

La empleabilidad de los sujetos desde las infraestructuras de transporte

The employability of subjects from transportation infrastructures

Fernando Calonge Reillo

Centro Universitario de Tonalá-Universidad de Guadalajara
fercalonge@yahoo.es

Resumen. El presente artículo es una indagación teórica que acerca el campo de las infraestructuras de transporte al de la formación de las identidades. El artículo presenta un primer esfuerzo por materializar los procesos de formación de las identidades y ubicarlos en el espacio urbano. En él, se retoman algunos trabajos en antropología y geografía urbana que utilizan ciertas metáforas para comunicar los órdenes infraestructural e identitario. A partir de ellos se propone la hipótesis de que la creciente construcción de infraestructura de transporte urbano propende a generar un tipo de sujeto propio de las metrópolis neoliberales que podemos reconocer bajo la metáfora de la empleabilidad.

Abstract. This paper is a theoretical study approaching the field of transportation infrastructures and the shaping of identities. It attempts to materialize the formation of identities and situate them in the urban space. It returns to past work in urban anthropology and geography that resort to certain metaphors to communicate infrastructure and identity domains. On this basis, it is hypothesized that the growing construction of public transportation infrastructure supports the emergence of a kind of subjectivity typical of the neoliberal metropolis that can be understood through the metaphor of employability.

Palabras clave. Empleabilidad; transporte urbano; infraestructuras urbanas; identidades.

Keywords. Employability; urban transportation; urban infrastructures; identities.

Formato de citación. Calonge Reillo, Fernando (2018). La empleabilidad de los sujetos desde las infraestructuras de transporte. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 8(1), 49-60. <http://www2.ua.es/urbs/index.php/urbs/article/view/calonge>

Recibido: 14/12/2017; **aceptado:** 09/04/2018; **publicado:** 02/05/2018

Edición: Almería, 2018, Universidad de Almería

Introducción

El creciente número de traslados en nuestras ciudades realizados en automóviles particulares impone un conjunto de tensiones a los sistemas de movilidad urbanos. Problemas de congestión vial, accidentes, contaminación o consumo energético hacen que desde el orden metropolitano, sobre todo en los países en desarrollo, se busquen alternativas de movilidad basadas en el transporte masivo y, en segundo lugar, en el no motorizado. En algunos contextos, se están incorporando grandes inversiones en la extensión de las redes de transporte público basadas en metro, tren ligero o sistemas de autobuses de alta capacidad. Esta amplia inversión no se ve acompañada por suficientes reflexiones académicas sobre las repercusiones que tiene para el entorno urbano cotidiano y cómo éste soporta la aparición de las identidades urbanas.

Este artículo es una aportación teórica que sienta las bases para comprender cómo el trazado de infraestructura para el transporte urbano incide en la formación de un particular tipo de identidades, dentro de los órdenes neoliberales presentes. Se parte de la asunción de que este tipo de inversiones urbanas tienen implicaciones que van más allá de lo estrictamente infraestructural, y permean en los órdenes cultural, social e identitario. En ese sentido, se explora cómo ciertas homologías se comunican y reasientan en órdenes paralelos, de manera que una forma de ver y organizar el transporte de la ciudad influye en cómo se construyen sus ciudadanos.

En particular, en este artículo se propone que las recientes inversiones en infraestructura de transporte urbano pueden traducirse en la conformación de los ciudadanos como sujetos empleables, en el contexto de las metrópolis neoliberales. Bajo toda la red semántica presente en este concepto, se sugiere que este tipo de infraestructura influye en la conformación de unos sujetos que estén preparados para una entrada

y salida lo más expedita y eficiente posible de los espacios de mercado, cada vez más extendidos en las ciudades.

Para sostener el argumento, en primer lugar se reflexiona sobre cómo podemos entender la constitución de las identidades desde su ubicación en contextos materiales como el entorno urbano. Este acercamiento entre aspectos identitarios y espaciales nos exige pensar en un sustrato que haga posible la articulación de órdenes de fenómenos tan diferentes. En ese sentido, en un segundo apartado se presentan las metáforas como una base que permite que ciertas ordenaciones en un campo infraestructural se transmitan y propaguen a través de ordenaciones de tipo cultural o identitario. A continuación, se ofrecen las conclusiones de investigaciones desarrolladas en antropología y geografía urbana que recurren a algunas metáforas concretas para articular lo que sucede en el campo infraestructural con los campos social, político e identitario. Por último, se ubica toda esta discusión en el terreno particular de las infraestructuras de transporte. Aquí se presenta la metáfora de la circulación como aquella que ha servido a diversos autores para poner en comunicación el despliegue de este tipo de infraestructura con cambios sustantivos en los órdenes cultural y social. A esta discusión se incorpora la metáfora de la empleabilidad para incluir también el orden identitario. Se pretende mostrar que, desde la empleabilidad, se facilita entender cómo un tipo particular de sujetos que se construyen sobre las recientes inversiones en transporte urbano.

Bases materiales para la aparición de las identidades

La discusión sobre la aparición de las identidades durante buena parte del siglo pasado se distribuyó dentro de un cuadro reconocible. Bajo sus diferentes modalidades, la identidad humana era un fenómeno imputable a su inscripción dentro de una red de relaciones que involucraba a otras identidades. Aportaciones de la filosofía, la sociología o la antropología enfatizaban la naturaleza interactiva y social de la identidad humana. En la perspectiva interaccionista, la identidad aparecía como un efecto del reflejo que el sí mismo recibía desde los otros (George H. Mead, 1934), o como la resultante de los juegos más o menos estratégicos de la presentación del sí mismo dentro de los escenarios de interacción (Erving Goffman, 1956). En cualquiera de los dos casos, es el juego de las representaciones y los espejos que se transmiten en la relación con los otros lo que es determinante para las identidades de los sujetos.

En su vertiente narrativa, la identidad se concebía como la narración que el sujeto da de sí mismo y que le ayuda a obtener cierta estabilidad interpretativa dentro de toda la dispersión de experiencias vividas. En la consecución de esta estabilidad, siempre está implícita la existencia de los otros, que hacen la vez de un público que aporta las interpretaciones narrativas disponibles para el sujeto (Paul Ricoeur, 1983). Bajo esta perspectiva, los significados de la identidad también tienen su raigambre en la existencia de la interacción con otros sujetos, pero se transmiten a través de tramas narrativas, y no a través de espejos y representaciones.

En su dimensión ética, la identidad también se ha interpretado desde la relación con los otros. Así por ejemplo, se ha señalado que la identidad es la respuesta que da el sujeto a la interpelación de un entramado ideológico encarnado por la figura de los otros (Louis Althusser, 1968). También se ha indicado que la evaluación auténtica que realiza el sujeto de su actuar descansa en un modelo de bien compartido por una comunidad (Charles Taylor, 1089). En estos casos, los otros hacen de instancia ética que favorece la identificación del sujeto con algunos de los valores de una comunidad.

En cualquiera de estas versiones, la identidad se entiende a través de los marcos narrativos y la existencia del público estabilizador, a través de las miradas e identificaciones que los demás realizan sobre el sujeto, o desde la conminación comunitaria a ubicarse dentro de unos marcos de valores compartidos. La

conciencia de sí mismo se da como resultado de desarrollarse dentro de un contexto social, cultural y ético, en donde las interacciones con los otros sujetos conforman el entramado que sirve para labrarla. Las aportaciones aquí presentadas aspiran a escapar de una aproximación psicologicista en la explicación de la identidad, en la medida en que la ubican en relación con patrones de comportamiento e interacción socialmente aceptados.

Todas estas interpretaciones complejizan la constitución de la identidad, evitando que sea reducida a las características exclusivas de un sujeto aislado e independiente. Sin embargo, la mayoría de ellas adolecen de ubicar todas esas intrincadas relaciones sociales en un contexto desustantivado e inmaterial; ya estemos hablando de tramas narrativas, de juegos de representaciones o de marcos ideológicos y valorativos, las interacciones suceden en un mundo entendido como mero receptáculo sin espesor; pareciera que esas relaciones se producen por fuera de las condiciones concretas de los espacios particulares.

Para ser justos, en el siglo XX también se acuñaron otras teorías que ayudan a rescatar la dimensión más espacial y material de las identidades. La geografía humana destacó en su intento por mostrar que el espacio es mucho más que un marco abstracto que encuadra el actuar humano, porque se convierte en el lugar por antonomasia para el arraigo de las identidades (Edward Relph, 1976; Yi-Fu Tuan, 1977). Desde estas interpretaciones, el lugar es sede para la humanización, al aportar a las identidades sus caracteres particulares. Buena parte de estas aproximaciones de la geografía humana beben del trabajo de la fenomenología e intentan devolver el sentido cualitativo al espacio, concibiéndolo como el lugar por antonomasia que completa la antropogénesis humana (Jeff Malpas, 2004).

También resaltan aquellas lecturas que ubican la constitución de las identidades en el seno de unos discursos que no son sólo textos o epistemes, sino también prácticas y tecnologías. En esta dirección, la obra de Foucault apunta a estudiar la aparición del sujeto como resultado de su inserción en una serie de dispositivos (Foucault, 1978). En ese esfuerzo por situar la constitución de las identidades en contextos materiales y pragmáticos, se sitúan las más recientes aportaciones del post-humanismo, que intentan recuperar la filiación de lo humano con un mundo de artefactos, tecnologías, microorganismos o arquitecturas físicas e institucionales que le brindan soporte. Aquí, las aportaciones de Bruno Latour nos muestran que la identidad ya no se ubica encapsulada al interior del sujeto, o distribuida desde relaciones exclusivamente intersubjetivas, sino en vinculaciones que tienen mucho de material (Latour, 1999).

En línea con todas estas propuestas, el denominado giro espacial en ciencias sociales que aparece a comienzos del siglo XXI incita a reparar en las características concretas y habilitadoras de los espacios, para poder explicar fenómenos como el poder, la cultura, la sociedad o las mismas identidades. Desde esta corriente, el espacio se entiende en su dimensión cualitativa, no como un marco homogéneo para la ubicación de los fenómenos, sino como una textura heterogénea para la emergencia de multiplicidades entre las que se contarían las identidades (Doreen Massey, 2005). De este modo, el estudio de la identidad exige estudiar cómo se fundamenta en las relaciones entre sujetos o en las que mantiene el propio sujeto con ambientes heterogéneos hechos de 'seres naturales', arquitecturas, artefactos o discursos.

Estas reflexiones tienen repercusiones muy importantes para los estudios urbanos. Si el medioambiente integra las condiciones de posibilidad para que se den los diferentes seres, las ciudades, con sus arquitecturas, tecnologías y ambientes, constituyen un contexto de primer orden para la aparición concreta de identidades individuales y colectivas. Dentro de los diversos componentes de la realidad urbana, las redes tecnológicas y la infraestructura son especialmente significativas. La pregunta que subyace, sin

embargo, es cómo entender esos ambientes urbanos en su papel de posibilitadores para la aparición de las distintas identidades. La introducción del papel que desempeñan las metáforas materializadas puede ayudarnos a comprender la dimensión de lo urbano como sede de emergencia de las multiplicidades.

Por unas metáforas materiales

En sus estudios, Bruno Latour se encontraba ante un problema similar de cómo entender la particularidad de cada entidad, desde su ubicación en unas redes que corrían el riesgo de diluir y desustantivar cualquier carácter. Si el ser humano, como el resto de seres, era el resultado de su inserción dentro de largas cadenas conformadas por otros actores, la red parecía estar desestabilizando cualquier posibilidad de materialización y permanencia de las identidades. En sus estudios sobre antropología de la ciencia, Latour comprendió que, si el científico, su instrumental, las bacterias, los otros científicos, los protocolos, instituciones o inversores económicos se explican por toda la malla de relaciones que establecen entre sí, era muy difícil plantearse la pregunta sobre su consistencia propia e independiente. Latour necesitaba encontrar un medio de explicar cómo ese ambiente de emergencia de las multiplicidades, sin embargo, era capaz también de consolidar ciertas particularidades y diferencialidades. Dentro de esas redes heterogéneas, Latour encontró en la capacidad para tejer morfismos, la particularidad que explica al ser humano. Es decir, la diferencia del ser humano consiste en su capacidad de confeccionar formas y configuraciones en sí mismas diferenciales. El ser humano sería el iniciador de nuevas multiplicidades desde y a través de los conjuntos de relaciones materiales que lo inscriben (Latour, 1991).

Esta capacidad de tejer morfismos, y así abrir nuevos campos experienciales, se puede ubicar de una forma lógica y natural dentro de las posibilidades que abre una metáfora materializada. En los años setenta, Paul Ricoeur exploró la dimensión connotativa de la metáfora, es decir, su capacidad para desestabilizar la identidad de palabras y cosas, aproximándolas y haciéndolas semejantes a otras palabras y cosas en principio muy alejadas desde el punto de vista denotativo (Ricoeur, 1975). Para Ricoeur, la metáfora es el medio estilístico que permite poner insólitamente en relación ciertas características de las identidades con las características que poseen otras identidades semejantes. De esta forma, el ser humano, en su capacidad de tejedor de morfismos, o como agente de la metáfora, sería el actor capaz de poner en relación campos pragmáticos y semánticos colindantes pero separados. La metáfora, sobre la que trabaja el ser humano, sería la base comparativa que permite ingeniar nuevas estructuras relacionales y abrir nuevos campos de posibilidades y de ser.

La capacidad para tejer los morfismos o construir metáforas no debemos restringirla al campo puramente lingüístico, como en su caso hizo Ricoeur. Con Latour podemos ubicar ese tipo de habilidades por trabajar la semejanza en lo diferente, o por poner en comunicación campos relacionales en principio heterogéneos, en entornos materiales y extralingüísticos. La metáfora entonces tendría una dimensión ontogenética, no porque el mundo se creara al interior de los significados de un lenguaje, sino porque permitiría poner en comunicación e intercambio entidades en sí mismas materiales.

Dentro del contexto urbano, el trabajo metafórico lo observamos en la forma como los sujetos trazan todo tipo de vinculaciones heterogéneas entre tecnologías, seres naturales, instituciones u otros sujetos. La metáfora como relación material, y como forma de aproximar lo lejano, es lo que estaría en la base del trabajo de extensión de los mismos órdenes urbanos y su soporte infraestructural; a su vez, es lo que facilitaría la emergencia de los sujetos dentro de estos entornos de agua, medidores, cables de alta tensión, calzadas o viaductos. La metáfora materializada permite que determinadas imágenes den un salto

semántico entre órdenes materiales diferentes: el medio ambiente, la ciudad, la economía o la política entran en relación a través suyo. La metáfora también es el medio que facilita que, desde todos estos ámbitos heterogéneos, se proyecten identidades distintivas.

Metáforas para explicar el orden tecnológico, el social y el identitario

Los antropólogos y geógrafos urbanos han estudiado la manera como el tendido de infraestructuras codetermina la aparición de ciertas culturas e identidades urbanas a través de determinadas metáforas que sirven como eje de ordenamiento. El que el trabajo sobre los órdenes tecnológicos permita metafóricamente el trabajo sobre los órdenes económicos, políticos y sociales, ha sido fundamental para la constitución de una modernidad de corte colonizadora. En esta dirección, Brian Larkin ha analizado cómo el trazado de determinadas infraestructuras como las de transporte o comunicaciones en el contexto colonial africano no tenía la única finalidad de alargar las cadenas de acción materiales, sino que también tuvo repercusiones muy importantes de dominación política y social. La espectacularidad del sometimiento de la naturaleza que mostraban los colonizadores europeos con el despliegue de la moderna infraestructura dio un salto de orden y sirvió para encauzar el sometimiento de culturas y sociedades nativas por el asombro ante una cultura presentada como superior (Larkin, 2008). Los colonizadores desplegaron sus infraestructuras como una forma de extender su dominio desde el punto de vista material, y los afectos que suscitaron sobre lo sobrecogedor, espectacular o sublime ayudaron a forjarlo desde el punto de vista social y cultural.

En los últimos años abundan los estudios que muestran los saltos materiales y metafóricos de orden que vienen ligados a la extensión de determinadas infraestructuras urbanas. Entre ellos, sobresalen los estudios que se centran en la extensión de las redes de abastecimiento de agua y de alcantarillado. Nikhil Anand ha mostrado cómo la presión es un estado que caracteriza al mismo tiempo a los órdenes infraestructurales y sociopolíticos en la prestación de los servicios de agua. En el contexto de una ciudad como Bombay, ha señalado que, igual que el agua sólo llega después de que las distintas estaciones de bombeo impriman la suficiente presión para su efectivo desplazamiento, es necesario también que los vecinos más pobres sometan a la consiguiente presión a toda la institucionalidad de sus representantes, caciques locales y burócratas para poder contar con este servicio (Anand, 2011).

En un sentido próximo, el propio Anand (2015) ha mostrado que los sistemas políticos y los infraestructurales se caracterizan por un estado similar de filtraciones, pérdidas y fugas que explica la ineficiencia en la prestación de servicios de agua potable en el contexto de los países en desarrollo. Por su parte, y en una lectura muy próxima a la de Larkin, Maria Kaika (2006) ha mostrado que la extensión de trasvases, embalses y pantanos descansa sobre estilos similares de dominación tecnológica en los órdenes natural y socio-político. Finalmente, Matthew Gandy (2006) ha mostrado que el trabajo sobre ciertas metáforas de la higiene y la salubridad, tanto desde un punto de vista sanitario, pero igualmente cultural y moral, ha sido fundamental para imponer la dominación durante el colonialismo.

En cuanto a la constitución de identidades, se ha analizado que la introducción de ciertas tecnologías como los medidores de agua ha sido fundamental para la imposición de prácticas de racionalización y para la previsibilidad de los sujetos (Antina von Schnitzler, 2008). Otros estudios han mostrado cómo la introducción selectiva de servicios de agua potable ha permitido marcar una diferencia identitaria clara entre las poblaciones europeas y las nativas, haciendo de la labor ‘civilizadora’ una instancia de dominación política y moral sobre los colonizados (Michelle Kooy y Karen Baker, 2008; Colin McFarlane, 2008).

Si bien las investigaciones sobre el servicio de agua han sido las que más han descansado en estas articulaciones metafóricas de órdenes infraestructurales, sociales, culturales y políticos, tampoco han faltado ejemplos en otros servicios. Respecto a las infraestructuras eléctricas, hay análisis que ponen de relieve que la noción de potencia y poder modernos se han asociado al mismo poder y la multitud de usos que comporta el tendido eléctrico (Thomas Hughes, 1983). O, matizando esta visión excesivamente masculina, también se ha analizado la extensión de la electricidad desde la metáfora de la domesticación, al señalarse que la desmedida fuerza que representaba esta nueva fuente de energía debía ser socialmente adaptada a los ritmos cotidianos de la domesticidad, en los que las mujeres desempeñaban un papel protagonista (Graeme Gooday, 2008). También se ha estudiado cómo la extensión del alumbrado en las ciudades europeas ha servido para extender actitudes como la vigilancia en una serie de campos (policíaco, moral y social) que integran el orden público (Wolfgang Schivelbusch, 1995).

Las infraestructuras del transporte, que son las que aquí nos ocupan, también han recibido una atención, aunque menor, dentro de esta serie de trabajos que ponen metafóricamente en relación los órdenes identitario, social e infraestructural. Existen estudios que han mostrado la potencialidad simbólica y material de la extensión de la red de carreteras como una fórmula para modernizar a un país y sacarlo de su situación de rezago y atraso (Sharon Roseman, 1996). Otras investigaciones han mostrado cómo la transformación y la incorporación de ciertas metrópolis a un orden moderno y global se ha materializado a través de la construcción de vanguardistas sistemas de metro (Matty Siemiatycki, 2006). En una lógica de análisis inversa, también se ha evidenciado que el atraso de una sociedad se explica desde su incapacidad por adaptarse al diseño de las autopistas modernas (Naveeda Khan, 2006), o que el sentido de dependencia y colonización nacionales puede asociarse al trazado de autopistas que abren el país a las inversiones de países vecinos más poderosos (Dimitris Dalakoglou, 2010).

La circulación como metáfora entre el orden social y el de la infraestructura de transporte

Tradicionalmente ha existido una gran distancia entre los estudios sobre las identidades y aquellos relacionados con el análisis de las infraestructuras, lo que hace que encontrar las metáforas que permitan salvar estas distancias se convierta en todo un reto. En el campo de las infraestructuras de transporte y de las intervenciones que amplían las capacidades de las vialidades o extienden nuevas tecnologías del transporte, se deben proponer hipótesis sobre los órdenes sociales implícitos.

Richard Sennett (1994) ha sido pionero a la hora de buscar esas confluencias y saltos semánticos. Aunque su foco de interés no ha sido analizar las condiciones del transporte, su análisis sobre la evolución de la condición urbana y su influencia sobre las estructuras de sentimiento es muy elocuente. A este respecto, Sennett analiza cómo la metáfora de la circulación sirve para cubrir estas distancias entre órdenes lejanos desde el siglo XVII. En su libro *Carne y piedra*, Sennett nos muestra cómo la revolución paradigmática de la metáfora de la circulación se impone en el campo de la fisiología con los descubrimientos de David Harvey sobre la circulación de la sangre, y nos ilustra cómo estas cadenas de metáforas comienzan a extenderse a los órdenes urbanos, imponiendo una coherente perspectiva sobre el mundo. Sennett concreta que esa noción de la circulación y los flujos ininterrumpidos que implica el intercambio constante de sustancias está detrás de figuras clave del moderno urbanismo como L'Enfant o Haussmann. Para estos primeros urbanistas, las colapsadas ciudades medievales debían transformarse para ser una extensión en la búsqueda de la salud social, de forma que por ellas circulara libremente el aire, los ejércitos, las personas y las mercancías. La mayor parte de las reformas urbanas que impulsaron implicaron la supresión de las barreras, constricciones y colapsos propios de las tramas urbanas

medievales, y la apertura de amplias avenidas que permitían un rápido movimiento de sujetos y objetos, bajo la premisa de que una sociedad saludable es una sociedad circulante. Sennett no deja tampoco de ver la amplia homología entre la comprensión del funcionamiento de lo social y de la economía. En esa línea, otros autores observaron cómo una economía urbana saludable es aquella donde el espacio físico y arquitectónico supone una oportunidad para la circulación y ampliación de los procesos de acumulación capitalistas (Harvey, 2003). Desde estas aportaciones, la circulación se ha constituido como un motivo de obligada mención para explicar los estados de salud fisiológica, urbana o económica.

Otros estudios e investigaciones complementan esta aplicación del paradigma de la circulación al ámbito de la extensión de las infraestructuras de transporte. Así, Sarah Redshaw (2008) ha mostrado que la mayor parte de las intervenciones sobre las vialidades de las ciudades estadounidenses tiene como finalidad la obtención del ideal de la circulación eficiente e ininterrumpida. Clay McShane (1994) ha completado este análisis descubriendo que las diversas funciones de las calles y vialidades fueron estrechándose progresivamente hasta quedar reducidas a la mera circulación de vehículos. Angela Hull (2011), por su parte, documenta cómo una profesión como la ingeniería del transporte se articula alrededor del ethos de conseguir una circulación fluida y segura entre nodos atractores de actividades. Tim Cresswell y Peter Merriman (2011) han precisado que esta circulación es entendida por los ingenieros y profesionales del tránsito como una aplicación de las leyes generales del movimiento que implican la minimización del esfuerzo y los tiempos en los desplazamientos urbanos. Y, desde el punto de vista de las estructuras de sentimiento, Cotten Seiler (2008) ha observado similitudes entre la condición circulante del tráfico y un nuevo orden social basado en el movimiento independiente de sujetos autónomos a la búsqueda de cumplir sus intereses.

La empleabilidad como metáfora entre el orden identitario y el de la infraestructura de transportes

Como complemento de estas propuestas que ven en la circulación una metáfora apropiada para estudiar el vínculo entre los órdenes sociales e infraestructurales, aquí quiero proponer otra para estudiar de forma más concreta la extensión de esas relaciones a los fenómenos identitarios. Para hacerlo, hay que considerar que, en términos económicos, la riqueza se explica desde la rápida y eficiente entrada de los diferentes recursos productivos en los mercados de capitales, de mercancías y de servicios. Cuanto más rápido y con menos impedimentos entren los diferentes recursos productivos en los distintos mercados, más rápidos serán los círculos de acumulación y mayores las tasas generales de beneficios.

Desde la geografía económica se nos anima a examinar la espacialización del funcionamiento de los mercados. En el contexto urbano, esto significa que una ciudad eficiente es aquella en que su estructura y la disposición de sus vialidades garantiza un ir y venir ininterrumpido de personas y de objetos. Este desplazamiento ininterrumpido de personas y cosas es lo que facilita aminorar los tiempos de entrada y salida de recursos productivos de los diferentes mercados y acelerar los círculos de acumulación.

La tesis que sostengo es que, desde el punto de vista de los sujetos, esta obligación de incorporarse rápidamente a los diferentes mercados en un territorio urbano se resume muy bien bajo la metáfora de la empleabilidad. La empleabilidad es un concepto que ha sido ampliamente utilizado desde las investigaciones del mercado laboral, dentro de la nueva época neoliberal de organización de la economía. Distintos estudios (p. ej., Laure Guilbert et al., 2016) muestran cómo, después de una etapa en donde la estabilidad en el empleo garantizaba que los trabajadores pudieran contemplar el desarrollo de trayectorias profesionales predecibles dentro de sus empresas, la crisis de la década de 1970 implicó la desestructuración de esas expectativas. La garantía de un trabajo que durara el lapso entero de la vida

laboral del individuo se evaporó, y en su sustitución apareció la necesidad de mejorar las condiciones para reintegrar en los mercados laborales a los trabajadores despedidos. Por su parte, la revolución de las tecnologías de la información presente desde la década de 1980, ha hecho que buena parte de los conocimientos que tenían los trabajadores quedaran rápidamente desfasados. Para conseguir esa reinsertión en el mercado laboral, había que trabajar también en la recualificación y actualización de los conocimientos de la mano de obra, de forma que volviera a ser empleada en las nuevas condiciones tecnológicas y productivas existentes. Desde entonces, las luchas políticas en el mercado laboral han cambiado desde el intento por mantener las condiciones en el trabajo heredadas, a incrementar los esfuerzos por conseguir la recapitalización de esa mano de obra desempleada, de forma que pudiera reinsertarse en él.

En este contexto, la empleabilidad aparece como la condición básica que caracteriza a la mano de obra en un mundo de precariedad en el trabajo y de rápida obsolescencia en los conocimientos. La empleabilidad traduce la condición laboral a la necesidad de mantener una mano de obra en constante cualificación, de modo que, al incorporar valor añadido a la producción, consiga reinsertarse eficazmente dentro de un mercado laboral muy volátil (Phoebe Moore, 2010). Las constantes crisis del capitalismo y las incesantes salidas y entradas del mercado laboral exigen un esfuerzo de constante re-capacitación y actualización de los conocimientos, de manera que los trabajadores estén en todo momento dispuestos a volver a ser empleados en diferentes actividades productivas. Desde la perspectiva de los mercados, esta amplia incertidumbre y obsolescencia de los conocimientos hace que ya no se valoren competencias específicas, sino otras actitudinales relacionadas con la flexibilidad, la innovación, el interés por aprender, la capacidad de comunicar, por rehacer los propios proyectos laborales, o la adaptabilidad (Moore, 2010).

Aquí quisiera ampliar ese sentido de la empleabilidad para poder aplicarlo a la manera como los sujetos son concebidos desde las intervenciones urbanas que tienen por finalidad la mejora de las infraestructuras del transporte. En lugar de incidir en esa dimensión de las cualificaciones, es preferible entender la empleabilidad en su sentido más literal como la capacidad por mantener la condición de empleable. En este nuevo orden económico, el peso del reclutamiento ya no recae sobre los mismos mercados, sino sobre los elementos que han de ser reclutados. Sobre los sujetos se carga ahora la necesidad de preservar su condición de empleables para poder ser constantemente reclutados. Aparte de las competencias y actitudes que se disponen, esta necesidad implica también el estar presto y accesible para poder entrar de manera inmediata dentro del juego mercantil. Esta necesidad, hay que subrayar, se expresa con bastante claridad en la obligación de trasladarse flexiblemente en los espacios concretos de la ciudad donde se sitúan los diferentes mercados.

Nikolas Rose (1989) describe con gran clarividencia los cambios de los regímenes de las subjetividades en el período neoliberal. Según Rose, el período fordista precedente se caracterizaba por una especie de contrato social entre los trabajadores y el estado que fundamentaba el estado de bienestar. El estado aparecía como el gran regulador y garante de unas condiciones laborales estables y de ciertos beneficios laborales que fueron fundamentales para el aseguramiento de las identidades de los trabajadores; como contraprestación, los trabajadores adquirirían el compromiso y cierto nivel de lealtad hacia sus empresas y centros de trabajo, lo que permitió pacificar las relaciones laborales.

Este modelo de organización social entró en crisis con la escalada de los precios del petróleo, la formación de la deuda pública en la mayoría de los niveles de gobierno y el crecimiento de la competencia internacional frente a las producciones nacionales. Los gruesos cierres de plantas en el sector industrial, y la reconversión de una serie de puestos de trabajo estables y cualificados en la manufactura hacia otros

puestos más volátiles y precarios en el sector servicios, impuso la necesidad de que los trabajadores pasaran a asumirse como los principales administradores y gestores de sus trayectorias. El puesto de trabajo ya no era una realidad que podía darse por establecida, sino que ahora correspondía a los trabajadores el tener que enfrentar la planificación de sus propias trayectorias laborales, aumentando su proceso de individuación y de reflexividad.

En este contexto, el antiguo orden político se quiebra, y el estado deja progresivamente de ser garante de la inclusión social de todo el conjunto de la ciudadanía, para convertirse en el impulsor de los esfuerzos individuales para, en un régimen extendido de mercado, competir exitosamente en los diferentes órdenes: el social, el laboral, el económico, el sanitario e incluso el identitario. Por su parte, el orden social se individualiza; ya no es la pertenencia la que funda y antecede a la identidad, sino la construcción y gestión de la propia identidad las que se toman como base para la asociación 'libre' de los sujetos con comunidades de estilos de vida.

Dada la incertidumbre en el espacio de la producción, las identidades de los ahora individuos pasan a definirse de manera preferente en el ámbito del consumo. La identidad no viene ya definida por el puesto de trabajo ocupado por toda una vida laboral, sino negociada en los mercados de consumo de bienes y servicios y articulada en la construcción de estilos de vida de alta reflexividad. Incluso el trabajo no es enfocado como un espacio que decide el carácter y garantiza los beneficios sociales y monetarios para el sujeto, sino un lugar a ser igualmente consumido, dados los valores expresivos que comportan para la construcción de la identidad el decantarse por una profesión u otra (Peter Miller y Nikolas Rose, 2008).

En este sentido se habrá reparado en que, al hablar de empleabilidad, tuve la precaución de no circunscribir esta metáfora al caso de los mercados laborales. La empleabilidad también está presente en el resto de mercados, fundamentalmente el de bienes y servicios. Esto significa que los sujetos son también hechos desde la interpelación o llamamiento que se les realiza desde los mercados donde actúan como consumidores. Los individuos también se hacen desde el estar prestos y en condición de ser empleados en una serie creciente de espacios urbanos que, en el período neoliberal, están en progresiva mercantilización: centros comerciales, de recreación, clubes deportivos, comunidades residenciales tipo 'gated communities', universidades de prestigio, o la sucesión de centros turísticos de moda dentro del ámbito nacional e internacional.

Una propuesta de paradigma de investigación desde la empleabilidad

Estas aproximaciones a las metáforas de la empleabilidad de los individuos en un marco neoliberal son muy sugerentes como herramientas de análisis social. Sin embargo, aquí se propone la necesidad de materializarlas y concretarlas, máxime si nos ubicamos en el giro espacial que también se ha producido recientemente dentro de las ciencias sociales. Esto implica, en el caso particular de las infraestructuras de transporte, el comprobar las bases infraestructurales que acompañan a esa nueva condición de empleable que define al ser humano actual. Para evitar una nueva discusión excesivamente etérea y desmaterializada, propongo desarrollar un modesto paradigma de investigación organizado a través de la hipótesis que indica que la disposición contemporánea de las diversas infraestructuras de transporte urbano sostiene esa predisposición de los sujetos a mostrarse alerta y ávidos por incorporarse a los mercados laborales, pero también a los de bienes y servicios en el papel de consumidor.

Sin querer extenderme mucho más, esta hipótesis de trabajo puede concretarse y hacerse utilizable presentando dos órdenes de fenómenos de rango intermedio. En primer lugar puede analizarse el espacio que los discursos de los diferentes niveles de gobierno confieren a la construcción de las infraestructuras

de transporte. Dentro de estos discursos, se habrá de indagar la función que se asigna a la construcción de este tipo de infraestructura como estructuradora del orden socio-urbano. Será importante analizar el tipo de valores que sirven para construir la legitimidad de la construcción de este tipo de infraestructura, e indagar su proximidad con la condición de la empleabilidad que caracteriza a los sujetos en las ciudades neoliberales presentes. Así, será necesario rescatar qué tipo de visiones urbanas articulan los principales actores políticos en torno a la construcción de autopistas urbanas, trenes ligeros, metros o sistemas de 'BRT'

En segundo lugar habría que analizar los procesos de apropiación de este tipo de infraestructuras. En particular, se trataría de estudiar el valor pragmático e ideológico subyacente a la utilización de esta moderna infraestructura para los propios sujetos. Observando esa vertiente subjetiva de la apropiación de las infraestructuras de transporte, podremos decir si fomenta para los sujetos su sentido de empleabilidad. Esto nos exige analizar qué valores están implícitos en el uso cotidiano que los sujetos le dan a este tipo de infraestructura y si con ellos están cercanos a la aspiración de permanecer constantemente empleables en los distintos espacios urbanos de los mercados.

En definitiva, en un contexto donde el contrato social del estado de bienestar se ha quebrado, y donde se ha individualizado la gestión de la inserción del sujeto en un orden social ampliamente mercantilizado, la metáfora de la empleabilidad puede sernos útil para comprobar cómo las infraestructuras de transporte sostienen esa predisposición a involucrarse en los espacios urbanos que son sede de los diferentes mercados. El propio sistema de transportes, con sus diseños financieros e institucionales, y con su propia estructura material, podría entenderse como aquello que vehicula hacia la mercantilización en los espacios concretos de la urbe. Cada uno de los ahora individuos tendría en las diferentes tecnologías para transportarse un elenco de opciones que seleccionar para determinarse como sujetos en la medida en que se acercaran a los distintos espacios del orden social mercantilizado. Las investigaciones particulares habrán de indagar en el sentido último de los desplazamientos en cada una de las tecnologías señaladas, pero también en las posibles resistencias que se derivaran.

Bibliografía

- Althusser, Louis (1968/1989). *La filosofía como arma de la revolución*. México: Siglo XXI.
- Anand, Nikhil (2011). Pressure. The PoliTechnics of water supply in Mumbai. *Cultural Anthropology*, 26(4), 542-564.
- Anand, Nikhil (2015). Leaky States. Water audits, ignorance and the politics of infrastructure. *Public Culture*, 27(2), 305-330.
- Cresswell, Tim, y Merriman, Peter (2011). *Geographies of mobilities. Practices, spaces, subjects*. Farnham, Ashgate.
- Dalakoglou, Dimitris (2010). The road. An ethnography of the Albanian-Greek cross-border motorway. *American Ethnologist*, 37(1), 132-149.
- Foucault, Michel (1978/2010). *The birth of biopolitics*. Londres: Palgrave.
- Gandy, Matthew (2006). The bacteriological city and its discontents. *Historical Geography*, 34, 14-25.
- Goffman, Erving. (1956/1993). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Gooday, Graeme (2008). *Domesticating electricity. Technology, uncertainty and gender, 1880-1914*. Londres: Pickering & Chatto.
- Guilbert, Laure; Bernaud, Jean Luc; Gouvernet, Brice, y Rossier, Jerome (2016). Employability. Review and research prospects". *International Journal for Educational and Vocational Guidance*, 16, 69-89.

- Harvey, David (2003). *Paris, capital of modernity*. Londres: Routledge.
- Hughes, Thomas Parke (1983). *Networks of power. Electrification in Western society*. Londres: Johns Hopkins University Press.
- Hull, Angela (2011). *Transport matters. Integrated approaches to planning city-regions*. Londres: Routledge.
- Kaika, Maria (2006). Dams as symbols of modernization. The urbanization of nature between geographical imagination and materiality?. *Annals of the Association of American Geographers*, 96(2), 276-301.
- Khan, Naveeda (2006). Flaws in the flow. Roads and their modernity in Pakistan. *Social Text*, 24(4), 87-113.
- Kooy, Michelle, y Baker, Karen (2008). Technologies of government. Constituting subjectivities, spaces and infrastructures in colonial and contemporary Jakarta. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(2), 375-391.
- Larkin, Brian (2008). *Signal and noise. Media, infrastructure and urban culture in Nigeria*. Londres: Duke University Press.
- Latour, Bruno (1991). *Nunca hemos sido modernos: ensayo de antropología simétrica*. Madrid: Debate.
- Latour, Bruno (1999/2001). *La esperanza de Pandora*. Barcelona: Gedisa.
- Malpas, Jeff (2004). *Place and experience. A philosophical topography*. Cambridge: Cambridge University Press.
- McFarlane, Colin (2008). Governing the contaminated city. Infrastructure and sanitation in colonial and post-colonial Bombay. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(2), 415-435.
- McShane, Clay (1994). *Down the asphalt path. The automobile and the American city*. Nueva York: Columbia University Press.
- Massey, Doreen (2005). *For space*. Londres: Sage.
- Mead, George Herbert (1934/1999). *Espíritu, persona y sociedad*. Barcelona: Paidós.
- Miller, Peter, y Rose Nikolas (2008). *Governing the present. Administering economic, social and personal life*. Cambridge: Polity Press.
- Moore, Phoebe (2010). *The international political economy of work and employability*. Nueva York: Pallgrave.
- Redshaw, Sarah (2008). *In the company of cars. Driving as a social and cultural practice*. Aldershot: Ashgate.
- Relph, Edward (1976). *Place and placelessness*. Londres: Pion.
- Ricoeur, Paul (1975/2001). *La metáfora viva*. Madrid: Trotta.
- Ricoeur, Paul (1983/2003). *Tiempo y narración I*. México: Siglo XXI.
- Rose, Nikolas (1989). *Governing the soul. The shaping of the private self*. Londres: Free Association Books.
- Roseman, Sharon (1996). How we built the road. The politics of memory in rural Galicia. *American Ethnologist*, 23(4), 836-860.
- Schivelbusch, Wolfgang (1995). *Disenchanted night. The industrialization of light in the Nineteenth Century*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Seiler, Cotten (2008). *Republic of drivers. A cultural history of automobility in America*. Chicago, IL: Chicago University Press.
- Sennett, Richard (1994/1997). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza.
- Siemiatycki, Matty (2006). Message in a metro. Building urban rail infrastructure and image in Delhi, India?. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(2), 277-292
- Taylor, Charles (1989/2001). *Sources of the self. The making of modern identity*. Cambridge, MASS: Harvard University Press.
- Tuan, Yi-Fu (1977). *Space and place. The perspective of experience*. Londres: Minnesota University Press.

von Schnitzler, Antina (2008). Citizenship prepaid. Water, calculability and techno-politics in South Africa. *Journal of Southern African Studies*, 34(4), 899-917.



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.