

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.

The logo for Latindex, featuring the word "latindex" in a stylized, lowercase, serif font. The letters are dark red with a slight shadow effect.

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.

AUTOBUSES Y ESTACIONES DE UNA CIUDAD DEL SUR ESPAÑOL. LA MOVILIDAD EN UN ESPACIO PRIVILEGIADO

Recibido: 21/05/2023

Aceptado: 15/08/2023

JOSÉ LUIS ANTA FÉLEZ¹

Resumen

En el trabajo se pueden encontrar narrativas descriptivas nacidas de la reflexión de la observación ética del trabajo de campo, la lectura profunda de otras monografías y el entrecruzamiento con la teoría crítica y su tradición. Uno de los jalones importantes en este camino es el estudio detallado de una estación de autobuses de una ciudad del Sur de España. En cuanto a los autobuses, se analizan dos niveles: uno pequeño correspondiente a las prácticas de los sujetos al interior de los autobuses donde ocurren muchas cosas en el interior y aunque todo parece concebido para un enorme disciplinamiento y control de los sujetos, también hay un tiempo para el ocio, el descanso y la interacción social a muchos niveles. Existe otro nivel mayor donde se hace un análisis como dispositivo donde los elementos conviven en función reglas y conexiones, pero también son fuerzas en discusión donde las agendas y arenas son puestas a prueba constantemente. En las últimas páginas, el autor reflexiona

1 Universidad de Jaén. Correo electrónico: jlanta@ujaen.es

<https://orcid.org/0000-0001-7063-5288>

sobre la importancia de entender estos objetos y espacios privilegiados para comprender la sociedad postcapitalista y cómo estos elementos influyen en nuestra vida cotidiana y en la construcción de una cierta identidad cultural.

Palabras clave: movilidad, etnografía, autobuses, postcapitalismo, estación.

Abstract

In the work you can find descriptive narratives born from the reflection of the ethical observation of fieldwork, the deep reading of other monographs and the interweaving with critical theory and its tradition. One of the important milestones on this road is the detailed study of a bus station in a city in southern Spain. As for the buses, two levels are analyzed: small one corresponding to the practices of the subjects inside the buses where many things happen inside and although everything seems conceived for enormous discipline and control of the subjects, there is also time for leisure, rest, and social interaction at many levels. There is another higher level where analysis is made as a device where the elements coexist in function of rules and connections, but they are also forces in discussion where agendas and arenas are constantly tested. In the last pages, the author reflects on the importance of understanding these privileged objects and spaces to understand post-capitalist society and how these elements influence our daily lives and the construction of certain cultural identity.

Keywords: mobility, ethnography, bus, postcapitalism, station.

*“El caso es que me afectan las cotidianas tristezas,
la de los supermercados, las del metro y las aceras,
también las que me quedan lejos,
las de los secos desiertos, las de las verdes selvas”
(Ismael Serrano. Ya quisiera yo).*



Introducción. El debate en su contexto

Durante los últimos cinco lustros he dedicado una parte significativa de mi tiempo a entender algunos de lo que podríamos llamar los objetos y espacios privilegiados de la sociedad postcapitalista, donde todo se desterritorializa, empobrece y fetichiza en función del saber/poder: los aviones, Internet, las nuevas tecnologías de género, coches, camionetas, aeropuertos, la nueva universidad, el amor, los *cyborg* o la sociedad *queer* han estado en el centro de mis curiosidades relacionándose en un triple nivel con mi trabajo anterior, por un lado como estructuras del imaginario institucional, dispositivos, que explican lo local y pequeño en relación con los constructos macro-sociales. Segundo, como correlatos de las fuerzas en los campos y relaciones de poder. Y, por último, con una metodología basada en la reflexión de aquello extraído del trabajo de campo, donde la etnografía sirve para entender, describir y categorizar los procesos simbólico culturales.

Gran parte de mis trabajos son narrativas descriptivas, nacidas de la reflexión de la observación ética del trabajo de campo, la lectura profunda de otras monografías y el entrecruzamiento con la teoría crítica y su tradición (Anta, 2007, 2013a, 2013b, 2015). El estudio de una estación de autobuses es obviamente un jalón de este camino. Un primera mirada en forma de comunicación tuve la oportunidad de discutirlo, en público, en el marco del XIV Congreso de Antropología (Anta, 2017) y, en privado, con Juanjo Pujadas que me dio buenos, intensos y complejos consejos, sobre todo a la hora de llegar a una metodología más acorde con objetos que no sólo decimos en movimiento, si no que de verdad se mueven, y donde la mirada tiene que ser otra, o al menos diferente de la establecida dentro de los criterios de la etnografía al interior de una “comunidad estructurada” (de ahí nacieron Anta, 2021 y 2023. Véase, Pujadas, 2012). En este sentido último este trabajo es parte de una gran mirada a un espacio determinado, donde lo original no está en el planteamiento del trabajo, sino en la idea, más epistémica que fenomenológica, de acercarse al mundo para interpretarlo.

Por otro lado, toda esta apelación tiene que ver, obviamente, con mi creencia en que la Antropología Social, en particular, y las ciencias

sociales, en general, tenemos que participar de alguna manera de los debates que se plantean en torno a determinadas realidades sociales. Participar de múltiples maneras y con diferentes presencias y sentidos. Este trabajo que aquí presento en forma de artículo académico tiene esas dos dimensiones, por un lado, es un trabajo clásico, signifique lo que signifique, de antropología social, que debate en la casa de los antropólogos sobre su pertinencia, consecución y discusión epistémica y metodológica, siguiendo gran parte de los presupuestos que el debate impone. Pero es también, parte de un debate en otras arenas donde seguramente no es tan normal encontrar científicos sociales al uso. En la actualidad, mientras redacto este trabajo, a la misma vez, la estación de autobuses, que aquí es objeto de investigación, se encuentra en el centro de dos grandes planteamientos que muestran, por otro lado, la importancia de este espacio: primero, el futuro de la estación como elemento funcional, donde se juega tanto la idea de reformar lo existente, en función de una mayor operatividad, siguiendo las indicaciones normativas al respecto de este tipo de intercomunicadores y modernizando un equipamiento a todas luces obsoleto, que se ha ido parcheando sin que en ningún momento haya existido una verdadera reforma integral, de hecho el hotel que está encima y que pertenece al mismo proyecto originario se prefirió cerrar antes que reformarlo, con el consiguiente perjuicio para la propia estación. Pero a este respecto también se debate si no cerrar la estación y llevarla a un espacio diferente en el extrarradio de la ciudad, con la oposición de los comerciantes de la zona centro y muchas de las organizaciones sociales, la falta de operatividad que actualmente presenta para una ciudad tan desarticulada urbanísticamente, pero con el claro beneficio de alejar a cientos de autobuses diarios del centro con su contaminación y compleja gestión espacial. Claro que el debate también tiene otros tintes (Urry, 2004, 2007. Virilio, 1996), la operación urbanística que anuncia y que apela a una ciudad para el ladrillo y sus beneficios, frente a un modelo ciudadano y solidario. Obviamente la estación también es reflejo de las muchas miserias que muestra la más atroz de las caras de la España actual.

El segundo gran debate, coetáneo a este mío, se puede ver muy bien cuando observamos las nuevas *Condiciones para el transporte de via-*



jeros, que entraron en vigor en marzo de 2018. Esta discusión se centra en la evolución de los pliegos de condiciones que tienen que cumplir las compañías de autobuses para acceder a las diferentes licitaciones de rutas, interurbanas, comarcales, nacionales e internacionales (el Estado licita 83 y las Comunidades Autónomas 1415, de las cuales 170 le corresponden a Andalucía). Un tema donde se ha pasado de un férreo control por parte del Estado a una cierta liberación, con una pugna constante tanto en la manera en cómo hay que transportar a los viajeros, en qué condiciones, con qué tratamiento, cómo han de ser las medidas de seguridad, la mecánica y la fiabilidad y con qué coste/beneficio se ha de hacer. Es inimaginable que un sector como éste, con las cifras que mueve, no sea una fuente constante de pugnas, pactos empresariales, certificaciones, maneras, debates de futuro, denuncias, demandas, presiones, *lobbys*, judicializaciones y vigilancia por todas las partes.

Hay obviamente, una guerra de precios a la baja, que se nota en la calidad de los servicios, pero también en la unificación de las flotas de autobuses en torno a las ayudas de los organismos autonómicos, y que hace que aquí en Jaén, por ejemplo, sea especialmente visible el logo de la Junta de Andalucía por todas partes. Para hacernos una idea aproximada podemos decir que el sector presenta las siguientes cifras a nivel europeo (siguiendo los datos oficiales del Ministerio de Fomento y de Ascabús): hay 50 plantas de ensamblaje de autobuses en Europa, de las cuales 11 están y son españolas (el 22%); hay 892.861 autobuses en las carreteras europeas al día de hoy, el parque de autobuses en España a finales de 2016 era de 61.838 (6,92 % de Europa). La magnitud del sector se establece en estas cifras (sólo España a enero de 2018): 3.500 empresas con 42.000 vehículos menores de 10 años (de los cuales 19.000 son sólo urbanos); la facturación anual del sector es de 3.000 millones de euros; mantiene 80.000 empleos directos; se gastan 500 millones de euros-año en la renovación de la flota; mueve el 52% del transporte colectivo de viajeros, con 39.469 millones km/año recorridos para mover a 1.750 millones de viajeros, conectando 8.000 poblaciones en 75.000 km de carreteras. ¿Qué nos dice todo esto? Lo primero, que estamos ante un tema que tiene una repercusión social, económica y política clave. Segundo, que obviamente es un tema social de primer orden, donde la

movilidad, sus modos y maneras son parte de la definición de quiénes somos y qué hacemos, cuando menos para el pequeño espacio que es este Sur de Europa. Y, por último, que la movilidad, con la dependencia de objetos y su relación con espacios institucionales y normativos, léase una estación de autobuses, es un espacio-tiempo privilegiado para entender, interpretar y describir las maneras en como las modernidades nos atraviesan.



El Delfín Dorado de Viberti, Turín, 1956, es un prototipo de autobús único en muchos aspectos. La cubierta curva no era de cristal sino de polimetilmetacrilato, desarrollado en 1928 y comercializado bajo la marca Plexiglas. También tenía un motor de combustión a gas y un chasis de aluminio. En el interior disponía de baño y vestidor. En este sentido el autobús no sólo era una metáfora de la modernidad, sino el lugar mismo de la movilidad hacia el futuro. Fuente: Mattsko (CC BY 2.0).



Una historia del autobús

El autobús en su evolución histórica puede considerarse la culminación técnica de diversos medios de transportes de masas (Barker; Gerhold, 1995. Divall, 2010, 2015. Divall; Revill, 2005. Hibbs, 1989. Mom, 2003). En este sentido, podemos decir que el primer precedente del autobús sería la *carrosse a cinc sols*, con la que comienza la historia de los transportes públicos a mitad del siglo XVII. Este primer ensayo de transporte en común se debe a una iniciativa a Blaise Pascal, en 1661, que estableció cinco líneas en el recinto de París. El sistema de carrozas circulaba en trayectos establecidos y en intervalos regulares. El material móvil consistía en carrozas, con una capacidad de seis u ocho personas, arrastrado por dos caballos. En 1662 el Consejo del Rey otorgó el financiamiento del proyecto y la autorización de establecer la circulación de carrozas públicas en la ciudad de París y sus alrededores. Aunque su precio de cinco sueldos era muy módico para aquella época y la prohibición que existía de utilizar este transporte a los obreros y soldados lo hizo impopular y, hacia 1680, después de quince años de servicio se extinguió. El siguiente intento de transporte público (no ferroviario) fue el ómnibus, a comienzos del siglo XIX, en principio tirado por caballos y movido después con motores de vapor. En 1825, un antiguo coronel del ejército imperial francés, Stanislas Baudry, tuvo la idea de poner en servicio unos vehículos, que podían transportar unos 15 pasajeros, derivados de las diligencias, que nunca fueron en realidad un servicio muy fiable, dado su alto precio, su incomodidad, su inseguridad y su falta de regularidad. El coronel puso el medio de transporte a disposición de sus clientes entre el centro de Nantes y los baños que él poseía en los suburbios, y observó que más habitantes de las afueras que bañistas utilizaban el servicio y decidió ampliarlo. La terminal del centro de la ciudad estaba situada delante de un negocio de un tal Omnes, donde había un letrero en el que se leía: *Omnes omnibus*, a Baudry le pareció muy atractivo que ómnibus significase “todos en”, por lo que decidió ponerle ese nombre a su línea. Por su parte en 1831, el inglés Walter Hancock ideó el primer autobús a motor de vapor, que podía transportar 10 pasajeros y fue puesto en servicio, de manera experimental, entre Stratford y la ciudad de Londres el mismo año de su construcción (RMM, s.f.).

El desarrollo del autobús, al igual que el del automóvil, está íntimamente relacionado con los avances de la tecnología de los motores de combustión interna, y fundamentalmente con los motores diesel de aceite pesado, que conjuntamente con los avances relacionados en otras ramas de la técnica, han permitido llegar al tipo de autobús que ahora conocemos. En 1882 Gottlieb Daimler descubrió que utilizando petróleo podía impulsar un pistón más rápido, poco a poco fueron surgiendo más inventos con la aplicación del petróleo. El autobús de motor de gasolina, construido por primera vez por la empresa alemana Benz, y puesto en servicio el 18 de marzo de 1895 en una línea de 15 kilómetros al norte de Renania, podían trasladar de seis a ocho pasajeros en tanto que los dos conductores iban afuera. En Francia, la primera línea completa de autobús fue inaugurada el día 11 de junio del año 1906 y hacia la ligación entre Montmartre y Saint-Germain-des-Prés, la distancia del trayecto era de 5,8 kilómetros. El primer autobús tal cual lo conocemos hoy en día, como vehículo dentro de un itinerario que se realiza de manera regular, unía la ciudad de Siegen con las localidades de Netphen y Deuz, su motor de gasolina de 5 CV permite alcanzar una velocidad media de 15 km/h. En verano de 1895 asumió el servicio en la misma línea un segundo autobús de Benz. Pese al éxito inicial, la línea de autobuses del Siegerland tuvo que cancelar el servicio antes de finalizar el año. Los vehículos no estaban en condiciones de soportar a largo plazo las irregularidades y la orografía. Pese al aparente fracaso, los ingenieros no se echaron atrás. En los años siguientes se abrieron nuevas líneas, en las que los autobuses de Benz compartían el servicio con nuevos vehículos de Daimler. La carrocería del primer autobús de Benz era un *Landauer*, llamado así por analogía con un popular carruaje de la época. La base técnica era el Benz Victoria, y estaba equipado con un motor monocilíndrico de cuatro tiempos en la parte posterior, que accionaba las ruedas traseras mediante una cadena. Benz fabricó su *Landauer* motorizado por encargo a partir de 1894, con capota plegable o con carrocería cerrada. El diseño exterior del primer autobús de 1895 recuerda a un carruaje sin caballos: ruedas con radios de madera, el asiento para el conductor en la parte delantera, bajo una cubierta al aire libre, mientras que los pasajeros tomaban asiento en una carrocería cerrada. A comienzo de los

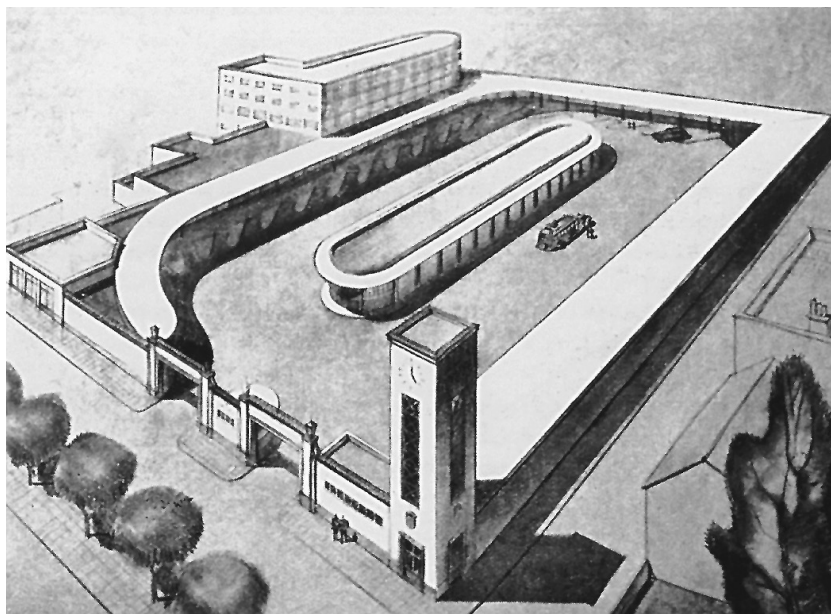
años 20, Benz mejora el aspecto externo con el modelo de la serie Lo 2000 y O 3500, pues pierden el aspecto de coche de tiro y se hacen con el característico motor delantero y que recuerda aquel otro que llega a Villar del Río, en la película *Bienvenido, Mister Marshall* (1953), de Luis García Berlanga, aunque si mal no recuerdo se trataba de un viejo Hispano Suiza T69. Después de la Segunda Guerra Mundial, se produce un cambio en la mayor parte de las ciudades de Francia, España, Gran Bretaña y Norte América, el autobús se impone al tranvía. Propiciado por las nuevas y diferentes versiones que aparecieron en el mercado: autobús urbano, interurbano, con o sin plataforma para pasajeros de pie, con o sin portaequipajes sobre el techo y con diferentes configuraciones de las puertas. En la primavera de 1951, Mercedes Benz presenta el O 6600 H, el primer representante de una concepción técnica que no ha perdido su vigencia hasta el día de hoy: se suprimió el capó largo delantero y se pudo aprovechar mejor el espacio interior, la combinación de motor trasero, que elimina una fuente de ruidos en el habitáculo, con carrocería de cabina avanzada.

Esta industria es además otras muchas cosas que representan la importancia, por un lado, de la modernidad y, por otro, de los modelos sociales de los que partimos, caso de la movilidad que conforma una parte del complejo discurso de la sociedad contemporánea, pero también la manera en cómo se hace y con qué sentido (Kaufmann; Flamm, 2003). Es el caso de la historia oficiosa que se cuenta para establecer el origen, cuando menos de la palabra autobús, como ya hemos señalado con el caso del ómnibus de Baudry, se carga de esa modernidad que representa el emprendimiento capitalista en su versión decimonónica. Una discursividad que tiene mil y una caras: el *correo*, nominación del autobús en algunas partes de la sierra de Jaén, en referencia a una función que cumplía hasta bien entrado los años 60 del siglo pasado, es un anacronismo del que ni los que lo citan llegaron prácticamente a conocerlo, pero nos recuerda la importancia del autobús para la conformación del territorio, de las políticas sociales y de sus posibilidades como meta-comunicador (Beckmann, 2001. Cascajo; y otros, 2010). O cuando a finales de febrero de 2017 el grupo ultra-ortodoxo católico Hazteoir, perteneciente a la aún más radical organización internacional

CitizenGO, planteó una campaña de publicidad en contra las leyes que concedían derechos y libertades legales al colectivo LGTBI, utilizando un autobús, en la medida que era en cierta medida el símbolo de una conquista social: la movilidad. En cierta medida el autobús se ha visto envuelto como símbolo de muchas campañas políticas a lo largo y ancho del mundo, caso de las luchas por derechos civiles en Estados Unidos (Phibbs, 2009) y de otros movimientos y revueltas con un sentido político (Divall; Hine, 2017). O como recuerda el geógrafo asturiano Javier Granda (2009) la importancia que para Tremañes tuvo en 1953 conseguir una línea de autobús que les comunicara con el centro urbano de Gijón de manera directa y la necesidad de aumentar las vías de comunicación con la zona de Pumarín, ejemplo que, con sus singularidades, sin duda, se podía decir de cada comarca española sin excepción. En el imaginario de toda una generación está el autobús del *Bombero Torero* y para las gentes de la década de 1950 la llegada del autobús supuso un soplo de aire fresco, con las coplistas, saineteras y los cómicos de la legua que aprovecharon la red de transportes para hacer sus giras por provincias. Esos mismos autobuses permitieron una emigración que reconfiguró el mapa demográfico nacional y dio alas y posibilidades a muchos jóvenes que veían su mundo cerrado y en constante ruina. En autobús corrió la caravana que pedía el Sí para el Estatuto de Andalucía en 1978. Y en autobús se hacía libre en el *Blus* del roquero granadino Miguel Ríos. El autobús, consecuentemente es muchas cosas, una gran metáfora de la democracia, pero también un elemento técnico asociado al mundo más tecnológico del espacio capitalista, consumista y discriminatorio, a la idea de una industria centrada en el consumo constante de combustibles fósiles y en la capitalización de las ideas de movilidad que funcionalizan el mundo actual (Herce, 2010. Horta; Malet, 2014). Así ocurre, y se podrían multiplicar los ejemplos hasta el infinito, con los grandes equipos de fútbol del mundo que utilizan autobuses, personalizados con sus colores, para llegar a los estadios dónde juegan, mientras que en el día a día esos mismos jugadores se desplazan, y no dudan en hacer patente sus triunfos en grandes y exclusivos coches *super-deportivos*, mostrando una vez más, una realidad que tiene que ver con esa otra idea que el movimiento se realiza sobre símbolos (Buxó, 2007). En esta sociedad

todo ello deja claro las referencias a la idea de cómo y en función de qué se mueven los sujetos. Pero también desde dónde miramos la vida pasar, transportarse y moverse.

Imagen publicitaria de la estación de autobuses de Jaén, 1945.

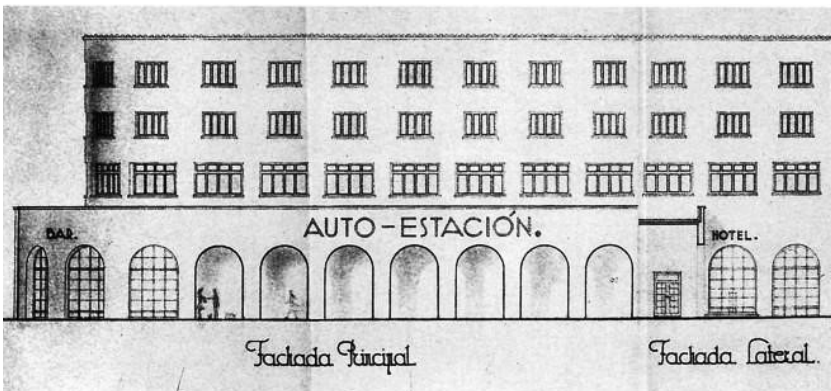
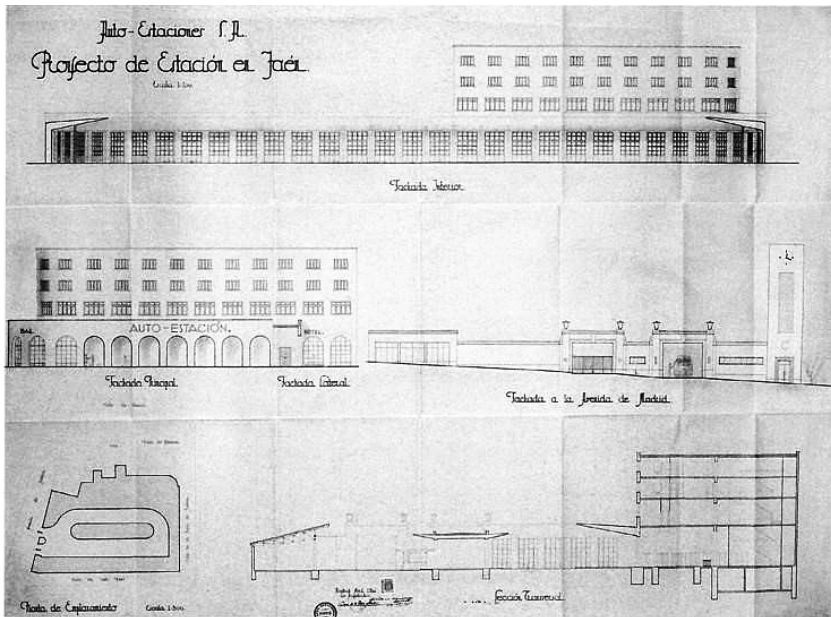


Fuente: Autoestaciones S.A.

¿Qué es una estación de autobuses?

La historia reciente de la ciudad de Jaén es, seguramente, el texto inscrito en la genealogía propia de su estación de autobuses: nacida de un proyecto desarrollista de finales de los años 50 del siglo pasado, parece dar una apariencia de centralidad a la ciudad, pero no menos al territorio provincial. Si a esto sumamos la imposición de una serie de medidas que llevaron en los años 60 a una apuesta por el transporte por carretera siendo una parte de la idea vertebradora del territorio nacional. De la misma manera, el Ministerio de Fomento en estos años llega a un cierto trato con las empresas privadas de transporte de viajeros, las cuales

Fachada, alzados, secciones y emplazamiento del proyecto básico de la estación de Jaén, de Severiano Sánchez Ballesta y Luis de la Peña Hickman, 1941.



Fuente: Flores, 1988: I, 172. Archivo Histórico Municipal de Jaén.



nacieron en general durante las tres primeras décadas del siglo XX y que habían conformado el núcleo duro de un modelo que se decidía por un sistema mixto de servicio. Las empresas de autobuses eran privadas, pero altamente subvencionadas y con un trato de favor en lo tocante al monopolio de las líneas, las rutas y los precios de carburante. Todo ello creaba un mapa de infraestructuras frente al tren, nacionalizado, y la red de carreteras, que daba directamente un trato de favor al coche privado, y que terminó de evidenciarse con la llegada de la democracia en 1977. Evidentemente, durante el franquismo se dejaron marcados los pasos para que el desarrollo del transporte fuera, cada vez más, un mapa del individualismo asociado al automóvil privado.

La estación de autobuses de Jaén comparte con la arquitectura llamada moderna, es decir, la que se realiza desde los años 20 hasta la década de los 60 del siglo pasado, una serie de características: es un edificio con una gran precisión funcional, busca y define unas formas abstractas consecuencia de sus funciones y lo hace construyéndolas con nuevas técnicas y materiales (Bohigas, 1970). Además, es un edificio que cimenta y hace ciudad, dando a Jaén una oportunidad de entrar en la contemporaneidad, utilizando para ello los recursos de la tradición, que no tiene que ver con lo pintoresco, lo anecdótico o simplemente con lo local, sino con la historia construida desde el saber disciplinar de la arquitectura. Todo este estilo, estas maneras modernas no tenías, en sus orígenes, ningún afán de trascendencia era decididamente *anti-monumental*, con una apuesta por lo que podría decirse una estética funcional. Una característica que en el caso de esta estación ha sido, paradójicamente, la causa de su olvido por parte de la crítica, inventarios o catálogos y justificación para alegar falta de valores estéticos o artísticos (Quesada, 2004). Aunque la estación de autobuses de Jaén está declarada como bien inmueble del Catálogo de Patrimonio Andaluz (BOJA, 2006), una significativa iniciativa política, social y cultural que ha permitido parar su destrucción y derribo, no significa que siga cuestionándose su uso, así como el ambicionado espacio que ocupa. Es casi seguro que todo este edificio se desplace unos kilómetros fuera de Jaén antes de dos-tres años, convirtiéndose en un intercambiador “moderno”, funcional y alejado social y políticamente de la realidad de Jaén.

Anteriormente a la estación de autobuses se usaba como apeadero la Plaza del Deán Mazas, aunque, primero con el *Proyecto de Ensanche*, del por entonces arquitecto municipal Luis Berges, que a finales de los años 20 intenta racionalizar Jaén y luego, durante la Segunda República, que ya en 1933 inicia los primeros proyectos y contactos, y en los se evidenciaba la necesidad de tener una estación en forma de edificio autónomo, que a la par modernizara Jaén y la pusiera en el mapa de las comunicaciones, sirviendo como lugar donde guardar la flota de autobuses, tener talleres, gasolinera y una gestión de los viajeros y las empresas. Consecutivamente se redacta un nuevo proyecto, encargado por la compañía Auto-Estaciones, a los arquitectos Fernando Sánchez Ballesta y Luis de la Peña Hickmann, que introducen un buen número de variaciones a la propuesta de 1941. Tras el fallecimiento de Sánchez Ballesta, la dirección de obra la lleva el arquitecto Antonio Querejeta Rueda, el cual introduce los gestos vernáculos e historicistas al edificio. Aunque no es lo que aquí tratamos es importante reconocer que el edificio tiene, en sintonía con el planteamiento de la época, un hotel añadido. Dado su mal estado, a causa principalmente de las goteras y su desfase tecnológico, estuvo al borde de la demolición en varias ocasiones, con el fin de construir una nueva estación y aparcamientos subterráneos, hasta que fue finalmente declarado Bien de Catalogación General y restaurado en parte por el Ayuntamiento de Jaén y la Junta de Andalucía, si bien dicha restauración sólo supuso arreglos en la estación, no en el hotel. A la vez que todo esto responde a una nueva mirada historicista y comprensivista de la arquitectura como parte de un patrimonio heredado, una idea de que el pasado vive apegado a lo que recibimos en forma de materiales, físicas y técnicas (González; Santofimia, 2012. Shapiro, 2011), una suerte de mecánica que hace del edificio proyectado desde el poder un asunto de que tenemos que conservar como verdadera forma de la identidad.

Arquitectónicamente la estación se trata de un proyecto con vocación claramente racionalista, como lo atestiguan las diversas propuestas que se suceden entre los años 1940 y 1945. Pretende formalizar las ideas del *Movimiento Moderno* extendidas por Europa con una arquitectura regional racionalista que facilitara la idea de funcionalidad y con

un componente propio en el caso de las arquitecturas del sur haciendo patentes las divisiones de clase y de acceso a los bienes (Loren, 2008). El edificio se compone de una gran sala de espera, que hace las veces de vestíbulo principal de la estación y donde se ordenan las diferentes taquillas, oficinas y zonas de información. Sobre este mismo espacio se levanta el hotel. Se cierra sobre sí mismo con un muro que crea el espacio para los andenes, y posee en la entrada una torre de reloj. La resolución de los remates en forma de curva, limpios de ornamento, es de una incontestable potencia formal muy característica de los planteamientos arquitectónicos del racionalismo. Destaca la estructura porticada del vestíbulo, prolongada hacia los andenes exteriores como una imponente marquesina volada. Hay en el diseño de la estación una buscada e intencionada voluntad de tener una forma sinuosa y redondeada, que le confiere un valor artístico de enorme contemporaneidad. Es obvio que la influencia del automóvil, con sus característicos radios de giro, el movimiento congelado que produce cuando pasa, produjeron formas que remiten a la arquitectura expresionista alemana de los años 20. Pero también se encuentran referencias a las lógicas arquitectónicas donde confluye el arte de vanguardia y la realidad social, como se puede ver en la disposición del largo elemento horizontal de la fachada, que se levanta verticalmente en una torre, con funciones simbólicas y representativas, indicando la presencia de una nueva y moderna puerta de ingreso a Jaén. Si embargo, la sencillez de líneas, la disposición de huecos, los arcos de medio punto en la fachada, las curvas del basamento y del hotel son recursos formales que se utilizan con una clara intención urbana. Esta preocupación por la ciudad sitúa la estación más cerca de la arquitectura racionalista italiana que de otras tendencias de la época, lo que la distingue de los primeros experimentos del movimiento moderno y la convierte en un edificio particularmente valioso, bello y positivo, ya que anticipa soluciones técnicas, sociales y de movilidad, incluso de intervención en la ciudad, que se desarrollarán más adelante en toda Europa (Casuso, 1996, 2001. Galera, 2000. López, 2000. Quesada; Casuso, 2006. Rueda, 2016).

En cualquier caso, la estación ha sido y es, un punto neurálgico de la ciudad, que permite entender que Jaén capital es el centro regional,

económico, administrativo y el polo de atracción social y cultural de un enorme territorio (de hecho, así es en un sentido histórico general, Divall; Bond, 2003). De hecho, es curioso entender como mucha gente recuerda que la estación suponía, para muchos habitantes de los pueblos y ciudades de la provincia, venir a un Jaén relativamente moderno y caer en el centro de la ciudad, donde se ubicaban los edificios administrativos, institucionales, sanitarios, de educación u ocio (teatros, cines, cafeterías, bares), así como multitud de comercios de todo tipo. Todo lo cual era un elemento clave de los planes e imaginarios con respecto a la vida en una sociedad de centros-periferias y altamente segmentada (Ventura, 2016). Puede que hoy en día la estación se encuentre habitada y usada por una corte de gente que vive en lo más vulnerable y débil económicamente de la sociedad (estudiantes y jóvenes, migrantes, mujeres trabajadoras y, sobre todo, por personas mayores) pero eso no quita, que entendamos el complejo proceso político y económico sobre el que se ha construido y hecho la genealogía de este espacio social. De hecho, todo esto es un producto en una sucesión de causas-efecto de la decidida apuesta desde los años 30 por parte de los poderes del Estado del transporte por carretera, frente a otros medios y maneras, lo que ha dado a los autobuses, altamente subvencionados, un potencial y centralidad determinante en la historia de la movilidad española (Cobos; Martínez, 2006. Cuéllar, 2001, 2003). Pero, a su vez y como ya decíamos, la estación ha sido un punto central también de las miradas locales, primero porque permite que la capital fuera el centro de una formidable comarca, donde se gestionan los servicios administrativos y comerciales de un enorme entorno. Y segundo, una manera discreta y asequible de viajar como parte de la migración interior y sobre todo, exterior.

De hecho, mucho del debate en torno a los modelos de ciudad pasan por entender las formas, nuevas y no tanto, de recrear la movilidad compartida en cuando que es parte de un enorme entramado del mercado contemporáneo, las formas de habitar las viviendas del extrarradio, las adscripciones de género o las formas de relación entre el trabajo, la vivienda y el ocio (Jirón, 2010. Larsen; Urry; Axhausen, 2016. Miller, 1990. Thiel; Stasik, 2016). Efectivamente, la idea de que la estación es el centro del consorcio interurbano de Jaén, pero también una forma de negocio para

los comerciantes y servicios varios de la zona centro de la ciudad, el taxi, e incluso como polo de atracción de viviendas de lujo que viven al amparo de la seguridad de la estación. Esta última concentra pues, muchos de los debates actuales en torno a la idea de la movilidad en la ciudad y entre y con otras poblaciones, de las relaciones entre centro y periferia, de la vida en las zonas céntricas, de los espacios comerciales y de la seguridad y control de los viajeros. Todos estos debates pueden centrarse obviamente en la doble dinámica, por un lado, en todo aquello que pone el acento en la gestión de las gentes en función de la movilidad-consumo y, por otro, en aquello que lo pone sobre el modelo de ciudad en función de la interacción social. Cuando hoy, se debate por parte de los poderes municipales de Jaén (terriblemente conservadores) sobre el futuro de la estación de autobuses, casi con toda seguridad para desubicarla del lugar que hoy en día ocupa, llevándola al extrarradio; de lo que se habla es de crear un sistema más neoliberal para gestionar las corporalidades, los espacios, las instituciones y los servicios sociales, lo que permite, aparentemente, una administración más eficiente de la idea de movilidad, pero también que cierra la idea actual de la estación como un espacio de interacción y vida social. Es por ello que los debates que genera, en cierta medida, son el mismo centro de las cosas que son “importantes” y “urgentes” para nuestra sociedad. Por ello la estación de Jaén, con sus rupturas históricas y sus continuidades sociales, no deja de ser un espacio político, por encima de cualquier otra cosa. Pero una política que no olvida que es normativa en función, primero, del mercado, y después, para la seguridad y el control. En definitiva, la estación es tanto el reflejo de una desolación, cuanto que es el lugar para estudiar la sociedad actual como ruina, y en tanto cuanto es un espacio empobrecido como forma de sacramentalidad. Pero también es una metáfora, que se establece dentro de las características del proceso institucional, así como dentro de las formas rituales de institucionalización. Por todo ello, se requiere de personas adscritas y de normas que signifiquen el cambio que se produce en los cuerpos, sus transformaciones y sus posibilidades de incorporación y reincorporación. Como veremos más abajo la estación es esto fundamentalmente, un espacio simbólico de la movilidad contemporánea, pero también la ruina de un modelo social, democrático y funcional.

Detalles de la estación de autobuses de Jaén, 2016.



Fuente: archivo José-Luis Anta.

En conclusión. La movilidad en un espacio histórico post-capitalista

La descripción de la estación tiene cuatro partes relativamente diferentes, y que requieren una explicación etnográfica diversa, por último, habría que entrar en la relación de las partes entre sí, en cuanto que estamos ante un dispositivo. Solo recordar una vez más, que las cuatro partes son a su vez campos de fuerzas y que están constantemente en discusión. Lo primero que tenemos es una serie de empresas, de las cuales desde la estación sólo sabemos que tienen una oficina y que venden sus billetes en una taquilla, aunque hay dos compañías (ALSA y Samar), las más grandes, que disponen de máquinas automáticas expendedoras de billetes, aunque mantienen la taquilla. Las empresas están presentes porque ofrecen un servicio de transporte entre la estación y diferentes puntos, siguiendo rutas que son parte de licitaciones que se ganan en concursos públicos según unos criterios preestablecidos: fundamentalmente por datos objetivos, como la antigüedad de la flota, los modelos de

autobuses, las certificaciones industriales y las emisiones; y por datos de orden subjetivo, calidad de los servicios en la estación (taquillas, guarda objetos, información, compra anticipada...) y a bordo (baño, televisión, asientos reclinables, internet, enchufes...), así como por los elementos de seguridad pasivos (cinturones, airbag, tacómetro, alcoholímetro...), activos (ABS, AESR, servo y electro-frenos, cambios secuencias...) y de control (guardias de seguridad, plataformas de detección, cámaras de vigilancia y seguimiento). Por último, la licitación mide, como uno de los principales factores el precio final que se propone por trayecto/viajero, en función de sus gastos, precio del combustible, la demanda y las ayudas y subvenciones. Las licitaciones de las diferentes rutas han sido una constante batalla. Gran parte de las empresas de transporte, las asociaciones y federaciones y las diferentes administraciones han estado lidiando al respecto de qué pedir en cada caso, cuáles han de ser los servicios mínimos y cómo hacer para establecer un precio a la baja en un mundo muy competitivo con servicios al alza. De la misma manera las empresas dependen del mercado de autobuses y de los carroceros que los “visten”, el cual es otro mundo donde la innovación y la competitiva van de la mano de grandes volúmenes de compra y facturaciones millonarias, así como de una legislación europea y nacional que tiende a ser muy exigente y determinante. Todo este entramado depende a su vez de un mundo laboral de conductores experimentados y bien “educados”, tanto en su formación específica, como en el trato con el público que atienden en sus horas laborales; así como un sistema de carreras bien trenzado, funcional y operativo, y de una vigilancia policial constante (la Guardia Civil, en su destacamento de Tráfico) y de organismos autónomos de validación de los conductores (que se realiza por parte de empresas particulares, bajo normativa y supervisión de la Dirección General de Tráfico, dependiente del Ministerio de Interior) y del peritaje y certificación de los vehículos (al día de hoy realizado por la Inspección Técnica de Vehículos, dependiente normativamente del Ministerio de Industria y gestionado por empresas particulares creadas específicamente para este cometido). Este enorme entramado de diferentes realidades, fuerzas y discursos resuelve el día a día de los viajeros, que adquieren sus billetes para viajar generalmente de manera ajena a la enorme complejidad de lo

que hay detrás. Fuera como fuese, en la estación de autobuses todo esto se hace funcional en un resultado que marca rutas, horarios, cuadrantes laborales y no pocas discursividades en forma de publicidad, discursos empresariales y formas de gestionar el “negocio”.

Por otro lado, tenemos el mundo de los viajeros, tanto de aquellos que están por tomar un autobús o aquellos que se están bajando de otro o del mismo, es un mundo de prácticas, lleno de simbolizaciones morales e imaginarios fundamentados en el *habitus*, estrategias de clase y fundamentaciones por género, clase, criterios étnicos-nacionales y edad. Se trata de un campo de batalla muy rico en interacciones, formas comunicativas y casualidades. Gran parte de lo que ocurre puede entenderse primero en función de un régimen de movilidad dado y, segundo, como un complejo sistema ritual de consumo. En la estación, los viajeros fundamentalmente compran un billete y esperan, o no, a que salga el autobús que les ha de transportar. Pero también funciona como un lugar de encuentro, como un punto de llegada y como un espacio de esparcimiento. Todos estos elementos son en muchos sentidos controlados, a su vez son fuente de tensiones, digresiones, confusiones y prácticas sociales muy variadas y significadas. Los viajeros son en cierta medida partículas en un entramado líquido. Y de muchas maneras se someten libremente, o al menos con muy poca resistencia, a la gestión de sus corporalidades y al encapsulamiento temporal en un autobús. Podríamos decir que hay una danza constante entre los que salen y los que entran, una manera de esperar, y cómo no, un constante hacer colas, tanto para comprar el billete, pero sobre todo cuando hay que abordar el autobús. Aunque muchas líneas al ser parte del Consorcio Interurbano exigen que se compre el billete, o se valide la tarjeta de prepago en el propio autobús, de lo cual se encargan los propios conductores. Sin duda que una de las cosas más obvias, pero más complejas, son las constantes colas que se producen y que forman parte de una disciplina social tan asumida como interiorizada. Todos estos elementos exigen una constante subjetividad individual, una vigilancia y disciplina siempre asumida y una gestión sin descanso de los sujetos. El gran cambio que se produce, como ya mostraremos más abajo, es el de usuario de la movilidad a *sujeto*, en cuanto que está fijo a lo que de él se espera, en la propia idea de transporte. Las colas

sirven, de esta manera de conversores de las gentes de una proporción donde sólo están en movimiento, a *transeúntes* en el sentido de Manuel Delgado (1999, 2007), es decir, a ser sujetos movidos, encapsulados junto a otros. Por otro lado, quizás la estación es un espacio altamente masculino, sobre todo en lo referente a las personas que llevan el día a día de la maquinaria del transporte, y hay un toque de testosterona en todo lo que se hace, los conductores son todos hombres, con unas pocas y significativas conductoras en las líneas de cercanías, y el discurso siempre parece en función de esos parámetros de la masculinidad tradicional, basados en la fuerza, en el lenguaje machista y homófobo y en el trato distante y despreciativo frente a todo (que a mí me recuerda el viejo tono del padre de familia que reinaba a sus anchas en los años 50, 60 y 70 del siglo pasado). Pero a su vez todo en la estación tiene un tono familiar, conocido, local, pequeño y cercano: la gente viaja en grupo hacia su pueblo y habla con su vecino, con un conocido o se encuentra con un amigo, grupos de mujeres que han bajado de compras, abuelos que han venido al médico, jóvenes con sus carpetas, escuchando música con sus auriculares y mirando sin parar el móvil, y gentes que utilizan el transporte público como sistema de ahorro y resistencia al poder del automóvil. Un mundo social pleno, cargado de novedades, soliloquios y muchos, muchos, homónimos, un reconocimiento de los demás basado en lo que tienen de igual, esperar al autobús, viajar al mismo sitio, compartiendo tiempo y espacio, no en lo que significan, sienten o padecen como sujetos.

El tercer nivel del análisis etnológico es observar el interior del autobús, en este sentido se vienen a fundir algunas de los elementos del primer nivel, el empresarial gerencial, con el de los viajeros en este momento, todo toma una dimensión nueva, los viajeros son en cierta medida unificados a sujetos gestionados, que durante un tiempo determinado tienen que convivir con otros, compartiendo destino, en su sentido espacial y temporal, donde dependen de las medidas físicas, de seguridad y no de la poca disciplina de todos los elementos en conjunto (viajeros, conductor, regulación del tráfico, maquinaria, tecnología...). En cierta medida digamos que hay dos niveles de análisis: uno pequeño, correspondiente a las prácticas de los sujetos al interior de los autobuses, que no sólo están

sentados, o simplemente no lo están, sino que ocurren muchas cosas en el interior y aunque todo parece concebido para un enorme disciplinamiento y control de los sujetos, es obvio que también hay un tiempo para el ocio, el descanso y la interacción social a muchos niveles (Janacua; García, 2013. Stradling; y otros, 2007. Symes, 2007). Existe otro nivel de análisis mayor, el que se hace como dispositivo, donde los elementos conviven en función reglas y conexiones, pero también en la medida que son fuerzas en discusión y donde las agendas y arenas son puestas a prueba constantemente. No podemos olvidar a este respecto que los accidentes y siniestros donde están implicados autobuses son, generalmente, noticia de primera plana en los noticiarios y diarios, quizás por lo aparatoso, aunque seguramente es por lo social del *proyecto* autobús, por lo que cada accidente sirve para que salten las alarmas y se discutan las medidas de seguridad, los controles y las formas de viajar, desplazarse y en función de qué. Pero quitando esto, no hay una preocupación real por los autobuses, quizás más en lo que corresponde a las empresas, en la medida que mueven mucha economía de manera directa, en los desplazamientos que hacen con el pago de los billetes y las subvenciones que reciben, y en la maquinaria que se *gastan*: los autobuses, las carrocerías, el mantenimiento, los millones de litros de gasoil, los empleos... Pero si miramos de manera realista quien viaja en el autobús, aun siendo uno de los medios de transporte privilegiados, que utilizan el 52 por ciento de todos los desplazamientos que se realizan en transporte colectivo, la realidad es que la demografía del autobús es radicalmente un sector de la población muy determinado: mujeres, jóvenes, personas mayores, emigrantes, fundamentalmente subsaharianos y magrebíes, y todos de clase media baja. No es cuestión de que viaje o no un determinado sector de la población con pocos recursos, que también, es que el autobús se ha quedado como una práctica casi de transporte marginal frente al tren, siempre más veloz, cerrado en su discurso y caro, pero también mucho más visible, el avión o el gran privilegiado de la sociedad contemporánea y postcapitalista: el automóvil (Featherstone; Thrift; Urry, 2005). Una informante me dijo una vez que lo atroz del autobús, cuando se sale de la estación de Jaén, tan bella como decadente, y se llega a ese moderno, inhumano y aséptico sitio que es la estación Sur de Madrid es que hay



que recorrer toda esa España del interior donde el autobús va parando en esos pueblos, casi deshabitados, altamente agrícolas, cerrados, con estaciones en la mitad de la nada, en torno a los polígonos industriales, espacios sin luz, sucios, abandonados y que, sin embargo, son el centro de un discurso vivo, el del autobús. En efecto, choca muchas veces comprender cómo una máquina como los actuales autobuses, auténticas obras de la ingeniería industrial, tecnológicamente avanzadas y con sistemas informáticos dignos de la misma NASA, terminen por recoger y dejar a gentes en la mitad de las estaciones que fueron proyectadas hace décadas para una modernidad que sin duda ya no existe, y donde su conservación y cuidado ha sido simplemente postergado para siempre.

La cuarta y última categoría tiene que ver con la estación como un escenario total, con una lógica que abarca desde su desarrollo como edificio, como patrimonio, y como ejercicio histórico, hasta servir al enorme entramado de mundos sociales posibles y que se relaciona con los variados servicios que oferta; así como las maneras en cómo se han ido cambiando, gestionando y olvidando, tal cual en su día ocurrió con la paquetería que se mandaba en los autobuses, que era tan importante como el volumen que movía de pasajeros, pero también en cómo se convierte en un espacio de referencia para los emigrantes que vienen a Jaén en la época de la recogida de la aceituna o de lugar del encuentro universitario o de los muchos otros estudiantes de secundaria que acuden a las escuelas e institutos, y de aquellos que vienen al médico (a los especialistas del hospital de referencia que está en la capital de Jaén) e incluso, para aquellos que vienen de compras. En este sentido la estación se convierte en un lugar clave para entender la dinámica social de al menos lo que queda en torno a unos 50 kilómetros de la capital de la provincia. También hay que tener en cuenta que la estación se convierte en un punto intermedio de muchas rutas que van hacia Málaga, Granada, Córdoba, incluso en múltiples rutas nacionales y no pocas internacionales hacia el sur de Francia y norte de Marruecos. La estación se convierte en un punto modal de una movilidad en muchos sentidos; así como, un espacio clave para el comercio, las relaciones sociales y algunos encuentros casuales. Valga de ejemplo, que gran parte de los anuncios referidos a los servicios de prostitución ponen la estación como

punto de referencia. De la misma manera que para los centros de estética, las franquicias dentales y las ópticas, así como las tiendas de trajes de novia, estar en torno a la estación se ha convertido en cierta medida en una prioridad. Podríamos decir que la estación es en muchos sentidos más que una simple referencia, es la referencia de la ciudad.

Bibliografía

- ANTA Félez, José-Luis (2007). “Automóviles en la frontera norte de México: una (primera) reflexión del y para el trabajo de campo”. En *Gazeta de antropología*, núm. 23 (2). España: Universidad de Jaén.
- ANTA Félez, José-Luis (2013a). “La hermenéutica del automóvil: utopía, (des)memoria y metáfora”. En *Nómadas: Critical Journal of Social and Juridical Sciences*, núm. 40. España: EMUI EuroMed University.
- ANTA Félez, José-Luis (2013b). “Una etnografía del avión. Cuerpos sujetos a la disciplina del consumo viajero”. En *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, núm. 8 (3). España: Asociación de Antropólogos Iberoamericanos en Red (AIBR).
- ANTA Félez, José-Luis (2015). “El automóvil: genealogía de un objeto de poder”. En *Methados, Revista de ciencias sociales*, núm. 3 (1). España: Asociación de Antropólogos Iberoamericanos en Red (AIBR).
- ANTA Félez, José-Luis (2017). “Moverse, esperar, escapar. Observar a través de una estación de autobuses”. En Vicente, Rabanaque; García, María y Vizcaíno, Tono, VVAA. *Antropologías en transformación: sentidos, compromisos y utopías*, núm. X. España: Universitat de València.
- ANTA Félez, José-Luis (2021). “Movilidad, sujeto y práctica social. Observaciones en una estación de autobuses”. En *Disparidades. Revista De Antropología*, núm. 76 (1). España: Universidad de Jaén.
- ANTA Félez, José-Luis (2023). “La construcción de un espacio para observar. Una estación de autobuses en el sur de Europa”. En *Gazeta de*

- Antropología*, núm. 29 (1). España: Universidad de Jaén. Disponible en <https://hdl.handle.net/10481/79502>
- BARKER, Theo; Gerhold, Dorian (1995). *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*. Inglaterra: Cambridge University Press.
- BECKMANN, Jörg (2001). “Automobility. A social problem and theoretical concept”. En *Environment and Planning D: Society and Space*, núm. 19 (5). Escocia: University of Edinburgh.
- BOJA (2006). Resolución de 21 de febrero de 2006, de la Dirección General de Bienes Culturales, por la que se resuelve inscribir colectivamente, con carácter genérico, en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, nueve bienes inmuebles del Movimiento Moderno de la provincia de Jaén. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, 51: 53-64.
- BOHIGAS, Oriol (1970). *La arquitectura de la Segunda República*. España: Tusquets.
- BUXÓ Rey, María Jesús (2007). “La ciudad de los coches”. En Calatrava, Juan; González Alcantud, José Antonio (Coords). *La ciudad: paraíso y conflicto*. España: Abada.
- CASCAJO Jiménez, Rocío; Farber, Steven; Jordá Lope, Pablo; Monzón de Cáceres, Andrés; Páez, Antonio (2010). Urban form and bus riderships in Spanish cities. Comunicación en el 12th World Conference on Transport Research. Lisboa.
- CASUSO Quesada, Rafael Antonio (1996). “La estación de Autobuses de Jaén: una importante aportación a la arquitectura española de posguerra”. En *Senda de los Huertos*, núm. 41. España: Asociación de Amigos de San Antón.
- CASUSO Quesada, Rafael Antonio (2001). “Propuestas para una revisión crítica de la arquitectura del siglo XX en Jaén”. En Fernández, José (Ed.). *Homenaje a Luis Coronas*. España: Universidad de Jaén.
- COBOS, Francisco de los; Martínez, Tomás (2006). Competencia y coordinación ferrocarril-carretera. Una visión desde la década de los treinta: Francisco Jiménez Ontiveros. Comunicación en el IV Congreso Historia Ferroviaria. España: Junta de Andalucía. 2006.
- CUÉLLAR Villar, Domingo (2001). *La Mecanización del Transporte por Carretera: Redes y Empresas en el Sureste Andaluz (1900-1950)*.

- Comunicación en el VII Congreso de la Asociación de Historia Económica. España: Universidad de Zaragoza.
- CUÉLLAR Villar, Domingo (2003). *Los Transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950). Economía, Empresas y territorio*. España: Junta de Andalucía, Cajamar, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- DELGADO, Manuel (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. España: Anagrama.
- DELGADO, Manuel (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. España: Anagrama.
- DELGADO, Manuel (2014). *El espacio público como ideología*. España: Catarata. <https://doi.org/10.5821/qru.9541>
- DIVALL, Colin (2010). "Mobilizing the History of Technology". En *Technology and Culture*, núm. 4 (51). Estados Unidos: The Johns Hopkins University Press.
- DIVALL, Colin (2015) *Cultural Histories of Sociabilities, Spaces and Mobilities*. Nueva York. England: Routledge.
- DIVALL, Colin; Bond, Winstan (2003). *Suburbanizing the Masses: Public Transport and Urban Development in Historical Perspective*. England: Ashgate.
- DIVALL, Colin; HINE, Julian (2017). *Transport Policy: Learning Lessons from History*. EEUU/ England: Routledge.
- DIVALL, Colin; Revill, George (2005). "Cultures of transport: representation, practice and technology". En *The journal of transport history*, núm. 26 (1). Estados Unidos: Sage Publications.
- FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel; URRY, John (Edits.) (2005). *Automobilities*. England: Sage.
- GALERA, Pedro A. (2000). "Jaén, la ciudad del siglo XX". En *Senda de los Huertos*, núm. 57-60. España: Asociación de Amigos de San Antón.
- GONZÁLEZ Martínez, Plácido; Santofimia Albiñana, Marta (Coords.) (2012). *Cien años de arquitectura en Andalucía: el Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea, 1900-2000*. España: Consejería de Cultura.

- GRANDA Álvarez, Javier (2009). *Gijón entre líneas. El transporte urbano en Gijón y la Empresa Municipal de Transportes Urbano*. España: Ayuntamiento de Gijón.
- HERCE Vallejo, Manuel (2010). “Las infraestructuras como instrumento de orden territorial y equidad social”. En *Cuestiones urbanas*, núm. 1. España: Universidad de Sevilla.
- HIBBS, John (1989). *The history of British bus services*. Estados Unidos: David & Charles.
- HORTA, Gerard; Malet, Daniel (2014). *Hiace. Antropología de las carreteras en la isla de Santiago (Cabo Verde)*. España: Pol.len.
- JANACUA, Jesús; García, Raúl (2013). “Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi”. En *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, núm. 1(3). España: Universidad de Almería.
- JIRÓN, Paola A. (2010). “Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile”. En *International Political Sociology*, núm. 4 (1). Oxford Academic.
- LARSEN, Jonas; Urry, John; Axhausen, Kay (2016). *Mobilities, networks, geographies*. Inglaterra/Estados Unidos: Routledge.
- LÓPEZ Arandia, María Teresa (2000). “Una mirada a la arquitectura giennense en el siglo XX”. En *Senda de los Huertos*, núm. 57-60 (II). España: Asociación Amigos de San Antón.
- LOREN Méndez, Mar (2008). “La modernidad española como relato de las periferias. Laboratorio arquitectónico y visiones urbanas en el alejado sur ibero”. En *Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*, núm. 2(21). Colombia: Universidad Javeriana.
- MILLER, David (1990). *Market, state, and community: Theoretical foundations of market socialism*. Reino Unido: Clarendon.
- MOM, Gijs (2003). “What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field”. En *The Journal of Transport History*, núm. 2(24).
- PHIBBS, Cheryl Fisher (2009). *The Montgomery bus boycott: A history and reference guide*. Estados Unidos: ABC-CLIO.
- PUJADAS, Joan J. (2012). “Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa”. En *Biblio*

- 3w: revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales, núm. 17. España: Universitat de Barcelona.
- QUESADA García, Santiago (2004). “La estación de autobuses de Jaén”. *Diario Ideal*, 24 de mayo. España.
- QUESADA García, Santiago; Casuso Quesada, Rafael Antonio (2006). *La Estación de Autobuses de Jaén. Una topografía de su Arquitectura*. España: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- RMM (2011). Ficha presentación autobús. e[ad], Escuela de arquitectura y diseño PUCV. <https://wiki.ead.pucv.cl/Archivo:RMMfichapresentacionautobusE1.jpg>
- RUEDA Galán, Luis (2016). “Una Gran Vía para Jaén. Los proyectos de prolongación de La Carrera (1927-1973)”. En *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, núm. 47. España: Universidad de Granada.
- SHAPIRO, Kelli K. (2011). *Saving suburban sites and rescuing roadside relics: The historic preservation of the recent past through adaptive reuse*. Estados Unidos: Brown University.
- STRADLING, Stephen; CARRENO, Micheal; RYE, Tom; NOBLE, Allyson (2007). “Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience”. En *Transport Policy*, núm. 14. World Conference on Transport Research Society (WCTRS).
- SYMES, Colin (2007). “Coaching and training: an ethnography of student commuting on Sydney’s suburban trains”. En *Mobilities*, núm. 3(2). Taylor & Francis.
- THIEL Alena; STASIK, Michael (2016). “Market men and station women: changing significations of gendered space in Accra, Ghana”. En *Journal of Contemporary African Studies*, núm. 4(34).
- URRY, John (2004). “The System of Automobility”. En *Theory, Culture & Society*, núm. 4-5(21). Sage Journals.
- URRY, John (2007). *Mobilities*. Estados Unidos: Polity.
- VENTURA, Francesc X. (2016). *Espacio y movilidad. La arquitectura de los desplazamientos*. España: Catarata.
- VIRILIO, Paul (1996). *El arte del motor. Aceleración y realidad virtual*. Argentina: Manantial.