



Biopolítica de la movilidad automovilista.

Presentación

Estudiando la manera en la que el automóvil, o mejor dicho, el sistema automovilista condiciona el devenir de la sociedad capitalista, atisbé la posibilidad de interpretar dicho sistema como un verdadero biodispositivo, al modo de un mecanismo cuya dinámica y efectos "maquínicos" aparecen, eso creo yo, muy claros. De eso trata el texto que presento ahora. Posteriormente comprobé que este mecanismo es aplicable a otras instituciones típicas de la modernidad capitalista: el sistema educativo, el de la salud, el sistema inmobiliario y especialmente el mercado laboral (al menos en su versión fordista, que es la que he estudiado).

Lo que describo es un mecanismo (¿una máquina abstracta?1) cuyo funcionamiento explica varias cosas: su relativa capacidad autotransformativa (así como su estabilidad, a pesar de sus problemas), la integración de la economía de mercado con las políticas de poblaciones, más algunas causas de la segmentación social del capitalismo maduro, etc.

Este artefacto mental igualmente fuerza al replanteamiento de conceptos como "naturaleza", "producción", "capital" y otros, dado que los términos heredados responden mal a lo que demanda una práctica teórico-política de nuestro tiempo. En cuanto al término "biopolítica" espero que quede aceptablemente explicado en el transcurso de lo que sigue.

El sistema automovilista es un monopolio radical

Entre 1974 y 1975 Ivan Illich construyó una teoría sobre los efectos del consumo de la energía en determinadas sociedades:

Si ese consumo está por debajo de un límite inferior, tal sociedad estaría subequipada; pero si es mayor que un límite superior "[...] termina la posibilidad de mantener una distribución equitativa del control sobre el poder mecánico en la sociedad"; en relación con el transporte "[...] cuando la velocidad de sus vehículos rebasa un cierto margen, la gente se convierte en prisionera del vehículo que la lleva cada día de la casa al trabajo [... Una vez] pasado cierto límite la industria del transporte cuesta a la sociedad más tiempo del que ahorra [... y al final] nadie puede ganar tiempo sin que, obligadamente, lo haga perder a otro"; esa velocidad estaría en torno a los 20 Km/h, justamente la propia de la bicicleta 2.

Un mecanismo muy simple y general subyace bajo lo propuesto, se trata del ajuste entre una parte emisora o servidora y otra parte receptora o beneficiaria: por debajo del límite inferior lo que se aporta es insuficiente para que la parte receptora trabaje a su vez eficazmente; pero éste no es el caso que preocupa al pensador vienés sino el contrario, cuando hay demasiado flujo de energía (o demasiado movimiento) porque no hay capacidad receptora suficiente. En el sistema automovilista esto se expresa como un exceso de automóviles respecto la capacidad del sistema viario y, consiguientemente en las ridículas velocidades en las grandes ciudades.

Se trata, ni más ni menos, que de una escasez creada por la abundancia, verdadera fórmula maestra del capitalismo. Para explicar la persistencia, hay dos ordenes complementarios de razones. Por un lado existe una especie de encierro epistémico del consumidor, pues éste es literalmente construido en su subjetividad de tal modo que es incapaz de cuestionar el carácter aparentemente natural de las nuevas necesidades.

Y por otro lado hay una necesidad auténticamente objetiva, es decir, exterior a los individuos; es a lo que se alude en lo siguiente:

"El monopolio radical ejercido por una industria sobre toda una sociedad no es el efecto de la escasez de bienes reservados a una minoría de clientes; es más bien la capacidad que tiene esta industria de convertir a todos en usuarios" 3.

Un monopolio clásico supone que existe oferta de un solo industrial o comerciante, por lo que no hay donde comparar ofertas alternativas; un monopolio radical ni siquiera deja abierta la última opción, la que consiste en desistir de comprar (aunque siga existiendo competencia entre ofertas diferentes). Y es similar a lo que en otro contexto (pero propio igualmente del territorio urbano) ha sido formulado como coste de salida infinito característico de ciertos mercados cautivos, como el de los operadores históricos de telecomunicaciones, que disfrutaban de monopolios naturales, como dueños de la infraestructura única que proporcionaba el servicio telefónico4 porque hacerlo implicaba quedarse pura y llanamente sin servicio.

Esto es lo que ocurre con el habitante del territorio urbano, sometido a unas condiciones en que renunciar a la movilidad motorizada supone, en su percepción, incurrir en indeseables consecuencias: las distancias hasta los lugares donde trabaja, estudia, compra, consume ocio, son imposibles de cubrir si no es con vehículos motorizados; la satisfacción del conjunto de sus necesidades vitales, y también las relacionadas con su autonomía existencial (socialización, formación elemental y profesional, etcétera) dependen de que pueda acceder físicamente a los espacios urbanos donde tales necesidades se atienden.

Existe esa realidad exterior, en cierta manera natural (y por lo tanto invisible), unos imperativos derivados del espacio urbano; y por otra parte éste carece de los recursos de pensamiento precisos para plantearse una alternativa operativa, eficaz; sólo una especie de catarsis moral le liberaría de ese encierro epistémico.

El monopolio radical es un biodispositivo

Condicionamiento tecnológico de la vida de los individuos a través del dominio de la oferta y de la demanda de los mercados y encierro epistémico son las ideas que aporta el análisis de Ivan Illich.

Desde el momento en que los dos polos, producción y consumo, pueden ser controlados desde un mismo centro de poder es seguro el surgimiento de un dispositivo de gobierno, un biodispositivo en la terminología de Foucault, debido a que ambos polos cubren la totalidad de un modo específico de ser como individuo en esta sociedad (en este caso lo "automovilista" sería la concreción fordista del modo en que los sujetos se mueven en el medio urbano). Por una parte fabrica e induce unas determinadas necesidades impuestas por las circunstancias objetivas del mundo moderno (que ofrece grandes oportunidades pero siempre lejos de sus posibilidades como peatón). Y por otra parte le brinda la solución, igualmente moderna: el automóvil. Hay una dinámica recursiva, entre necesidades y soluciones, recíprocamente dependientes, produciéndose un bloqueo e impidiendo su transformación.

En la medida en que las relaciones sociales de los ciudadanos son intermediadas por mercancías (Marx) la construcción de un sujeto completo bajo control económico se hace posible; la opacidad de estos procesos graduales, difusos, moleculares, inmersivos, favorece que parcelas estratégicas de la vida social puedan ser controladas desde instancias exteriores, y no precisamente del tipo político convencional. La intermediación universal de las relaciones sociales por parte de las mercancías es lo que hace posible que el capital se convierta en la instancia definitiva y "natural" del gobierno de las sociedades capitalistas, un "biogobierno" en cuanto las mercancías construyen igualmente las condiciones de existencia material, social y subjetiva de los integrantes de dichas sociedades.

El gobierno del que aquí se habla no coincide con el término habitual pues el biodispositivo no está construido por ningún agente específico; sólo parcialmente puede ser utilizado de manera deliberada y siempre bajo las cambiantes condiciones del juego estratégico, en continuo cambio. Aun así, en el caso del bipolo producción-consumo es posible hablar de un control, más estadístico que individualizado. Cuando lo que hay es un sistema concurrencial numeroso existen múltiples instancias de poder diferenciadas, y lo mismo compiten entre sí como actúan de común (y, por lo general, secreto) acuerdo; la tendencia al monopolio y cartelización, que nunca cesa, se dirige de hecho a ese hipotético uso eficaz del completo biodispositivo; una vez amarrado dicho control, el paso siguiente será la transformación--adaptación del biodispositivo de una manera deliberada, lo que supone un salto cualitativo de fuertes consecuencias.

El resultado es que el ciudadano--automovilista, después de un siglo de transporte mecanizado individual, ya percibe la realidad que le rodea como dada y natural, especialmente cuando está imposibilitado de adquirir una perspectiva genética de su propia condición y de esa realidad contextual. De algún modo vive en una burbuja sin historia; sus satisfacciones e inquietudes ya no tienen como marco de posibles comparaciones algún tiempo anterior en que la gente vivía de otro modo, como sucedió con los primeros modernos.

El mecanismo de la estratificación social automovilista

Para indagar en el sistema automovilístico es preciso superar la consideración del objeto automóvil como presunta entidad aislada y autónoma, e incluir, tanto los vehículos como la vías por las que discurren (sin perjuicio de que sucesivos contextos puedan ser incorporados). A este conjunto podemos aplicar el concepto del biodispositivo entendido como instrumento de gobierno y productor de subjetividad.

De seguir con la propuesta de Ivan Illich, el biodispositivo del sistema automovilista funcionaría de la siguiente manera: desde el momento en que a la parte receptora (sistema viario: autopistas, carreteras, calles,

aparcamientos, etc.) le falta capacidad de asimilación del tráfico, el sistema automóvil no responde a la expectativa ofrecida; entonces se inicia un proceso que empieza con una ampliación de la capacidad del sistema viario seguido de un rápido aumento del flujo automovilístico actual atraído por las nuevas facilidades, colapsando de nuevo la vías así mejoradas e induciendo una repetición del proceso; y así sucesivamente, ciclo tras ciclo.

En paralelo y como consecuencia de esta inflación surge una enorme cantidad de tareas: formar conductores, regular la circulación, asegurar contra los accidentes, reparar vehículos, complementar, suministrar repuestos y complementos, proyectar, construir, mantener, reformar las vías y anexos, reciclar materiales, corregir impactos, especular con los terrenos, redactar artículos sobre la "biopolítica de la movilidad automovilista", etc., toda una nube de fértiles actividades serviciales, simbióticas, parásitas o carroñeras.

En cuanto la masificación (medible por un nuevo parámetro crítico, el de la densidad relativa respecto el espacio ocupado por el automóvil, tanto circulando como estacionado) hace desaparecer las iniciales ventajas de un automóvil disfrutado por una minoría, este segmento social superior buscará el medio de no quedar aprisionado, pues tiene el poder y el dinero para ello (de mil maneras: huyendo de la ciudad congestionada, variando sus cronos diarios, viajando en avión, contratando un chofer, etc.).

Podemos distinguir cuatro grandes diferenciales:

- El diferencial bipolar con una recursividad casi cerrada que caracteriza al ir y venir diario o de corto plazo (semanal, etc.) casi siempre en ciclo cerrado, típico del commuter; más el marcado por la congestión-ampliación-descongestión-congestión del sistema viario.
- El diferencial entre el modo automovilista y un modo motorizado más desterritorializado.
- El diferencial entre modos motorizados y modos no-motorizados: mediante un cambio radical de los que consiguen superar la dependencia del coche, y como consecuencia una transformación profunda de su subjetividad.
- Y a nivel global el umbral histórico de transformación en profundidad del territorio, debido a la difusión de tecnologías (sociales y objetuales) que alteran los patrones de movilidad de la población.

Que provocan igualmente tres estratos de población en relación directa con el uso del automóvil, consecuencia a su vez de las disparidades económicas:

A. El de los atrapados en el círculo vicioso de la dependencia del automóvil; escasez de la abundancia. El gran colectivo de automovilistas es realmente una clase media (aunque entre ellos haya muchos trabajadores asalariados), con recursos suficientes para disfrutar de una vida sin grandes privaciones, pero encerrados, física y mentalmente, en ella. Estrato automovilista; movimientos pendulares con dependencia absoluta del automóvil .

B. El estrato de la población sin medios o capacidades suficientes para acceder a la posesión del automóvil, sufriendo por ello una fuerte precariedad en su movilidad y una gran dependencia. Estrato considerado residual, pero mayoritario, de los sin-automóvil, integrado por la totalidad de la población infantil, los mayores, los enfermos, la mayor parte de las mujeres, los pobres, los discapacitados: escasez absoluta; inmovilidad no voluntaria y carencia de autonomía .

C. Los que pueden eludir los problemas de congestión de los automóviles o bien pueden acceder a otras fórmulas de movilidad: no escasez. Estrato supra-automóvil; libertad de movimientos motorizados.

A los anteriores es posible añadir otros dos estratos que aunque pueden considerarse marginales están sustancialmente relacionados con el sistema automovilista:

D. El mayoritario en las sociedades no desarrolladas, pero ya integradas en un sistema mundial profundamente motorizado, donde el automóvil privado todavía no determina la movilidad. Estrato infra-automóvil, escasez absoluta pero no en términos relativos, es decir, en su medio propio local, donde no ha lugar la estratificación social inducida por el automóvil; la movilidad dependiente automovilista todavía no suscita en su interior la escasez/abundancia que le es propia.

E. El de los que voluntariamente renuncian al automóvil, superando con más o menos fortuna las paradojas de la escasez de la abundancia. Estrato a-automóvil; no-movilidad automovilista, voluntaria y todavía minoritaria.

De este modo se forman estratos de población definidos por su diferente grado de acceso a los medios que proporcionan movilidad territorial; este mecanismo es un caso particular del que explica la producción de

escasez mediante la abundancia: en términos de Illich, una velocidad que excede la óptima; y es fuente de importantes desigualdades sociales debido a que la parte receptora del dispositivo es permanentemente incapaz de absorber lo que la otra parte produce.

El movimiento resultante es casi siempre circular; y aunque los desplazamientos sean muy variados y complejos, el único movimiento cualitativamente diferente es el de transformación, el único que merece la pena considerarse como contenido de una finalidad. Este es el espejismo en que los modernos estamos sumidos: que lo que se nos ofrece como un medio (un automóvil) para un fin (el movimiento propio y autónomo para personal beneficio) encubre una dependencia circular, empeñados en un movimiento cuyo propósito es superar los límites cuya causa es ese mismo movimiento.

Sólo los que pueden disfrutar de un estrato superior, más desterritorializado, son los que se benefician de la riqueza económica drenada del movimiento circular de los encerrados en el estrato automovilista, los que puedan liberarse de las servidumbres de ese modo automovilista de ser.

Y sin embargo, en comparación con los automovilistas, no es mejor situación la de los que carecen de automóvil en el otro extremo, a no ser que dispongan de transportes colectivos muy eficientes o asuman valientemente recurrir a medios alternativos, bicicleta por ejemplo, o acierten a organizar su rutina diaria en función de esa circunstancia de ausencia de movilidad mecanizada propia. Enfrentando el problema de otro modo, es decir, saliendo del encierro ocasionado por el propio dispositivo

Finalmente, con el posfordismo se esboza una pérdida del centralidad del sistema automovilista, a lo que contribuyen sus cada vez más insoportables despilfarros, servidumbres y costes. Pero más allá de esos factores ese destronamiento tiene una causa inmanente al propio territorio contemporáneo, siendo síntomas de ese cambio las profundas transformaciones que se producen en el modo de vida de las poblaciones de las sociedades capitalistas más desarrolladas: mutación histórica profunda del territorio que ya empieza a notarse con fuerza y que supone que otro biodispositivo relativo a la movilidad de la población emerge asociado a los modos "ciber".

BIBLIOGRAFÍA

1 DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix (1980). Mil Mesetas. 2ª Parte de capitalismo y esquizofrenia. Valencia: Pre-textos, 1988, p. 76

2 ILLICH, Ivan (1974). Energía y equidad. Desempleo creador. México D.F.: Joaquín Mortiz, Planeta, 1985, p. 21, 24, 32 y 48

3 op. cit., p. 40

4 BOMSEL, Olivier; LE BLANC, Gilles. La economía digital ¿una nueva economía?. En Mundo Científico nº 211 (p. 72 a 77). Barcelona: RBA revistas, 2000, p. 74

texto de Eduardo Serrano producido por 



Los contenidos de este documento están
bajo una licencia de [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)