

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

LA ERA DE LOS TRANSPORTES



Revista semestral del Departamento de Sociología / División de Estudios Políticos y Sociales
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades
Universidad de Guadalajara

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA Dr. Ricardo Villanueva Lomelí, RECTOR GENERAL; Dr. Héctor Raúl Solís Gadea, VICERECTOR EJECUTIVO; Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata, SECRETARIO GENERAL. **CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES** Dr. Juan Manuel Durán Juárez, RECTOR; Dra. Katia Magdalena Lozano Uvario, SECRETARIA ACADÉMICA; Lic. María del Rosario Ortiz Hernández, JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO EDITORIAL. **DIVISIÓN DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES** Mtra. Sofía Limón Torres, DIRECTORA. **DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA** Dr. Jorge Ramírez Plascencia, JEFE DE DEPARTAMENTO.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión, Año 4, Núm. 8, septiembre-febrero 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Av. José Parres Arias, 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 333819-3300, ext. 23354. Correo electrónico: revistavinculos@hotmail.com. Editor responsable: Jaime Torres Guillén. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2012-042610503700-102. ISSN: en trámite por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa en Amateditorial, calle Prisciliano Sánchez #612, Col. Centro, Guadalajara, Jalisco. C.P. 44100 Este número se terminó de imprimir en septiembre de 2023 con un tiraje de 50 ejemplares.
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>
<http://www.vinculosociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión está incluida en los catálogos de revistas Latindex y LatinRev.

latindex



Director y editor

Jaime Torres Guillén

Comité Editorial

Alejandra Guillén González
Héctor Raúl Solís Gadea
Celia del Palacio Montiel
Andrea Celeste Razón Gutiérrez
Paloma Villagómez Ornelas
Rafael Sandoval Álvarez
Carlos Rafael Hernández Vargas
Luis Rodolfo Morán Quiroz

**Asistente
de dirección**

Nidia Verónica Covarrubias Sánchez

**Secretario técnico
y Soporte plataforma web**

Francisco Tapia Velázquez

Consejo Editorial

Isabel Cristina Naranjo Noreña, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina; Antonio Luzón, Universidad de Granada, España; Silvia Carina Valiente, Conicet CIT Catamarca, Universidad de Catamarca, Argentina; Carlos Javier Maya Ambía, Centro de Estudios Japoneses, Universidad de Guadalajara, México; Luisa Martínez-García, Universidad Autónoma de Barcelona, España; Bruno Baronnet, Universidad Veracruzana, México; Mariana Passarello, Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina; David Gómez-Álvarez, Universidad de Guadalajara, México; María del Carmen Ventura Patiño, El Colegio de Michoacán, México; Felipe Gaytán Alcalá, Universidad La Salle, México; Liliana Cordero Marines, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM, México.

Comité Científico Internacional

María Patricia Fortuny Loret de Mola, CIESAS Peninsular, México; Göran Therborn, Universidad de Cambridge, Inglaterra; José Luis Grosso, Centro Internacional de Investigación PIRKA, Políticas, Culturas y Artes de Hacer, Colombia; Breno Bringel, Instituto de Estudios Sociales y Políticos de la Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil; Jorge Alonso, CIESAS-Occidente, México.

Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH, UdeG. Av. José Parres Arias núm. 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 3819-3300, Ext. 23354.

La revista **Vínculos. Sociología, análisis y opinión** puede leerse en internet:

<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>

<http://www.vinculossociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 14 ■ Núm. 23, julio-diciembre 2023

CONTENIDO

9 Presentación

Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

13 **José Luis Anta Félez**

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

41 **Diego Antonio Franco de los Reyes**

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México

77 **Christian Juan Armando Flores Landeros**
Miriam Anahí Guerra Hernández

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

113 **Andrés Demetrio Gutiérrez Flores**

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

141 **Marly Gonçalves da Silva**

Escritos de frontera

- El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez
Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa
179 **Raúl Holguín Ávila**
-
- Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara
Carlos Miguel González Huerta
199 **Rebeca Vanesa García Corso**
-
- Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana
225 **Juan Antonio del Monte Madrigal**
-
- Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara
243 **Edgar Daniel Placencia Aguirre**
-
- La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez
273 **Carlos Octavio Núñez Miramontes**
-

Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un
cuerpo acompasado

305 **Daniela Karina Guzmán Taboada**

Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

Salvador Medina Ramírez

315 **Linda Mercedes Moreno Sánchez**

323 Criterios editoriales.

LA PARADOJA DE LA INMOVILIDAD EN EL RÉGIMEN DE LA INMEDIATEZ

Recibido: 10/05/2023

Aceptado: 15/08/2023

CARLOS OCTAVIO NÚÑEZ MIRAMONTES¹

Resumen

El artículo analiza cómo las narrativas del capitalismo han contribuido a refigurar la percepción, organización y prácticas espacio-temporales en la *movilidad* de la urbe contemporánea. Se analiza la relación entre humanos y tecnología (el sistema de transporte) y como desiguales accesos y apropiaciones tienen implicaciones en la organización vital de los sujetos y de la sociedad. Se plantea un abordaje desde el *Análisis Crítico del Discurso* (ACD), así como de los conceptos de *hiperobjeto* y *enredamiento* para comprender cabalmente la representación y vivencia de la

1 Doctor en Estudios Científico-Sociales por el ITESO (2019), maestro en Gestión y Desarrollo de la Cultura (Universidad de Guadalajara) y licenciado en Ciencias de la Comunicación (ITESO). Recientemente ha impartido cursos sobre metodología y análisis del discurso en la Universidad Pedagógica Nacional (UPN) campus Toluca. Actualmente es miembro del Seminario permanente de Estudios sobre el Tiempo (UNAM). Correo electrónico: lobo.santo@yahoo.com.mx ORCID:0000-0003-4097-6828

organización espacio-temporal y sus manifestaciones en la aceleración, la inmediatez y la inmovilidad.

Palabras clave: temporalidad, aceleración-inmovilidad, desigualdad, movilidad urbana.

Abstract

The article analyzes how the narratives of capitalism have contributed to reconfiguring the perception, organization, and spatiotemporal practices in the mobility of the contemporary city. The relationship between humans and technology (the transportation system) is examined, as to how unequal access and appropriations have implications for the vital organization of individuals and society. It's proposed an approach from Critical Discourse Analysis (CDA) and the concepts of *hyperobject* and *entanglement* to fully understand the representation and experience of spatiotemporal organization and its manifestations in acceleration, immediacy, and immobility.

Keywords: temporality, acceleration-immobility, inequality, urban mobility.

La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez

En la sociedad contemporánea, los medios de transporte se han convertido en una tecnología fundamental para las personas. La capilaridad intergeográfica de manchas urbanas cada vez más extensas se posibilita gracias a las intrincadas rutas de un heteróclito conjunto de artefactos tecnológicos diseñados para la movilidad. En el paréntesis de un viaje, el tiempo y el espacio se afectan mutuamente, generando registros distintos de acuerdo con quién, desde dónde y cómo se transita. Las rutas, además de espacio-temporales, son significantes.



El tiempo y el espacio: discursividad y pragmática

La temporalidad entrelazada con el espacio constituye un rico eje de análisis bajo el enfoque del Análisis Crítico del Discurso (ACD). Bajo este marco se analizarán *las narrativas y discurso* capitalistas, inscritos en el diseño y *performatividad* de *objetos tecnológicos* como son los medios de transporte. Según Van Dijk (1980), *el discurso* refiere a un conjunto de significados, ideas y creencias que se dan y comparten entre los sujetos en situaciones comunicativas concretas. Se trata de un complejo sistema de códigos y unidades de sentido que incluye lenguajes, ideologías, narrativas contrapuestas, construcciones polifónicas, cultura, contextos, y dinámicas de la vida social (Manzano, 2005). El ACD presupone una forma dinámica de interpelación a los sujetos en el mundo y sus representaciones, en donde los lenguajes son más productores que descriptores del sujeto social y las sociedades en las que vive y se organiza:

La experiencia lingüística del mundo es “absoluta”. [...] La lingüística de nuestra experiencia del mundo precede a todo cuanto puede ser reconocido e interpretado como ente. La relación fundamental de lenguaje y mundo no significa por lo tanto que el mundo se haga objeto del lenguaje. Lo que es objeto del conocimiento y de sus enunciados se encuentra por el contrario abarcado siempre por el horizonte del mundo del lenguaje (Gadamer, 1977: 539).

El enfoque del Análisis Crítico (ACD) debe ser entendido como una labor analítica que rompe y descompone el texto para luego “suturarlo” y recomponerlo de nuevo, a fin de interpretarlo en un *nivel hermenéutico*. El texto, en tanto plataforma de sentido que puede ser leída, se objetiva y multiplica en múltiples modalidades como: *discursos, narrativas, tópicos, objetos, prácticas, y representaciones*; en fin, en conjuntos entrelazados (de textos, contextos y cotextos) hasta llegar a constituir una *semiósfera o mundus*.

En este artículo se realiza el ejercicio de una *pragmática del lenguaje*, es decir, una serie de dispositivos de aproximación heurística que

confrontan de manera acotada (en el tiempo y en el espacio) el discurso capitalista con las representaciones, prácticas y objetivaciones de las estructuras sociales. Ver Bruzos (2005), Brown y Yule (1993) y Van Dijk (1980). La deontología capitalista, caracterizada por el rendimiento, la productividad, la eficiencia, el consumo, la aceleración y la inmediatez; se actualiza social e institucionalmente en narrativas. Para Ricoeur (2004), *la narrativa* es una forma estratégicamente organizada de recapitular, comprender y dar sentido a la experiencia humana, lo que permite situar las experiencias en un contexto socio-histórico amplio. Las narrativas son expresiones *significantes* (conscientes e inconscientes) de los discursos, de ahí su pertinencia en este estudio. Estas narrativas organizan *tópicos* (ideas torales, temáticas recurrentes y recursivas) que se pueden camuflar al inscribirse en diversas producciones sociohistóricas más allá de lo lingüístico.

Por tanto, realizar un ACD implica identificar los componentes y sus relaciones que rodean al discurso: *contexto histórico* (*Modernidad tardía*), *contexto espacio-temporal* (metápolis), *contexto situacional interactivo*, contexto sociocultural, tema explícito e implícito (paradoja *aceleración-inmovilidad*), *los agentes* implicados (ciudadanos, aparato productivista) y los *constructos* (ciudad, medios y sistemas de transporte, tecnologías, ecologías digitales, etc.). Se orienta este trabajo, al menos a señalar su contenido denso: *ideologías*, *recursos lingüísticos*, *argumentaciones*, relaciones de *poder*, técnicas de *persuasión o imposición* empleadas, *acciones* y estrategias de *legitimación*.

Con respecto al tiempo y el espacio como ejes de análisis

La *temporalidad* refiere cómo los individuos y los grupos societales experimentan subjetivamente el tiempo; cómo lo organizan (distribuyen, jerarquizan) y cómo lo operan en sus usos, rutinas y procedimientos. Se parte en este artículo del concepto de temporalidad propuesto por Guadalupe Valencia (2009), que explica el tiempo como un constructo social analizable desde dos dimensiones básicas: una kairológica (*Kairos*), subjetiva (interpretativa o significativa); y una cronológica (*Cronos*), objetiva, de medida, de contabilidad y ordenamiento. A fin de no confundir la noción de “tiempo” en ciencias sociales con otras concepciones de

tiempo, como en la física, Valencia (2010) sugiere referirnos al tiempo objetivado en las realidades, los procesos, los mundos, las vidas, las cosas... como *temporalidad*. La *temporalidad*, al objetivarse en las cosas, las prácticas, los agentes y los discursos; se comparte, se negocia, se interpreta y reinterpreta, se impone o se adopta, se cuenta, se expresa y se resignifica entre los individuos, los grupos e instituciones. El tiempo se convierte en una *construcción social*, es decir, en maneras distintas y particulares de percibir, cuantificar, representar, codificar, vivir y significar el tiempo. La *temporalidad* es expresada en los objetos, las relaciones y las *narrativas*.

Pero la coordenada del tiempo está ligada a la coordenada espacial, su binomio constituye la base de percepción, identidad y actuación humana. Bourdieu señala que: “los ordenamientos simbólicos del *espacio* y el *tiempo* conforman el marco por el cual aprendemos *quiénes y qué somos* en la sociedad” (1991: 89). Con respecto a la coordenada espacial, aquí analizaremos fundamentalmente el espacio urbano y cómo éste es reconfigurado desde una narrativa capitalista de la temporalidad.

Con respecto al *espacio urbano*, Allen Scott (1994) lo desagrega en tres categorías: a) el *espacio de producción*, b) el *espacio social* y c) el *espacio de circulación*. Estos tres tipos espaciales, de acuerdo con el autor, se vincularán a través del *mercado de trabajo*, que influirá drásticamente en las interacciones entre individuos, mercancías y empleos. “La expresión tangible inmediata de la actuación de los mercados de trabajo urbanos es el desplazamiento diario de los trabajadores entre el espacio de producción y el espacio social en la ciudad” (Scott, 1994: 110). Se observa pues, una retícula de los lugares diseñada por el *aparato productivo* y un trazo sustancialmente económico de las rutas que atraviesan el territorio urbano.

Transporte: de la Ciudad Premoderna a la Urbe Posmodernista

Peter Newman y Jeffrey Kenworthy (2000) describen la evolución de las ciudades, clasificándolas en cuatro tipos, según su forma y modo de transporte predominante: El primer tipo es la *Ciudad Premoderna*, donde el transporte es principalmente no motorizado y existe una alta densidad de población; el segundo tipo es la *Ciudad Industrial*, donde

el transporte motorizado comienza a ser predominante y la densidad es mediana; el tercer tipo es *la Ciudad Moderna*, con densidades variables y un uso excesivo del automóvil. Este último tipo ha demostrado ser insostenible debido a la limitación de espacio, alto consumo energético y emisiones tóxicas. Por ello, los autores proponen un cuarto tipo de ciudad, *la Posmoderna-sostenible*, que prioriza el transporte no motorizado para viajes cortos y reserva el automóvil para viajes que atraviesan la urbe.

Si bien esta clasificación ofrece una síntesis de la evolución de las ciudades en relación con “su forma”, escala y movilidad, es importante señalar que esta progresión no ha sido lineal ni uniforme, sino que está sujeta a factores históricos, políticos, sociales, culturales y económicos. Las ciudades en América Latina son una prueba de que, simultáneamente, se traslapan atributos de los distintos tipos de ciudades. De acuerdo con Reinhart Koselleck (1979), en un mismo momento histórico conviven distintas temporalidades y, por consiguiente, distintos horizontes de sentido. Se observan entonces, ciudades en pleno siglo XXI que en más de un sentido siguen siendo *premodernas*, acusan los problemas de *la modernidad* y aspiran a una refiguración “sostenible” y eficientista, todo de manera simultánea.

Pensar la ciudad, pensar su movilidad

Se propone aquí caracterizar la urbe y sus dinámicas de movilidad como un *hiperobjeto*, en el sentido que conceptualiza Timothy Morton (2021): objetos tan masivos y complejos que no pueden ser experimentados de forma abarcativa. Objetos como el calentamiento global, la economía mundial, la red de comunicaciones, la bomba atómica, el plástico del océano... y sí, la ciudad. No es posible la aprehensión total de estos objetos porque están más allá del alcance perceptual inmediato y de la capacidad de ajustarlos a la “contención” de un concepto. En todo caso, se les “accede” de forma fragmentaria. Los *hiperobjetos* son cosas a las que se está demasiado cerca para ver en su totalidad. En el caso de la ciudad, no sólo se está demasiado cerca, sino que el objeto mismo es habitado. Habitar la ciudad incluye los periodos de tránsito, hay una cierta *habitabilidad* mientras se la recorre. El espacio al interior de un vagón del metro constituye un *locus* tanto como el “paso de cebra” pea-

tonal o el interior de un automóvil. Espacios subsumidos en espacios que mutuamente se resignifican o suprimen. En términos de discurso: la ciudad se habita como *contexto*² y contiene a los sujetos como un inagotable catalizador de *cotextos*³. Así pues, los sujetos ciudadanos producen y “son producidos” por los *discursos*, las *narrativas* y las dinámicas de la ciudad.

El *hiperobjeto* supone un rebasamiento *espacio-temporal*. La ciudad excede las historias de vida individuales y también comporta una excedencia en su escala y delimitación. Sus fronteras —en la contemporaneidad *cosmopolita* y *globalizada*— comportan una desustancialización a manera de emborronamiento y permeabilidad. Es inviable establecer límites estables a la ciudad (*metápolis*⁴), ya que estos se trastocan en zonas excesivamente móviles y reconfigurantes. Al interior, la ciudad también se multiplica, crece, se divide, implota. Se experimenta pues, la paradoja de si lo que acontece es una escasez del espacio, o de si, por el contrario, se asiste al espectáculo de una vibrante *autopoiesis*. En este sentido, los medios de transporte posibilitan el fugaz engarzamiento de cosmogonías múltiples, la concatenación consciente e inconsciente de la alteridad y una cierta articulación ¿inteligibilidad? del paisaje urbano. Todo, mientras se desplazan a través de un espacio tautológicamente finito.

2 El contexto además de ser un marco histórico, espacial de referencia, está compuesto de acuerdo a Brown y Yule (1993) por los siguientes factores: el tema, el canal, el código, la forma del mensaje, los eventos y las características de los agentes. Estos elementos intervienen tanto en la producción como en la interpretación de los enunciados y son cruciales para analizar un discurso.

3 La noción de “cotexto” o entorno textual (*idem*) se refiere a aquellos enunciados que rodean al texto que se está analizando, dado que el significado que adquieren las palabras, los enunciados y los discursos, se encuentra determinado en gran medida por lo que se ha dicho previamente y lo que se dice después.

4 El término fue acuñado por Ascher (2002) para identificar a las regiones metropolitanas que experimentan un crecimiento significativo en sus periferias más alejadas. Este proceso de expansión ha generado nuevas dinámicas de articulación-desarticulación. Como García *et al.* (2008) señalan, la metápolis puede ser vista como una metáfora biológica, en la que el crecimiento desmedido se asemeja a la fase avanzada de una expansión cancerígena.

Las ciudades se comportan como *hiperobjetos* porque son complejas y masivas, son una red de sistemas, procesos y relaciones que se extienden más allá de una dimensión geográfica: son el acontecimiento cosmopolita, la crisis ambiental, la globalización, el aparato financiero y las intrincadas redes tecnológicas con su interminable catálogo de *sistemas expertos*⁵.

La *ciudad del Siglo XXI* es la base material de un entramado discursivo. Representación y subproducto de la imaginación (Jacobs, 2020). Se trata de un *campo temporal* (múltiples temporalidades en tensión) y de un lugar⁶ en continua regurgitación sémica. La urbe es el constructo espacio-temporal en donde acontece la interacción social próxima y simbólica, donde los distintos y los iguales, las grupalidades y los “otros” se encuentran, se repelen, se mezclan o se excluyen. Es el espacio de la individualidad, del aislamiento y de la multitud; la ciudad es territorio de contradicción. Basamento de enclaves de poder; aquí las ideologías tienen forma y estamento, se despliegan las instituciones y se monumentalizan y banalizan las memorias. La ciudad es coágulo cartografiable de una disposición estética cuya óptica manifiesta el rebasamiento, la excedencia, la contradicción, la polaridad, la transformación y *la falla*⁷ en el sentido lacaniano. En suma, es un lugar de *enredamiento*, al fin, un *hiperobjeto*, imposible de asir. La urbe se antoja como la suspensión *acontecimental*⁸ del trayecto *espiritual hegeliano*, trocamiento del devenir a periplo contingente. Nunca es una trama resuelta y sí una interminable *ebullición magmática* en términos de Castoriadis. La ciudad es “*un objeto a*” como indicó Lacan, es decir un *significante*, o mejor

5 Sistemas tecnológicos en los que se confía sin saber cómo funcionan exactamente. Paradoja de las relaciones que se establece con la tecnología y el conocimiento en las sociedades de la *Modernidad Tardía* de acuerdo a Giddens (2002).

6 Los lugares son territorios vividos. Son espacios en los que la gente construye sus relaciones sociales, sus experiencias culturales y sus sentimientos de pertenencia a una comunidad (Cresswell, 2012).

7 Un sentido de carencia que impulsa la movilidad, la adaptación, la refiguración.

8 El acontecimiento es una singularidad novedosa que viene a romper el curso regular del tiempo, trae consigo un “enigma”. Es aquello que no puede ser previsto, pero tampoco dotarse post facto completamente de sentido, porque es inasible (Beck, 2017: 50).



expuesto: un *significante vacío*⁹, de acuerdo con Laclau. Es concurrencia de angustias entre intersticios de la historia. Si bien la ciudad es espíritu, mente, idea, proyección; también es *espectro* o *fantasma*: impúdica exhibición de utopías fallidas e impertinente disrupción de *lo incierto*.

La ciudad como *hiperobjeto significativo*, produce a los sujetos, tal y como lo expresó Lacan (1991) en su *Seminario 17*. Las narrativas y textualidades de la ciudad se apropian y permean las construcciones de sentido de sus habitantes. Sus modos de organización espacio-temporal, son adoptados —muchas veces no sin resistencia— como máximas del disciplinamiento para ajustarse al ritmo que impone la maquinaria productiva capitalista. Pero, hay que ordenar la vida de algún modo, hay que “arreglárselas” con los recursos a disposición, hurgar entre las migas del tiempo y del espacio —porque en apariencia prevalece la escasez—, para hacerse, aunque sea provisionalmente, de una mejor *habitabilidad del mundo*. Siempre se está deprisa, siempre intentando alcanzar la marca, el objetivo, el horario. Incesantemente reajustando instantes para completar las horas de sueño, los momentos de ocio, un espacio para el desayuno, en fin.

Se apela a la perspectiva de la ciudad como *objeto habitable hipertextual*, a fin de centrarse en los múltiples modos (estrategias) en cómo la ciudad se recorre, se construye, se imagina, se organiza, se comunica, se narra, se “lee” y se vive —siempre parcialmente— por sus residentes. La megalópolis: heterogénea, múltiple y desigual, se muestra en la abigarrada disposición estética de los paisajes del *Antropoceno*. La proximidad y mutua exclusión de zonas marginales y centros financieros, por ejemplo, gritan al tiempo que silencian las conflagraciones entre poderes y resistencias. Una regresión del tiempo parece ocurrir cuando, como traspies del *progreso*, circula incólume por una alameda de la Ciudad de México, un jamego arrastrando un carretón colmado de rescoldos. Su paso lento evidencia una disonancia entre el discurso de “la modernidad” y la *pragmática* de sus habitantes. El transporte, a manera de sinécdoque imperfecta, sintetiza aspectos de cómo es organizada la

9 Espacios que se “abren” para la atribución de sentidos novedosos en el discurso en construcción (Laclau, 2005: 92).

vida en el tiempo y en el espacio. Si por un lado hay una narrativa de la *modernidad tecnofuncional*, contumazmente reforzada por el Estado y la élite empresarial, por otro, la ciudad se rebela con estrategias “a mano” para encarar las disfunciones de un sistema de transporte que no se ocupa de los espacios o temporalidades ajenos a los idealizados por el aparato productivo.

Luego de este prolegómeno -que se excusa útil-, se puede acordar entonces que la ciudad es un espacio polilógico, contradictorio, multiescalar¹⁰, abierto y dinámico. Un entorno propicio para la *fluidez*, como lo caracteriza Bauman (2010) y la *persistencia*. En suma, un ecosistema inestable y paradójal con caras distintas para cada uno de sus habitantes.

El enredamiento como fenómeno relacional

Junto al concepto de *hiperobjeto*, se sugiere el de *enredamiento* para analizar el transporte en la ciudad. El término *enredamiento* (*entangled*) ilustra cómo los objetos y los sujetos están entrelazados de una manera simbiótica, compleja, dinámica, sistémica, caótica, contingente, abductiva¹¹, etc. Haraway (2016), en concordancia con Mumford (2018), sostiene que las relaciones entre humanos y máquinas son cada vez más estrechas e interdependientes, lo que implica que la tecnología -como el caso de los medios y sistemas de transporte- se ha convertido en una parte integral de la vida cotidiana. En la *Modernidad Tardía*¹², la tecnología ha pasado de ser una externalidad utilitaria a una *extensión protésica* del cuerpo y de la mente, necesaria para operar funcionalmente en un

10 La escala es la relación entre las dimensiones reales de un territorio y su representación. El tipo de transporte utilizado —con su velocidad particular— modificará la relación-representación entre entorno y sujeto. La experiencia subjetiva modulará la escala como figuración dimensional del espacio y el tiempo.

11 Relacionamiento o asociación plausible a pesar de una “evidente” incompatibilidad o explicación obvia (Samaja, 2011).

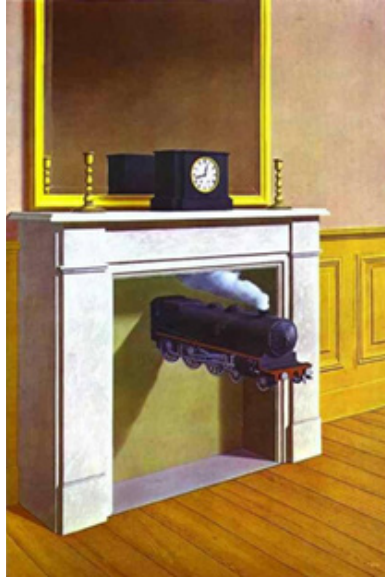
12 Se argumenta (Giddens, 2002) que la modernidad continúa en la era contemporánea, por lo que es mejor concebirla como un estado de *Modernidad Tardía*. En ésta ocurren fenómenos de continua movilidad o fluidez de sentidos (Bauman, 2010), fragmentación de las relaciones tradicionales entre sujetos e instituciones, desanclajes espacio-temporales, aceleración y el tránsito de una sociedad de producción a una de consumo.

intrincado aglutinamiento de redes y sistemas. La dependencia tecnológica ha transformado ¿potenciado?¹³ la capacidad humana de interactuar con el mundo y los otros. La tecnología (incluso sin comprenderse sus principios de funcionamiento) reorganiza las percepciones, los modos de comprender y de intervenir el mundo. Como dispositivo de diseño, los objetos tecnológicos no son en absoluto “inocentes”: incorporan en su construcción —y más tarde, en su *performatividad*— objetivos, propósitos, intencionalidades que han sido codificados —consciente e inconscientemente— desde marcos productivos, económicos, políticos, históricos, ideológicos y culturales.

El transporte como narrativa y vector tecnológico del progreso

El ferrocarril, emblema de la revolución industrial, irrumpe en el confort de un respetable salón. ¿A dónde se dirige esa máquina? El título del cuadro de Rene Magritte (1938): “La duración apuñalada” es un aforismo profético: la época se ha descoyuntado, el *progreso* representa un absurdo, la flecha del tiempo ha perdido dirección. Símbolo de poder —en el sentido de *potencia y fuerza*—, la locomotora avanza desplegando la sensación de imbatibilidad mientras, en su interior, “*los abajos*” del mundo incesantemente palean carbón para hacerla andar a un ritmo constante, mecanizado, inhumano.

13 La duda suele reaparecer cíclicamente, acaso como actualización de los temores del *Ludismo*, movimiento de protesta en Inglaterra a principios del siglo XIX, en el que los trabajadores de la industria textil se oponían a la introducción de máquinas en el proceso de producción. Creían que la tecnología amenazaba sus trabajos y medios de vida, y realizaron protestas, destrucción de máquinas y quema de fábricas, aunque el movimiento fue ineficaz en detener la automatización, se considera un precursor de los movimientos obreros posteriores (Thompson, 1979).



“La duración apuñalada” René
Magritte (1938)

The Art Institute of Chicago, Joseph
Winterbotham Collection.

La locomotora sin dirección (sin construcción de sentido, y sin quedar clara la ruta teleológica *del progreso*) es también la locomotora en la que “unos viajan” y otros solamente “ven pasar”. El tiempo y el espacio son alterados bajo potentes mecanismos de exclusión. Tras su loca carrera, “los *humanos waste*” quedan “fuera”, ajenos a los procesos y dinámicas de la maquinaria productivista.

Ícono de la modernidad y la rapidez, la locomotora estrecha los territorios al llevar en tiempos fraccionales, mercancías y pasajeros, a través de distancias otrora insalvables. Pero hay que distinguir entre *rapidez*, *aceleración* y *prisa*; fenómenos interrelacionados, pero de cariz particular. De *la rapidez* (modalidad de la velocidad que evidencia una reducción del tiempo en la que se realizan los procesos) se pasó a *la aceleración* (incremento gradual o en intervalos disruptivos de la ve-



locidad): *tópico*¹⁴ evolucionista del discurso *del progreso*; y de ahí, a la *prisa*: actitud subjetiva de precariedad, irracionalidad, temerosidad, de angustia, de estrés.

De la aceleración a la *prisa*

Los sujetos de la *Modernidad Tardía*, lo que sufren no es tanto la velocidad o la rapidez, sino la *prisa*, es decir, un desacierto para asumir el ritmo que prescribe la *aceleración de la ciudad*:

Así pues, la *prisa* —que no la velocidad— encarna nuestra “situación espiritual” — y constituye un signo decisivo. El síndrome temporal que caracteriza la condición hipermoderna no es la velocidad en cuanto tal. El mundo griego valoraba enormemente la velocidad... [pero] la velocidad sólo era virtuosa en la medida que resultaba eficaz para alcanzar el objetivo... La *prisa*, la aceleración insensata [opuesta a *kairos* que es “el tiempo adecuado”] e “imprudente” yerra el blanco, lo mismo que la lentitud, la vacilación vacilante. *Prisa* y lentitud, precipitación y vacilación no son más que dos formas especulares de *itempestividad* (Marramao, 2008: 19-20).

La prisa es un trastorno del deseo *por cumplir, por alcanzar, por mantener el paso*. En la *prisa*, los individuos —y organizaciones— se centran en los puntos de partida y llegada mientras pierden de vista los procesos, mismos que les resultan repugnantes, ralentizados, reiterativos, obstaculizantes. No es pues baladí que *el progreso* sea representado por una locomotora, dispositivo para la conversión productiva del espacio y el tiempo, cuya reverberación altera y violenta irracionalmente —como en el cuadro de Magritte— los otros órdenes del mundo.

14 Tema o idea recurrente y constitutiva de un discurso, narrativa o texto. Los tópicos pueden ser explícitos o implícitos y su modalización en expresiones, estilos, gramática y frecuencia; puede desvelar ideologías, doxas y estructuras objetivas de organización social.

Un *enredamiento* más para la reinención del espacio-tiempo

Sin embargo, no es una tecnología aislada como la del transporte o la maquinaria industrial lo que explicaría la dinámica de *la modernidad* en las ciudades, hace falta distinguir su *enredamiento* con otro dispositivo tecnológico: el reloj. Mumford señala que el reloj y no la máquina de vapor, es la máquina clave de la moderna era industrial. Debido al instrumento “reloj”, se posibilita la implantación de un novedoso régimen temporal: el del *tiempo productivista*, que organizará en delante al resto de la vida social. Las fábricas marcarán, con la duración de sus jornadas de trabajo y horarios de entrada y salida, los ritmos¹⁵ de la ciudad. Los ciudadanos alinearán sus usos del tiempo en función del trabajo y se movilizarán de la manera más eficiente posible para cumplimentar una agenda que se trasminará irreversiblemente hasta los dominios de *lo privado*. Para Pierre Bourdieu (2012), el ordenamiento simbólico de las coordenadas espacio-temporales conforma un marco de experiencia mediante el que se aprende quién y qué se es en una sociedad. Esa es la razón por la cual se exige tan rigurosamente la sumisión a los ritmos colectivos en la temporalidad hegemónica. No sincronizarse a los ritmos sociales conlleva penalizaciones como el desempleo, la exclusión e incluso *la autoexplotación*.

Banda transportadora del productivismo... y el consumismo

La ciudad postindustrial, invención, reminiscencia y enclave del *capitalismo financiero y extractivista* es el espacio donde se produce, se consume y se compite. Zygmunt Bauman (2010) señala que el capitalismo ha transformado la urbe en un espacio de consumo, donde la experiencia cotidiana se convierte en una mercancía. Es decir, el tiempo

15 El ritmo social refiere a la “velocidad” con la que se suceden los hechos o las acciones, a la periodicidad y a la duración de los acontecimientos y “la distancia” (o lapso) entre ellos. Desvela relaciones sociales de sincronidad o asincronía en procesos individuales o colectivos y nos indica si una determinada forma de organización social se ordena predominantemente a ritmos cíclico-biológicos, productivos, de consumo acelerado, de significación cultural estacional, de transición política, etc. (Herzfeld, 2012).

en el que se produce y desarrolla la vida se ha monetizado: *Time is money!* (Ramos, 2009). En este contexto, Bauman señala cómo la ciudad se ha convertido en un espacio donde la identidad de los sujetos está fuertemente vinculada al consumo —no a la producción, como en el periodo industrial—, al punto que quien no tenga capacidad de compra será denominado, bajo la perspectiva del *capitalismo extractivista*, como *waste*¹⁶ (desecho).

En la ciudad *productivista-consumista* el espacio debe recorrerse rápidamente. De no ser posible la instantaneidad, debe parecerse. Las mercancías han de llegar en estado inmaculado, apegadas al horario pactado, y los pasajeros, ahorrar metros y minutos con máxima diligencia. Humanos y *no humanos*, habrán de comprimir el de por sí estrecho espacio hasta desaparecerlo. El espacio se diluye cuando se acelera el tiempo y el tiempo se acelera hasta degradarse a virtualidad. Algunos ¿privilegiados? economizarán hasta “la última gota” de espacio-tiempo desde el *chic performance* del *home office*, tautología que anuncia la reconversión o desaparición del espacio, así como el desajuste temporal bajo las modalidades de *asincronía* o *sincronicidad aproximica*.

El tiempo de trabajo sobre-extendido al resto de la vida

En el mundo del trabajo, la aceleración se manifiesta en una mayor intensificación de las tareas, una reducción del tiempo de producción (*taylorismo*)¹⁷ que, paradójicamente, se recombina con un incremento de las horas dedicadas al trabajo (por un segundo empleo o por acuerdos implícitos de disponibilidad 24/7); lo que lleva a una sensación de sobrecarga y estrés en los trabajadores (Rosa, 1992:89). ¿Cómo ajustar

16 Bauman (2005) argumenta que el capitalismo extractivista produce una gran cantidad de “waste humano” al marginar y excluir a ciertas personas de la sociedad. Estas personas son consideradas “desechables” por el sistema y son dejadas atrás a medida que el capitalismo se enfoca en la búsqueda de la eficiencia y la maximización de las ganancias.

17 Sistema estructurado a partir de recompensas y castigos, se centra en la descomposición del trabajo en tareas simples y repetitivas, así como en la eliminación de todas las formas de desperdicio y procesos innecesarios. Enfoque productivista, criticado por fundamentarse en la estandarización y deshumanización.

el tiempo finito de 24 horas al interminable “*bucket list*” que impone la agenda productiva?

La lógica del capitalismo se ha infiltrado en la vida privada, de manera que incluso el tiempo libre se ha convertido en una forma de trabajo. La idea de que uno debe estar constantemente ocupado y productivo es el resultado de la colonización del tiempo libre por parte del capitalismo (Han, 2017: 29).

En particular, el tiempo de transporte se ha convertido en un factor crucial en la vida cotidiana de las personas, especialmente cuando se analiza en relación con el tiempo laboral (sea éste remunerado o no, formal o informal, fijo o flexible, permanente o temporal).

El transporte y el trabajo están estrechamente interconectados en la sociedad contemporánea, ya que las personas necesitan desplazarse para trabajar y el trabajo suele requerir viajes frecuentes y largos. La cultura de la movilidad se ha convertido en una parte integral de la cultura del trabajo, y el transporte ha sido optimizado para la productividad y la eficiencia, en lugar de para el bienestar y la calidad de vida de las personas (Rosa, 2013:129).

Tomemos por ejemplo la Ciudad de México (INEGI, 2018): el 38.7% de las personas encuestadas indicó que su motivo principal para desplazarse en la ciudad es el trabajo. La producción, el consumo, y la adquisición de conocimiento, ejes del andamiaje narrativo de la *Modernidad Tardía*, son también los motivos principales por los cuáles la gente se moviliza. Los viajes para realizar compras y dirigirse al trabajo suman el 56.3% —siguiendo con el ejemplo de la Ciudad de México— eso sin contar los desplazamientos por “Estudios”, indicador que podría ser referido como un tipo de “ocupación” esencial en la actualidad.



Desigualdad laboral, temporal y de acceso al transporte

El trabajo requiere de disponibilidad y presencia —aunque sea como un avatar parlante—, y casi siempre de movilidad. Porque si algo reveló el pasado confinamiento por la pandemia de COVID-19, fue que muchas ocupaciones y labores era posible realizarlas “a distancia” mediante una conexión a internet. Atestiguamos la consumación del paso del *régimen temporal de la aceleración* al *régimen de la inmediatez*. Empleados, ejecutivos, profesionales autónomos, profesores, terapeutas, etc., descubrieron que la inmovilidad resultaba cómoda, conveniente y hasta redituable... Pero no todos realizan trabajos *no físicos* y no todos tienen acceso a los dispositivos correctos o a redes de capacidad suficiente.

A esta desigualdad que tiene implicaciones en el transporte podemos sumar otras, relativas al trabajo, como la duración de las jornadas (que, por ejemplo, se extienden por “tiempos muertos” o por asignación de “tareas extra”, a menudo no remuneradas); la rotación de turnos; y la distinción de jerarquías y estatus en los puestos de trabajo mediante la obligatoriedad o no del uso de “tarjetas checadoras” que fungirán como práctico implemento punitivo para fijar premios y descuentos en la nómina quincenal.

Ni qué obviar que el acceso a determinados medios de transporte para acudir *al trabajo* está restringido simplemente por el nivel de ingresos o por la disponibilidad de infraestructura. La misma distancia puede recorrerse con variaciones de minutos u horas, si es que se viaja en automóvil, se camina, se toma el metro o se combina el uso de la bicicleta con el autobús, por ejemplo. De manera que una jornada de 8 o 10 horas, se extenderá a 12 o hasta 14 si se incluye el tiempo que toma transportarse. A esta nociva excedencia que somete sistemática y repetidamente el cuerpo y la psique de trabajadores, empleados y profesionales, se agrega una estresante sensación *de prisa* por llegar, mientras parece ralentizarse el tiempo de transporte. Así pues, la fatiga crónica —*burnout*— encontrará un medio nutricional para su evolución entre la incomodidad y atestamiento del transporte público, producto de horarios erráticamente convergentes. Resulta evidente que el gasto de energía personal o *fuerza de trabajo* comienza mucho antes de que sea registrado en el reloj checador. El tiempo que toma transportarse al lugar de trabajo es un *tiempo*

alienado, un *tiempo negativo*, un *no tiempo*¹⁸ kairológico; y a su vez, un tiempo *cronológico* que se restará al *tiempo de ocio*, *tiempo relacional*, *tiempo de reproducción*, etc. Giddens (1991), Harvey (1982), Molotch (1976) y Zukin (1995) coinciden en que el *tiempo de transporte* debería añadirse al tiempo de la jornada laboral y dejarse de considerar como una *externalidad* del proceso de producción.¹⁹

La dislocación del tiempo o *desanclaje*

El *campo temporal* (*enredamiento* de infinidad de percepciones y mediciones del tiempo) en la *Modernidad Tardía*, junto a la idea de que ninguna temporalidad social es políticamente neutra, propone ya un entramado complejo y difícil de sortear en las ciudades del S. XXI. Como señal de la época, la temporalidad suele experimentarse como una ruptura con el espacio. Este rompimiento ha sido conceptualizado como *desanclaje*. Para Giddens (2002), esto significa despegar las relaciones sociales (atomizarlas) para reestructurarlas en espacios y tiempos indefinidos, extraños, asincrónicos o dislocados. En las sociedades actuales hay entornos cuyo riesgo es la pérdida de sentido debido a esta ruptura. La desincronización de los ritmos temporales entre los individuos y la ciudad ha incidido en un uso caótico —y “alquímico”— del espacio: comprimiéndolo, extendiéndolo, e incluso “invisibilizándolo”, generando así nuevas modalidades de *desanclaje*.

¿Aceleración o inmovilidad? *Parestesía*, no tiempo y no lugar

El filósofo Han Byung-Chul (2015), contra todo sentido común, propone que la *sociedad de consumo* lo que sufre no es la experiencia de la velocidad o la aceleración, sino justamente lo contrario: el pasmo y la inmovilidad como reacción a la hiperestimulación:

La crisis temporal de hoy no pasa por la aceleración. La época de la aceleración ya ha quedado atrás. Aquello que en la actualidad experi-

18 Ver *infra*.

19 Varios países de la UE ya legislaron la obligatoriedad de las empresas en este sentido.

mentamos como aceleración es solo uno de los síntomas de la dispersión temporal, la crisis de hoy remite a la disincronía que conduce a diversas alteraciones temporales y a la parestesia (Han, 2015: 9).

Han, al hablar de que la aceleración ha quedado atrás, se refiere a que, en la *Modernidad Tardía*, además de la aceleración de los procesos de producción y consumo, se ofrece, de manera simultánea y arrítmica, una ingente multiplicidad de experiencias en detrimento de la densidad y profundidad de las mismas. La vida misma se convierte, según Han, en un interminable “menú” al que se puede acceder parcialmente (sólo si se dispone del capital requerido) a la manera del *zapping* televisivo. La lógica del *zapping* permea la vida misma de los sujetos y las dinámicas de la ciudad, ocasionando lo que él denomina *parestesia*: espacios temporales de poco o nulo valor significativo o utilitario. Se trata de una especie de “espacios en blanco” o *transiciones* de un estadio a otro, en donde el tiempo “pierde valor” (puede ser el periodo que acontece en el trayecto al conducir al trabajo o el periodo que transcurre entre ingresar a la universidad y convertirse en profesional). Es decir, no importan los procesos sino los resultados. Se desdeña la temporalidad en tanto *duración* y se anula el espacio como trayecto, privilegiando los puntos de partida y llegada. En la misma línea de pensamiento, Marc Augé (1992:85) denomina a este fenómeno como *el no tiempo*: “tiempo que falta para el desarrollo de un acontecimiento significativo, para el advenimiento de algo nuevo”.

Al *no tiempo*, Augé añade el concepto de *no lugar*, que refiere a espacios que son utilizados por personas; pero que no interpelan a ningún tipo de conexión significativa, son efímeros y no están diseñados para ser *habitados*: “Son aquellos espacios que no se definen ni por la identidad ni por la relación, sino por la función ... se caracterizan por ser espacios de tránsito, donde las personas pasan de prisa y sin detenerse” (Augé, 1992: 77).

Los espacios de la ciudad y los transportes que los conectan (a su vez, espacios de *habitabilidad efímera*) ejercen un impacto en las configuraciones del *espacio-tiempo*. Los conceptos de *no tiempo* y *no lugar* ponen en la mira cómo sistemas y medios de transporte están siendo

homogeneizados, automatizados, despersonalizados, vaciados de sentido y accionados bajo la premisa del utilitarismo eficientista.

En la actualidad, se valoran los entornos urbanos según su facilidad de tránsito y accesibilidad antes que otras cualidades. A medida que el espacio es interpretado como mero soporte para el movimiento, su capacidad de brindar estímulos disminuye. Los viajantes buscan atravesar el espacio sin que suela éste captar su atención. El transporte pues, bajo la perspectiva del *no tiempo, no lugar y parestesia*, avanzaría completamente mecanizado y predecible. El “*artefacto de movilidad*” consumiría la porción de tiempo asignado en una rutina por demás deshumanizada y eficiente.

Pero, sucede que, junto a estos atributos, persiste *la falla*, la contingencia, la creatividad, los usos alternos, la irracionalidad, los afectos y temple, la *reversión*; en fin: se desvela lo humano. En minúsculas escaramuzas, se barajan los lugares, se apilan los tiempos y reagrupan fragmentos de vida como insolentes *cronotopos*²⁰ aedos de historias corrientes y anónimas. Así pues, las dos horas de duración de un trayecto al trabajo, funcionarán como el lapso apropiado para desayunar, ver la serie favorita, *chatear* con un amigo, escribir un informe, terminar de maquillarse, escuchar la radio o completar el sueño interrumpido.²¹

Los pasillos del metro de la Ciudad de México -insisto en esta ciudad sólo a manera ilustrativa- gestan subrepticamente lugares formales e informales de consumo y disfrute, se alzan como estratégicos puntos ciegos del *disciplinamiento panóptico*. En el lugar de los *no lugares*, se alojarán *OHHs* y *MUPIs*²² comercios de toda clase, puestos de comida,

20 Según Bajtín, el cronotopo es “la relación fundamental que se encuentra en la base de la concreción espacial y temporal de los acontecimientos literarios” (Bajtín, 1989:84), por extensión y uso en la pragmática del lenguaje, se utiliza para referir unidades espacio-temporales del discurso y las narrativas sociales.

21 Hacer la siesta en el transporte público en Japón se conoce como *inemuri*, que se traduce literalmente como “estar dormido estando presente”. Se ha estudiado este fenómeno como síntoma del burnout. No se considera una falta de respeto o una muestra de pereza, sino más bien una señal de que la persona ha trabajado duro y está aprovechando al máximo su tiempo como dicta la narrativa del rendimiento.

22 OOH: Publicidad exterior fuera del hogar (por sus siglas en inglés, *Out Of Home*); MUPI: Mobiliario urbano para publicidad iluminada.

consultorios médicos y hasta capillas religiosas. A mitad de un viaje, por la pasarela de vagones desfilarán cantantes, comediantes, payasos, faquires, pedigüños, vendedores de chucherías y profetas apocalípticos. La modernidad se viene abajo por los “abajos” del mundo. No hay nada de predecible, funcional, automático o vacío. Pero no es esta una colorida viñeta con el fin de idealizar la *cultura de la apropiación*, porque también acontece la exhibición de la miseria, lo insalubre, el acoso, lo incivilizado, el retardo, el solipsismo, el atestamiento, la segregación, el accidente, el robo, lo lacónico y lo violento... En suma, el tiempo disminuye o se distiende y el espacio se evapora o se multiplica, tanto y tan inesperadamente, que suelen los pasajeros precaverse de “minutos extra” que luego echarán en falta en alguna gaveta de su armario existencial.

El *cronotopo* precario

Nunca tanta *abundancia*²³ había producido tantas narrativas sobre la escasez. El espacio y el tiempo, en el inventario discursivo liberal y capitalista, son “bienes” escasos de carácter privado, que deben ser tasados y mercantilizados. Las vialidades, aunque son espacios públicos, tienen en la urbe capitalista una vocación -intención de uso- privada, al privilegiarse la *automovilidad* (Redshaw, 2012) sobre el transporte público colectivo.

Mientras la “metástasis” urbana se agudiza, su *cronotopo* gradualmente pierde densidad en vialidades congestionadas o excluyentes, por ejemplo: vías rápidas de cuota, o, por el contrario, en la segregación de territorios-pólipo marginales debido a un “nulo” valor económico²⁴, inseguridad o falta de infraestructura. Las megápolis condicionan las

23 Nunca el PIB y la riqueza del mundo había sido tan alta en la historia de la humanidad —aunque ha crecido también la desigualdad y se espera una desaceleración del 1.7% en el 2023—. Según datos del Banco Mundial (2023), el PIB mundial ha aumentado de manera constante en las últimas décadas, pasando de alrededor de \$23.6 billones en 1990 a \$87.7 billones en 2019. Si bien hubo un descenso por la pandemia de COVID 19 en el 2020, a partir del 2021 ha ocurrido un crecimiento sostenido.

24 Poblaciones *waste*.

distancias y sus tiempos de recorrido a un trazado fenotípicamente de *automovilidad*.

Si la locomotora fue símbolo de la ciudad industrial, el automóvil lo fue de la ciudad moderna a partir de la posguerra. En la urbe de *la Modernidad Tardía*, a pesar del coste energético que implica viajar individualmente, el automóvil persiste como símbolo de *estatus*. A la posesión y uso de este objeto tecnológico a menudo se asocian ciertos modelos aspiracionales que refuerzan estereotipos *de clase*, género y edad, promoviendo —en ingeniosas narrativas publicitarias— *estilos de vida* basados en la velocidad, la libertad y la flexibilidad. Irónicamente, conforme se amplía la cohorte de automovilistas, se precariza el espacio disponible, se reduce la velocidad promedio al punto de la inmovilidad, se coarta la libertad y se limita la flexibilidad.

El *Slow transportation* vs. la aceleración y la inmovilidad

El *slow transportation* o “transporte lento” es un movimiento urbano²⁵ que tiene raíces en otras iniciativas relacionadas con *la desaceleración* como el *slow food*, el *slow journalism* o la *slow life*, y ha ganado mayor atención en diversas organizaciones alrededor del mundo a medida que se propaga la preocupación por la crisis ambiental y se incrementan los colapsos de tráfico. El *slow transportation* busca fomentar modos de transporte saludables, económicos y menos contaminantes²⁶ como el uso de bicicletas y patinetes eléctricos, así como diseñar ciudades más “caminables”, y promover un estilo de vida “reconectado” al entorno. La aceleración que se vuelve inmovilidad, de acuerdo con estas iniciativas, puede revertirse a través de la promoción de un cambio cultural que tendría por cualidad: la lentitud. En ciudades de todo el mundo se han realizado ya acciones y “experimentos” para ralentizar los transportes y las calles mediante la realización de actividades que involucran entre otras medidas, el uso de la bicicleta o la peatonalización.

25 Ver como ejemplo la organización *Slow Streets* en <https://www.slowstreets.com/>.

26 Se estima que en las zonas urbanas el 91% de las personas respira aire contaminado y cada año mueren en el mundo siete millones de personas por inhalar aire contaminado de acuerdo a la OMS (2021a).

Al movimiento “Slow transportation” se suma el de “Slow streets” que busca fomentar la transitabilidad y ofrecer espacios seguros para la movilidad activa no motorizada. Un ejemplo exitoso se llevó a cabo en Tucson (Landgrave y Stoker, 2023), donde se cerraron temporalmente calles para dar más espacio a peatones y ciclistas. Se evaluó, mediante una investigación cuasiexperimental, su efectividad en esta ciudad de alta *automovilidad*, y se encontró un aumento considerable en la cantidad de personas que caminaban y andaban en bicicleta, lo que apunta a que existe gran apertura a cambiar los hábitos de movilidad aún en culturas donde el auto es considerado un referente cultural. Medidas similares; aunque más permanentes, se han tomado en otras ciudades del continente como Bogotá (pionera desde 1974), Guadalajara, Jalisco (desde 2004); y Ciudad de México (desde 2007), solamente por citar unos ejemplos. Según datos del Gobierno de la Ciudad de México, se estima que estas medidas han favorecido el incremento de los viajes diarios en bicicleta, aunque estos sólo representan el 1.5% con respecto a otros medios de transporte (INEGI, 2018). En Colombia, las vías recreativas han sido una iniciativa exitosa: en Bogotá se lleva a cabo el evento denominado “Ciclovía”, donde se cierran más de 120 kilómetros de vías los domingos y días festivos para el uso exclusivo de bicicletas y peatones. Se estima que más de 2 millones de personas participan (Bogotá, 2019).

Otro ejemplo que se suma a las “Slow streets” son las “Supermanzanas”, iniciativa que surge en Barcelona, en 2016, y que consiste en agrupar varias manzanas en un espacio convertido en peatonal, reduciendo el tráfico y priorizando el desplazamiento a pie, en bicicleta, y a un mínimo transporte público. Al restringirse el acceso a vehículos se multiplican las caminatas, las aceras, los espacios verdes y los lugares para el encuentro social y de esparcimiento. Sin embargo, también han surgido posturas críticas frente a esta iniciativa, que arguyen la ciudad como un espacio fundamentalmente para el desplazamiento, en el que las personas y las mercancías debieran circular de la manera más rápida y eficientemente posible. Lo que encaja con lo señalado por Richard Sennett:

El espacio ha devenido en medio sometido a los fines del movimiento puro, se otorga una mayor valencia a los espacios urbanos en función de la facilidad de que se dispone para atravesarlos o para salir de ellos [...] a medida que el espacio urbano se convierte en una mera función del movimiento, también se convierte en menos estimulante. El ciudadano desea atravesar el espacio, no que éste atraiga su atención (1978: 146).

Si el “movimiento puro” y la aceleración son pilares que articulan la narrativa hegemónica contemporánea sobre el *espacio-tiempo*, sin duda que los movimientos de ralentización podrían considerarse entonces como verdaderas expresiones de contrapoder y de *reversión cultural* (Turner, 1969).

La geolocalización, el mapa virtual y la ruta deshumanizada

En la era de la digitalización; la geolocalización, los mapas virtuales y las rutas deshumanizadas —trazadas mediante cálculos prospectivos estadísticos y por algoritmos de inteligencia artificial— se han vuelto cada vez más comunes.²⁷ A través de la automatización de los recorridos y la prevalencia de lo virtual sobre *lo real*, se pierde conexión con el mundo físico, la interacción personal, y se disipa la experiencia del viaje en sí mismo. Estas prácticas se están convirtiendo en la forma dominante de “navegar la ciudad”. Preguntar por una calle queda poco a poco en desuso; el pretexto para la exploración, la interacción proxémica o la indagación por lo que podría significar un lugar, son acciones que van extinguiéndose bajo el auspicio de una red de internet ensanchada, omnisciente y ubicua. Las *apps* de mapas y de navegación se han vuelto omnipresentes en la vida moderna, y cada vez más personas dependen de ellas para encontrar su destino. Como señala Augé: la ubicuidad del GPS y las cartografías digitales sugieren que la tecnología ha sustituido al viajero, que éste se ha convertido en un simple punto en el mapa privado de cualquier dimensión humana (1992).

27 Características de la “Ciudad informacional”: ciudad que se organiza en torno a la tecnología de la información y la comunicación, y que se caracteriza por la creciente importancia de los servicios y de los conocimientos (Castells, 2000).

Esta creciente dependencia —y *enredamiento*— de la tecnología digital ha creado nuevas formas de interacción social que tienden a disociar la acción de la presencia física (Giddens, 2012). Esto significa que los viajes se han vuelto menos sobre la experiencia física de viajar y más sobre la experiencia virtual de navegar por el mundo. El camino está allanado para los vehículos autónomos y los sistemas automatizados de conexión intermodal de transporte público. La despersonalización que ya se experimenta consuetudinariamente en los medios de transporte podría constituir la antesala de una aséptica deshumanización o una *posthumanidad* aún indescifrable (Haraway, 2016).

La gestión “inteligente” de espacios, distancias, duraciones, horarios, —y también población circulante— se calcula desde una infinidad de dispositivos, redes satelitales y poderosos sistemas de información y comunicación. Al servicio de las administraciones de las redes de transporte público y disponibles para los usuarios de transportación privada, estos dispositivos infotécnicos sincronizan semáforos, regulan la cantidad de unidades disponibles, detectan la velocidad del flujo vehicular y anticipan en *tiempo real* embotellamientos, accidentes y zonas cerradas por reparaciones o manifestaciones, a la vez que proporcionan rutas y medios alternos. Todo ello incide en un incremento de la velocidad, la mantención de los flujos de movilidad, la reducción de la incertidumbre, y en tres subproductos, debido a la enorme cantidad de información obtenida: 1) predictibilidad estadística de los desplazamientos individuales y colectivos; 2) comercialización de los registros de los trayectos; y 3) vigilancia individualizada de los comportamientos ciudadanos. La gestión “inteligente” del transporte en la ciudad podría derivar entonces, en un parcial, sofisticado y velado mecanismo de control social.

Conclusiones

La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez ha sido explorada aquí desde diversas perspectivas teóricas y analíticas, revelando la compleja interacción entre el transporte como objeto tecnológico y la configuración espacio-temporal de las ciudades contemporáneas como *pragmática* del *discurso* capitalista. En síntesis, se propuso como explicación plausible el *enredamiento* de los siguientes *tópicos*:

- a. La aceleración, entendida como el incremento gradual o disruptivo de la velocidad y la intensidad de los ritmos sociales, que ha generado una sensación de urgencia y una demanda constante de los individuos por sincronizarse con los ritmos sociales impuestos.
- b. La prisa, que es explicada como una actitud subjetiva de precariedad, irracionalidad, temerosidad, de angustia, de estrés, en la cual los sujetos lo que sufren es un desacierto o imposibilidad por asumir el ritmo que prescribe la aceleración de la ciudad, y que se experimenta como una incompatibilidad entre la velocidad del transporte y las demandas exigidas por el aparato productivista.
- c. La inmediatez, que se observa como cualidad inequívoca del eficientismo que permiten las ecologías digitales. Este fenómeno se comporta como irrupción que erosiona el tiempo hasta desaparecerlo con implicaciones en la refiguración del espacio, al trastocar las esferas de lo público, lo privado y lo íntimo. Humanos y no humanos comprimen el de por sí estrecho espacio-tiempo hasta degradarlo a virtualidad, bajo las modalidades de asincronía o sincronidad aproxémica.
- d. La inmovilidad, que se manifiesta, por un lado, en la eliminación del recorrido espacial gracias a la comunicación digital; y por otro, en el colapso del flujo vial, debido a la saturación del espacio, los imponderables, las fallas de los sistemas, los accidentes o las manifestaciones sociales.
- e. La parestesia, que es caracterizada por la erradicación de los procesos, la dilución de la duración temporal y la preeminencia de los puntos de partida y llegada.
- f. La paradoja no tiempo-multiplicidad temporal que se registra, por un lado, como la pérdida de atribución de sentido al tiempo empleado en los traslados, trocándolo en un “no tiempo”; aunque, en contrapartida, también se registran eclosiones de usos y resignificaciones del tiempo al realizarse otras actividades mientras se movilizan los sujetos. La multiplicidad temporal también se manifiesta en la caótica y conflictiva convergencia de heteróclitos tiempos, agendas, horarios y ritmos societales.

- g. La paradoja no lugar-multiplicación del espacio, que se expresa como la pérdida de atribución de sentido a los lugares por los que se transita versus las apropiaciones —a menudo bajo la physis de reversión— del espacio observada en una autopoiesis de parajes para la celebración de un sinnúmero de actividades e interacciones sociales.
- h. La disincronía, que se observa como la incapacidad de sincronizar ritmos y temporalidades entre individuos, instituciones, transportes, lugares de trabajo, etc.; lo que ocasiona congestionamientos en el tráfico, tumultos en los medios de transporte, reducción del tiempo de ocio o tiempo no laboral, ansiedad por no tener control sobre la organización de la vida, etc.
- i. La externalidad productivista, que se verifica en la ampliación de la jornada laboral al adicionársele el tiempo que se emplea en el transporte para acudir al lugar de trabajo.
- j. La desigualdad de acceso al transporte, que tiene por consecuencia restricciones en la disponibilidad y control del tiempo y del espacio. El acceso a ciertos medios de transporte se determina por el nivel de ingresos o la disponibilidad de infraestructura conforme a una geografía de la polarización. Por otro lado, la automovilidad genera apropiaciones distintas del espacio, convirtiendo así en privilegio privado la infraestructura pública.
- k. El Slow Transportation y las Slow streets, movimientos que han surgido como respuesta a la aceleración desmedida, que paradójicamente deviene en inmovilidad por la motorización excesiva. Estos movimientos ostentan como cualidad la ralentización mediante el uso de bicicletas, la promoción de la caminata y un replanteamiento de las vialidades y sus usos.
- l. La automatización, que se refiere a una expresión pragmática de las narrativas del productivismo y eficientismo tecnocrático y tecnolátrico; cobra vigencia y primacía por la presencia ubicua de las ecologías digitales (ciber-entorno), lo que ha generado una dependencia cada vez mayor a los itinerarios prefigurados por algoritmos en las prácticas de movilidad. Debido a la automatización de los recorridos prevalece “la navegación de lo virtual” sobre “la

- experiencia de lo real”, se pierde conexión con el mundo físico, interacción personal y se disipa la experiencia del viaje.
- m. La deshumanización, que se manifiesta a través de la despersonalización por la interacción aproximada o la indiferencia y solipsismo experimentados en los tumultos y atestamientos, la artificialidad de las prefiguraciones del tiempo-espacio por parte de dispositivos digitales e infotecnologías, redes ubicuas, geolocalización, algoritmos y sistemas de Inteligencia artificial, tecnologías que si bien ofertan velocidad, comodidad y eficiencia, también plantean interrogantes sobre el impacto en los sujetos para vincularse con “los otros” y con el entorno.
 - n. El control social, que se posibilita como subproducto de la gestión “inteligente” de espacios, distancias, duraciones, horarios y población circulante; y gracias a: 1) la predictibilidad estadística de los desplazamientos individuales y colectivos; 2) la comercialización de los registros de los trayectos; y 3) la vigilancia individualizada o en cohortes de los comportamientos de movilidad ciudadana.

Bibliografía

- ASCHER, Françoise (2002). *Los nuevos principios del urbanismo*. España: Alianza.
- AUGÉ, Marc (1992). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. España: Gedisa.
- BAJTÍN, Mijail Mijáilovich (1989). *Problemas de la poética de Dostoievski*. México: Fondo de Cultura Económica.
- BANCO MUNDIAL (2023). “Entendiendo a la pobreza”. (Consultado el 3 de mayo de 2023). Disponible en <https://www.bancomundial.org/es/topic/poverty/overview>
- BAUMAN, Zygmunt (2005). *Vidas desperdiciadas: La modernidad y sus parias*. España: Paidós.
- BAUMAN, Zygmunt (2010). *Identidad Líquida*. Argentina: Lozada.
- BECK, Humberto (2017). “El acontecimiento entre el presente y la historia”. En *Desacatos*, núm. 55. México: CIESAS.

- BOGOTA, G. (2019). “Trivia: ¿Qué tanto sabes de la historia de la ciclovía de Bogotá? ¡pruébate!”. En *Bogota.gob.co*. (consultado el 3 de mayo de 2023). Disponible en <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/historia-de-la-ciclovía-de-bogota-trivia>
- BOURDIEU, Pierre (1991). *El sentido práctico*. España: Taurus.
- BOURDIEU, Pierre (2012). *Bosquejo de una teoría de la Práctica*. Argentina: Editorial Prometeo.
- BROWN, Gillian. y YULE, George (1993). *Análisis del discurso*. España: Visor Libros.
- BRUZOS, Alejandro (2005). *Análisis de la enunciación irónica: del tropo a la polifonía*. Estados Unidos: Princeton University.
- CASTELLS, Manuel (2000). *La era de la información: economía, sociedad y cultura. Vol. 1: La sociedad red*. España: Alianza Editorial.
- CRESSWELL, Tim (2012). *Lugar: una introducción*. Argentina: Amorrortu Editores.
- GADAMER, Hans (1977). *Verdad y método*. España: Sígueme.
- GARCÍA, Esteban, MOLINA, Pablo, RODRÍGUEZ, Esther (2008). “La ciudad global, polarización social y metástasis urbana: el caso de Madrid”. En el *Seminario Después del neoliberalismo: ciudades y caos sistémico*. España: Museu d’Art Contemporani de Barcelona (MACBA).
- GIDDENS, Anthony (1991). *Modernity and self-identity: Self and society in the late modern age*. Estados Unidos: Stanford University Press.
- GIDDENS, Anthony (2002). *Consecuencias de la modernidad*. España: Alianza.
- GIDDENS, Anthony (2012). *La transformación de la intimidad: Sexualidad, amor y erotismo en las sociedades modernas*. España: Cátedra.
- HAN, Byung-Chul (2015). *El aroma del tiempo. Un ensayo filosófico sobre el arte de demorarse*. España: Herder Editorial.
- HAN, Byung-Chul (2017). *La salvación de lo bello*. España: Herder Editorial.
- HARVEY, David (1982). *The limits to capital*. Oxford, UK: Blackwell Publishers.
- HARAWAY, Donna Jeanne (2016). *Staying with the Trouble: Making Kin in the Chthulucene*. Estados Unidos: Duke University Press.

- HERZFELD, Michael (2012). *Ritmo, Tiempo y tiempo histórico: la experiencia de la temporalidad bajo el neoliberalismo*. Ecuador: Antípoda.
- INEGI (2018). “Encuesta de Movilidad del Valle de México 2017”. (Consultado el 3 de mayo de 2023). Disponible en https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- JACOBS, Jane (2020). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. España: Capitán Swing.
- KOSELLECK, Reinhart (1979). *Futuro pasado: para una semántica de los tiempos históricos*. España: Paidós.
- LACAN, Jacques (1991). *El Seminario 17: El reverso del psicoanálisis*. España: Paidós.
- LACLAU, Ernesto (2005). *La Razón Populista*. México: Fondo de Cultura Económica.
- LANDGRAVE, Mónica y STOKER, Philip (2023). “Increasing physical activity and active transportation in an arid city: Slow Streets and the COVID-19 pandemic”, *Journal of Urban Design*, núm. 28 (2), DOI: 10.1080/13574809.2022.2112512.
- MAGRITTE, René (1938). “La duración apuñalada”. Óleo sobre tela. The Art Institute of Chicago, Joseph Winterbotham Collection. © 2018 C. Herscovici, London / Artists Rights Society (ARS), New York. (Consultado el 3 de mayo de 2023). Disponible en <https://www.artic.edu/artworks/34181/time-transfixed>.
- MANZANO, Vicente (2005). *Introducción al análisis del discurso*. España: Universidad de Sevilla.
- MARRAMAIO, Giorgio (2008). *Kairós. Apología del tiempo oportuno*. España: Gedisa.
- MOLOTCH, Harvey (1976). *The city as a growth machine: Toward a political economy of place*. Estados Unidos: Oxford University Press.
- MORTON, Timothy (2021). *Hiperobjetos: Filosofía y ecología después del fin del mundo*. Argentina: Editora Adriana Hidalgo.
- MUMFORD, Lewis (2018). *Técnica y civilización*. España: Alianza Editorial.
- NEWMAN, Peter y KENWORTHY, Jeffrey (2000). “Sustainable urban form: The big picture”. En WILLIAMS, Kathy; BURTON, Elizabeth

- y JENKS, Mike. (Eds.), *Achieving sustainable urban form*. Inglaterra: E y FN SPON.
- OMS (2021). “Alocución de apertura del Director General de la OMS en el Tercer Foro de la UE. “Aire Puro””. (Consultado el 3 de mayo de 2023). En Organización Mundial de la Salud, sin núm. OMS. Disponible en <https://www.who.int/es/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-third-eu-clean-air-forum>
- OMS (2021a). “Salud urbana”. (Consultado el 3 de mayo de 2023). En Nombre del sitio, sin núm. OMS. Disponible en <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/urban-health>
- RAMOS, Ramón (2009). “Metáforas del tiempo en la vida cotidiana: una aproximación sociológica”. En *Acta sociológica*, núm. 49, México: UAM.
- REDSHAW, Sarah (2012). *In the Company of Cars: Driving as a social and cultural practice*. Inglaterra: Ashgate Publishing, Ltd.
- RICOEUR, Paul (2004). *Tiempo y narración I. Configuración del tiempo en el relato histórico*. México: Siglo XXI.
- SAMAJA, Juan (2011). *Epistemología y metodología. Elementos para una teoría de la investigación científica*. Argentina: Eudeba.
- SCOTT, Allen (1994). “La economía metropolitana: organización industrial y crecimiento urbano”. En BENKO, Gernot. y LIPIETZ, Alain. *Las regiones que ganan*. España: Alfons el Magnànim.
- SENNETT, Richard (1978). *El declive del hombre público*. España: Península.
- THOMPSON, Edward (1979). “The moral economy of the English crowd in the eighteenth century”. En *Past y Present*, num. 50. Estados Unidos: Oxford University Press. (consultado el 3 de mayo de 2023).
- TURNER, Victor (1969). *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*. Estados Unidos: Cornell University.
- VALENCIA, Guadalupe (2009). *El tiempo en las ciencias sociales y las humanidades*. México: UNAM.
- VALENCIA, Guadalupe (2010). *Tiempos mexicanos*. España: Sequitur.
- VAN DIJK, Teun (1980). *Estructuras y funciones del discurso*. México: Siglo XXI.
- ZUKIN, Sharon (1995). *The cultures of cities*. México: Blackwell.