

Hacia una justicia de movilidad: la interseccionalidad de los regímenes de (in) movilidad globales

VICTORIA SILVA SÁNCHEZ*



Schiller, N.G., y Salazar, N.B. (2014). *Regimes of mobility: imaginaries and relationalities of power*. Routledge, 166 pp.

Sheller, M. (2018). *Mobility Justice. The politics of movement in an age of extremes*. Verso, 224 pp.



Introducción

La disciplina de Relaciones Internacionales ha prestado cierta atención a la cuestión del movimiento en las últimas décadas, pero lo ha hecho desde prismas realistas que enfocan la importancia del movimiento en el control y gobierno de la frontera, sin abordarlo analíticamente, o desde prismas neoliberales, que celebran la globalización y sus ideas de redes y flujos transnacionales como forma de ordenar la realidad social internacional. Aunque los enfoques críticos incorporaron las ideas del movimiento y la circulación, lo hicieron desde un prisma explicativo, como una dimensión derivada de otros dispositivos de poder y sin reconocer su propia ontología constitutiva de lo político (Iranzo, 2019, p. 62). En consecuencia, el estudio de esta movilidad ha estado enormemente marcado por la persistencia de concepciones binarias y localizadas de la misma.

Tradicionalmente, el concepto de movimiento ha tenido una connotación positiva en el imaginario colectivo de la sociedad, reflejada en atributos como la aventura, el placer, el éxito, el intercambio y enriquecimiento cultural, etcétera. Sin embargo, esta concepción está mediada por quiénes son los sujetos de ese movimiento. Mientras que el turista, el comerciante, el aventurero, el estudiante de intercambio son vistos como algo positivo, el migrante, el refugiado, el solicitante de asilo, la víctima de trata, son rechazados. Es aquí donde se puede percibir con claridad el matiz clasista y neoliberal de la globalización, que predica la abolición de las fronteras para el capital y las élites mientras erige nuevas barreras para los pobres.

Este *Diálogos* pone en conexión dos obras de relevancia para entender el giro acontecido en los estudios sobre movilidades y el impacto que los mismos podrían tener en el abordaje de fenómenos de la realidad social, permitiendo aproximarse a la movilidad como “prácticas, producto y productoras de política” (Iranzo, 2019, p. 63).

*Victoria SILVA SÁNCHEZ, Universidad Autónoma de Madrid, España. Contacto: vickysilvasanchez90@gmail.com

En primer lugar, *Regimes of mobility: imaginaries and relationalities of power*, de Nina Glick Schiller y Noel B. Salazar, pone en cuestión una concepción binaria de la relación entre la movilidad y la inmovilidad. A lo largo del volumen, diversos autores cuestionan conceptos como el nacionalismo metodológico y la normalización de la inmovilidad, y proponen un nuevo marco de regímenes de movilidad que aborda estas diferencias desde un posicionamiento que concibe estas dinámicas desiguales de movilidad como fruto de unas relaciones de poder desiguales. En segundo lugar, *Mobility Justice. The politics of movement in an age of extremes*, de Mimi Sheller, abraza un enfoque crítico hacia la infraestructura espacial y las geografías planetarias de las movilidades desiguales. Trazando las conexiones entre las micro y las macro infraestructuras de la movilidad y la energía, busca demostrar cómo un enfoque de justicia de movilidad puede abrir nuevas preguntas y perspectivas críticas, desafiar las narrativas, representaciones y legitimidad de los derechos de las élites al movimiento en detrimento del resto a través de un enfoque interseccional de la (in)movilidad.

La (in)movilidad como nuevo campo de estudio: más allá de los binarios y el nacionalismo metodológico

Los estudios sobre nuevas movilidades parten de una premisa fundamental: el movimiento y la interconexión son inherentes a la condición humana. Esto significa que, desde un punto de vista ontológico, el movimiento es el principio de la existencia. Esta premisa original cuestiona la orientación ideológica de que los procesos transnacionales son novedosos y transgresivos, y una respuesta a “cambios drásticos en la tecnología de la comunicación y el capitalismo global” (Schiller y Salazar, 2014, p. 3). Sin embargo, como apunta Sheller, “las movilidades siempre han sido la precondition para la emergencia de distintos tipos de sujetos, espacios y escalas” (2018, p. 34). Sin duda, este es el posicionamiento teórico de aquellos que consideran la globalización como un acontecimiento *sui generis* y no la norma en la historia de la humanidad. Esta concepción de los procesos transnacionales, incluido el movimiento transfronterizo y los procesos migratorios globales, se debe a la fijación espacial y al encasillamiento de las culturas como algo territorialmente fijo.

Este nacionalismo metodológico ha sido predominante en la investigación sobre movilidades y procesos migratorios en las ciencias sociales hasta la fecha. El nacionalismo metodológico puede entenderse como “una orientación epistemológica que enfoca el estudio de los procesos sociales e históricos como si estuviesen contenidos dentro de las fronteras de los estados-nación individuales” (Schiller y Salazar, 2014, p. 3). Sin duda, esta aproximación analítica tiene relación con la securitización del movimiento y la migración por parte de los estados nación, la criminalización de los refugiados, solicitantes de asilo y migrantes, y su confluencia con otros fenómenos transnacionales como el terrorismo y el extremismo violento. Esta visión contenida en el espacio-tiempo contribuye a la normalización de las fronteras y las barreras étnicas al tiempo que refuerza concepciones de movilidad e inmovilidad en el imaginario social: la movilidad percibida como algo peligroso y amenazante y la inmovilidad como normal y necesario para la seguridad política y personal. Pero ¿de la movilidad de quién estamos hablando?

Sin embargo, las concepciones culturales y mediáticas tradicionales de la movilidad en



Occidente tienden a asignar un carácter positivo al desplazamiento, normalizando el movimiento y condenando al ostracismo a lo estático. Esta narrativa ha sido una constante en la literatura de aventuras, las películas de vaqueros o la intensiva promoción del turismo. Pero la existencia de la movilidad es consustancial a la de la inmovilidad: se trata de una interrelación en constante reconstitución recíproca. Lo positivo o negativo del movimiento o sedentarismo no es inamovible sino fruto de las relaciones sociales y de la negociación constante de las narrativas e imaginarios que las informan.

A modo de ejemplo, dos de los capítulos en la obra de Schiller y Salazar cuestionan esta dicotomía desplazamiento/positivo-sedentarismo/negativo. Daze Dzenovska, a través de un relato personal, presenta una perspectiva sobre cómo la buena vida se asocia con el territorio en Letonia, mientras que la migración es representada negativamente. Por su parte, Michaela Pelican realiza un análisis comparativo entre los imaginarios sobre la migración de los jóvenes en dos zonas de Camerún, ofreciendo todo un espectro de percepciones positivas y negativas sobre la misma. En última instancia, estas percepciones están determinadas por contextos políticos, sociales y culturales específicos y por el papel que juegan tanto actores internos como externos. Es lo que Sheller denomina “conjuntos de movilidad” (*mobility assemblages*), entendidos como “constelaciones de actores, acciones y significados que son influenciados por los regímenes de movilidad que gobiernan quién y qué puede moverse (o permanecer quieto), cuándo, dónde, cómo, en qué condiciones, y con qué medios” (Sheller, 2018, p. 36).

Partiendo de un enfoque informado por teorías relacionales e influido por el trabajo de geógrafos críticos como Lefebvre (1974), Massey (1984), Soja, Harvey, Thrift, o Sassen, así como el trabajo de Castells (1996), Bauman y Urry (2000), los estudios sobre nuevas movilidades llaman la atención hacia las innumerables maneras en las que las personas y sus prácticas culturales no están confinadas en un territorio fijo, sino que son parte de redes espaciales y vínculos temporales. Esto les permite cuestionar no sólo la normatividad de la dicotomía entre movimiento y sedentarismo, sino también otras oposiciones como internacional/nacional, el yo/el otro o comunitarismo/cosmopolitismo.

Desde este posicionamiento, los teóricos de las nuevas movilidades han teorizado la creación de lugares (*place-making*), la espacialidad y las fronteras como parte de redes de relaciones sociales y circuitos de movimiento, cuestionando lo que los autores denominan “paisajes míticos” (*mythsapes*) —entendidos como “un ámbito discursivo, constituido por y a través de dimensiones temporales y espaciales, en el que los mitos de la nación se olvidan, transmiten, reconstruyen y negocian constantemente” (Schiller y Salazar, 2014, p. 12)—. En resumen, se trata de una idea romantizada de la patria que los estudios de nuevas movilidades ponen en cuestión. En su capítulo en la obra de Schiller y Salazar, Chris Vasantkumar ofrece un ejemplo de cómo esta patria imaginada no es homogénea. A través de su investigación etnográfica sobre el nacionalismo tibetano se puede observar cómo para los tibetanos en Lhasa, el exilio en Dharamsala significa el progreso y la libertad, mientras que para los exiliados en Dharamsala, Lhasa es la añoranza del Tíbet real de sus ancestros. En última instancia, este ejemplo permite entender las identidades y las lealtades como productos de las relaciones sociales más que de relaciones fijas con el territorio.

Este cuestionamiento de la fijación del territorio permite abordarlo como sujeto político,

constituido por el movimiento que permite y el que no, y no como un mero contenedor, contraponiéndose así a la idea de flujos y redes, tan destacada de las teorías realistas y neoliberales, para las que el territorio y espacio-tiempo son elementos necesarios para el movimiento, pero no un constructo social *per se*. La idea de *kinopolítica* reconoce las movilidades como relaciones políticas y constitutivas de éstas. Esto significa que no solo los sujetos son móviles, sino que las fronteras y las prácticas estatales también lo son, pues son hechas y desechas en el marco de esas relaciones políticas.

¿Regímenes de movilidad?

La superación del nacionalismo metodológico, entendida como la no utilización de los estados nación como unidades de análisis principales permite poner el foco en el movimiento de las personas a través del espacio-tiempo en relación con las fuerzas que estructuran la economía política. El movimiento y el sedentarismo no son positivos ni negativos, pero sí están permeados por diferencias de clase, raza, sexo, género, religión, y nacionalidad.

Bebiendo de la sociología práctica desarrollada por Bordieu en obras como *The logic of practice* (1990) o *Social space and symbolic power* (1989), los estudios de nuevas movilidades consideran las dinámicas de movilidad/inmovilidad como campos de poder desiguales. Schiller y Salazar despliegan el concepto de “regímenes de movilidad” para explorar esta relación de poder desigual entre el movimiento privilegiado de unos y el movimiento codependiente, aunque estigmatizado y prohibido, de los pobres, impotentes y explotados. Y, sin embargo, “es el trabajo de aquellos cuyos movimientos son declarados ilícitos y subversivos lo que hace posible la fácil movilidad de quienes parecen vivir en un mundo sin fronteras de riqueza y poder” (Schiller y Salazar, 2014, p. 6).

Este reconocimiento de las dinámicas de sedentarismo y movilidad en un contexto de poder desigual es el que permite el cuestionamiento de los binarios que señalábamos anteriormente. Por ejemplo, la creencia de que la movilidad física tiene una correlación directa con la movilidad social es cuestionada por la denigrante situación que viven numerosos refugiados, solicitantes de asilo y apátridas a lo largo del planeta. Esto resulta de una narrativa que entiende el movimiento como una acción voluntaria y no como el resultado forzoso de contextos políticos, económicos, sociales y ambientales degradados. Asimismo, la tradicional asociación del cosmopolitismo con el movimiento de personas de elevado capital económico e intelectual —representada por el viajero aventurero, el turista de clase alta o el profesional cualificado— es cuestionada por los movimientos de las diásporas y su existencia más allá de los límites de los estados nación.

De acuerdo con los autores, el término *régimen* llama la atención sobre el papel tanto de los estados individuales como de las cambiantes administraciones internacionales de regulación y vigilancia que afectan a la movilidad individual. Al mismo tiempo, el término refleja “una noción de gubernamentalidad y hegemonía en la que existen constantes luchas por comprender, cuestionar, encarnar, celebrar y transformar categorías de similitud, diferencia, pertenencia y extrañeza” (Schiller y Salazar, 2014, p. 7). Así pues, estaríamos frente a un régimen normativo basado en la desigualdad de poder en la movilidad/inmovilidad de las personas. Desde este posicionamiento,



nos encontramos frente a varios regímenes entrecruzados que normalizan el movimiento de unos mientras criminalizan y atrapan los destinos de otros y que implican no sólo estos movimientos sino sistemas de movilidad, prácticas logísticas, culturas energéticas, y las formas en las que las prácticas de movilidad cotidianas están integradas en sistemas técnico-sociales más amplios que van más allá de lo humano.

(In)movilidades interseccionales: el camino hacia una “justicia de movilidad”

Es precisamente esta visión más amplia de los regímenes de movilidad la que introduce Sheller en su obra. Para la autora, la movilidad y la inmovilidad son el denominador común de las tres crisis paralelas que vivimos hoy en día: la crisis climática, la crisis urbanística y la crisis migratoria. Estas tres crisis interrelacionadas ponen de manifiesto las injustas relaciones de poder que determinan las movilidades desiguales.

La visión de Sheller parte de un análisis interseccional de la (in)movilidad, en el que existe una relación entre las vulnerabilidades corporales personales, la lucha por el espacio público urbano y la vivienda, la fragmentación de los sistemas infraestructurales, la gestión de regímenes de ciudadanía y fronteras desiguales, y los impactos desiguales de los riesgos medioambientales planetarios. En este sentido, la (in)movilidad desigual no sólo se manifiesta en cuestiones como el desigual acceso a los medios de transporte, la planificación urbana discriminatoria o las barreras transfronterizas, sino que abarca las luchas por la justicia de clase, racial, de género y otras injusticias a lo largo de escalas entrelazadas.

Frente a los debates actuales que ponen el foco en cuestiones como el transporte sostenible, la descarbonización o la planificación urbana como asuntos localizados —de nuevo vuelta a cierto nacionalismo metodológico—, el enfoque de justicia de movilidad los sitúa en un contexto más amplio de diferentes regímenes de movilidades desiguales que abarcan desde el contacto físico personal hasta la circulación planetaria de personas, energía y recursos.

Centrar la atención en una “justicia de movilidad” entendida de forma amplia pone el foco en la política de las desiguales capacidades de movilidad, así como en los derechos desiguales a permanecer o habitar en un determinado lugar. Estas capacidades desiguales de movilidad se ven influidas no sólo por el acceso económico o físico a los medios de locomoción o los emplazamientos, sino también por cuestiones relacionadas con el sexo, el género, la clase social, la raza, la religión, la nacionalidad, o la habilidad física. Así pues, la justicia de movilidad abarca un espectro de factores que permiten o no la movilidad o el asentamiento mucho más amplio que el concepto de justicia espacial. Mientras este concepto aboga por el acceso igualitario al espacio urbano en términos de capacidad de desplazamiento, la justicia de movilidad engloba cuestiones que este enfoque deja a un lado.

No se trata únicamente de si es posible adquirir un billete de transporte, de si tenemos una estación de metro a una distancia razonable de nuestro domicilio o de si los edificios públicos tienen rampas para personas con movilidad reducida. Se trata más bien de cómo el acoso sexual contra las mujeres, la violencia policial contra minorías, la elaboración de perfiles raciales contra

personas de ciertas confesiones religiosas, la gentrificación que expulsa a los vecinos de sus barrios, el difícil acceso a la vivienda para los jóvenes, o la falta de documentación de los migrantes imposibilita su movimiento. Este argumento, como señala Sheller, “es crucial para entender por qué el simple aumento de la accesibilidad urbana no es suficiente para lograr la justicia en la movilidad, aunque haga que los espacios de tránsito sean más accesibles o inclusivos” (Sheller, 2018, p. 44). La justicia espacial sigue considerando el espacio como un mero contenedor de las movilidades; la justicia de movilidad representa un paso más allá al considerar la interseccionalidad de diversas luchas, las cuales no pueden ser comprendidas de forma aislada ni fuera de las desigualdades de poder que generan estas (in)movilidades desiguales.

La naturaleza política de las (in)movilidades se puede apreciar en la existencia de movilidades subversivas como formas de resistencia contra los regímenes de movilidad dominantes. La ocupación del espacio por parte de movimientos sociales como el 15-M o el *Black Lives Matter* simboliza esa interconexión entre las diversas luchas por la justicia económica, social o racial que era su manifestación primaria, sino también el reconocimiento de que la inmovilidad —en el caso del 15-M— y la movilización —en el del *Black Lives Matter*— es política e imposible de entender sin las relaciones de poder desiguales —entre la clase política y la ciudadanía, entre las minorías raciales. Estos movimientos sociales, permeados por la interseccionalidad de diversas luchas, resultan subversivos al poner de manifiesto la interconexión de las diversas movilidades e inmovilidades —de clase, de estatus, de participación política, de justicia económica en el caso del 15-M; y de justicia racial, violencia policial, discriminación étnica, desigualdad social en el caso del *Black Lives Matter*— que constituyen la base del poder dominante.

Conclusión

Las dos obras abordadas ponen de manifiesto el giro acontecido en los estudios sobre movilidades. El giro crítico, alimentado por los estudios de geografía crítica, la sociología política internacional y los enfoques relacionales, permite recentrar la atención en las prácticas y discursos que constituyen en última instancia la (in)movilidad. El análisis de las (in)movilidades a lo largo del espacio y el tiempo permite cuestionar lo novedoso de los procesos y dinámicas contemporáneos al tiempo que permite abordar las luchas políticas contemporáneas. Esto es posible porque las (in)movilidades son políticas, son constitutivas del espacio-tiempo en el que se desarrollan y de relaciones de poder desiguales.

Desde mi perspectiva, se trata de dos obras de sumo interés para comprender cómo la movilidad y la inmovilidad son fundamentales para comprender la realidad social. La obra de Schiller y Salazar contribuye a deconstruir numerosas asunciones que los científicos sociales asumen sin cuestionar a la hora de estudiar la movilidad. Es interesante comprender cómo distintos regímenes de movilidad cohabitan en nuestro mundo y cómo esas relaciones de poder desiguales son constitutivas de los diversos imaginarios y narrativas que las sociedades despliegan en relación con el movimiento, pero también el asentamiento y el territorio. Sin embargo, creo que la obra está limitada al continuar abordando la (in)movilidad como un atributo esencialmente humano y se centra especialmente en la movilidad interna o externa de determinados colectivos humanos.



En ese sentido, la obra de Sheller realiza un aporte novedoso a las ciencias sociales al presentar las (in)movilidades como constitutivas de lo político. Si la (in)movilidad es fruto de relaciones de poder desiguales, entonces no tiene por qué limitarse a la desigualdad que empuja o impide a las personas a desplazarse o quedarse en un territorio en base a razones económicas o políticas, sino que debe abarcar otras manifestaciones del movimiento o la quietud que están atravesadas por esos factores y otros más amplios. En ese sentido, el análisis interseccional que la autora realiza de la (in)movilidad, a lo largo de las distintas luchas sociales que enfrentan nuestras sociedades, le permite demostrar cómo la (in)movilidad es constitutiva de lo político. Desde mi punto de vista, se trata de una aproximación muy iluminadora para entender cómo desde el movimiento corporal individual hasta la circulación planetaria de energía están determinados por esa desigualdad de poder y su movimiento o no movimiento es una cuestión política.

En cualquier caso, las ideas que aportan estas dos obras me parecen de suma relevancia para la disciplina de Relaciones Internacionales. Introducir la (in)movilidad y el espacio como sujetos políticos de la realidad internacional permite abordar el estudio de fenómenos de la realidad social desde otras perspectivas, en interconexión entre ellos y no como compartimentos estancos, contribuyendo a un análisis más profundo de cuestiones complejas y a realizar propuestas normativas que permitan abordar la (in)movilidad desde ese enfoque de justicia y derechos. ●

Referencias

Iranzo, A. (2020). COVID-19: ¿(in)seguridad sin (in)movilidad? Acercando la política de la movilidad a los Estudios Críticos de Seguridad. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 11 (Especial), 61-68.



RELACIONES INTERNACIONALES

Revista académica cuatrimestral de publicación electrónica
Grupo de Estudios de Relaciones Internacionales (GERI)
Universidad Autónoma de Madrid, España
<https://revistas.uam.es/relacionesinternacionales>
ISSN 1699 - 3950

 facebook.com/RelacionesInternacionales

 twitter.com/RRInternacional



FECYT388/2023
Fecha de certificación: 12 de julio de 2019 (8ª convocatoria)
Válido hasta: 28 de julio de 2024