidad Urbana, Transporte y Territorio, del Centro Universitario de Tonalá, Universidad de Guadalajara. Correo electrónico: fercalonge@yahoo.es



## INTRODUCCIÓN

Este artículo intenta poner en comunicación dos cuerpos teóricos distantes, con la esperanza de que rindan fructíferas hipótesis. Por un lado, reúne todas aquellas formulaciones de naturaleza marxista que ven al capitalismo como una gran fuerza movilizadora de recursos, incluida la mano de obra. Estas propuestas han sido recientemente retomadas con detenimiento por Cresswell (2006), al analizar los distintos regímenes de movilidades que pasaron a regular a las poblaciones en las sucesivas fases del capitalismo. Por otro lado, el texto recurre a las aportaciones de Gramsci (1981 y 1984); que aperciben cómo la constitución de las identidades sociales se convierte en un elemento clave para la dominación y la reproducción sociales, a través de la formación de identidades hegemónicas y subalternas. Una relectura de estas tesis en el tiempo presente debe ubicarlas dentro de los fenómenos de las movilidades que aquí nos interesan. De hecho, la movilidad –como lo ha reconocido Freudendal-Pedersen (2009: 7)– cobra un papel determinante en la definición de las identidades sociales e individuales a través de todas las prácticas y exigencias que comporta.<sup>2</sup> Al reubicar las tesis de Gramsci en el presente se posibilitaría hablar de identidades móviles hegemónicas y de identidades móviles subalternas.

<sup>2</sup> Desde el ámbito individual se ha sugerido también el término de *biografías móviles* para referirse a la importancia cada vez mayor que cobran los desplazamientos tanto geográficos como sociales en los dominios de la movilidad (Prillwitz, 2006).

Me valdré de ambas fuentes para sostener que el capitalismo neoliberal hoy en día, a través de las movilizaciones que impone a las poblaciones, acarrea el surgimiento de identidades móviles subalternas e identidades móviles hegemónicas, y que en el juego e interacciones entre ambos tipos reside una pieza clave para entender la reproducción del orden de dominación.

Con el fin de organizar el argumento, en un primer momento presento las consideraciones que retratan al capitalismo como una forma de movilización generalizada de tierras, individuos, mercancías y capitales. En un segundo momento describo la manera como se inscriben en este proceso las clases altas, las elites, refiriendo la serie de competencias que les permiten tomar ventaja. A continuación ubico esta descripción contra el telón de fondo de la clásica discusión gramsciana sobre la hegemonía y la subalternidad, con la intención de rescatar la dimensión política en la distribución de las movilidades. Finalmente muestro la forma como las identidades móviles de las elites neoliberales construyen las condiciones para la dependencia de las identidades subalternas.

## EL CAPITALISMO COMO FORMA DE MOVILIZACIÓN

Cualquier análisis sobre las movilidades<sup>3</sup> que no tome en consideración el marco económico capitalista en donde están inscritas las poblaciones y los territorios deja fuera la fuerza movilizadora

<sup>3</sup> El concepto de *movilización* deriva de los estudios de Marx sobre el capitalismo (2009) y, más en concreto, de los análisis que hiciera Polanyi (1957) sobre la proletarianización y mercantilización de la mano de obra dentro de las primeras fases del capitalismo en el Reino Unido. Al presente, el paradigma de las movilidades ha quedado asentado desde las aportaciones de John Urry y colaboradores (Larsen, Urry, Axhausen, 2006), sin realizar una vinculación en profundidad entre la evolución actual del capitalismo y la creciente movilidad socioespacial de las poblaciones actuales. En este artículo intento acercar ambos paradigmas. En consecuencia, hablaré de *movilizaciones* para enfatizar las condicionantes derivadas del orden económico capitalista, y de *movilidades* para referirme exclusivamente a la amplia gama de fenómenos que suscita: turismo, viajes, desplazamientos, ascensos y descensos sociales, etcétera.

de recursos, mercancías, poblaciones y capitales más importante en los últimos cinco siglos. Durante los siglos xv-xviii, el incipiente capitalismo comercial se basó en la progresiva abolición de una serie de trabas al movimiento de materias primas, de mercancías y de mano de obra, que garantizó el éxito de las primeras rutas comerciales internacionales (Cresswell, 2006: 12). El capitalismo industrial que se desarrolló en Europa desde el siglo xviii se basó, asimismo, en la movilización de una gran masa de trabajadores, materias primas y otros recursos hacia los entornos particulares de las fábricas, en donde se procedió a la particular alquimia del incremento de su valor (Marx, 2009: 399).

La secuencia de las movilizaciones fue bastante clara. En Europa, y desde el contexto del Antiguo Régimen –donde la mayor parte de parcelas estaban inmovilizadas y dominadas por la aristocracia y las llamadas manos muertas– la tierra se convirtió en el primer recurso a explotar con vistas a la generación del mercado de bienes raíces. Esto supuso que predios que estaban dominados por los municipios, los comunes o por la propia aristocracia, y bajo cuya protección se encontraba un buen número de jornaleros y campesinos, comenzaran a expropiarse, valorizarse y venderse (Polanyi, 1957: 41). Este proceso de liberación de la tierra y de generación de los primeros mercados inmobiliarios se generalizó siguiendo diferentes ritmos en otras partes del mundo.<sup>4</sup>

Que la tierra se convirtiera en una mercancía más implicó cambios muy importantes para quienes con anterioridad habían vivido estrechamente vinculados a ella. En Inglaterra, la parcelación y la venta de las extensas tierras de los comunes supuso un proceso muy marcado de empobrecimiento de los campesinos, que habían explotado buena parte de sus recursos. En el momento en que la tierra fue privatizada y puesta en circulación en los mercados inmobiliarios, todos aquellos que antes vivían de ella carecieron en adelante de la posibilidad de velar por sí mismos y por sus hogares (Jou, Hansen y Wu, 2012: 153).

<sup>4</sup> Como fue el caso de América Latina y de México, concretamente (Vázquez Castillo, 2004: 51).

Como bien señala Polanyi (1957: 38), la organización capitalista de la economía se basó en una previa mercantilización de la sociedad, en donde las tradiciones y las formas de vida fueron convertidas para activar las instituciones del mercado. Ello implicó que junto a la mercantilización de la tierra se produjera una paralela mercantilización de la mano de obra (Polanyi, 1957: 39). Desde el punto de vista del antiguo campesino esto significó el desarraigo frente a la tierra, y el encontrarse enteramente desprotegido como paso previo para participar en el mercado laboral. La ausencia de tierra disponible representó un verdadero cambio de condición para los campesinos. De una situación en la que su destino se cifraba en su capacidad para explotar una tierra a la que tenían libre acceso, pasaron a ubicarse en una circunstancia de expropiación en la que sólo contaban con su fuerza de trabajo como única garantía de supervivencia (Marx, 2009: 959). Ello generó un ingente proletariado rural (Polanyi, 1957: 41), altamente necesitado y *liberado* para no tener más opción que entrar en los nacientes mercados laborales a ofrecer su fuerza de trabajo.

Este proceso, que se conoce como *proletarización*, está detrás de las dilatadas migraciones campo-ciudad que se extendieron a lo largo de los siglos XVIII y XIX (Gough, Eisenschitz y McCulloch, 2006: 10). A su conclusión, surge un nuevo tipo social, el proletario, listo para ser ubicado en la situación ficticia del libre contrato laboral, el cual se ve forzado a aceptar movido por su necesidad y su ausencia de medios y recursos. El capitalismo industrial, consolidado en el siglo XIX, no se explica sin la liberación ni la formación de estos mercados laborales que permitieron “la operación de un número de obreros relativamente grande, al mismo tiempo y en el mismo lugar para la producción del mismo tipo de mercancías y bajo el mando del mismo capitalista” (Marx, 2009: 391).

La liberación creciente de la mano de obra fue acompañada por cambios similares en la concepción y la reglamentación de su movilidad. Las Leyes de Pobres, que circunscribían la posibilidad del movimiento de la población menesterosa al ámbito

del municipio donde recibían la caridad, fueron eliminadas progresivamente (Cresswell, 2006: 13). Esto implicó que poblaciones llamadas a vivir en el confinamiento y el arraigo a la tierra o la parroquia fueran progresivamente liberadas de cualquier sujeción y colocadas dentro de una lógica de la movilidad cada vez más extensa. Aquí el mercado de bienes sirvió de parangón desde el cual considerar y reglamentar la movilidad de las poblaciones: si en aras a la constitución de los mercados nacionales no se podía instaurar ningún gravamen para la libre circulación de las mercancías, tampoco debía interponerse obstáculo alguno a la libre circulación de las personas y a su vinculación con los distintos emplazamientos productivos (Cresswell, 2006: 147-153). Así fue como la obligación de moverse para vender la propia fuerza de trabajo con que poder subvenir las necesidades domésticas fue poco a poco encubriéndose bajo la fórmula de los derechos inalienables de las personas, en particular el derecho a circular libremente<sup>5</sup>

Ahora bien, si el capitalismo trajo consigo históricamente la movilización de tierras, mercancías y personas, no menos importantes han sido las innovaciones institucionales que garantizaron la propia movilización del capital. Ya desde los primeros analistas de los procesos económicos, como Adam Smith, se señaló que la libre circulación del dinero podía operar como un excelente motor que garantizara el aumento de la producción y el crecimiento económico (Sennett, 1997: 274; Oliver, 2006: 92). A fin de cuentas, la libre disposición de capitales y la posibilidad de invertir sin mayores trabas en empresas productivas o comerciales, garantizaban las subsecuentes movilizaciones de recursos de personas y de mercancías, con el consiguiente aumento de los intercambios y del crecimiento económico. Así, el proceso que supone la movilización y la transformación pro-

<sup>5</sup> *Circulación* es la traducción en términos liberales de las movilizaciones capitalistas y de las movilidades de las poblaciones, y forma parte de los derechos civiles que Marshall (1997: 306) describió como conducentes a la obtención de la libertad económica individual. Así, el derecho a la libre circulación configuraría el derecho individual a poder moverse libremente dentro del nuevo espacio de la economía de mercado.

ductivas del entorno, las mercancías y la mano de obra bajo el régimen del capitalismo se produce bajo una previa movilización del capital a lo ancho del territorio (Swyngedouw, 2006: 23), la cual cobra forma a través de inversiones y desinversiones. Desde este momento el paradigma de la circulación parece extenderse a muy diversos ámbitos. Circulación del dinero, que permite la acelerada puesta en valor de nuevos emplazamientos y empresas; circulación de la mano de obra, que es rápidamente puesta al servicio de estas mismas empresas; circulación de las mercancías, que permite su franca compra y venta, la consolidación de los beneficios y la entrada en un nuevo ciclo de formación del capital. Y gobernando las diferentes circulaciones y movilizaciones, el referente común de la velocidad (Kellerman, 2006: 11) que garantiza ciclos más rápidos de inversiones y acumulaciones.

No cabe duda de que en la movilización capitalista de recursos, personas y mercancías, los medios de transporte cobrarían una importancia fundamental. Las distintas movilizaciones que componen al capitalismo se materializan a través de infraestructuras y medios de transporte muy particulares y concretos.<sup>6</sup> El primer capitalismo colonial se basaba en una especial configuración del espacio en la cual lo más importante no era tanto la unificación y ordenación del territorio nacional, sino la extensión de vías de transporte que pusieran en circulación internacional las materias primas producidas en la colonia (Wolfe, 2010: 5). Posteriormente, con la revolución de los medios de producción propia del capitalismo industrial, se requeriría una similar revolución de los medios de transporte que permitiera reunir rápidamente en el emplazamiento fabril todos los recursos de producción –incluida la mano de obra– y abrir mercados cada vez más amplios para ubicar producciones crecientemente amplias (Marx, 2009: 467).

En la actualidad los medios de transporte permiten la movilización de millones de individuos dentro y fuera de las fronte-

<sup>6</sup> Los medios de transporte son las herramientas o instrumentos con que contaría un orden socioeconómico para desplegar y organizar sus movilidades concretas.

ras nacionales (Swyngedouw, 2004: 31), los cuales –al igual que sucediera en los albores del capitalismo– son incorporados allí donde lo requieran los mercados internacionalizados de la mano de obra. En general, los medios de transporte y de comunicación habilitan la extensión a lo largo del planeta de extensas cadenas de acción focalizadas en la producción de mercancías y en la ampliación de los procesos de acumulación (Manderscheid, 2009: 37).

El desarrollo de los medios de transporte se considera una herramienta fundamental para el propio desarrollo de las economías, puesto que permite una más rápida movilización de los recursos (Cahill, 2010: 23). Las mejoras en los medios de comunicación y transporte posibilitan una extensión y ampliación del volumen de los mercados y de la propia acumulación capitalista (Oliver, 2006: 91), en la medida en que contribuyen a *liberar* y a poner en circulación materias primas, poblaciones y recursos que hasta el momento permanecían demasiado alejados de los circuitos del capital (Harvey, 2005a: 77).

## **LAS MOVILIDADES DE LAS CLASES ALTAS**

Si bien es cierto que las movilidades del mundo moderno y contemporáneo no pueden comprenderse sin hacer referencia a los cambios que en el ámbito geográfico ha acarreado la implantación del capitalismo, debemos mirar más de cerca para ver cómo, en ese otro ámbito de las identidades, se establecen fenómenos de dominación y subalternidad. A este respecto resulta más efectivo comenzar observando cómo las clases altas, en función de su control sobre las distancias y las movilidades, logran fraguar su propia preponderancia social. Para hacerlo nos ubicamos en la época neoliberal presente, en donde el capitalismo toma nuevo impulso con la internacionalización y *financiarización* de las actividades económicas. La primera supone una amplificación a escala mundial de las oportunidades de inversión y de beneficios. Ante la caída de los rendimientos en



el espacio nacional, correspondiente al periodo fordista-keynesiano, la solución vino de la creación de las condiciones y seguridades –institucionalización internacional de los mercados– que hicieran posibles los movimientos especulativos de ámbito internacional (Harvey, 2005a: 16). Por otra parte, la financiarización de la economía supuso la creación de circuitos derivados de la acumulación, más allá del impulso primario y productivo sobre el que se apoyaron las etapas anteriores del capitalismo. Este fenómeno se basó así en la eliminación de las trabas al movimiento de los capitales y en la instauración de auténticos mercados financieros internacionales que, sin necesidad de vincularse a inversiones productivas, fueron en sí mismos un nuevo espacio para la generación de dividendos (French, Leys-hon y Wainwright, 2011: 799).

Desde los albores del capitalismo se ha hecho notar que las clases burguesas eran más cosmopolitas que las obreras y que tendían a relajar sus filiaciones locales frente al contexto internacional de los negocios (Bauman, 2010: 21). Pues bien, los patrones de movilidad de las clases altas en el mundo neoliberal se diferencian notablemente respecto del que adoptan las clases trabajadoras por el hecho de que les abren espacios, mundos y referentes mucho más amplios.<sup>7</sup> Ante la internacionalización de las inversiones y las oportunidades de negocios, las elites burguesas tienen la necesidad de ensanchar su escenario de operaciones del Estado-nación al ámbito internacional, para lo cual han de ampliar notablemente su movilidad (Hiernaux y Lindón, 2004: 77).

Bajo el neoliberalismo, los obstáculos a la libre circulación de capitales<sup>8</sup> han sido progresivamente eliminados. Esto hace que el panorama de negocios cobre un espectro global. La movilidad de las clases altas no es gratuita; antes bien, corres-

<sup>7</sup> Como han señalado Larsen, Urry y Axhausen para el caso del Reino Unido, el quintil más rico de la población viaja 3.5 veces más lejos que el quintil más pobre (2006: 53).

<sup>8</sup> Obstáculos como los aranceles y las supervisiones a las transacciones monetarias, los impuestos a la inversión, las negociaciones colectivas, los subsidios por despidos, etcétera.

ponde a su necesidad de estar vinculadas a nuevas topografías del dinero de una naturaleza cada vez más extraterritorial (Davis, 2006: 120), de suerte que el mapa de operaciones de estas clases sociales sea el planeta entero y se generen mercados laborales internacionales para las nuevas elites gestoras (Massey, 2008: 60).

El cosmopolitismo de las clases altas tiene su correlato en la necesidad de liberarse de la vinculación local en el momento en que se hace onerosa u ofrece una desventaja competitiva respecto de nuevas vinculaciones en otras regiones del mundo. De hecho, buena parte de su poder se deriva de la posibilidad de evadirse de espacios donde anteriormente producían valor.

Las amplias e intensas movilidades de las elites tienen una exacta correspondencia en la estructuración de las metrópolis donde residen temporalmente. La escasa filiación por el ámbito local, unida a la necesidad de que los gobiernos les aseguren el disfrute de la apropiación privada de los beneficios y sus elevadas calidades de vida, muestra como su correlato la aparición de enclaves ampliamente segregados del resto de las realidades urbanas. Según ha señalado Audirac (2003: 18), los entornos de las clases altas se caracterizan por estar orientados globalmente, guardar una gran homogeneidad de estilo y segregarse localmente en espacios controlados y asegurados, dirigidos al disfrute del consumo y el ocio *espectacularizados* (Amin, 1994: 32).

La realización de estos patrones tan amplios de movilidad se desarrolla a través de prácticas y de hábitos muy concretos. En primer lugar, se asientan en la capacidad de poseer o de alquilar residencias acordes con los elevados patrones de consumo, a lo largo de todo el globo. Estos altos estilos de vida imponen una lógica de segregación que, en el contexto de las movilidades urbanas, cobra su expresión en el uso del automóvil (Harvey, 1994: 371). Este último permite moverse rápida y flexiblemente por los espacios segregados de los negocios y el alto consumo, así como independizarse de las molestas movilidades masivas del transporte público. Es más, en algunas re-

giones metropolitanas<sup>9</sup> determinadas vías rápidas de cuota permiten a estas elites un uso todavía más privatizado de sus movilidades. A través de tales autopistas y al acceso vinculado al pago de una tarifa, pueden evadirse con mayor facilidad de las molestias de la ciudad y vincularse efectivamente con los espacios –residencias, oficinas, centros de negocios y convenciones, clubes, centros comerciales, aeropuertos– que garantizan su reproducción económica y social. En un contexto internacional, la disposición de pasaportes y visados de varias nacionalidades permite a las clases altas un fácil desplazamiento a través de las fronteras. Al mismo tiempo, las ciudades mundo, en una dura competencia, realizan múltiples iniciativas para fomentar la llegada y los desplazamientos de estas elites transterritoriales y, con ellas, de sus prometidas inversiones y gastos vinculados al alto consumo. En conjunto, las posibilidades abiertas para las movilidades de este grupo son notablemente destacables, configurándose así un horizonte de movilidad muy extenso, flexible y capitalizable.

El tipo de prácticas descrito tiene consecuencias muy importantes para la forma como se configuran las identidades en el entorno neoliberal. Lo relevante desde tal punto de vista es el particular tipo de *Zeitgeist* que impone este periodo neoliberal. Como el propio Bauman señala, la fluidez de los mercados laborales, la fragilidad y obsolescencia de las capacidades y habilidades, y la misma inestabilidad de los vínculos sociales generan una inseguridad existencial<sup>10</sup> que se hace consustancial a nuestros tiempos (Bauman, 2003: 37). La volatilidad de los capitales y las inversiones, y las agudas desestructuraciones de los territorios han motivado que el ambiente dentro del cual deben manejarse los distintos ciudadanos sea de una fuerte inseguridad y un constante riesgo.

<sup>9</sup> Baeten (2012: 33) ha puesto de manifiesto la realización de este tipo de proyectos que acentúan la segregación y las distancias socioespaciales de las clases altas en la región de Copenhague-Malmö, pero no resulta difícil encontrar ejemplos en otros ámbitos geográficos.

<sup>10</sup> Algunos autores han hablado incluso de la desaparición de la sociedad de clases y del surgimiento de la sociedad del riesgo (Beck, 1992; Giddens, 1998).

Ante tal situación se entiende mejor el tipo de competencias y de identidades que desarrollan las clases altas como una forma de maximizar las oportunidades que presta semejante incertidumbre. Las competencias de movilidad –definidas como “las destrezas y habilidades que directa o indirectamente facilitan el acceso y la apropiación” de las posibilidades de movilidad (Ohnmacht, Maksim y Bergman, 2009: 12)– comprenden particularmente las capacidades, socialmente distribuidas, de enfrentar y analizar las ventajas derivadas de las situaciones de elevada incertidumbre y riesgo, y de materializar temporal y espacialmente las vinculaciones más provechosas que se siguen del anterior análisis (Kellerman, 2006: 54). Frente a un mundo flexible y no sincronizado, las competencias de movilidad implican no sólo abarcar muy diferentes ámbitos y lugares, sino ser capaz de llegar a ellos en el momento preciso (Manderscheid, 2009: 37) y cuando los actores estratégicos están reunidos en él. En consecuencia, dichas competencias comportan una gran habilidad en el manejo de la propia flexibilidad, es decir, un empleo óptimo del propio tiempo para unificar en forma móvil espacios, encuentros y convocatorias altamente desfragmentados (Sheller y Urry, 2000: 743).

Es el estado de constante alerta sobre las opciones y riesgos que se derivan de cada circunstancia lo que hace al prototípico sujeto móvil contemporáneo un ser altamente reflexivo, que encara su propia identidad y sus proyectos vitales (Giddens, 1991: 53). Este fenómeno se produce en escenarios y con herramientas materiales concretas, como el propio automóvil, que permiten al individuo articular espacialmente los proyectos de identidad (Urry, 2006: 20); o también la extensión de un sistema de visados que le posibilita a una elite movilidad extra-territorial prácticamente sin obstáculos, mientras que condena al resto de la población a obligados, y en ocasiones impenetrables, puntos de paso.

Lo importante para la distribución social de las competencias y la aparición de identidades hegemónicas es el hecho no tanto de que las clases privilegiadas se vean forzadas a una

alta movilidad ante la necesidad de mantener vínculos cada vez más distantes, sino de que busquen premeditadamente dicha movilidad como una fuente para encontrar nuevas oportunidades que premien sus distintas inversiones. Como señalan Boltanski y Chiapello (2005: 361), los “grandes hombres” no permanecen quietos, sino que se mueven constantemente en busca de las nuevas oportunidades que les puedan proporcionar mejores vinculaciones. Así pues, las competencias de movilidad no implican únicamente desplazarse físicamente de un lugar a otro sino, sobre todo, saberse insertar provechosamente dentro de un entorno de gran incertidumbre y riesgos, analizar las oportunidades que se concitan en los espacios de cada nuevo proyecto, saber llegar a estos emplazamientos de la forma más ventajosa, y también poner los medios para preparar una retirada lo menos onerosa posible hacia nuevas oportunidades de inversión.

### **LA POLÍTICA Y LAS IDENTIDADES<sup>11</sup> MÓVILES**

Hasta el momento se ha ofrecido una simple descripción de algunas facetas del capitalismo y de la naturaleza de las movilizaciones de las elites bajo el neoliberalismo. Este cuadro, sin embargo, no alcanza a mostrar la producción y estructuración de los hechos, la forma como una determinada visión y práctica de lo social se implantó y se reproduce. Falta un análisis en términos genealógicos, enteramente necesario si queremos dar el siguiente paso y hablar de identidades subalternas.

Las movilizaciones presentes de las elites neoliberales parecerían surgidas de la nada si no observáramos cómo han cobrado sentido. Para el campo de las actuales movilizaciones es fundamental estudiar la forma en la que se ha llegado al consenso en

<sup>11</sup> El concepto de identidad que aquí se maneja tiene una dimensión esencialmente social. Ello no obsta para que, en el periodo presente y tras los procesos de “individualización” (Beck, 2001: 165), dicha dimensión suponga unas fuertes presiones de reflexividad y de gestión de la propia identidad sobre los sujetos.

torno a sus significados y prácticas (Gramsci, 1984: 21). Es decir, hay que analizar cómo llegan a imponerse, en un espacio de indeterminación histórica, como un canon de acción y de pensamiento comúnmente aceptados (Laclau y Mouffe, 2001: 15).

Esto es necesario si hablamos de identidades subalternas, aquellas que encontramos en el polo opuesto de la dominación; se caracterizan por un doble proceso: en primer lugar, se ubican dentro de un régimen de discursos y de prácticas ajeno y heterónomo, forjado desde las posiciones dominantes y hegemónicas (Gramsci, 1981: 89). Al hablar de identidades móviles subalternas, esto implica abrazar el criterio de la amplia movilidad heredado desde las clases hegemónicas como fórmula de ascenso o reproducción sociales. En segundo lugar, forjarse dentro de tales discursos y prácticas impide a las clases bajas posesionarse de sí mismas, en el sentido de alcanzar la autoconciencia (Gramsci, 1981: 51) necesaria para articular una estrategia alternativa que pudiera hacerse dominante. En el caso de las identidades móviles subalternas, el hecho de formarse dentro de las movilidades ampliadas les impide articular otras prácticas y discursos afines, que subrayen otros valores, como la estabilidad, las solidaridades o fraternidades, desde los cuales instaurar un orden propio dominante.

En otras palabras: para el caso específico de las movilidades, la subalternidad viene marcada por el proceso que hace que las clases dominantes –las elites neoliberales– impongan la ampliación de las movilidades como mecanismo de acumulación de poder, pero restrinjan para sí mismas su libre ejercicio, forzando al resto de las clases a confinamientos, movilidades forzadas o pseudomovilidades. De lo que se trata es de observar la *relacionalidad* de las movilidades implicadas y de entender por qué las de las elites dependen de procesos de inmovilización o movilización forzada de las clases populares (Boltanski y Chiapello, 2005: 362).

Esto lo podemos reinterpretar en los términos contractualistas clásicos que Marx se encargó de rebatir, tanto por la forma de entrada como por la de la salida. Como bien lo señaló, la

entrada en el aparentemente libre contrato de trabajo se produce de manera forzada, a través de la necesidad de aquellas grandes masas de antiguos campesinos ahora proletarizados (Marx, 2009: 214). Habiendo perdido todos los medios para su subsistencia, y disponiendo sólo de la fuerza de su trabajo para socorrer su necesidad, los obreros son obligados a entrar en transacciones con el capital. En cambio, los capitalistas sí son libres de entrar y proponer contratos allá donde vislumbran posibilidades de beneficio.

Ahora bien, en el momento de la salida del contrato laboral también se puede apreciar una gran diferencia en las movilidades implicadas: los capitalistas tienen más opciones de abandonarlo y fugarse, mientras que los trabajadores se encuentran ante la obligación de permanecer. O como lo dice Bauman, las posibilidades de movilidad de los capitalistas les dan opción de abandonar sus compromisos contractuales impunemente en busca de nuevos proyectos y escenarios para la inversión (Bauman, 2003: 20). Por el contrario, los trabajadores son intimados a mantenerse en el espacio y a sufrir las consecuencias de las desinversiones. En los propios términos contractualistas esta posición de poder del capitalista y de mayores posibilidades de movilidad implica que pueda generar un contrato en condiciones sumamente favorables, dado que puede entrar y salir de su materialización socioespacial a voluntad. El libre contrato de trabajo es nuevamente un convenio forzado en el que las mayores posibilidades de beneficio recaen siempre en el capitalista que, al mismo tiempo, sabe desplazar los riesgos sobre los trabajadores, obligados a permanecer en él y en las condiciones socioterritoriales que genera (Boltanski y Chiapello, 2005: 358).

Corresponde ahora observar cómo se desarrollan las movilidades de las clases subalternas y comprobar qué relación guardan con las de las elites neoliberales. En esta descripción intentaremos manifestar los momentos en que las libertades y hegemonías de las últimas condicionan las dependencias y dominaciones de las primeras.

## **LA SUBORDINACIÓN POR LA MOVILIDAD DE LAS IDENTIDADES SUBALTERNAS**

En este punto debemos evitar el ya clásico debate sobre las identidades que las vincula con la apropiación y la posesión de los lugares, y que ve en las movilidades presentes una fuerza disruptiva que necesariamente genera alienación y dependencias. Como bien previene Cresswell (2004: 48-49), es ilusorio pensar que sólo se pueda hablar de identidades desde la lógica del enraizamiento y no puedan ser encontradas también en prácticas y competencias variables de movilidad. Frente a esta discusión eterna sobre la correspondencia entre identidades autónomas y la apropiación del lugar, debemos ver en qué condiciones concretas unas identidades hegemónicas se construyen sobre el disfrute de ciertas libertades de movimiento, como sucedía con las elites neoliberales, y cómo otras identidades subalternas son producidas desde la vivencia heterónoma de otros regímenes de movilización.

### *LOS DESARRAIGOS*

Los mencionados debates son estériles si consideramos –como observa Augé (2000: 84)– que los espacios más representativos de nuestra época son aquellos en cuyo interior se producen las movilizaciones que sostienen a nuestro orden económico. Desde hace varios siglos el orden capitalista se construye precisamente a fuerza de desenraizar, y sobre los desarraigos vienen a generarse nuevas identidades. Como lo señaló Berman, el mito del progreso y de la movilidad social y espacial fue fundamental para la creación de nuevas identidades en el marco de la modernidad (Berman, 1988: 344). Lo que hay que precisar es el grado de autonomía y libertad con que se producen o eligen estos desarraigos, y las consecuencias para la disposición de identidades hegemónicas o subalternas.



Al hablar de cómo las clases bajas viven las movilidades que generan el desarraigo hay que recuperar la discusión sobre la forma en que el capitalismo necesitó *liberar* y movilizar a las anteriores clases campesinas para disponer de mano de obra barata que pusiera en marcha la maquinaria industrializadora. Aún hoy, una de las condiciones básicas del desarraigo se origina en esa necesidad de desvincular a los campesinos de su tierra, para reproducir su proceso de proletarización.<sup>12</sup> Todavía hoy la lucha por la tierra no es sólo una pugna por el control de los recursos sino, sobre todo, un mecanismo para privar a las clases desfavorecidas de los medios de subsistencia y forzar su entrada en desventaja en los mercados laborales. En estas circunstancias, la movilidad vivida que fuerza el desarraigo no conduce a una identidad autónoma que pueda convertirse en hegemónica, sino a vidas desprotegidas y dependientes de mercados laborales cada vez más precarios.

La persistencia de esos suburbios empobrecidos y periferias desvinculadas es la muestra de que, de alguna manera, y más allá de ese control sobre los recursos, es necesaria para los mecanismos de la acumulación la existencia de un ejército de reserva, tanto más movilizable cuanto más precaria sea su situación.<sup>13</sup> Los esfuerzos de planificación se han topado reiteradamente con la necesidad de la existencia de esta especie de campos de refugiados urbanos que suponen fuentes de mano de obra muy barata (Davis, 2006: 59). Las formas de expropiación que subyacen al desarraigo de buena parte de las poblaciones recién proletarizadas consiguen generar mercados laborales altamente precarios y muy vulnerables (Peck y Tickell,

<sup>12</sup> Harvey (2005b: 159) advierte cómo este proceso continúa presente hoy día en países como México y China. En el caso particular de nuestro país, uno de los fenómenos más notables en la esfera demográfica ha sido la transformación del campo, con la posibilidad de enajenar tierras anteriormente ejidales, devolviéndolas al mercado de bienes raíces. Ello ha supuesto la desaparición de múltiples explotaciones de pequeño tamaño y migración urbana, pero sobre todo internacional, de masas de campesinos.

<sup>13</sup> Esta persistencia ya la advertía Lefebvre (1996: 71) en los años ochenta.

2002: 392), características que hacían, según veíamos, que la entrada en los contratos de trabajo se hiciera por la fuerza de la necesidad para los trabajadores.

Ahora bien, el desarraigo deshabilitador no se produce sólo desde el lado de los sujetos que pierden las posibilidades de determinar sus destinos; también lo encontramos presente en los espacios que ocupan. El punto de contraste para estos espacios neoliberales presentes son los barrios obreros tradicionales, esos entornos donde –como señalaba Mayol para el caso de Lyon (2006: 8-10)– se producía una fácil transición entre lo particularizado y lo público, y donde los ritmos colectivos de una clase social encontraban perfecto acompañamiento en sus diferentes escenarios. Eran aquellos los entornos propios de la modernidad pesada que, con la llegada de las desregulaciones neoliberales, fueron también movilizados por ciclos especulativos de inversiones y desinversiones.

Los nuevos territorios ahora generados, construidos y desconstruidos tan precipitadamente que se pierde la posibilidad de rescatar cierto sentido de arraigo, tienen algo propio de un hábitat enteramente abstracto, de un nuevo escenario para identidades hechas por fuera de los procesos de apropiación. El espacio de esas periferias y suburbios obreros es abstracto, no sólo porque ha sido enteramente mercantilizado, anulándose las señales de su cualidad en el precio de mercado. Además, ha sido igualmente producido por los procesos abstractos del moderno urbanismo que generan miles de unidades habitacionales indistintas (Lefebvre, 1996: 79). Dentro de ese proceso planificado de producción del territorio, el movimiento especulativo del mercado actúa como otra fuerza más de abstracción, en la medida en que depara ciclos acelerados de deterioro y “rehabilitación” (Jacquin, 2012: 400) dentro de los cuales es imposible recuperar las estabildades necesarias para que se produzca la apropiación.

La movilización del territorio que se precisa para generar estos espacios abstractos produce en sus habitantes la sensa-

ción de vivir dentro de coordenadas exclusivamente geográficas (Lindón, 2008: 142), fuera de cualquier dimensión cualitativa del lugar; la sensación de ocupar simplemente una locación (Lindón, 2008: 141), un punto indiferente en el espacio de puntos equivalentes infinitamente replicables (Cresswell, 2004: 43). La resultante de los fenómenos de desarraigo y reubicación abstracta en el territorio mercantilizado la tenemos en buena parte de las periferias latinoamericanas. En el caso del Valle de México, Lindón (1997) ha estudiado la situación de municipios como Naucalpan o Nezahualcóyotl, que en la actualidad podría equipararse a lo que se vive en municipios del área metropolitana de Guadalajara, como Tlajomulco o El Salto.

El hecho de haber sido desarraigados hacia los procesos de proletarización y de llegar a habitar en espacios abstractos y ampliamente movilizadas por la especulación capitalista genera condiciones que maniatan no sólo las identidades personales, sino también las sociales sobre las que aquéllas descansan. En estos lugares de la periferia se ha advertido la inexistencia de solidaridades sociales, de conocimientos recíprocos que puedan alentar cierto sentido de comunidad y de copertenencia (Swyngedouw, 2006: 31). La dificultad para proceder a cierta apropiación particular del espacio es antecedida así de la complejidad para producir una apropiación colectiva.

En definitiva, las movilizaciones que fuerzan los desarraigos particulares para las clases pobres generan un régimen de extrema dependencia y heteronomía. Como advierte Bauman (2010: 28), este desarraigo heterónimo viene precedido por aquel otro, independiente y autónomo, del que disfrutaban las elites neoliberales que pueden huir, desplazarse y actuar a distancia con entera libertad, y que determina además el sentido que cobra el mercado inmobiliario en la periferia urbana. La dominación aparece en el momento en que vemos cómo las clases altas, al huir, se han llevado consigo la capacidad de determinación y de acción sobre los lugares que abandonan, dejando inermes y aislados a cuantos quedaron atrás.

### *LOS CONFINAMIENTOS*

Un análisis no calificado de las movilidades implicaría emitir veredictos en el sentido de si una mayor o menor movilidad conlleva mayores posibilidades políticas y económicas para los sujetos. Sin embargo, el objetivo no es sólo observar si los individuos o los grupos sociales son más o menos móviles, sino determinar qué características concretas, qué cualidades, tienen las movilidades que manifiestan. Ello es pertinente porque pueden existir movilidades que deshabiliten e inmovilidades que habiliten. Sin ir más lejos, los desarraigos estudiados en el anterior apartado representan un tipo de movilidad altamente deshabilitadora. Ahora, al presentar los confinamientos, vamos a estar ante una inmovilidad que tiende igualmente a deshabilitar. Hablar de la cualidad de las (in)movilidades implica estudiar qué papel juegan para propiciar la emergencia de identidades autónomas que puedan consolidarse como hegemónicas o que permanezcan dependientes y subalternas.

En el mundo actual, las relaciones de poder se manifiestan en la manera como se contraponen las movilidades de las elites neoliberales frente a las (in)movilidades de las clases trabajadoras. Como apunta Swyngedouw (2011: 31), la utopía de un mercado mundial que garantiza la libertad de movimiento es sólo una realidad para las clases altas. El día a día para el resto de los habitantes está marcado por una vida adentro de las fronteras, amurallada y vigilada.

En el mundo globalizado de las finanzas, de las inversiones y de las movilidades de las elites quedan en un segundo plano todas aquellas realidades locales y marginales que no pudieron incorporarse a las cadenas de la economía (Sassen, 2000: 113). Estos otros lugares de las sociedades preindustriales y campesinas, o de las antiguas y decadentes manufacturas, quedan desvinculados de los espacios ahora epicentro de la riqueza, y su gente se ve atrapada en espacios extremadamente locales (Soja, 2000: 271).

Ahora bien, el confinamiento y la inmovilidad en la que quedan apresados espacios y personas son siempre relativos, puesto que juegan su particular –aunque indirecto– papel en el sostén de las acumulaciones internacionalizadas. Como indica el propio Soja, el subdesarrollo regional siempre formó parte integral de la reproducción del capitalismo, en la medida en que genera vastas reservas de mano de obra y potenciales mercados de consumo para los siguientes ciclos de expansión del capital (Soja, 1990: 106).

Es más, en ocasiones este confinamiento puede ser visto como parte de la infraestructura material que permite las movi- lidades de las elites. Así, para que éstas puedan extender mun- dialmente sus cadenas de acción como forma de hacerse extra- territoriales, tienen antes que ubicar e inmovilizar a los sujetos-eslabones que hagan de sus representantes (Boltanski y Chiapello, 2005: 363). Los intermediarios y trabajadores de la elite han de permanecer quietos en el territorio, activándolo y produciéndolo momentáneamente, como un requisito para que ésta pueda desplazarse libremente. Además –como lo ha re- cordado Kellerman (2006: 31)– una gran cantidad de individuos deben de permanecer inmóviles para sustentar la movilidad de las clases altas. No en vano los aeropuertos, autopistas o esta- ciones no sólo están compuestos por quienes se desplazan, aunque quizá constituyan la parte más visible: están sostenidos sobre todo por una gran masa de población que trabaja en su construcción, mantenimiento y operación, y que se halla condi- cionada a permanecer fijada en cada espacio de la red.

¿Cuáles son los espacios concretos donde se produce el confinamiento de buena parte de las clases subalternas? En primer lugar hay que hablar de los propios centros y primeros cinturones industriales en buena parte de las antiguas ciuda- des fabriles occidentales. Estos espacios, otrora representan- tes de la pujanza productiva capitalista, sufrieron profundos procesos de desinversión dadas las caídas de beneficios en el sector o la fuerza de la competencia industrial de los nuevos

países emergentes (Soja, 2000: 201). La resultante fue una fuga de capitales en tropel y de plantas e infraestructuras abandonadas que desvinculó a estos cinturones respecto de los nuevos epicentros de la acumulación. La vitalidad productiva se desplaza a otros contextos urbanos, a veces periféricos, pero las poblaciones en estos cinturones interiores quedan atrapadas en el escenario de ruina (Soja, 2000: 271), ante la ausencia de recursos económicos y de movilidad.

Dentro de la ciudad fragmentada y ampliamente difusa, el confinamiento también encuentra su espacio en la propia periferia metropolitana. En las ciudades de los países en desarrollo, sin mayor planificación que la que imponen los movimientos especulativos inmobiliarios, ciertas partes de la periferia son los únicos espacios donde aún es posible encontrar vivienda para los contingentes de mano de obra precarizada (Davis, 2006: 63). El confinamiento en tales espacios periurbanos, ampliamente desconectados de las actividades sociales y productivas de la ciudad, se expresa en el simple hecho de que quienes tienen alguna otra opción rápidamente huyen y dejan atrás un panorama aún más desolado, donde las fincas abandonadas y en ruinas son la imagen dominante (Sohn, 2011: 78).

Por último, el confinamiento no tiene que ocurrir únicamente desde la clase social y sus espacios. Otros condicionantes como la raza o el género configuran también circunstancias de inmovilidad y aislamiento urbano respecto de los epicentros de la vida social y económica. Así, en entornos anglosajones, se ha señalado que la propia estructura urbana se convierte en un instrumento racista que tiende a aislar mayoritariamente a las poblaciones negras (Dickerson, 2008: 396). En la misma dirección apuntan estudios que se focalizan en las oportunidades de vinculación social y productiva de las mujeres en los entornos suburbanos. Aquí, ante la mayor distancia respecto de los trabajos y espacios de soporte y socialización, ante la ausencia de medios de transporte públicos efectivos y la carencia de automóviles, las mujeres tienen muchas más posibilidades de llevar una vida inmovilizada en entornos de graves privaciones (Carlson y Persky, 1999: 237).

El tipo de confinamiento e inmovilización a que nos referimos se materializa a través de tres procesos distintos, pero entrelazados. En un primer momento hay que referirse a la estructura urbana que adquiere buena parte de las ciudades bajo los regímenes neoliberales. La ausencia de planificación conlleva la urbanización de gran cantidad de terrenos en las periferias, lo cual produce buenos beneficios en la transformación de suelo rústico a suelo urbanizable. Las ciudades neoliberales son así entidades altamente dispersas, donde la lógica del mercado no necesariamente vela por la existencia de los servicios e infraestructura requeridos en las inmediaciones. Respecto de la situación que viven las clases pobres que quedaron recluidas en el centro, hay que añadir los recientes procesos de descentralización de servicios que se dispersan en busca de economías de escala suburbanas, con lo cual aquellas clases observan cómo su entorno va perdiendo valor, comprometiendo su calidad de vida (Clifton y Lucas, 2004: 18). El confinamiento se refuerza, no por la fuerza con que queda inmovilizada la población subalterna sino por el alejamiento progresivo de los espacios donde se concentran las relaciones sociales, los bienes y los servicios que pudieran favorecer la inclusión social.

En segundo lugar, no conviene olvidar las consecuencias que se derivan de sistemas de transporte mal planificados y progresivamente desregularizados. La referida dispersión de la ciudad fuerza a los habitantes privilegiados a tener que recurrir al uso del automóvil para poder llegar rápida y flexiblemente a los espacios y encuentros requeridos. Sin embargo, la disposición de automóvil es baja en los enclaves confinados (Lucas, 2004: 41), y sus pobladores se ven obligados a usar el transporte público. Se ha documentado (Figueroa, 2005: 45) que en la mayor parte de los países latinoamericanos, tanto por la desregulación de servicios públicos como por la eliminación de los subsidios, las familias pobres de estos enclaves de confinamiento tienen que dedicar proporciones cada vez mayores de sus ingresos al transporte, llegando en algunos casos a pagar entre el 20% (Sao Paulo) y el 40% (ciudad de México). La falta del automóvil y los crecientes costos del transporte público re-

fuerzan todavía más la situación de exclusión socioespacial. Según ha sugerido Manderscheid (2009: 31), debemos ver los sistemas de transporte como infraestructuras para las conectividades desiguales, en la medida en que prescriben para las clases altas y para las clases bajas diferentes formas de acceso hacia las otras personas, las mercancías y la información.

En tercer lugar, el confinamiento se logra también a través del propio diseño urbano. Ocurre que los espacios de la riqueza y la prosperidad –corporativos, centros comerciales, clubs, universidades, zonas residenciales de lujo, centros de convenciones– son de muy fácil acceso por los canales de las movilidades privilegiadas; sin embargo, son severamente desgajados respecto del resto de la ciudad de los confinados. En las urbes estadounidenses –pero crecientemente también en muchas latinoamericanas e incluso europeas– se ha experimentado desde hace tiempo con un tipo de diseño orientado hacia el interior, con elevados muros circundantes o alejados de la calle por estacionamientos o vías de comunicación rápida, que imponen otras tantas barreras para quienes no llegan a través de los canales de las movilidades privilegiadas (Christopherson, 1994: 419).<sup>14</sup>

Las condiciones que prevalecen en estos enclaves del confinamiento denotan reiteradamente la exclusión que viven sus poblaciones en un contexto neoliberal: precios crecientes de los bienes básicos, la alimentación y el acceso a la vivienda; descenso de los salarios reales, aumento del desempleo; reducción de la inversión pública redistributiva y dificultades cada vez mayores de acceso a bienes públicos básicos, como agua, electricidad y transporte (Zetter, 2004: 20). Para los enclaves que se ubican en la periferia, hay autores que han hablado de “explotación urbana” (Lindón, 1997: 14), en la medida en que se agrega la sobreexplotación de las poblaciones que han de

<sup>14</sup> Es la famosa fórmula de “excluir para expandir” (Hackworth, 2007: 72); es decir, para promover los enclaves del lujo y del privilegio se necesita antes haber expulsado a todas las personas y las conexiones con los entornos que no concuerdan con los elevados niveles de consumo.



añadir a su jornada laboral desplazamientos a los centros de trabajo que se extienden por varias horas.

En un entorno de creciente fragmentación social y miedos entre las clases altas, estas poblaciones confinadas, insertas en una omnipresente precariedad, con frecuencia son también estigmatizadas y criminalizadas. Las políticas urbanas neoliberales, con su insistencia en la incorporación de las personas y los territorios a los mecanismos del mercado, suelen penalizar aquellos espacios en donde se evidencia una pertinaz reproducción de las condiciones de pobreza (Gough, Eisenschitz y McCulloch, 2006: 33-34). Estas políticas, incapaces de articular una mirada estructural que vea en dicha pobreza la resultante de relaciones socioespaciales, concluyen culpabilizando determinadas áreas, allanando el camino para futuros procesos de especulación llamados a *regenerar* su mala reputación.

La vivencia recurrente de estas condiciones de confinamiento suele tener consecuencias devastadoras en términos de formación identitaria. Diversos estudios muestran altos índices de aislamiento, depresión y baja autoestima al interior de estas poblaciones (Gough, Eisenschitz y McCulloch, 2006: 98). Contando con el contexto urbano excluyente, la vida en tales sitios veda la mayoría de los intentos de apropiación y de generación de espacios habitables. Como bien lo señala Bauman, “el hogar se vuelve cárcel. La inmovilidad forzada, la condición de estar amarrado a un lugar y no poder desplazarse a otro, aparece como un estado abominable, cruel, repugnante” (2010: 158).

De nuevo la movilidad o la inmovilidad *per se* no es lo que está produciendo aquí la identidad subalterna, sino que es la cualidad exhibida, fundamentalmente el grado de autonomía de que se dispone para expresar las propias posibilidades de acción. Lo decisivo es la capacidad que se tiene para actuar, para dibujar los escenarios donde moverse y desarrollarse o, por el contrario, la experiencia constante de relaciones excluyentes que comprenden una cotidiana restricción de la libertad (Manderscheid, 2009: 36).

### *LAS MOVILIDADES FORZADAS*

Aparte de desarraigar y confinar, el capitalismo también constituyó una gran fuerza de movilización mecanizada de las poblaciones trabajadoras. Los antiguos campesinos no sólo fueron expulsados hacia el entorno de las fábricas sino que, en su interior, fueron igualmente movilizados bajo pautas históricamente insólitas. Es la mecanización del cuerpo y sus movimientos bajo el régimen fabril y su disciplina cuartelaria, que implicaba, en el análisis de Marx, “la subordinación técnica del obrero a la marcha uniforme del medio de trabajo, y la composición peculiar del cuerpo del trabajo, integrado por individuos de uno y otro sexo y distintos niveles de edad” (2009: 517). Posteriormente, el proyecto de Taylor no fue sino un modo de sistematizar y ampliar las posibilidades técnicas en la gestión del funcionamiento de ese cuerpo del trabajo a través de modelos ideales del movimiento mecanizado (Cresswell, 2006: 87). Su pretensión, como epítome del industrialismo, era superar los movimientos orgánicos y particulares de cada uno de los trabajadores en pos de la imposición de un movimiento generalizado y abstracto (Cresswell, 2006: 94).

Está aún por escribirse la historia del capitalismo como un detallado recuento de las etapas de movilización y *disciplinamiento* del cuerpo de trabajo. Han pasado muchos años desde la gestión mecanizada de los movimientos sociales por el régimen fabril, y no sabríamos con precisión en qué nuevas reconfiguraciones se dispuso hasta la actualidad. Acaso una incierta combinación entre movilizaciones mecánicas, flexibles y estocásticas. Como quiera que sea, lo relevante en términos de formación de las identidades continúa siendo el sentido forzado que cobran.

No cabe duda de que la flexibilización de las formas productivas bajo el neoliberalismo ha acarreado también una flexibilización del trabajo, conduciendo a una sucesión de entradas y salidas de la esfera laboral (Lindón, 2008: 148), una gran combinación de ritmos y horarios, y una disposición a la realización de las más diversas actividades, mayoritariamente descualificantes. Esta fle-

xibilización laboral tiene consecuencias para las movilidades de los trabajadores.

En primer lugar los obliga a ser flexibles en sus desplazamientos a los centros de trabajo cuando carecen mayoritariamente de la mejor herramienta para flexibilizarse por las ciudades dispersas: el automóvil. En el contexto latinoamericano, esto motiva que la mayor parte de sus desplazamientos por la ciudad tengan sentido forzado y deshabilitador al realizarse en los despojos de sistemas de transporte abandonados.

Ahora bien, la flexibilización laboral también obliga a realizar múltiples cambios residenciales. La deslocalización de industrias y empleos, o los constantes recortes de personal para ajustar las producciones a los mercados cambiantes, hacen que las poblaciones trabajadoras vivan lo que Alicia Lindón califica como un “nomadismo residencial”, que va desde la ocupación de cuartos alquilados, a ser hospedados momentáneamente por familiares o a alcanzar a alquilar e incluso comprar residencias periféricas precarias (Lindón, 2008: 82). Aquí entra lo azaroso de este tipo de movilidades: el carecer de punto de fuga que organice en un futuro la movilidad laboral y residencial del trabajador. Las movilidades que describe Lindón parecen carecer de sentido, se dibujan vagamente, empujadas por los constantes reajustes de mercados laborales cada vez más inciertos.

Sin embargo, con todo lo cambiante que queramos representarnos este vagar de las poblaciones subalternas por la ciudad, no dejan tampoco de precipitarse en el tipo de movilizaciones rutinarias, mecánicas y deshabilitantes del primer industrialismo. En los transitorios periodos en que la población subalterna se encuentra ocupada, la lejanía del hogar respecto del trabajo incrementa la carga del tiempo laboral con el dedicado a los desplazamientos. Se realizan entonces, a lo ancho de la metrópoli, extenuantes viajes que sumados pueden alcanzar hasta tres horas diarias (Jacquin, 2012: 402).

Si a lo anterior agregamos una gran dispersión de los servicios se generan dinámicas reproductivas al interior de los hogares imposibles de conciliar (Soja, 2000: 278), las cuales ori-

ginan una gran tensión y desgaste psicológico para las clases trabajadoras (Lindón, 1997: 14). En términos identitarios tal dispersión de la vida a lo ancho de los fragmentos urbanos, y la necesidad de tener que reunirlos en deficientes sistemas de transporte, genera una experiencia cotidiana de exposición, vulnerabilidad (Cresswell, 2006: 169) y dependencia respecto de procesos económicos difíciles de concebir. Las movilidades forzadas de las clases subalternas se expresan en el hecho de que el mundo se mueve bajo sus pies (Bauman, 2010: 115); ellas mismas están obligadas a moverse, sin que en ningún momento hubieran decidido adónde, de qué forma, o incluso si era preferible permanecer quietas (Bauman, 2010: 121).

## CONCLUSIONES

El presente artículo nació de la preocupación por subrayar la relación entre las movilidades capitalistas, tal como se desarrollan en el periodo neoliberal, y la formación de identidades subalternas en la actualidad. El trabajo ha intentado salvar la gran distancia teórica que existe entre formulaciones en clave de economía política –en ocasiones demasiado abstractas y generales– y asentarlas en el más concreto terreno de la constitución de las identidades.

Los análisis clásicos de naturaleza marxista sobre el capitalismo como fuerza de movilización de recursos ayudan a perfilar los actuales estudios acerca de la condición móvil de las sociedades actuales. Al reubicar las movilidades presentes bajo el condicionamiento de las movilizaciones del capitalismo neoliberal, puede comprenderse el origen políticamente condicionado de las identidades móviles de las clases bajas y altas. Las movilizaciones del capitalismo neoliberal serían esos vectores que explican el carácter heterogéneo y diferenciado de las movilidades socioespaciales de las clases hegemónicas y de las subalternas.

Las identidades móviles de la elites han conseguido imponer la fórmula de la movilidad como criterio indispensable para el ascenso y el éxito socioeconómico y, además, disponen de un más franco acceso a las herramientas e instrumentos que la propician. Según hemos visto, las ciudades –deseosas de atraer sus inversiones y altos consumos– fomentan su fácil llegada. Otro tanto sucede con las posibilidades de desplazarse y cruzar fronteras, a través de la posesión de varios pasaportes y la garantía de contar con visados. En el orden urbano, encontramos facilidades en la disposición de formas privatizadas de movilidad, como el automóvil y el recurso a vías rápidas de cuota. Todos estos aspectos constituyen competencias de movilidad que, en un entorno de incertidumbre y cambio como el presente, permiten: un análisis de las oportunidades y desventajas de cada uno de los contratos y proyectos que se les presentan; una entrada en condiciones favorables en los proyectos elegidos; y una salida igualmente sencilla cuando el proyecto deja de ser redituable o es desplazado por otros que aparecen más prometedores.

Las ventajas que hacen hegemónicas a las identidades móviles son las que, relacionalmente, explican las desventajas que precipitan a las clases trabajadoras en identidades móviles subalternas. La ampliada y autónoma movilidad de las primeras viene posibilitada por el sentido pasivo en que las segundas enfrentan sus propias (in)movilidades. En este tenor hemos podido ver cómo la fuerza movilizadora del capitalismo neoliberal condiciona los fenómenos del desarraigo, el confinamiento y la movilidad forzada, que sientan las bases para la aparición de las identidades móviles subalternas.

En ambos casos lo decisivo no es si los sujetos se mueven o no a lo largo de entornos socioespaciales, sino la autonomía con que lo hacen, la capacidad que tienen para determinar la propia movilidad. Así, ciertas inmovilidades libremente elegidas –como la vinculación a proyectos productivos exitosos– puede explicar el predominio de las clases altas. A la inversa: ciertas movilidades forzadas –como los desplazamientos penosos y

rutinarios a lo largo de una trama urbana rota y dispersa en busca de trabajo– puede explicar el sentido subalterno de las identidades del nuevo lumpenproletariado. No está de más señalar que las clases altas obtienen sus amplias y autónomas movibilidades a fuerza de (in)movilizar a las clases bajas en una secuencia continua y reiterada de vivencias descualificantes.

La distribución del poder a través del eje de la movilidad y su encarnación en identidades puede verse como el famoso *río re-vuelto* de la economía neoliberal, donde unos permanecen anclados y sin más posibilidades de conseguir algún recurso que el uso de sus propias manos, mientras que otros se preparan las mejores condiciones para desplazarse libremente, materializar sus cálculos de beneficios, minimizar las condiciones de fracaso y volver a desplazarse en caso de que se encuentre un caladero más prometedor. Es la brillante fórmula que consiste en entrar y salir por una sucesión de acuerdos socioespaciales, habiéndose apropiado antes de las condiciones para el éxito, y apresado a los otros en las consecuencias del fracaso.

## BIBLIOGRAFÍA

AMIN, ASH

1994 “Post-Fordism. Models, Fantasies and Phantoms of Transition”, en Ash Amin (ed.), *Post-Fordism*, Blackwell, Oxford.

AUDIRAC, IVONNE

2003 “Information-Age. Landscapes Outside the Developed World”, *Journal of the American Planning Association*, vol. 69, núm. 1, pp. 16-32.

AUGÉ, MARC

2000 *Los no lugares. Espacios del anonimato*, Gedisa, Barcelona.

BAETEN, GUY

2012 “Normalising Neoliberal Planning. The Case of Malmö, Sweden”, en Kok Tasan y Guy Baeten (eds.), *Contradictions of Neoliberal Planning*, Springer, Londres.

BAUMAN, ZYGMUNT

2010 *La globalización. Consecuencias humanas*, Fondo de Cultura Económica, México D. F.

2003 *City of Fears, City of Hopes*, Goldsmiths College, Londres.

BECK, ULRICH

2001 “Living Your Own Life in a Runaway World. Individualization, Globalization and Politics”, en Will Hutton y Anthony Giddens (eds.), *On the Edge. Living with Global Capitalism*, Vintage, Londres.

1992 *Risk Society*, Sage, Londres.

BERMAN, MARSHALL

1988 *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Alianza, Madrid.

BOLTANSKI, LUC y ÈVE CHIAPELLO

2005 *The New Spirit of Capitalism*, Verso, Londres.

CAHILL, MICHAEL

2010 *Transport, Environment and Society*, Open University Press, Maidenhead.

CARLSON, VIRGINIA y JOSEPH PERSKY

1999 “Gender and Suburban Wages”, *Economic Geography*, vol. 75, núm. 3, pp. 237-253.

CHRISTOPHERSON, SUSAN

1994 “The Fortress City. Privatized Spaces, Consumer Citizenship”, en Ash Amin (ed.), *Post-Fordism*, Blackwell, Oxford.

CLIFTON, KELLY y KAREN LUCAS

2004 “Examining the Empirical Evidence of Transport Inequality in the US and UK”, en Karen Lucas (editora), *Running on Empty. Transport, Social Exclusion and Environmental Justice*, Policy Press, Bristol.

CRESSWELL, TIM

2006 *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, Routledge, Londres.

2004 *Place. A Short Introduction*, Blackwell, Oxford.

- DAVIS, MIKE  
2006 *Planet of Slums*, Verso, Londres.
- DICKERSON, NIKI  
2008 "Occupational and Residential Segregation", *Labor Studies Journal*, vol. 33, núm. 4, pp. 393-411.
- FIGUEROA, ÓSCAR  
2005 "Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina", *Revista de Estudios Urbanos Regionales*, vol. xxxi, núm. 94, pp. 41-53.
- FRENCH, SHAUN, ANDREW LEYSHON y THOMAS WAINWRIGHT  
2011 "Financializing Space, Spacing Financialization", *Progress in Human Geography*, vol. 35, núm. 4, pp. 798-819.
- FREUDENDAL-PEDERSEN, MALENE  
2009 *Mobility in Daily Life. Between Freedom and Unfreedom*, Ashgate, Surrey.
- GIDDENS, ANTHONY  
1998 *The Third Way*, Polity Press, Cambridge.  
1991 *Modernity and Self-Identity. Self and Society in the Late Modern Age*, Stanford University Press, Stanford.
- GOUGH, JAMIE, ARAM EISENSCHITZ y ANDREW McCULLOCH  
2006 *Spaces of Social Exclusion*, Routledge, Londres.
- GRAMSCI, ANTONIO  
1984 *Los cuadernos de la cárcel*, tomo III, Ediciones Era, México D. F.  
1981 *Los cuadernos de la cárcel*, tomo II, Ediciones Era, México D. F.
- HACKWORTH, JASON  
2007 *The Neoliberal City. Governance, Ideology and Development in American Urbanism*, Cornell University Press, Londres.
- HARVEY, DAVID  
2012 "Producir y habitar la periferia. Los nuevos conjuntos de vivienda de bajo costo en México", *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, vol. 41, núm. 3, pp. 389-415.



- 2005a *Spaces of Neoliberalization. Towards a Theory of Uneven Geographical Development*, Franz Steiner Verlag, Munich.
- 2005b *A Brief History of Neoliberalism*, Oxford University Press, Oxford.
- 1994 “Flexible Accumulation through Urbanization. Reflections on Postmodernism in the American City”, en Ash Amin (ed.), *Post-Fordism*, Blackwell, Oxford,
- HIERNAUX, DANIEL y ALICIA LINDÓN VILLORIA  
 2004 “Desterritorialización y reterritorialización metropolitana. La ciudad de México”, *Documents d’Anàlisi Geogràfica*, núm. 44, pp. 71-88.
- JACQUIN, CELINE  
 2012 “Producir y habitar la periferia. Los nuevos conjuntos de vivienda de bajo costo en México”, *Bulletin de l’Institut Francais d’Estudes Andines*, vol. 41, núm. 3, pp. 389-415.
- JOU, SUE-CHING, ANDRÉS LUND HANSEN y HSIN-LING WU  
 2012 “Accumulation by Dispossession and Neoliberal Urban Planning”, en Tuna Tasan-Kok y Guy Baeten (eds.), *Contradictions of Neoliberal Planning*, Springer, Londres.
- KELLERMAN, AHARON  
 2006 *Personal Mobilities*, Routledge, Londres.
- LACLAU, ERNESTO y CHANTAL MOUFFE  
 2001 *Hegemony and Socialist Strategy. Towards a Radical Democratic Politics*, Verso, Londres.
- LARSEN, JONAS, JOHN URRY y KAY AXHAUSEN  
 2006 *Mobilities, Networks, Geographies*, Ashgate, Aldershot.
- LEFEBVRE, HENRY  
 1996 *Writings on Cities*, Blackwell, Oxford.
- LINDÓN VILLORIA, ALICIA  
 2008 “De espacialidades y transnacionalismo”, en Hiernaux y Zárate (eds.), *Espacios y transnacionalismo*, Universidad Autónoma Metropolitana, México D. F.  
 1997 *De la expansión urbana y la periferia metropolitana*, El Colegio de México, México D. F.

LUCAS, KAREN

- 2004 "Transport and social exclusion", *Running on Empty. Transport, Social Exclusion and Environmental Justice*, Policy Press, Bristol.

MANDERSCHIED, KATHARINA

- 2009 "Unequal Mobilities", en Timo Ohnmacht, Hanja Maksim y Manfred Max Bergman (eds.), *Mobilities and Inequality*, Ashgate, Surrey.

MARSHALL, THOMAS HUMPHREY

- 1997 "Ciudadanía y clase social", *Revista Internacional de Sociología*, núm. 79, pp. 302-312.

MARX, KARL

- 2009 *El capital. Crítica de la economía política*, Siglo XXI Editores, México D. F.

MASSEY, DOREEN

- 2008 *Ciudad Mundial*, Fundación Editorial el Perro y la Rana, Caracas.

MAYOL, PIERRE

- 2006 "Habitar", en Michel de Certeau, Luce Giard y Pierre Mayol, *La invención de lo cotidiano*, vol. 2: "Habitar, cocinar", Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, Tlaquepaque.

OHNMACHT, TIMO, HANJA MAKSIM y MANFRED BERGMAN

- 2009 "Mobilities and Inequality. Making the Connections", en Timo Ohnmacht, Hanja Maksim y Manfred Bergman (eds.), *Mobilities and Inequality*, Ashgate, Surrey.

OLIVER, STUART

- 2006 "The Desire to Metabolize Nature. Edward Loveden, William Vanderstegen and the Disciplining of the River Thames", en Nik Heynen, Maria Kaika y Erik Swyngedouw (eds.), *In the Nature of Cities. Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*, Routledge, Londres.

- PECK, JAMIE y ADAM TICKELL  
2002 "Neoliberalizing Space", *Antipode*, vol. 34, núm. 3, pp. 380-404.
- POLANYI, KARL  
1957 *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time*, Beacon Press, Boston.
- PRILLWITZ, JAN  
2006 "Impact of Life Course Events on Car Ownership", *Transportation Research Records*, vol. 1985, núm. 1, pp. 71-77.
- SASSEN, SASKIA  
2000 *Cities in a World Economy*, Pine Forge Press, Londres.
- SENNETT, RICHARD  
1997 *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Alianza, Madrid.
- SHELLER, MIMI y JOHN URRY  
2000 "The City and the Car", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, núm. 4, pp. 737-753.
- SOHN, HEIDI  
2011 "Denationalization. The Subjugation of Mexico and its Capital City", en Tahl Kaminer, Miguel Robles-Durán, David Harvey y Erik Swyngedouw (eds.), *Urban Asymmetries. Studies and Projects on Neoliberal Urbanization*, 010 Publishers, Rotterdam.
- SOJA, EDWARD W.  
2000 *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell, Oxford.  
1990 *Postmodern Geographies. The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Verso, Londres.
- SWYNGEDOUW, ERIK  
2011 "The Zero-ground of Politics. Musings on the Post-political City", en Tahl Kaminer, Miguel Robles-Durán, David Harvey y Erik Swyngedouw (eds.), *Urban Asymmetries. Studies and Projects on Neoliberal Urbanization*, 010 Publishers, Rotterdam.

- 2006 "Metabolic Urbanization. The Making of Cyborg Cities", en Nik Heynen, Maria Kaika y Erik Swyngedouw (eds.), *In the Nature of Cities. Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*, Routledge, Londres.
- 2004 "Globalisation or 'Glocalisation'? Networks, Territories and Rescaling", *Cambridge Review of International Affairs*, vol. 17, núm. 1, pp. 25-48.
- URRY, JOHN
- 2006 "Inhabiting the Car", en Steffen Bohm, Campbell Jones, Chris Land y Matthew Paterson (eds.), *Against Automobility*, Blackwell, Oxford.
- VÁZQUEZ CASTILLO, MARÍA TERESA
- 2004 *Land Privatization in México. Urbanization, Formation of Regions and Globalization in Ejidos*, Routledge, Londres.
- WOLFE, JOEL
- 2010 *Autos and Progress. The Brazilian Search for Modernity*, Oxford University Press, Oxford.
- ZETTER, ROGER
- 2004 "Market Enablement and the Urban Sector", en Roger Zetter y Mohamed Hamza (eds.), *Market Economy and Urban Change. Impacts in the Developing World*, Earthscan, Londres.