

Traduccions

“Hem perdut es concepte” Espai, Turisme, i els límits del gir de la mobilitat*.

“We’ve Lost Our Bearings”: Place, Tourism, and the Limits of the “Mobility Turn”

REBUT: 05/02/2025 ■ ACCEPTAT: 06/02/2025

Jaume Franquesa / Department of Anthropology, University at Buffalo, NY, US / 0000-0001-8416-2792
Traducció: **Daniel Malet Calvo** / Centro de Investigação e Estudos de Sociologia, Iscte-Instituto
Universitário de Lisboa, Portugal / 0000-0002-3698-4318

Resum

El “gir de la mobilitat” sosté que concedir prioritat analítica a l'estudi de la mobilitat és la clau per superar enfocaments metodològics basats en categories fixes i estables, considerades inviables en un món cada cop més mòbil. En aquest article, argumento que l'enfocament de la mobilitat, lluny d'assolir aquest objectiu, en realitat reafirma la divisió entre mobilitat i immobilitat, relegant la immobilitat a una posició passiva i poc teoritzada, i simplificant la complexitat de les dinàmiques de poder, la qual cosa impedeix una comprensió dialèctica dels processos contradictoris, encara que co-produïts, de mobilització i d'immobilització. A partir d'una anàlisi etnogràfica dels canvis en els patrons d'acumulació de la indústria turística i els seus impactes sobre l'espai urbà de Palma (Mallorca, Estat Espanyol), proposo un enfocament relacional que presti atenció a la dialèctica entre mobilitat i estabilitat, continuïtat i canvi.

Paraules clau

Mobilitat, immobilitat, Mallorca, turisme, gentrificació, regeneració urbana.

Abstract

The “mobility turn” claims that conceding analytical priority to the study of mobility is the best way to overcome methodological approaches based on fixed and stable categories argued to be unviable in a world that is increasingly mobile. In this paper I argue that the mobility approach, far from reaching this goal, in fact reifies the cleavage between mobility and immobility, relegating immobility to a passive, undertheorized position, and collapsing the complex workings of power, thus foreclosing a dialectical understanding of the contradictory albeit co-produced processes of mobilization and immobilization. Drawing on an ethnographic analysis of the impacts of changing patterns of accumulation of the tourist industry on the urban space of Palma (Majorca, Spain), I suggest a relational approach attentive to the dialectics of mobility and stability, continuity and change.

Keywords

Mobility, immobility, Majorca, tourism, gentrification, urban regeneration.

Alguns sociòlegs han provat de definir la modernitat de forma positiva, tot caracteritzant-la, per exemple, en relació a la mobilitat. (...) Si bé tal anàlisi sociològica posa l'èmfasi en alguns trets de la modernitat que són ben reals, des de l'enfocament dialèctic que aquí es proposa no deixa de ser unilateral. (Lefebvre 1962: 190)

INTRODUCCIÓ

L'anomenat "gir de la mobilitat" reposa sobre una doble comprensió de la mobilitat. Afirmar, d'una banda, que el món està cada cop més estructurat per fluxos mòbils, i que cal per tant prioritzar l'estudi d'aquests fluxos. D'altra banda, argumenta que tal prioritització analítica té el potencial d'assolir un objectiu epistemològic de primer ordre per les ciències socials crítiques: superar la comprensió positivista de la realitat social, segons la qual aquesta s'organitzaria a través de categories fixes i elements fixats en l'espai. Tanmateix, com Henri Lefebvre ja va assenyalar fa gairebé mig segle a la cita que encapçala aquest article, el problema d'aquest enfocament és que és unidimensional, ja que exclou o condemna com a passiu tot allò que queda fora de la mobilitat, comsevulla que l'hàgim definida. A més, tal reificació de la mobilitat pressuposa una realitat social on les coses, idees i persones flueixen per un espai aparentment neutral, cosa que, en última instància, reforça el "vell positivisme" que el mateix "gir de la mobilitat" pretén superar. En aquest article suggereixo que, si volem desestabilitzar una visió positivista del món, el que es necessita és un enfocament atent a com la interacció dialèctica entre la mobilització i la immobilització produeix la realitat social, incloent-hi les categories (com la mobilitat i la immobilitat) a través de les quals aprehenem i concebem aquesta realitat. En les pàgines que segueixen, desenvolupo el meu argument mitjançant una anàlisi dels conflictes quotidians que sorgeixen de la reestructuració del centre històric de Palma (Mallorca, Estat Espanyol) en el context de la transició de l'illa d'un model de turisme de masses a un nou model

* L'origen d'aquest article, escrit el 2009 i publicat el 2011, es remunta a la meua participació a una taula plenària dedicada a la mobilitat al congrés de l'EASA del 2008 (i de la que formaven part, entre d'altres, Ramon Ribera Fumaz, Matilde Córdoba Azcárate i Noel Salazar). Atesa la quinzena llarga d'anys que han passat entre l'escriptura original i aquesta re-edició, sembla oportú oferir al lector una breu descripció dels dos objectius principals de l'article que serveixi alhora de reflexió sobre com han envellit els seus arguments. D'una banda, aquest article volia ser una crítica materialista i etnogràficament avarada del que en aquell moment era el paradigma dominant dins la literatura acadèmica sobre la mobilitat. Aquest paradigma desplegava una retòrica pro-globalitzadora – amarada, potser inconscientment, d'ideologia neoliberal – que celebrava allò contingent, fluid i superficial en nom d'un malentès progressisme epistemològic, alhora que tendia a ignorar qüestions com el poder, la desigualtat i l'economia política. En aquest punt, crec que l'article manté avui plena validesa, per bé que se'n podrien criticar l'ús d'un llenguatge a voltes massa recargolat (probablement un efecte colateral de la lectura, en conjunt molt beneficiosa per la formulació dels meus arguments, dels Grundrisse) i d'un to que alguns poden jutjar excessivament crític a la llum del rumb posterior de la literatura sobre la mobilitat (sí bé, en aquest sentit, crec que és just afirmar que aquest article ha jugat un paper de certa importància en la correcció d'aquest rumb). En segon lloc, l'article era un crit de ràbia contra els abusos de la bombolla immobiliària que va assolar l'estat espanyol a principis de segle, amb particular atenció al cas mallorquí, i del desori i les misèries que van venir després. En aquest sentit, el text té cert caràcter pioner, en especial pel seu enfocament etnogràfic i pel fet d'avançar la defensa del que avui sol anomenar-se "el dret de romandre a lloc" (right to stay put), dues idees que posteriorment formularia de manera més explícita (Franquesa 2013 a i 2013b). Això no obstant, respecte d'aquesta segona línia argumental, llegit avui hom podria dir que l'article va fer curt. En efecte, malgrat que l'article no fa el joc als cants de sirena que en aquella època afirmaven la inevitabilitat de refundar les bases econòmiques de l'economia del país, sí que peca d'un cert optimisme a l'hora subratllar els límits imposats al sector immobiliari per les seves pròpies contradiccions internes. Aquestes contradiccions hi són, sens dubte, però l'article no preveia que a l'activitat immobiliària se li donaria llicència per fer-ne cas omís i marcar-se com a horitzó la gentrificació i turistificació totals. En això, ciutats com Barcelona i València avui en dia s'assemblen molt més a Palma que no quan l'article va ser escrit, i és per això que, tot i el lapse de temps que assenyalava més amunt, en certa manera aquest article ve del futur pretèrit.

que promou la singularitat d'una Mallorca orientada a una classe de turistes més adinerada.

Aquest article es divideix en quatre seccions. En la primera, presento les característiques centrals del que s'ha batejat com a “gir de la mobilitat” en les ciències socials, i mostro que les premisses fundacionals d'aquest enfocament condueixen a una comprensió dicotòmica i asimètrica de la relació entre mobilitat i immobilitat. La segona secció gira al voltant d'una vinyeta etnogràfica que fa de frontissa entre la discussió teòrica i l'estudi de cas. A través d'aquesta vinyeta, exposo les limitacions del gir de la mobilitat i la necessitat d'analitzar com són les relacions socials aquelles que produeixen (im)mobilització, desterrant així la idea que la mobilitat i la immobilitat són “coses” o “propietats” més o menys immutables. A la tercera secció descriu la reestructuració del centre històric de Palma des de la dècada dels anys 80. Em centro especialment en aquells processos que produeixen certs grups de persones com a immòbils en relació amb altres grups, establint així un diferencial de poder entre ells. A la secció final, extrec dues conclusions principals de l'estudi de cas. D'una banda, suggereixo que els processos d'immobilització observats a Palma deriven de la subsumpció de nous espais i dominis d'activitat dins de circuits d'acumulació de capital, de manera que la producció de la immobilitat ens apareix com a resultat dels intents d'estabilitzar certs ordres socioespacials adequats per a l'acumulació (o de desestabilitzar aquells que no ho són). D'altra banda, aquests processos d'immobilització operen a través de nocions hegemòniques de progrés, canvi social, etc., que remetien a una comprensió no dialèctica i reificada de la mobilitat/immobilitat, tot combinant i confonent significats i processos dispars en una única dicotomia asimètrica. Argumento que, en fer-ho, el “gir de la mobilitat” esborra i, per tant, reforça el poder d'aquestes nocions i d'aquells que les utilitzen des de posicions de privilegi.

EL “GIR DE LA MOBILITAT”

Segons Tim Cresswell (2006a), en els darrers anys s'ha pogut identificar un “gir de la mobilitat” clarament perceptible en les obres d'Augé (1992), Clifford (1997) i Urry (2000), així com en els seus propis treballs (2006b). Malgrat les perspectives diverses d'aquestes obres, Cresswell defensa que totes elles “comparteixen una crítica envers pensar el món com a organitzat a través de la fixetat d'elements fermament ancorats en l'espai” (2006a:738). Així, des de fa més d'una dècada, la “mobilitat” s'ha convertit en un concepte celebrat en molts àmbits de les ciències socials i humanes:

“

Avui en dia tothom viatja en el camp de la ‘teoria’. Metàfores sobre el moviment desfilen per les pàgines dels teòrics culturals, teòrics socials, geògrafs, artistes i crítics literaris. La mobilitat està a l'ordre del dia. Nòmades, migrants, viatgers i exploradors habiten un món on res no és cert o fix. La tradició i l'arrelament fan olor de mort (Cresswell 1997:360).

Cal però notar que el gir de la mobilitat no el trobem només en el “camp de la teoria” sinó que també habitaria al “camp de la realitat”, ja que fins a cert punt tots aquests autors justifiquen els seus enfocaments amb l'afirmació que el món ha canviat, havent-se tornat menys estable i arrelat, és a dir, més mòbil. Urry fins i tot arriba a sostenir que el creixent moviment de coses, informació i persones està portant a què “el social com a societat s'hagi transformat materialment en el social com a mobilitat” (2000:2). Són multitud els termes (postmodernitat, globalització, supermodernitat, modernitat líquida, etc.) emprats per subratllar la fluïdesa del

nostre món contemporani, un món on antigues dicotomies, com la de públic i privat, estarien desapareixent (Sheller i Urry 2003). La mobilitat ens és presentada, doncs, a la vegada com a procés (allò que transforma el món) i com a producte (el resultat d'aquella transformació):

“

Podem copsar la globalització en aquells fluids globals constituïts per onades de persones, informació, objectes, diners, imatges, riscos i xarxes que es mouen a través de regions i que assumeixen formes heterogènies, irregulars, imprevisibles i sovint no planificades. "Aquests fluids globals no mostren cap punt clar de partida, només moviment des-territorialitzat, que funciona a certes velocitats i diferents nivells de viscositat sense un estat final o propòsit necessari" (Sheller i Urry 2003:117, èmfasi afegit).

En resum, la mobilitat sembla ser l'“esperit de l'època”, mostrant-se, tot alhora, com la característica definidora del nostre món social, com la força que el condueix cap a la seva transformació, i com l'enfocament epistemològic capaç de fer sentit de tal món i tal transformació. Aquesta concepció de la mobilitat ha estat criticada per Anna Tsing, que ha observat que la mobilitat i la interconnexió no són fenòmens nous que emergeixen a finals del segle XX, argumentant que “si els marcs anteriors no eren capaços de gestionar la interconnexió i la mobilitat, aquest és un problema dels marcs i una raó per crear-ne de nous, però no el reflex d'un canvi evolutiu en el món” (1998:356). En altres paraules, el gir de la mobilitat no es pot justificar com un mer reflex en el “camp de la teoria” d'un conjunt de transformacions que es produeixen en el “camp de la realitat”, ja que la mobilitat, la interconnexió i la mutabilitat són característiques intrínseques dels processos que constitueixen (i sempre han constituït) la realitat social².

L'expressió “gir de la mobilitat”, però, no només es refereix a un canvi epistemològic en (la nostra comprensió de) la realitat, sinó també a un enfocament metodològic diferenciat que concedeix prioritat analítica a l'estudi dels grups o fenòmens en els quals la mobilitat és més abundant o prominent³. Aquest enfocament metodològic es basa en un tercer significat de la mobilitat. Si fins aquí la mobilitat ens ha aparegut o bé com una força general (un procés) que trenca divisions tradicionalment arrelades, o bé com el resultat (producte) d'aquell procés, el gir de la mobilitat també entén la mobilitat com un recurs escàs (una cosa, un valor) la distribució desigual de la qual crea una nova divisió (que supera totes les anteriors) entre aquells que la posseeixen (o, al límit, l'encarnen) i aquells que en tenen dèficit: “La mobilitat ocupa un lloc molt alt entre els valors més preuats i la llibertat de moure's, una mercaderia escassa i distribuïda desigualment, esdevé ràpidament el principal factor d'estratificació de la nostra època tardomoderna o postmoderna” (Bauman 1998:2). La possessió desigual de mobilitat, per tant, dividiria el món en dos grups jerarquititzats de subjectes, els mòbils i els immòbils, i això seria empíricament observable en la realitat social. Així doncs, si la mobilitat és la força general

² En aquest sentit, val la pena destacar que Burgess (1967 [1925]:59–62) va proposar un programa de recerca entorn de la idea de mobilitat que precedia el gir contemporani cap a la mobilitat per més de mig segle.

³ Sheller i Urry, per exemple, proposen la creació d'un “nou paradigma de mobilitats” que inclouria “l'estudi de l'exili, la migració, la immigració, la ciutadania migrant, el transnacionalisme i el turisme” (2006:211). És interessant contrastar el mínim impacte del “gir de la mobilitat” en l'estudi de formes de mobilitat no voluntària, com l'exili, amb l'acollida entusiasta per part dels estudiosos interessats en formes de mobilitat voluntària, especialment en l'àmbit dels estudis sobre turisme (Allon 2004; Allon et al. 2008; Clarke 2004a, 2004b; Coles et al. 2005a, 2005b; Hall 2005). La penetració del “gir de la mobilitat” en els estudis turístics ha portat Coles et al. (2005a, 2005b) i Hall (2005) a suggerir que l'estudi del turisme s'hauria de transformar en un camp post-disciplinari d'estudis de mobilitat. Cal destacar que, tot i estar influïts per defensors del “gir de la mobilitat”, com Urry, la noció de mobilitat utilitzada per aquests autors deriva principalment dels treballs de Hagerstrand sobre geographies individuals o geographies temporals i de la noció d'estructuració de Giddens (vegeu especialment Coles et al. 2005b).

que transforma el món i s'encarna en un conjunt específic d'objectes i persones, la conclusió sembla evident: només concedint prioritat analítica a aquests “objectes i persones” podran els científics socials comprendre de debò els processos primaris que estructurin el nostre món contemporani. Aquesta atenció unilateral a la mobilitat és el que Favell pren com a objecte de la seva crítica:

“ Per avaluar realment l'abast o la naturalesa del moviment, o fins i tot per "veure'l", de vegades cal dedicar molt de temps a estudiar coses que romanen estàtiques: les fronteres, les institucions i els territoris dels estats-nació; les cultures “domèstiques” i sedimentades de les persones que no es mouen (Favell 2001:391-392).

L'argument de Favell (a saber: que la mobilitat només es pot entendre adequadament si s'analitza conjuntament amb la immobilitat, la fixesa i l'estabilitat) ha tingut ressò entre els acadèmics que treballen dins del marc de la mobilitat (Adey 2006; Allon 2004; Allon et al. 2008; Clarke 2004a; Cresswell 2002; Frello 2008; Hannam et al. 2006; Sheller i Urry 2006). Així, Hannam et al. argumenten que “les mobilitats no es poden descriure sense atendre primer a les estructures espacials, infraestructurals i institucionals que configuren i permeten les mobilitats” (2006:3), mentre que Allon (2004) explora les tensions entre “viatjar” i “habitar” i defensa la necessitat de prestar atenció a la “nova ‘dialèctica de fronteres’ que acompanya l'accés diferenciat [a la mobilitat]” (Allon et al. 2008:81). Adey (2006) aborda la qüestió de la immobilitat a un nivell més teòric. Seguint amb l'axioma del gir de la mobilitat segons el qual res no és fix en el món actual, proposa la noció de “immobilitat relativa”⁴. Adey considera que la mobilitat i la immobilitat són només “il·lusions” derivades de la idea que, encara que tot estigui en moviment, ho fa a diferents velocitats, de manera que la immobilitat (relativa) no seria res més que una manca (relativa) de mobilitat.

El treball d'Adey és una bona il·lustració de les dificultats que trobem quan tractem de reconciliar una comprensió positiva de la “immobilitat” amb la premissa fundacional del gir de la mobilitat segons la qual la mobilitat és la principal força impulsora que transforma el món i que per tant hem de concedir prioritat analítica al seu estudi. En efecte, si la mobilitat és la força activa que defineix i també transforma el món, la “immobilitat” ha de ser relegada a un estatus passiu, una passivitat que es pot entendre en termes d'absència (immobilitat com una manca relativa de mobilitat), d'alteritat (allò que queda enrere o al marge de la força motriu de la mobilitat), d'instrumentalitat (les “fixacions” que permeten que la mobilitat mantingui el seu ritme) o de conseqüencialitat (l'augment de mobilitat d'alguns provoca la immobilitat d'altres). No sembla haver-hi, per tant, gaire espai per a una comprensió dialèctica de la dicotomia mobilitat/immobilitat com a polaritats mútuament construïdes. En lloc d'això, les premisses fundacionals del gir de la mobilitat condueixen a una dicotomia asimètrica que recorda allò que Freeman anomena un “dualisme de gènere”, en què el pol femení és pres axiomàticament com a passiu i associat amb allò “local, ... estàtic, tradicional, [i] lligat a la llar”, mentre que el pol masculí i actiu està vinculat amb allò “global, ... mòbil, modern, [i] cosmopolita” (2001:1032, èmfasi afegit).

Aquesta comprensió asimètrica i fixa de la mobilitat/immobilitat es fa més evident encara quan la literatura planteja la dicotomia entre les categories de “local” i “cosmopolita”:

⁴ Clarke (2004a) proposa una noció molt similar de “fixacions relatives i contingents”.

“

Les elits són cosmopolites; la gent, local. L'espai del poder i la riquesa es projecta arreu del món, mentre que la vida i l'experiència de les persones s'arrela en llocs, en la seva cultura, en la seva història. Per tant, quant més es basa una organització social en fluxos ahistòrics, substituint la lògica d'un lloc concret, més s'escapa la lògica del poder global del control sociopolític de les societats locals/nacionals amb especificitat històrica (Castells 1996: 445-446).

La divisió entre aquells que són mòbils (els cosmopolites) i aquells que no ho són (els locals) és, per tant, una divisió que expressa i reforça una desigualtat de poder, fins al punt que la mobilitat tendeix a equiparar-se amb el poder, un poder entès com la capacitat d'actuar sobre el món (especialment "sobre les seves parts immòbils") i com a expressió i principi organitzador de la jerarquia social. Així, ens aboquem a un raonament tautològic on mobilitat i poder esdevenen intercanviables: els poderosos són mòbils i els mòbils són poderosos; el poder confereix mobilitat, i la mobilitat confereix poder. A l'altre extrem de l'espectre, hi trobem els locals ("els immòbils"), aquells que (encara?) pensen i viuen segons l'antiga epistemologia basada en l'arrelament, la fixesa, la contigüitat, i que estan condemnats a ser dominats pels "mòbils", una fracció de la societat que és cada vegada més nombrosa i concentra més poder. La societat apareix així asimètricament dividida: d'una banda, trobem els "cosmopolites mòbils", una força activa associada amb l'esdevenir, el progrés, el capital, l'universalisme, el poder i l'agència; de l'altra, tenim els "locals immòbils", relegats a un paper passiu i associats amb el lloc, l'endarreriment, la tradició, el localisme, la passivitat i la manca de poder. Totes aquelles dicotomies arrelades que la mobilitat havia de dissoldre apareixen de sobte concentrades en l'esquerda entre mobilitat i immobilitat, el principal dualisme del nostre món contemporani i la força impulsora de la seva transformació. Així, la immobilitat és part d'aquest món, però està condemnada a desaparèixer sota la força dissolvent de la mobilitat, ja que aquesta última erosiona el món geogràfic que fa possible la primera:

“

A còpia de ser visitats, els llocs tendeixen a "esdevenir nòmades i cosmopolites". El canvi associat cap a una economia "visual" de la naturalesa (...) facilita aquesta "des-substancialització" del lloc. Una localitat determinada deixa de ser un lloc únic, amb les seves pròpies associacions i significats per als que hi viuen o fins i tot per als que la visiten, i es converteix en una combinació particular de característiques abstractes (Szczyszynski i Urry 2006:126, èmfasi afegit).

Szczyszynski i Urry exploren la manera en què els residents de l'oest de Cumbria es relacionen amb el lloc, oferint una reveladora anàlisi de la dicotomia entre "locals" i "cosmopolites". El primer grup està format per residents tradicionals i de tota la vida, mentre que el segon està integrat per professionals benestants i altament mòbils que s'han traslladat a la zona durant els últims anys. Basant-se en la distinció d'Ingold (1993) entre "globus" i "esfera", els autors descriuen la relació dels "locals" amb el lloc com una connexió basada en l'experiència i l'activitat. La implicació dels locals amb el lloc és "des de dins", ja que la seva experiència es basa principalment en un únic lloc i s'entén en termes d'aquest lloc. En canvi, els "cosmopolites", segons els autors, no viuen tant en llocs com entre llocs, amb una experiència de desconexió respecte dels llocs concrets. Per a ells, el lloc esdevé un objecte desconnectat de la seva existència, transformant-se en un paisatge o espectacle que es compara, s'avalua i es posseeix, però en el qual no "s'habita". Els cosmopolites no només descriuen el lloc en termes abstractes, sinó que també l'experimenten així: "no és simplement que les fraccions privilegiades, mòbils i cosmopolites de la societat siguin millors en [aquest llenguatge abstracte]; el llenguatge en si mateix és una expressió d'una manera de ser mòbil i abstracta" (Szczyszynski i Urry 2006:126). I aquest llenguatge⁵, podríem

afegir, no només reflecteix el privilegi, el poder i la mobilitat, sinó que els construeix a mesura que avança cap a la des-substancialització del lloc.

MOBILITAT I IMMOBILITAT CARA A CARA?

Al meu treball de camp a Palma (Mallorca, Estat Espanyol) m'he trobat amb nombroses situacions que recorden la forma en què Szerszynski i Urry descriuen la dicotomia “mobilitat/immobilitat” o “cosmopolites/locals”. En el següent fragment, en Miquel, un forner del centre històric, narra un encontre força turbulent amb l'Ingrid, una dona sueca que havia comprat una casa al costat de la fleca d'en Miquel uns quants mesos abans de la nostra conversa:

“

Es veïnat que tens de tota sa vida pues sempre està acostumat a que a les sis des dematí, pues, segons quins dies aquesta xumenea tirarà fum. En tira sempre, però hi ha segons quins dies que es vent bufa cap a s'altre costat i li pega a ell. Com va venir no fa molt una sueca i me diu: / 'I què passa, que se pega foc algo?' / 'No' / 'Com que no!?' / 'No. Se pega foc lo mateix de cada dia' / 'Però és que a mi. . .' -però històrica va venir, o sigui que tota alterada de com així. / 'Pues miri, es vent avui bufa de s'altre costat i avui li ha vengut cap a vostè'. / 'I això no pot ser' / 'Com que no pot ser, senyora? Està, des de l'any 14 estam cremant llenya. O siga que vostè ara fa un parell de mesos que és aquí, o dues setmanes que és aquí, i avui li ha pegat es fum, però naltros feim de tota sa vida' / (...) O sigui, hem perdut es concepte.

Aparentment, aquest encontre il·lustraria la diferència entre cosmopolites i locals. No hi ha dubte que en Miquel encaixa en la categoria de local tal com l'hem presentada: la seva vida quotidiana i la seva feina estan arrelades a un lloc, el mateix lloc on ell i la seva família van néixer i créixer durant almenys quatre generacions. La seva relació amb el lloc es basa en l'experiència i l'activitat, i és a partir d'aquesta perspectiva que interpreta la situació, tot afirmant que qualsevol altre local compartiria la mateixa interpretació. L'Ingrid, per contra, té més estudis i recursos econòmics, i abans de comprar la casa al costat de la fleca d'en Miquel la va comparar amb altres habitatges en altres ubicacions; per a fer-ho, va tenir en compte que fos apropiada tant per viure-hi com per invertir, donat que la seva idea era tenir una segona residència per passar-hi uns quants mesos cada any. L'estètica i l'ambient històric del centre històric de Palma van jugar un paper important en la seva decisió final, i podem imaginar que la fleca, antiga, d'en Miquel (el forn és del segle XVII) va ser part de l'encant i el caràcter pintoresc que va trobar a l'indret. Tanmateix, l'apreciació de l'Ingrid és principalment visual, i sembla que no està disposada a implicar-se en les pràctiques i activitats del lloc. En Miquel s'esgarrija pel privilegi que projecta la seva nova veïna en defensar que el lloc, incloent-hi les pràctiques dels locals, s'hagi d'adaptar als seus gustos i requisits, una cosa que, de nou, encaixa amb la idea que els cosmopolites converteixen els llocs en espais desconnectats i de característiques abstractes. La mobilitat de l'Ingrid, doncs, reflecteix una posició de poder i, a causa del desarrelament relatiu d'aquesta posició, és també un mecanisme per exercir aquest poder.

En Miquel i l'Ingrid, per tant, poden ser interpretats com a encarnacions de la dicotomia mobilitat/immobilitat, una dicotomia que aplega diverses categories socials desiguals en una única diferència. En aquesta dicotomia asimètrica, la immobilitat juga un paper totalment passiu: tot i que en Miquel no s'ha mogut, la seva immobilitat no és tant un atribut de la seva

⁵ Aquest llenguatge abstracte, amb èmfasi en allò visual i el seu caràcter transformador, recorda el concepte d'Urry de la “mirada turística” (Urry 2002).

acció (de no moure's), sinó un efecte de la mobilitat de l'Ingrid, que el transforma en "un local". Tanmateix, una anàlisi més detallada del cas, més atenta a les circumstàncies històriques i a l'economia política que envolten i emmarquen l'encontre entre en Miquel i l'Ingrid, revelarà les limitacions d'aquesta perspectiva, mostrant fins a quin punt ens impedeix de comprendre la realitat tot forçant-la a encaixar en una dicotomia rígida i predefinida. De fet, podríem observar que, pel fet d'haver comprat una casa, l'Ingrid és més immòbil que els milions de turistes que han visitat Mallorca cada any durant almenys el darrer mig segle. I no obstant això, com veurem, la mobilitat d'aquests turistes mai no havia situat en Miquel com la personificació de la immobilitat. D'altra banda, en Miquel és més mòbil que no sembla: aquests darrers anys la seva imatge i expertesa professional han viatjat arreu del món, donat que ha aparegut en mitja dotzena de revistes de viatges que l'han retratat com un exemple de l'artesanía mallorquina. En aquest sentit, en Miquel ha tret profit del gir cap al turisme cultural a Mallorca i de la consegüent revalorització del centre històric de Palma des del tombant de segle, una transformació que també ha motivat el desplaçament de l'Ingrid.

El que suggereixen aquests exemples és la necessitat de pensar de manera relacional, és a dir, de desenvolupar una comprensió dialèctica de la dicotomia mobilitat/immobilitat i posar-la en moviment. O, dit d'una altra manera: el que contraresta la fixetat i el positivisme del que Cresswell (2002), prenent el terme de Malkki (1992), anomena "metafísica sedentària" —un enfocament basat en "elements fermament ancorats en l'espai"— no és una "metafísica nòmada" que celebri la fluïdesa i la mobilitat com a inherentment positives (Frello 2008; Sager 2006), sinó un enfocament relacional que entengui els components de la realitat social com a nexes de múltiples determinacions: "El concret és concret perquè és la síntesi de múltiples determinacions, per tant, la unitat del divers. Apareix en el pensament com a procés de síntesi, com a resultat, no com a punt de partida" (Marx 1973:101). El que cal, per tant, és que en lloc de centrar-nos en objectes i persones, ja siguin fermament ancorades o fluïdes a través de l'espai, ens fixem en les relacions, analitzant com aquestes relacions produeixen "objectes" i "persones". I per a fer això, caldrà desfer-nos de dicotomies preestablertes i prestar atenció al paper que juguen el poder i l'economia política en aquest procés, que haurà de ser abordat històricament.

En efecte, per desenvolupar una comprensió dialèctica de la relació entre mobilitat i immobilitat, el primer pas que cal emprendre és desfer la dicotomia tal com és presentada pel "gir de la mobilitat": una dicotomia que considera la mobilitat com una força autònoma o una propietat que defineix coses i persones per complet. En realitat, ni en Miquel ni l'Ingrid poden definir-se simplement com "mòbils" o "immòbils": la mobilitat i la immobilitat són forces contradictòries però mútuament constituïdes que estructuren cada procés de la realitat social. No són una dicotomia entre diferents tipus de subjectes, sinó una dialèctica que produeix subjectes. No obstant això, un enfocament relacional no s'hauria d'aturar aquí, ja que, tot i que podem concebre cada fragment de la realitat social com a travessat tant per la mobilitat com per la immobilitat, també és cert que l'Ingrid i en Miquel són construïts com a mòbil i immòbil *en relació* (no només *relativament*) l'un amb l'altre, en un únic moviment que estableix una asimetria de poder entre ells. És aquesta construcció relacional la que cal explorar. La tasca més important és mostrar que la immobilitat d'en Miquel en relació a l'Ingrid és el resultat d'un procés d'immobilització i no una mera expressió del seu arrelament al lloc, ja que aquesta manera de comprendre'l faria que la seva presència semblés natural i ahistòrica i, per tant, naturalitzaria i reforçaria l'asimetria de poder establerta pels processos de mobilització i immobilització.

De tot el que he dit no s'hauria de concloure que el “gir de la mobilitat” es desentengui completament de la qüestió del poder. Com hem vist abans, el “gir de la mobilitat” sosté que l'accés i el control sobre la mobilitat es distribueixen de manera desigual, fet que permet analitzar el poder *contingut* en la dicotomia, però obvia el poder de la seva *forma* mateixa. El problema amb aquest enfocament és, doncs, que pressuposa que la dicotomia és una cosa donada, una divisió natural en un món contemporani caracteritzat principalment, segons el “gir de la mobilitat”, per l'impuls irrefrenable de la mobilitat. En altres paraules, en l'enfocament de la mobilitat, l'anàlisi del poder opera dins d'una comprensió asimètrica i no dialèctica de la mobilitat i la immobilitat, i, per tant, descuida el poder de la dicotomia en si mateixa. Si res no és simplement mòbil o immòbil, la interpretació d'un món dividit en aquestes dues categories d'“objectes i persones” és en si mateixa un procés que implica poder, ja que estableix una asimetria de poder entre els dos costats de la divisió. Com veurem a la secció següent, en entendre el món a través d'una dicotomia asimètrica i no dialèctica, el “gir de la mobilitat” contribueix a la producció d'una divisió pressuposada en la pròpia dicotomia. En fer-ho, oculta i, per tant, reforça el poder de la dicotomia i, potencialment, l'acció d'aquells en posicions de poder que la utilitzen en benefici propi.

MOBILITAT I IMMOBILITAT AL CENTRE HISTÒRIC DE PALMA

En aquesta secció, descriuré molt breument el paper cabdal de la immobilització en la reestructuració del nucli antic de Palma durant els darrers 30 anys. Aquesta descripció proporcionarà les eines necessàries per entendre quins són els processos que van fer possible la trobada entre en Miquel i l'Ingrid i, encara més important, que la van fer “llegible” com un aparent enfrontament entre mobilitat i immobilitat. En la primera part de la secció, em centraré en el Puig de Sant Pere, un barri els habitants del qual han passat d'estar (políticament) mobilitzats a ser presentats com a immòbils, és a dir, a ser (políticament) immobilitzats. Tanco aquesta secció desglossant els diversos (i sovint divergents) temes i dicotomies que es combinen en els termes mobilitat i immobilitat. En la segona part, tractaré de manera més general les principals transformacions que ha experimentat el nucli antic de Palma en els darrers anys, principalment com a conseqüència de la crisi turística que l'illa va viure a principis de la dècada dels 90. Aquesta exploració final ens permetrà rellegir o reinterpretar la immobilitat d'en Miquel i dels veïns del Puig.

El Puig: d'un Barri “Mobilitzat” a un Barri “Immobilitzat”

El Puig de Sant Pere (o, simplement, el Puig) és un barri situat a l'extrem est del nucli antic de Palma, formant part del litoral de la ciutat i emmarcat per una de les poques seccions que queden de les muralles renaixentistes de la ciutat. A la dècada dels anys 70, el Puig, tradicionalment considerat el barri dels pescadors de la ciutat, patia greus problemes: l'entorn construït estava extremadament degradat i els serveis i infraestructures bàsiques, com ara l'aigua corrent, l'electricitat i les zones verdes, o bé hi mancaven o es trobaven en molt mal estat. Els residents del barri, majoritàriament llogaters i amb un nivell econòmic inferior a la mitjana de la ciutat, se sentien impotents davant aquesta situació, i molts d'ells optaven per mudar-se a noves zones de la ciutat per tal d'escapar d'aquestes condicions. Degut a aquesta fugida, els residents del barri van ser parcialment substituïts per una població encara més pobra, incloent-hi un nombre

considerable de famílies gitanes d'origen portuguès.

En paral·lel a aquests processos, un grup d'inversors havia anat comprant terrenys al barri amb la intenció de construir-hi un hotel d'estil modern i diverses residències per acollir estades turístiques curtes. L'execució d'aquests projectes depenia de la requalificació urbanística d'almenys una part d'aquesta zona. Tal com es demostrà més tard (Ajuntament de Palma 1985), aquests inversors actuaven en complicitat amb l'administració municipal franquista. De fet, només la negligència activa del municipi podia explicar la ràpida degradació que patia el Puig en aquells anys, una degradació útil per als inversors per variats motius. En primer lloc, abaratia i facilitava la compra de terrenys, ja que la degradació afavoria un èxode de població que permetia als inversors no haver de negociar compensacions amb els inquilins per a fer-los fora. En segon lloc, l'empitjorament de les condicions al Puig permetia als promotors presentar la seva inversió i la necessària requalificació com l'única manera de "salvar" el barri. En tercer lloc, el deteriorament dels edificis justificava la seva substitució per edificis de nova construcció, en comptes d'optar per la rehabilitació. Aquesta opció constructiva s'adequava a les idees àmpliament imperants a l'època (Ruiz Viñals 2000) que la renovació i l'arquitectura moderna eren sinònim de progrés, però també s'ajustava al model de turisme de masses que predominava a Mallorca en aquells anys. Aquest model assumia que els turistes estaven interessats en el sol, el mar i el confort, i no en la història local o en aquells indrets als que se suposava posseïdors d'un caràcter vernacular únic.

Fou en aquest context que va sorgir una intensa mobilització política al Puig. En els darrers anys de la dictadura (1973-1977), un grup reduït de veïns altament polititzats, amb connexions amb els partits d'esquerra clandestins de l'època, van crear una Associació de Veïns. L'activitat principal d'aquesta associació era la campanya "El Puig pels seus habitants", que exigia un pla de regeneració per al barri. L'Associació de Veïns demanava la rehabilitació de l'entorn construït del Puig alhora que exigia que s'establissin les mesures necessàries per fer possible el dret dels residents a romandre-hi. És a dir, reclamaven reforma sense gentrificació. Al mateix temps, l'associació s'oposava a la construcció de l'hotel, argumentant que els interessos del mercat, i més concretament els interessos turístics, eren una amenaça per al barri i el seu "caràcter popular" (Oliver i García 1977:96-110).

La campanya va rebre un fort suport, tant entre els veïns del Puig com entre els mitjans de comunicació i altres agents clau de l'opinió pública mallorquina, com ara el Col·legi d'Arquitectes. Com a resultat, la primera versió del pla de regeneració va ser aprovada l'any 1977 i va ser ratificada el 1980 pel primer govern democràticament elegit de Palma – essent el primer Pla Especial de Reforma Urbanística (PERI) aprovat a tot l'Estat Espanyol. Aquest PERI seguia molt de prop les demandes de l'Associació de Veïns. D'una banda, el pla evitava explícitament qualsevol desenvolupament turístic fent impossible la requalificació de la zona amb finalitats turístiques. D'altra banda, se centrava en la rehabilitació de l'entorn construït, expropiant un gran nombre d'edificis i convertint-los en habitatges públics que podrien ser ocupats per persones que ja vivien al Puig sota règim d'inquilinat, i invertint significativament en la infraestructura de la zona, creant zones verdes, millorant el sistema de clavegueram i pavimentant carrers. La reforma urbanística sense gentrificació havia triomfat.

Un quart de segle més tard, el municipi va inaugurar el nou Museu d'Art Modern de la ciutat, situat al baluard de les muralles renaixentistes que limiten amb el Puig. En una entrevista amb el cap d'urbanisme del municipi, li vaig preguntar sobre els motius que havien portat a triar

aquesta ubicació per al museu:

“

Com naltros vàrem agafar tota la part alta on se va expropiar tot, llavonnes allà, tot el ghetto que hi havia allà... O sigui: s'objectiu d'un pla és que una cosa que està fora de mercat i que ja no hi intervé la iniciativa privada, torni a intervenir. (...) És que al Puig s'ha muntat el ghetto aquest perquè no hi entrava ningú, i a la millor ara hi entra més gent pes Baluard.

Aquestes paraules del cap d'urbanisme, afirmant que el museu podria revertir d'alguna manera els efectes del pla de regeneració dels anys 70 i 80, tot promovent l'entrada d'un capital inversor que aquell pla havia bloquejat, segueixen una lògica interpretativa que recorda la dicotomia mobilitat/immobilitat pròpia de l'enfocament de la "mobilitat". D'una banda, es descriu el Puig com un gueto, amb les connotacions de confinament, apatia, inactivitat i endarreriment associades al terme. En dir això, el planificador construeix una imatge del Puig com a immòbil, en contrast amb la fluïdesa, la mobilitat i l'obertura dels inversors i dels turistes. L'acumulació de capital s'equipara amb la mobilitat i el progrés. Però el cap d'urbanisme no està simplement descrivint el Puig ni la gent que hi viu com a immòbils, sinó que els està immobilitzant.

Aquesta immobilització es basa en la confusió existent entre els diferents significats que contenen els termes mobilitat i immobilitat, una confusió que apareix tant en les paraules del cap d'urbanisme com en la comprensió no dialèctica i asimètrica d'aquests dos termes, com s'ha assenyalat en la secció anterior. Analíticament, podem distingir almenys tres significats diferents de mobilitat i d'immobilitat en la narrativa del cap d'urbanisme. Primer, una dimensió estrictament espacial, és a dir, el moviment o la manca de moviment a través de l'espai o entre diversos llocs. Aquest moviment, o la seva absència, es relaciona amb un vincle específic entre persones i lloc, i termes com "local" o "cosmopolita" s'associen principalment amb aquest primer significat geogràfic. És només en aquest sentit que podem qualificar els habitants del Puig d'immòbils, i això gràcies a què van fer valer el seu "dret a romandre". El segon significat fa referència al temps i al canvi, és a dir, a la transformació o a la manca de transformació de la realitat social. Aquest segon significat està relacionat amb qüestions d'agència i control i té una forta dimensió política que podem veure en expressions com "mobilització política". Aquesta dimensió política també es fa evident en l'ús d'idees com "progrés" o "desenvolupament" en la seva forma més hegemònica. El tercer significat o dimensió està vinculat al capital, i més específicament a la tendència del capital cap a una circulació desenfrenada i a la seva necessitat de fixar-se/immobilitzar-se per tal de proporcionar la base estable que li permet circular i, alhora, monopolitzar avantatges locacionals. L'acumulació de capital navega en la tensió entre aquestes dues tendències contradictòries però paral·leles: cap a la mobilitat, la igualació i l'homogeneïtzació, d'una banda, i, de l'altra, cap a la immobilitat, la desigualtat i la diferenciació (Smith 1990). En els tres sentits, en lloc d'una oposició dicotòmica entre els dos pols, el que trobem és una dialèctica mútuament constituïda, on cada element construeix alhora que soscava el seu parell: no hi ha transformació social sense un cert nivell de continuïtat, i el capital no pot moure's (circular) sense que una part d'ell adopti un caràcter immòbil (fixat)⁶.

No obstant això, el cap d'urbanisme construeix una oposició simple que combina i confon aquests significats dispersos. Aquesta operació és homologable a la del "gir de la mobilitat" quan aplica sobre la realitat la dicotomia asimètrica mobilitat/immobilitat i, en fer-ho, confon, per exemple, la mobilitat geogràfica amb la mobilitat social (Nowicka 2006), com il·lustra clarament l'afirmació sovint citada de Giddens: "la fixetat espai-temporal també vol dir fixetat social"

(1984). Aquesta confusió impedeix una comprensió complexa de la relació entre mobilitat i immobilitat i, encara més important, esborra el poder d'aquesta dicotomia i de les persones que la gestionen per distribuir els objectes i subjectes del món entre aquests dos pols, assignant així un valor asimètric a cada un d'ells:

“

Afirmar que una activitat determinada és "mòbil" pot considerar-se un acte performatiu que constitueix allò que anomena (...) A més, quan la mobilitat en general es dota de connotacions positives (...), un matís positiu s'afegeix a aquests fenòmens simplement pel fet de fer referència a la mobilitat. Així, la distinció entre fenòmens "mòbils" i "immòbils" no és un exercici innocent (Frello 2008:31-32).

Efectivament, el cap d'urbanisme equipara la manca de moviment en l'espai amb la manca de transformació social, el localisme i l'apatia, amagant així la mobilització política dels habitants del Puig, la seva connexió amb lluites passades i contemporànies, i la transformació social que van provocar: es van reconèixer drets, es van formular reclamacions, es van constituir noves xarxes, es van rehabilitar edificis, es van dissenyar i implementar noves polítiques, etc. Aquest esquema dicotòmic, per tant, s'aplica a la realitat per negar la història dels que són etiquetats com a "immòbils" (una etiqueta associada a priori amb la passivitat) i així produir la divisió que afirma representar. L'objectiu darrere de l'afirmació del cap d'urbanisme és deslegitimar els drets conquerits pels veïns del Puig als anys setanta, i, en última instància, desplaçar-los, totalment o parcial, del barri per fer espai per als fluxos de capital i per als "mòbils". Al mateix temps, en oposar la "immobilitat" dels veïns del Puig a la mobilitat dels fluxos de capital i turistes, el cap d'urbanisme amaga que aquests fluxos també quedaran parcialment immobilitzats en l'entorn construït, com il·lustra el cas de l'Ingrid. Sembla, doncs, que el poder no és tant un atribut dels "mòbils" com d'aquells que poden decidir qui és mòbil i qui és immòbil, i també qui són etiquetats com a tals, ja que aquesta decisió no es fa només restringint o permetent la mobilitat, sinó també, de manera més immediata, mitjançant l'aplicació de la dicotomia mateixa. No és només construït el Museu al Puig que el cap d'urbanisme espera revertir el pla de regeneració, sinó també presentant com a "immòbils" als veïns del Puig —i així justificar-ne l'expulsió— a través de l'ús de la dicotomia no dialèctica mobilitat/immobilitat. Una mirada a les grans transformacions que han afectat el centre històric de Palma des dels anys 90 ens permetrà entendre la lògica darrere de l'actitud del cap d'urbanisme.

⁶ El meu enteniment de la mobilitat i la immobilitat del capital segueix l'anàlisi de Marx sobre la relació entre el capital fix i el circulat. Segons Marx, la contradicció entre aquests dos tipus de capital no s'ha d'entendre primordialment com una contradicció observable entre diferents tipus de capital, sinó com una contradicció abstracta que articula el capital en la seva totalitat que fa que prengui diferents formes: "[E]ls aspectes de circulat i fix no són més que el capital mateix posat en dos aspectes: primer com a unitat del procés, després com una fase particular d'aquest, diferent d'ell mateix com a unitat—no com dos tipus particulars de capital, sinó com formes característiques diferents del mateix capital. (...) Un mateix capital, per tant, sempre apareix en ambdós estats; (...) una part fixada, una altra part circulat" (Marx 1973:621-622). Però quan aquestes determinacions es fixen, les dues formes del capital es despleguen com si fossin dos tipus de capitals diferents que estan en contradicció entre ells: "Mentre, fins ara, el capital fix i el circulat només apareixien com a diferents aspectes temporals del capital, ara s'han endurit en dues modalitats separades de la seva existència, i el capital fix apareix separat al costat del capital circulat. Ara són dos tipus particulars de capital" (Marx 1973:702, èmfasi afegit). Tot i això, fins i tot quan aquestes formes s'han "endurit", cal anar en compte de no pensar-les com a categories fixes o absolutes: "Finalment, encara que el capital circulat i el fix ara apareixen com dos tipus diferents, el capital circulat s'estableix a través del consum, del desgast del capital fix; mentre que el capital fix, per la seva banda, només existeix com a capital circulat transformat en aquesta forma específica" (Marx 1973:738).

Del “Sol i Platja” a “La Mallorca Real”

Després de gairebé 40 anys de creixement ininterromput de la indústria turística, el nombre de turistes que visitaven Mallorca, així com les despeses que hi realitzaven, van començar a disminuir l'any 1988 i no es van recuperar fins al 1996. Aquesta davallada sobtada s'atribueix habitualment a l'aparició de destinacions competidores al Mediterrani (com Turquia, Croàcia o Tunísia) capaces d'oferir el mateix producte que Mallorca havia ofert històricament —sol, mar i platja— a un preu més baix (Buswell 1996; Robledo i Batle 2002). En aquest context, va haver-hi un consens total entre empreses (propietaris d'hotels, operadors turístics, etc.), govern i societat civil, així com experts en turisme, sobre el fet que havia arribat el moment d'abandonar el model de turisme massiu que havia imperat fins llavors, basat en una imatge genèrica de sol, platja i preus baixos i dirigit a una clientela no diferenciada. Parafrasejant Morgan (1991), la solució consistia a “vestir Mallorca i comercialitzar-la de nou”. Més que no abandonar el model anterior, calia esmenar el mal que havia fet a la imatge de l'illa i complementar-lo amb un altre tipus de turisme. Per això, es van dedicar recursos significatius a vendre la “Mallorca autèntica”, un lloc singular amb valors culturals i naturals distintius. S'esperava que aquesta nova imatge atrauria una nova mena de turista: adinerat, educat i àvid d'experiències autèntiques i diferenciades, un perfil proper als “cosmopolites” de què ens parlen les teories de la mobilitat.

La reorientació del model turístic de Mallorca va comportar una reorganització interna de la indústria turística i una expansió del seu àmbit d'acció. Pel que fa a la reorganització interna, la transformació més rellevant va ser l'ascens dels sectors immobiliari i de la construcció com a líders de l'economia mallorquina, fent que el turisme esdevingués gairebé indistingible del negoci immobiliari (Amer 2006; Rullan 1999). D'altra banda, es va promoure una expansió geogràfica de l'activitat turística fora dels complexos costaners relativament delimitats on s'havia concentrat fins a mitjans dels anys 90 (Rullan 1997). A més del patró extensiu de consum de sòl característic dels sectors immobiliari i de la construcció, aquesta expansió geogràfica responia a la necessitat de trobar “nous” territoris per a l'explotació turística, rics en valors “naturals” i “culturals”, que la reorientació de la indústria turística volia aprofitar.

El centre històric de Palma es va convertir ràpidament en una àrea clau d'inversió, ja que la seva col·lecció d'edificis històrics, l'ambient íntim i el traçat pintoresc encarnaven el tipus d'originalitat que requeria la nova indústria turística. Abans de mitjans dels anys 90, el nucli antic de Palma ocupava una posició molt específica i més aviat marginal dins la indústria turística de l'illa, com a lloc on fer-hi excursions de poques hores, generalment organitzades pels hotels i limitades a un parell de punts d'interès, com la Seu i l'Almudaina. Amb el nou model, la indústria turística aspirava a la plena incorporació del centre als circuits principals de turisme i d'inversions de capital. La gentrificació es va convertir en la via principal per a aquesta incorporació, destacant l’“atmosfera única” i el “paisatge històric” de la zona, molt més que punts d'interès patrimonials concrets. Tot i així, el valor cultural del centre històric no estava encara disponible per a la seva explotació: grans parts del centre estaven en un estat comparable al del Puig durant la dècada de 1970, i tant els mallorquins com els turistes associaven l'àrea amb idees de degradació, brutícia i delinqüència. El govern local va prendre la iniciativa amb un ampli programa de regeneració urbana, explícitament orientat a la gentrificació de la zona (Ajuntament de Palma 1998), que maldà per produir un centre antic associat a significats positius (tranquil·litat, autenticitat, valor històric, etc.) i així preparar-lo per a l'extracció de beneficis. Amb aquest objectiu, el programa de regeneració va centrar-se, d'una banda, en la

millora i embelliment de l'entorn construït: renovació d'espais públics, restauració d'edificis històrics, un programa de reforma de façanes, etc.; de l'altra, en la creació d'una sèrie de serveis vinculats al turisme cultural, com itineraris, esdeveniments culturals o equipaments culturals (com el museu del Puig), i que tingueren com a principal efecte la construcció d'un relat que destacava el valor històric i artístic de l'àrea.

L'objectiu final de tot aquest programa de regeneració no era, com ja s'ha dit, la promoció del valor cultural de la zona, sinó aconseguir que aquest valor cultural es traduís en l'arribada d'inversors immobiliaris. L'èxit d'aquesta empresa requeria el desplaçament d'amplis sectors de la població de la zona. Així, paral·lelament a les accions més visibles d'embelliment, els plans de regeneració del municipi van dur a terme una acció menys publicitada de desplaçament de la població, ja sigui mitjançant expropiacions directes o negociant compensacions amb els llogaters, sovint traslladant-los a habitatges públics en altres parts de la ciutat (Franquesa 2007). Tanmateix, el Puig va ser l'única part del centre històric on el municipi no va poder desplaçar els residents a causa del "dret a romandre" que havien conquerit amb les mobilitzacions dels anys 70. Aquest dret abstracte es va garantir gràcies al fet que la majoria dels veïns del Puig vivien en habitatges públics amb contractes de lloguer barats i de llarga durada. Aquesta capacitat de romandre —i l'obstacle que això suposava per a l'entrada de capital i la consegüent gentrificació— és la raó, i no cap altra, per la qual el cap d'urbanisme es queixava de la "immobilitat" dels residents del Puig i el descrivia com un gueto.

Per altra banda, convé també tenir en compte que la gentrificació total del centre històric de Palma tampoc no era del tot desitjable des de la perspectiva de la indústria turística reorientada. A diferència del que havia succeït al Puig durant la dècada de 1970, on la indústria turística estava interessada en l'àrea com un mer emplaçament, una *ubicació privilegiada* al costat del mar, ara aquesta indústria s'interessava en *llocs distintius*. En conseqüència, era necessari mantenir una certa proporció de residents al lloc per tal de vendre el centre històric com un espai únic, un lloc amb "caràcter", una peça "autèntica" de la "Mallorca real". En Miquel i la seva fleca es trobaven entre els privilegiats que podien romandre al lloc i, de fet, la seva presència reforçava l'atractiu que la zona podia despertar entre potencials gentrificadors com l'Ingrid. A l'altre extrem, molts dels veïns d'en Miquel van haver d'abandonar la zona, i precisament un d'aquells habitatges que els veïns van deixar va ser el que poc després compraria l'Ingrid. L'objectiu era convertir el centre històric de Palma en un "lloc monumental romantitzat", marcat pel que Herzfeld (1991) anomena "temps monumental", en contraposició al "temps social", el temps de les pràctiques quotidianes. D'aquesta manera, el centre històric es podria presentar com a ple d'història però a-històric, congelat, sostret del flux d'esdeveniments que fan que la vida sigui històrica; en la mesura que en Miquel havia estat incorporat en aquest paisatge romantitzat i congelat, ell també apareix com a a-històric, immòbil per definició. Els resultats d'aquesta estratègia han estat espectaculars. Tot i que l'increment del nombre de visitants a les noves atraccions turístiques del centre històric ha estat modest, la gentrificació i els preus immobiliaris s'han disparat, amb increments d'entre el 100% i el 150% del 2000 al 2006, un augment impulsat principalment per compres realitzades per no mallorquins (Vives Miró 2008).

Amb l'expansió geogràfica de la indústria turística cap al centre històric de Palma, els residents s'enfrontaven a dos possibles destins, exemplificats per en Miquel i els seus veïns: o bé eren desplaçats o bé esdevenien part del paisatge romantitzat que es venia als "cosmopolites". Aquesta doble sort, ens revela un canvi profund. Com que la reorientació de la indústria turística

mallorquina s'ha basat en vendre la singularitat, i com que això ha implicat l'expansió geogràfica cap a zones històricament marginals dins els circuits turístics, s'ha produït una erosió severa de la divisió espacial que estava al centre del model de turisme massiu entre els llocs de producció, associats al treball i el turisme, i els llocs de reproducció, dedicats a la socialització i l'habitatge dels mallorquins. A més de l'expansió geogràfica, podem veure clarament una infiltració del turisme en nous dominis de la vida social, amb la indústria engolint la vida quotidiana de la majoria de mallorquins dins del que Britton (1991) anomena el "sistema productiu turístic". Aquest punt es posa clarament de manifest en la campanya promocional llançada el 2003 pel Govern Balear amb l'eslògan "El turista, un amic. Fes que torni". D'una banda, aquesta campanya buscava alleujar la irritació i el malestar que els mallorquins senten quan veuen turistes en el que consideren "els seus llocs": als camins de muntanya que coneixien, a les platges amagades que freqüentaven, o com a residents temporals als seus barris. D'altra banda, evidenciava el fet que la vida quotidiana i les pràctiques reproductives dels mallorquins han esdevingut una part important del funcionament de la indústria turística i, com a tals, han de ser governades.

RE-LLEGINT LA IMMOBILITAT

Després del nostre tour per les transformacions que han tingut lloc des dels anys 90 al centre històric de Palma, ens enfrontem finalment a la necessitat de rellegir la trobada entre l'Ingrid i en Miquel i el paper que hi juga la immobilitat. Contràriament al que el sentit comú semblaria suggerir, si en Miquel se'ns apareix com a immòbil no és perquè es quedi al mateix lloc o perquè visqui on va néixer i créixer. Tampoc esdevé immòbil, com podria afirmar l'enfocament de la mobilitat, a causa d'un augment generalitzat de la mobilitat al món, ni com a resultat de l'augment i la consolidació d'una nova classe de persones, els cosmopolites, en comparació amb les quals aquells que resten lligats a un lloc esdevenen (relativament) "immòbils" i impotents. En Miquel no apareix com a immòbil perquè sigui *relativament* menys mòbil que l'Ingrid; la seva immobilitat emergeix *en relació* a l'Ingrid, ja que és fruit de la mobilització del centre històric de Palma com a receptor de fluxos mòbils. La immobilitat d'en Miquel no és tant una conseqüència de la mobilitat de l'Ingrid com un requisit per a aquesta última, part de la seva condició de possibilitat. El fet que en Miquel aparegui com a a-històric i atemporal té a veure amb la presentació del centre històric com un lloc congelat en el temps. Al seu costat, hi trobem una absència, o millor dit, la presència absent d'aquells que, considerats un obstacle per al dinamisme del capital, han estat expulsats (és a dir, fets mòbils) de l'escena.

En Miquel ha pogut beneficiar-se d'aquest procés, essent capaç de mobilitzar la seva imatge internacionalment com a artesà, amb l'esperança que aquesta projecció beneficiï el seu negoci com a pol d'atracció de fluxos de visitants. La reestructuració del centre històric de Palma no l'ha immobilitzat de manera general, sinó que l'ha immobilitzat en relació a gentrificadors com l'Ingrid. El fet que aparegui com a immòbil respecte a l'Ingrid és una expressió de la seva relativa manca de poder, però l'origen d'aquesta relació de poder no neix en la trobada entre ells dos ni en el poder absolut de la mobilitat. La seva manca d'agència no és altra cosa que un reflex de com s'ha produït el lloc: el seu privilegi relatiu li ha permès quedar-se, però, malgrat que formi part del centre històric, aquest no ha estat produït per a ell, sinó per a persones com l'Ingrid. Mentre que al Puig tot el procés de transformació es va centrar en les necessitats dels veïns, els plans contemporanis de regeneració urbana han substituït aquesta categoria per la

dels visitants, i especialment la dels inversors. El poder, doncs, no es troba tant en el pol de la mobilitat com a atribut intrínsec, sinó en la capacitat de gestionar la relació entre mobilitat i immobilitat.

El centre històric de Palma ha estat reestructurat amb l'objectiu d'atraure fluxos de visitants i, sobretot, de capital. La producció d'aquest lloc com a escenari adequat per a la mobilitat del capital i la generació de beneficis forma part de la tensió dialèctica entre les tendències paral·leles i contradictòries en que s'expressa el capital, representades en la interacció entre el capital circulant (mòbil) i el capital fix (immòbil): una part del capital s'ha immobilitzat per crear un escenari o canal adequat per a la circulació del capital. En Miquel ha estat formalment integrat com a part d'aquest canal, en un exemple clar de la infiltració de la indústria turística i immobiliària en la quotidianitat de l'illa. En Miquel, per tant, no és que sigui llegible com a immòbil pel fet d'haver estat deixat enrere o apartat d'una mobilitat aparentment autònoma que estructura el món, sinó perquè ha estat col·locat al centre mateix d'aquests fluxos globals mòbils. En Miquel ha estat immobilitzat (fixat) com a part d'una configuració rendible del lloc, però també ha estat "mobilitzat" com a part d'aquesta configuració, ja que passa a ser subsumit com a part d'un valor d'intercanvi que ha circulat amb èxit al mercat immobiliari europeu de segones residències, un mercat que promet accés a un tros de sol en un escenari mediterrani romantitzat que és també una inversió atractiva.

Sota aquesta perspectiva, i en la mesura que l'augment dels fluxos globals està relacionat amb la circulació i l'acumulació de capital, sembla inapropiat pensar en termes de "fluids globals [que] no mostren cap punt clar de partida, només moviment des-territorialitzat, que funciona a certes velocitats i diferents nivells de viscositat sense un estat final o propòsit necessari" (Sheller i Urry 2003:117). Més aviat, en el cas del centre històric de Palma, trobem rutes molt específiques a través de les quals circula el capital, canals que fan possible i significativa la mobilitat del capital, convertint la mobilitat total en no més que una aporia sense sentit des del punt de vista de l'acumulació de capital. No és la mobilitat el que s'oposa a aquell món positivista de formes fixes ("elements fermament ancorats en l'espai") criticat pel gir de la mobilitat, sinó la relacionalitat, una manera dialèctica d'entendre la realitat social on coses i persones emergeixen com a encreuaments de múltiples determinacions.

El nostre cas ens mostra, però, que hem d'anar amb compte de no reduir els mecanismes de mobilització i d'immobilització a un simple reflex de la dinàmica del capital. De fet, per entendre l'asimetria de poder entre l'Ingrid i en Miquel, hem de parar atenció a les nocions hegemòniques de progrés, canvi social i desenvolupament, nocions que no es poden desvincular dels requeriments de l'acumulació de capital, però que tampoc no s'hi poden reduir. A Palma, la idea que les transformacions actuals són "bones" per a la ciutat està àmpliament acceptada. Aquesta idea està influenciada pel que es percep com una necessitat econòmica d'atraure turisme, però també per altres consideracions, com la necessitat de deixar enrere la degradació o la de preservar la història i la identitat de la ciutat materialitzades en el seu patrimoni cultural. Les nocions aparentment senzilles de mobilitat i immobilitat com a oposats asimètrics, on la mobilitat apareix com a condensació del progrés, tal com les hem vist en l'anàlisi del "gir de la mobilitat" però també en les paraules del cap d'urbanisme, posseeixen efectes de poder. L'atribució d'aquestes nocions simplificades a diferents parts de la realitat no és només un reflex d'aquelles nocions hegemòniques, sinó també, i més important encara, una manera d'apuntalar i fer efectiva la força d'aquells que les mobilitzen des de posicions de poder.

AGRAÏMENTS

Dedico aquest article a la memòria d'en Miquel Pujol ("en Miquel des Forn"), per la seva saviesa i bonhomia, per una vida dedicada a fer d'aquest món seu i nostre un lloc millor. També vull agrair a l'equip editorial de la revista *Quaderns* la iniciativa d'acostar textos contemporanis al públic catalanoparlant així com el fet d'haver escollit aquest article, amb especial menció al Martin Lundsteen i al Daniel Malet. A aquest últim li correspon també el mèrit d'haver traduït l'article de l'anglès al català, cosa que li agraeixo enormement; tant en Dani com jo hem procurat evitar que la traducció contingués expressions poc elegants o de mal llegir en català, i qualsevol fracàs en aquest objectiu no ha de ser pas atribuït al traductor sinó a l'autor.

BIBLIOGRAFIA

- Adey P (2006) If mobility is everything then it is nothing: Towards a relational politics of (im) mobilities. *Mobilities* 1(1): 75-94.
- Ajuntament de Palma (1985) *Pla General d'Ordenació Urbana de Palma*. Palma: Ajuntament de Palma.
- Ajuntament de Palma (1998) *Pla General d'Ordenació Urbana de Palma*. Palma: Ajuntament de Palma.
- Allon, F (2004) Backpacker heaven. The consumption and construction of tourist spaces and landscapes in Sydney. *Space & Culture* 7(1): 49-63.
- Allon F, Anderson K and Bushell R (2008) Mutant mobilities: Backpacker tourism in 'global Sydney'. *Mobilities* 3(1): 73-94.
- Amer J (2006) *Turisme i Política. L'Empresariat Hoteler de Mallorca*. Palma: Documenta Balear.
- Augé M (1992) *Non-lieux. Introduction à une Anthropologie de la Surmodernité*, Paris: Seuil.
- Bauman Z (1998) *Globalization: Human Consequences*. Cambridge: Polity Press.
- Britton S (1991) Tourism, capital, and place: towards a critical geography of tourism. *Environment and Planning D: Society and Space* 9: 451-478.
- Burgess EW (1967) [1925] The growth of the city. An introduction to a research project. In RE Park and EW Burgess (eds) *The City. Suggestions for Investigation of Human Behaviour in the Urban Environment* (pp 47-62). Chicago: The university of Chicago Press.
- Buswell RJ (1996) Tourism in the Balearic Islands. In M. Barke, J Towner and M T Newton (eds) *Tourism in Spain: Critical issues* (pp 309-339). Wallingford, UK: CAB International.
- Castells M (1996) *The information age. Economy, Society and Culture. Volume 1: The Rise of the Network Society*. Cambridge, MA: Blackwell Publishers.
- Clarke N (2004a) Mobility, fixity, agency: Australia's working holiday programme. *Population, Space and Place* 10: 411-420.
- Clarke N (2004b). Free independent travellers? British working holiday makers in Australia. *Transaction of the Institute of British Geographers* NS 29: 499-509.
- Clifford J (1997) *Routes: Travel and Translation in the Later Twentieth Century*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Coles T, Duval DT and Hall CM (2005a) Sobre el turismo y la movilidad en tiempos de movimiento y conjetura posdisciplinar. *Política y Sociedad* 42(2): 181-198.

Coles T, Duval DT and Hall CM (2005b) Tourism, mobility, and gomal communities: new approaches to theorising tourism and tourist spaces. In WG Theobald (ed) *Global Tourism. Third edition* (pp. 463-481). Burlington, MA: Butterworth-Heinemann.

Cresswell T (1997) Imagining the nomad: Mobility and the postmodern primitive. In G Benko and U Strohmayr (eds) *Space and Social Theory: Interpreting Modernity and Postmodernity* (pp 360-379). Oxford: Blackwell.

Cresswell T (2002) Theorizing place. In G Verstraete and T Cresswell (eds) *Mobilizing place, placing mobility. The Politics of Representation in a Globalized World* (pp 11-32). Amsterdam: Rodopi.

Cresswell T (2006a) The right to mobility: the production of mobility in the courtroom. *Antipode* 38(4): 735-754.

Cresswell T (2006b) *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.

Favell A (2001) Migration, mobility and globaloney: metaphors and rhetoric in the sociology of globalization. *Global Networks* 1(4): 389-398.

Franquesa J and Morell M (2005) Heritage deviations in relation to town-planning in Ciutat de Mallorca. *Journal of Mediterranean Studies* 15(2): 427-461.

Franquesa J (2007) Vaciar y llenar, o la lógica espacial de la neoliberalización. *REIS: Revista Española de Investigaciones Sociológicas* 118: 123-150.

Franquesa J (2010) *Sa Calatrava Mon Amour. Etnografia d'un Barri Atrapat en la Geografia del Capital*. Palma: Documenta Balear.

Franquesa, J (2013a) *Urbanismo Neoliberal, Negocio Inmobiliario y Vida Vecinal. El Caso de Palma*. Barcelona: Icaria.

Franquesa, J (2013b) On keeping and selling: The political economy of heritage making in contemporary Spain. *Current Anthropology* 54(3): 346-369.

Freeman C (2001) Is local: global as feminine: masculine? Rethinking the gender of globalization. *Signs: Journal of Women in Culture and Society* 26(4): 1007-1037.

Frello B (2008) Towards a discursive analytics of movement: On the making and unmaking of movement as an object of knowledge. *Mobilities* 3(1): 25-50

Giddens A (1984) *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Berkeley: University of California Press.

Hall CM (2005) Reconsidering the geography of tourism and contemporary mobility. *Geographical Research* 43(2): 125-139.

Hannam K, Sheller M and Urry J (2006) Editorial: Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1(1): 1-22.

Herzfeld M (1991) *A Place in History. Social and Monumental Time in a Cretan Town*. Princeton, Princeton University Press.

Ingold T (1993) Globes and spheres: the topology of environment. In K Milton (ed) *Environmentalism: the View from Anthropology* (pp 31-42). London: Routledge.

Lefebvre H (1962) *Introduction à la Modernité. Préludes*. Paris : Éditions de Minuit.

- Malkki L (1992) National Geographic: the rooting of peoples and the territorialisation of national identity among scholars and refugees. *Cultural Anthropology* 7(1): 24-44.
- Marx K (1973) *Grundrisse. Foundations of the Critique of Political Economy*. London: Penguin Books.
- Morgan M (1991) Dressing up to survive. Marketing Majorca anew. *Tourism Management*, 11: 15-20.
- Nowicka M (2006) Mobility, space and social structuration in the second modernity and beyond. *Mobilities* 1(3): 411-435.
- Oliver G and Garcia N (1977) *Ciudad y Sociedad Capitalista*. Bilbao: Zero.
- Robledo MA and Batle J (2002) Re-planning for tourism in a mature destination; a note on Majorca. In R Voase (ed) *Tourism in Western Europe. A Collection of Case Histories* (pp 85-94). Wallingford: CAB International Publishing.
- Ruiz Viñals C (2000) *L'Urbanisme de la Ciutat de Palma*. Palma: El Far de les Crestes.
- Rullan O (1997) De la Cova de Canet al tercer 'boom' turístic. Una primera aproximació a la geografia històrica de Mallorca. In Govern de les Illes Balears (ed) *El Medi Ambient a les Illes Balears. Qui és Qui?* (pp 171-213). Palma, Fundació "Sa Nostra".
- Rullan O (1999) Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares. *Estudio Geográficos* LX(236): 403-442.
- Sager T (2006) Freedom as mobility: Implications of the distinction between actual and potential travelling. *Mobilities* 1(3): 465-488.
- Sheller M and Urry J (2003) Mobile transformations of 'public' and 'private' life. *Theory, Culture & Society* 20(3): 107-125.
- Sheller M and Urry J (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Smith N (1990). *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*. London: Blackwell.
- Spring, U. (2006). The linear city: Touring Vienna in the nineteenth century. In M Sheller and J Urry (eds) *Mobile Technologies of the City* (pp 21-43). Abingdon: Routledge.
- Szerszynski B and Urry J (2006) Visuality, mobility and the cosmopolitan: inhabiting the world from afar. *The British Journal of Sociology* 57(1): 113-131.
- Tsing A (1998) The global situation. *Cultural Anthropology* 15(3): 327-360.
- Urry J (2000) *Sociology Beyond Societies*. London: Routledge.
- Urry J (2002) *The Tourist Gaze* (2nd edn). London: Sage.
- Verstraete G (2003) Heading for Europe: Tourism and the global itinerary of an idea. In G Verstraete and T Cresswell (eds) *Mobilizing Place, Placing Mobility. The Politics of Representation in a Globalized World* (pp 33-52). Amsterdam: Rodopi.
- Vives Miró S (2008) *Les Implicacions Socials i Ecològiques de la Lògica Immobiliària. L'exemple de Palma*. Unpublished M.Phil. thesis: Universitat de les Illes Balears.

Fitxa bibliogràfica:

Franquesa J. (2024). (Malet Calvo D., Trad.) "Hem perdut es concepte" Espai, Turisme, i els límits del gir de la mobilitat. *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, 40(2), 277-296. <https://doi.org/10.56247/qua.519> [ISSN2385-4472]

