



“El automóvil como actante. Un estudio de la automovilidad desde la Teoría del Actor-Red”

Tesis de Doctorado
Maestra en Estudios Urbanos. Dulce Monserrat Espín Carrillo

DIRECTORA DE TESIS
Dra. Guénola Capron

Miembros del Jurado:
Dr. Antonio Arellano Hernández (cotutor)
Dra. Priscilla Connolly Dietrichsen
Dr. Leandro Rodríguez Medina
Dra. Laura María Morales Navarro

Ciudad de México a 27 de marzo de 2021

*A Guillermo, María José y Joan Manuel,
por siempre y para siempre.*

Agradecimientos

En primer lugar, agradezco a mi familia ya que han sido el soporte que me ayudo a concluir este trabajo.

A Guillermo por el incondicional apoyo a mi vida académica, emocional y personal, gracias por levantarme cuando estoy rendida y por aligerar todas mis cargas.

A mis hijos María José y Joan Manuel por ser el motor principal que me lleva todos los días a perseguir mis objetivos de vida.

A mi hermana Monika por acompañarme en los momentos más oscuros y recordarme que al final de la tormenta viene la calma

A mis padres Alexander y María de los Ángeles, por estar siempre presentes en mi vida académica y su apoyo total en todo momento.

A la doctora Guénola Capron por el tiempo asignado a mi trabajo, porque siempre tuve la libertad de descubrirme por el camino teórico y de encontrarme como socióloga, gracias a su empuje y a su confianza en mí. Por la paciencia y por siempre haberme hecho sentir acompañada durante este camino. Gracias

Al doctor Antonio Arellano, por ser una guía fundamental en mi camino por la Teoría del Actor Red y por tener siempre la disposición de resolver mis dudas y compartir conmigo su tiempo y experiencia. Muchas gracias por ser parte esencial en la guía en este trabajo.

Al doctor Leandro Medina por destinar su tiempo y dedicación en leer mi trabajo

A la doctora Laura María Morales por dedicarle tiempo a la lectura de este trabajo de investigación

A la doctora Priscilla Connolly por dedicar su tiempo en leer mi tesis doctoral y por ser también uno de los pilares más importantes de mi formación académica

A la doctora Cristina Sánchez Mejorada por siempre estar a mi lado en toda mi carrera académica y enseñarme desde siempre que el camino final es la excelencia

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por el apoyo financiero durante la elaboración de este trabajo de investigación

*La primera tarea consistirá en responder a la pregunta:
¿Cómo podremos tener en cuenta a tantos humanos y a tantos no
humanos? La segunda tarea consistirá en responder a la más difícil
de todas las preguntas: ¿Estáis dispuestos, y al precio de qué
sacrificios, a vivir juntos una vida agradable?*

Bruno Latour, 1999.

Resumen

El uso del automóvil en la Ciudad de México se ha convertido en una práctica cotidiana en la Ciudad de México, trae consigo distintas problemáticas y controversias que requieren ser analizadas fuera de la caja negra. El principal objetivo de esta investigación es descubrir cómo es la relación que establecen los usuarios con sus automóviles que no les permite separarse de él y elegir otro medio de transporte. Traspasando las categorías de clase social, ubicación dentro de la ciudad y apego con el automóvil, el objetivo de esta investigación es indagar y profundizar en las diferentes mediaciones que se establecen en el flujo diario de los automóviles y sus automovilistas para completar sus programas de acción, recibiendo al automóvil como un participante en el colectivo con la capacidad de mediar y transformar. El automóvil es analizado en esta tesis, más que como una herramienta de movilidad o un constructo simbólico para aquellos que lo reifican, como un actante, un mediador que forma parte de la vida cotidiana de los ciudadanos, que desempeña un papel y que se enuncia como un participante importante de la vida urbana de la Ciudad de México. Además, se observa cómo, en su calidad de mediador, el automóvil puede contribuir a la modificación del territorio y edificar redes irreversibles dentro del espacio urbano.

Palabras clave: automovilidad, mediación, teoría actor-red, usuario, actante

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	8
CAPITULO 1. El fenómeno de la automovilidad y los abordajes previos	17
1.1 Enemigo público #1	17
1.2 Mito Signo y Símbolo	23
1.3 La semiótica de los objetos de Jean Baudrillard. El auto como objeto por excelencia	31
1.4 El automóvil y las emociones.....	33
1.5 El automóvil como parte de un sistema.....	38
1.6 Nuevos abordajes	42
CAPITULO 2. La automovilidad y la Teoría del Actor-Red.....	45
2.1 Introducción a la Teoría Actor-Red.....	45
2.2. La “Sociología de lo Social” y la “Sociología de las Asociaciones”	47
2.3. La Sociología de las Asociaciones	51
2.4. Revisitando el concepto de Actante: La Semiótica del sentido en la TA-R.....	53
2.5. El concepto de Traducción.....	59
2.6. El concepto de Mediación	62
2.7 La irreversibilidad y conformación de las redes	68
2.8. Un nuevo enfoque teórico metodológico	69
2.9 Análisis de las controversias	72
Conclusiones del capítulo.....	80
CAPITULO 3. La mediación con el automóvil. Las narrativas de los usuarios.	81
3.1 Los actantes y la mediación	81
3.2 Usuarios y Mediaciones con el Automóvil	82
3.3 Diversidad de Mediaciones	85
3.3.1 El automóvil como empleado	85
3.3.2 El automóvil como aliado en las relaciones interpersonales.....	99
3.3.2.1 El Automóvil en las Relaciones de Pareja.....	100
3.3.2.2 El automóvil en la familia	108
3.3.3 El automóvil como habitáculo	113

3.3.4 El automóvil mediando en el acceso.....	118
Conclusiones del capítulo.....	123
CAPITULO 4. Las redes y la automovilidad. La Supervía del Poniente	125
4.1 El Surgimiento de la red. Intereses y traducción.....	125
4.1.1 Antecedentes de la conformación de redes y controversia en el poniente de la Ciudad de México.....	127
4.1.2 El proyecto de la Supervía del poniente: el origen de la controversia	132
4.1.3 La conformación de los intereses.....	135
4.2 #sialasupervia: heterogeneidad de la red, mediadores e intermediarios.....	137
4.3 Relación entre actantes.....	143
4.4 El espacio en red. Conexiones, intensidad y convivencia del colectivo.	152
4.5 “Viaja seguro con Supervía”. Irreversibilidad, convergencia y durabilidad de la red.	158
Conclusiones	169
BIBLIOGRAFÍA.....	187
ANEXO METODOLÓGICO.....	194

ÍNDICE DE IMÁGENES, TABLAS Y MAPAS.

IMAGEN 1. La publicidad y el automóvil.....	27
IMAGEN 2. Significado de la mediación.....	62
IMAGEN 3. Extracto del Diario Oficial de la Federación.....	139
IMAGEN 4. Redes Sociales como intermediarias de información.....	146
IMAGEN 5. Página de la Supervía del Poniente.....	150
IMAGEN 6. Vista de la Supervía del Poniente	154
TABLA 1 Actantes en la controversia de la Supervía del Poniente	135
TABLA 2 Actantes Carretera Contadero Luis Cabrera	160
MAPA 1 Posturas a Favor y en Contra de la Supervía.....	157
MAPA 2 Mediadores e Intermediarios.....	159

INTRODUCCIÓN

Los estudios referentes al automóvil no son un tema nuevo, la convivencia con este medio de transporte y en particular desde su cualidad de objeto de deseo, ya han sido abordados por la sociología en tiempos pasados desde diferentes perspectivas y con diferentes resultados finales. En la actualidad, el automóvil es un medio de transporte que, con el paso del tiempo transformado paulatinamente la forma espacial de las ciudades en donde las nuevas carreteras, puentes, bajo puentes, libramientos, etc. han pasado a ser un elemento básico y frecuente del paisaje urbano.

En la actualidad en la Zona Metropolitana del Valle de México, la dependencia automovilística de la población que lo posee ha generado una problemática difícil de erradicar. No es raro encontrar en los periódicos que circulan en la ciudad notas que ponen énfasis en el obstáculo que el automóvil representa para la movilidad, que si bien facilita el viaje en términos de comodidad y seguridad¹ genera otros problemas para el resto de los habitantes de la ciudad. Pareciera que la solución de unos al viajar cómodos y seguros genera problemas para otros, para aquéllos que no tienen acceso a un auto y solamente viven los estragos negativos, sin embargo a pesar de ir seguros y cómodos los usuarios del automóvil se enfrentan a otras consecuencias al momento de viajar en la ciudad “una gran diferencia en la experiencia de viaje entre los usuarios de transporte público y los automovilistas es que para los primeros el congestionamiento afecta sobre todo a la comodidad, mientras que para los segundos el tráfico tiene efectos negativos en los tiempos de viaje” (Capron & Pérez, 2016, 14).

Según el Reporte Nacional de Movilidad Urbana de 2015, el automóvil es la principal causa de los problemas de movilidad ya que para transportar a 35 personas se necesitan 30 automóviles causando con esto una mayor congestión vial y contribuyen de manera importante a la emisión de contaminantes. “Los automóviles particulares generan el 18% de las emisiones de CO₂, principal gas causante del efecto invernadero” (Reporte Nacional de Movilidad, ONU, 2014- 2015, pp. 53)

Lo anterior refleja que, a pesar del caos vial, la contaminación ambiental, la transformación del paisaje urbano con la implementación de nuevas infraestructuras para el automóvil que demeritan

¹ En referencia con la delincuencia, ya que sigue habiendo un alto número de accidentes automovilísticos

la calidad visual de la ciudad, y el tiempo que se puede perder enfrascado en el tránsito vehicular dentro de un auto inmóvil, los mexicanos siguen teniendo como una de sus aspiraciones comprar un auto ¿Qué es lo que los lleva a elegir el automóvil por encima de otros medios de transporte? ¿Qué atributos se poseen cuando se posee un auto? ¿Qué ventajas representa a los usuarios del automóvil el utilizarlo y completar sus metas?-¿De qué manera el automóvil en conjunto con el automovilista contribuye en la transformación duradera del territorio?

En el mismo reporte, se habla de la necesidad primordial de generar campañas y estrategias que desincentiven el uso del automóvil y que además tomen en cuenta y faciliten las posibilidades para que otros medios de transporte no motorizados circulen por la ciudad y se fomente el uso del transporte público.

Todo lo anterior con el fin de descongestionar la ciudad, organismos como la Organización de las Naciones Unidas externan en este reporte la preocupación por la problemática de la movilidad y la calidad de vida de los individuos de la ciudad, sin embargo, los autos se siguen vendiendo. ¿Por qué los mexicanos los siguen consumiendo?

La problemática como ya he mencionado ha sido abordada anteriormente tomando en cuenta algunos de los aspectos más importantes que pueden orillar a una persona a utilizar el automóvil y se ha abordado desde sus aspectos meramente funcionales hasta los aspectos simbólicos y semióticos que el automóvil encierra. El proyecto “La automovilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México (Ciencia básica, SEP, Conacyt, Connolly dir.) ha sido un importante acercamiento a los estudios sobre la elección modal de los habitantes de la ciudad con respecto a la movilidad. Los investigadores se propusieron buscar alternativas para proponer la desincentivación del uso del automóvil en la ciudad tomando en cuenta diversas dimensiones como la económica, la política, la simbólica, y la geográfica. Priscilla Connolly (2018) ha analizado la gobernanza en materia de transporte. Guénola Capron y Ruth Pérez han estudiado desde la perspectiva cualitativa los viajes y las experiencias que se viven en la movilidad cotidiana, comparando el transporte público con el automóvil (2016), así como el ciclo de vida y el género en la elección modal (2018). Salomón González Arellano, desde la perspectiva sistémica analiza el

fenómeno de la automovilidad retomando los aspectos de la conformación técnica y social de la ciudad. El concepto abordado por este último investigador recupera los trabajos de Michel Lussault (2007) quien propone la noción de la operación espacial y se acerca a la aplicación de los conceptos planteados por la Teoría Actor-Red para identificar a los operadores espaciales que participan en la ciudad.

En este trabajo de investigación se busca aportar un elemento que trascienda a las explicaciones anteriores no por ello restando el valor que los abordajes previos sustentan de manera coherente y elocuente. Comenzaremos por dejar atrás la dicotomía moderna sujeto-objeto desde donde podemos entender al automóvil como un objeto de deseo que proporciona a sus usuarios un estatus más alto, un objeto a fin de cuentas pasivo que no interactúa con el usuario. Además de lo anterior la sociología ha abordado los estudios sobre el automóvil, considerándolo también como el principal protagonista de un sistema que se compone de diversas partes como ya lo ha propuesto John Urry con “El sistema del automóvil” en donde el auto es el pilar principal de todo un mecanismo estructural que se configura alrededor suyo, la visión sistémica demuestra la composición de todas las partes, pero no la suplantación de los elementos en diferentes cursos de acción, situación que la visión reticular demuestra.

Estas posturas epistemológicas han aportado resultados enriquecedores al tema de la movilidad y del uso del automóvil en los últimos años y han servido para dejar un precedente a quienes nos hemos interesado en este tema, sin embargo, existe una ausencia al momento de realizar el análisis con respecto a la automovilidad en cuanto a la identificación de la actuación de uno de sus actores más importantes; el automóvil, que hasta ahora no ha sido considerado como un integrante activo del colectivo social.

Es por ello, que la propuesta epistemológica y metodológica sobre la que descansa este trabajo de investigación es la Teoría Actor-Red² propuesta epistemológica dentro de la cual se encuentra la

² Postura que será descrita a profundidad en el capítulo II de este trabajo.

disolución de las dicotomías modernas sujeto-objeto, naturaleza-sociedad, y permite integrar a los no humanos, al colectivo social y estudiarlos con toda libertad en su relación con los seres humanos.

De esta manera, se puede entender como cada uno de los usuarios del automóvil interactúa o media de manera distinta con su auto para completar diferentes metas y que cada uno de ellos podrá tener un acercamiento diferenciado con su automóvil. La propuesta de la Teoría Actor Red permite entender al automóvil como un actante³ que se apropia de cualidades humanas en diversos ámbitos de la vida del usuario y que gracias a estas cualidades se completan tareas importantes y trascendentales para cada uno de ellos. Tomando en cuenta lo anterior se analizaron diversas maneras de actuación del automóvil dentro del colectivo social.

El principal objetivo de este trabajo de investigación es entonces analizar como las diversas mediaciones que tienen los usuarios con el automóvil como actante⁴ tienen un impacto directo en la prevalencia del automóvil como medio de transporte dominante en la Ciudad de México. En efecto, cada una de las mediaciones son distintas y que un mismo usuario puede tener diferentes causas para usar el automóvil. Asimismo, retomar el análisis desde este enfoque permite analizar la red de intereses y negociaciones que se forma en torno a este medio de transporte.

Este estudio parte de la narrativa de los usuarios y del análisis de la mediación que tiene cada uno de ellos con el auto, sin tomar como punto de partida categorías previas en las que se pudieran encasillar de alguna manera los resultados. Se trata de una búsqueda y rastreo de las mediaciones con el automóvil y de cómo estas permiten asociaciones entre actantes que establecen y consolidan una red heterogénea desde donde se lleva a cabo la dinámica del colectivo.

El trabajo se divide en cuatro capítulos que buscan establecer un diálogo para la mejor comprensión del estudio del automóvil y sus cualidades humanas y cómo se establece la asociación entre los humanos y los no humanos dentro del fenómeno de la automovilidad. Al mismo tiempo es un

³ Concepto desarrollado ampliamente en el capítulo II de este trabajo.

⁴ Y no como objeto pasivo

trabajo que no busca explicar en términos de *causa y efecto* el uso del automóvil, sino profundizar en su participación y desenvolvimiento dentro de la vida cotidiana y social de la ciudad de México.

En el primer capítulo se busca establecer un antecedente con respecto a cómo ha sido abordado el fenómeno de la automovilidad desde diferentes perspectivas dentro de la sociología. Con una visión generalizada del automóvil como el enemigo de la ciudad y del medio ambiente los estudios previos han dejado por sentado como el automóvil destruye el entorno y ensucia la ciudad. De la misma manera en varios de los estudios referidos se puede observar una descripción del automóvil como aquél que funge como pieza clave para la perpetuación del sistema capitalista y de la correlación entre los bienes materiales y el estatus ante sociedad.

Además de ello también se habla de cómo existe un simbolismo detrás del uso del automóvil y cómo los usuarios persiguen un ascenso dentro de la escala social poniendo principal importancia entonces en el automóvil como mito, signo y símbolo. En el capítulo también se aborda el estudio del automóvil desde la semiótica bajo la propuesta de Jean Baudrillard quien analizó como los objetos son parte fundamental de la vida de los humanos y que significantes se le dan a cada uno de ellos poniendo especial atención al automóvil a quien el autor denomina como un “objeto por excelencia”. Otro aspecto que se analiza en este capítulo es cómo se percibe el automóvil desde la sociología de las emociones y finalmente se profundiza en el estudio que John Urry hace del sistema del automóvil. Así pues, este capítulo se compone de diversas posturas previas del estudio del fenómeno del uso del auto con la intención de marcar un precedente y de construir un estado del arte con respecto al tema.

En el siguiente capítulo se explican de manera extensa los principales postulados y conceptos de la Teoría Actor Red propuesta por Bruno Latour, Michel Callon y John Law como principales fundadores que fueron retomados en Latinoamérica también por diversos autores, principalmente por el doctor Antonio Arellano Hernández pionero en estas latitudes en los estudios de la TA-R, con el fin de familiarizar al lector con el metalenguaje y la propuesta epistemológica que encierra esta forma de investigar la realidad social. Aquí se profundiza en la diferencia que existe entre los estudios previos hechos desde lo que Latour llama “la sociología de lo social” y la postura de la

“sociología de las asociaciones” para abordar el fenómeno de la automovilidad. Asimismo se explica el acercamiento metodológico que se requiere al momento de realizar abordajes de esta naturaleza, al mismo tiempo que se explica la manera en que las controversias forman parte fundamental de la creación del conocimiento científico y de la consolidación de las redes y se explican a profundidad conceptos fundamentales para entender la TAR tales como traducción, mediación y actante que serán la clave para poder explicar como el automóvil puede fungir como un no humano capaz de mediar y enrolarse dentro de las metas de los humanos.

El tercer capítulo está compuesto del trabajo de campo que se realizó para este trabajo y se compone del rastreo de las asociaciones entre el automóvil como actante y diversas esferas del colectivo social. Es importante hacer mención de que el trabajo de campo que se recopiló para el análisis de las mediaciones se compone de entrevistas a profundidad a 20 informantes en donde el único requisito a cumplir para poder ser entrevistados era que fueran usuarios del automóvil en sus actividades cotidianas o que en algún momento hayan utilizado el automóvil para transportarse. La finalidad principal era rastrear las mediaciones que los usuarios establecían con el auto, desde su propia narrativa y concepción del mundo para así poder entender a que les permitía llegar esa mediación con el auto.

Mediante las entrevistas realizadas se busca rastrear cuáles son los usos identificados en los informantes en donde el automóvil adquiere cualidades humanas y es fundamental para completar alguna meta, estableciendo así el análisis de las siguientes narrativas: El automóvil como empleado, El automóvil como aliado en las relaciones interpersonales, El automóvil como habitáculo y El automóvil como mediador del acceso. La elección de lo anterior es directamente en función de lo que en la narrativa de los usuarios se fue encontrando, respetando así la propuesta metodológica de la TA-R cuando hace mención en la importancia de los actantes humanos y sus capacidades reflexivas. Es decir, no se establecieron las categorías a priori al momento de realizar el trabajo de campo ni al momento de la elección de los informantes, sino, que del mismo trabajo de campo surgió la anterior clasificación de la información. Cabe mencionar que el capítulo tres se configura como un análisis actancial que no es exhaustivo, es decir, se eligió profundizar en la mediación que los usuarios hacían con el automóvil para completar diversos programas de acción con el fin de puntualizar el porqué de la prevalencia del uso del automóvil en la Ciudad de México.

Uno de los principales objetivos de este trabajo de investigación, fue descubrir las razones por las cuáles los intentos de programas y políticas que tienen como meta la desincentivación del uso del automóvil (Hoy no Circula, colocación de parquímetros, doble Hoy No Circula, etc) no han podido consolidarse y lograr de manera contundente su cometido, por lo cual se tuvo que realizar un trabajo cercano con los informantes y tomar en cuenta cuáles eran sus principales maneras de mediar con su automóvil, ¿por qué si existen otras opciones los individuos continúan utilizando un automóvil? La respuesta a la pregunta tiene como primera dimensión de análisis el plano personal, es decir, el punto inicial de esta mediación que es el usuario, y tomar en cuenta la participación activa del automóvil para poder descubrir cuál es su agencia y sus cualidades. Con lo anterior, se pudieron entonces visibilizar diferentes formas de interacción con el automóvil que otros medios de transporte no pueden completar.

Sin embargo, no se profundizó en otros actantes que forman parte de la red de negociaciones que entran en juego en el uso del automóvil por no ser el hilo conductor de este trabajo. Más bien, se analiza la relación con el automóvil como un actante fundamental en la vida de los usuarios y que va más allá de ser un objeto de deseo o un medio de transporte.

Finalmente, en el capítulo cuatro se busca analizar y describir cómo es que se forma una red dentro del espacio urbano y que se configura por los procesos de traducción de metas que se acuerdan entre diversas entidades. Lo anterior se hace visible en el territorio de la ciudad que presenta diversas modificaciones como resultado de la negociación que las partes llevan a cabo. Los diferentes intereses de los actantes (tanto humanos como no humanos) de la ciudad se confrontan, generando una controversia. La unión duradera entre un automóvil y los automovilistas requiere también redes irreversibles lo que provoca que la ciudad se transforme constantemente. Para este capítulo se eligió un caso en particular para poder ilustrar de mejor manera este tipo de procesos por lo cual se describe detalladamente la consolidación de la red que se conformó para generar a la Supervía del Poniente, recopilando datos de fuentes de información tales como artículos científicos, documentación oficial y legislación urbana y ambiental así como una entrevista a la experta en el tema Cristina Sánchez Mejorada Fernández, catedrática de la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco quien ha indagado anteriormente en el proceso de creación de esta

vialidad. Se analiza cómo se van enrolando los actores a la red y finalmente cómo se hace irreversible, volviéndose una opción en la ciudad por la cual el automóvil puede circular.

Queda entonces en manos del lector un trabajo que propone estudiar el fenómeno de la automovilidad desde otra propuesta epistemológica, integrando al colectivo social a los no humanos quienes cuentan con la capacidad de mediar y transformar su entorno retomando en todo momento la propuesta de la TA-R para dar explicación al fenómeno. Este estudio tiene como principal protagonista al automóvil y la mediación con los usuarios, desde un punto de vista neutral buscando el análisis profundo de estas interacciones, abordando todo el estudio con lo que se pretende ser un vuelco innovador dentro de la sociología urbana y los estudios sobre el automóvil.

Si bien es cierto que a raíz de la introducción de los automóviles a las ciudades han existido consecuencias negativas para el medio ambiente y para el paisaje urbano y la vida cotidiana en la urbe habría que hacer un acercamiento a este fenómeno tomando en cuenta cada uno de los elementos que se entrelazan para dar paso a la automovilidad, los usuarios, los automóviles, las autoridades urbanas de la planificación en la ciudad, la industria automotriz, etc.

CAPITULO 1. EL FENÓMENO DE LA AUTOMOVILIDAD Y LOS ABORDAJES PREVIOS

El uso del automóvil ha sido un objeto de estudio ampliamente analizado desde la sociología urbana y que a la fecha continúa siendo un tema importante dentro del estudio de la movilidad. Se han realizado estudios que toman en cuenta los impactos que la dependencia a este medio de transporte ha causado a la sociedad en general. Algunos de estos estudios toman como punto de partida la postura de análisis del conflicto, y retoman diversas líneas de investigación que evidencian las consecuencias negativas que la automovilidad ha traído a la sociedad en cuanto a su representación simbólica dentro del colectivo. Por otro lado, existen también estudios que retoman la importancia del automóvil como un elemento clave para el crecimiento urbano y la transformación de la ciudad analizando el poder liberalizador en cuanto al traslado, por ejemplo, de los suburbios a las ciudades centrales retomando el poder de movimiento e impacto del automóvil⁵.

En este capítulo se busca analizar y establecer algunas de las principales líneas de investigación con respecto a la automovilidad en la sociología con el objetivo de presentar un panorama de los estudios previos con respecto a la automovilidad y con ello poder entender las diversas ópticas de análisis poniendo especial atención en aquellas que surgen a partir de la década de 1960 en adelante por aportar hallazgos en cuanto a las consecuencias inmediatas del uso del automóvil y por profundizar en la relación directa entre el sujeto y el automóvil como objeto pasivo.

1.1 Enemigo público #1

El automóvil, un tirano, una bestia monstruosa, una adicción “el elefante en la habitación”, una religión, el único privilegiado en las ciudades, el fetiche de metal sobre ruedas, los automovilistas una plaga motorizada que se ha esparcido en las ciudades sin ninguna discriminación ni limitante, el automóvil como instrumento principal para otorgar identidad a los humanos, un asesino, unas

⁵ Ver “Atlantic Automobility: Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940” (2015), *Orchestrating Automobile Technology: Comfort, Mobility Culture, and the Construction of the "Family Touring Car" 1917-1940* (2014) y *Encapsulating culture: European car travel, 1900-1940* (2011) de Gijs Mom, así como *Driving through history: the car, The Open Road, and the making of history tourism in Australia, 1920-1940* (2011) de Justin Greenwood.

modernas ruedas hacia la destrucción⁶. Así es como algunos estudios sociales y urbanos han definido en algunas palabras al automóvil, como un devorador de recursos y un asesino del medio ambiente, un elemento definitorio para la identidad de sus usuarios por medio de los símbolos, representaciones sociales y mitos que encierra el automóvil como un mero objeto inanimado, que acompaña pero no interactúa, que condiciona pero no establece relaciones, y que además ha contribuido a la muerte progresiva de las ciudades con su predominio espacial sobre los territorios urbanos.

Para la sociedad en general, el automóvil se presenta como un peligroso acompañante, sin embargo, uno de los daños más visibles y del cuál se ha realizado una severa crítica y análisis lo constituye su daño al medio ambiente. Autores como René Dumont e Ivan Illich han señalado también la importancia de considerar el daño que el automóvil genera tanto en el medio ambiente como en la salud del individuo que lo utiliza.⁷ Desde una perspectiva crítica Ivan Illich (1974) analiza las consecuencias que el transporte trae para la circulación dentro de la ciudad. El autor visibiliza una desigualdad en cuanto al acceso de la población a los vehículos motorizados en función de una condición de clase social antagónica. El daño que el transporte motorizado trae eventualmente a los usuarios del automóvil es la privación de la movilidad por medio de la propia locomoción del individuo generando así que los usuarios únicamente se trasladen en un automóvil. Por otro lado, también los pobres están privados de la movilidad al no tener acceso a este medio de locomoción individual.

La movilidad automóvil se convierte en una especie de esclavitud que transforma a los ciudadanos en usuarios que deben estar en otras partes (sitios de trabajo, ocio, comercial). Los automovilistas, esclavizados por su circulación en automóvil ya no pueden experimentar el camino, es decir, “quien va a pie al trabajo llega a crearse un ambiente a lo largo de su ruta: quien recorre el camino en

6 Ver, Roxana Kreimer “La Tiranía del Automóvil” (2006), Eduardo Galeano “La Religión del Automóvil” (1996) , Spivak y Hart “The Elephant in the bedroom” (1993) , Federico Christieb “Las Modernas Ruedas de la Destrucción”(1992).

⁷ Ver “La Utopía o la Muerte” (1977) de René Dumont, “Energía y Equidad” (1974) y “Némesis Médica” (1975) de Ivan Illich.

vehículo esta privado de una multiplicidad de opciones: paradas, accesos, contactos” (Illich, 2006, 336).

Evidentemente lo anterior tiene consecuencias sobre el medio ambiente, sin embargo, existe según Ilich un “monopolio ejercido por la industria de los transportes sobre la circulación de las personas” (Illich, 2006, 347) que tiene estragos en el ambiente físico de la ciudad y en la manera de circular de las personas que cada vez menos hacen uso de su propia capacidad autónoma para moverse, es decir, caminando, incapacitando así, según el autor, a todos los ciudadanos por igual.

Otro de los peligros que la industria de los transportes representa al individuo es la muerte por accidentes de tránsito, son uno de los peligros latentes dentro de las ciudades. Ivan Ilich (1975) retoma la idea de que más allá de la destreza del conductor, de las carreteras, del tipo de vehículo o de la aplicación de las leyes de tránsito, se encuentra detrás “la decisión de organizar la sociedad moderna alrededor de un transporte de alta velocidad lo que convierte a la locomoción de una actividad saludable en una forma insalubre de consumo” (Illich, 1975, p.47).

Por otro lado, René Dumont (1977) insiste en la importancia de la actuación del Estado por medio de políticas públicas y cobro de impuestos a los medios de transporte y tecnologías que generan un daño ambiental y que por lo tanto tienen consecuencias negativas para la población. Entre ellos se encuentra el automóvil. Se considera que con una serie de restricciones y privaciones hacia el uso y la fabricación de este medio de transporte su uso podría ser más limitado o incluso podría ser más consciente. El autor propone regular el uso, imponiendo restricciones como penalizar al automóvil particular y además encarecer su compra, aumentar impuestos con respecto a la posesión de automóviles de lujo y también el costo de la gasolina, desincentivando así su uso y compra. Desde esta perspectiva el Estado es un actor fundamental para poder regular el uso del automóvil. Las políticas públicas pueden aportar a un uso más justo de los medios de transporte y reducir así el daño al medio ambiente.

Otro aspecto para tomar en cuenta para considerar al automóvil como un enemigo público es su influencia en la desigualdad al acceso del espacio urbano. Tener un automóvil representa obtener poder y supremacía de un estrato social sobre de otro, ya Hart y Spivak refieren que “Lo vemos, como un apoyo para la economía, y para el ego más inseguro representa libertad, poder. Preferimos

no ver el desperdicio, a dependencia y el abuso ambiental y social”⁸ (Hart y Spivak, 1993,2). Esta representación de poder es comúnmente citada en los estudios realizados que se enfocan en entender el fenómeno de la automovilidad. Los autores citados en este párrafo no solo afirman el daño ambiental y social, sino que la dependencia al automóvil está “destruyendo nuestro mundo, pero no lo vemos porque elegimos no verlo” (Hart y Spivak, 1993,2).

La percepción espacial que hay de la automovilidad también augura lo peor, los costos que se pagan por esta dependencia al automóvil se ven reflejados en el paisaje urbano y en la geografía de las ciudades. Las autopistas se apoderan del espacio y dejan poca interacción a los peatones y se habla de este fenómeno como si sucediera únicamente por una oleada de usuarios empeñados en poseer un automóvil para mejorar su estatus o satisfacer las necesidades que los medios de comunicación les crean.

El costo entonces de la existencia de los automóviles en el espacio físico de las ciudades es elevado y además es prioridad de las autoridades, “las autoridades que se dedican a la planeación y los políticos complacen al automóvil. Hacen todos los esfuerzos para cuidar que su necesidad por espacio sea satisfecha y saciada”⁹ (Hart y Spivak, 1999, 25).

El análisis de la justicia espacial y su relación con la automovilidad ya se ha realizado también en trabajos previos, retomaré para recalcar la importancia de este cruce de variables el trabajo de Héctor Hidalgo, quien a través de su análisis permite observar cómo la construcción de vialidades representa un privilegio para los usuarios del automóvil que acceden de manera diferenciada el espacio urbano que los que no lo utilizan, acentuando así las desigualdades que propicia la planeación urbana en su afán por satisfacer a este grupo de la población, los automovilistas.

Se puede observar en la morfología propia de la ciudad la diferencia de acceso, la cual no se puede vivir de la misma manera, existe una injusticia que se observa en el transitar por el espacio urbano. Según Héctor Hidalgo, la planeación urbana sin duda tiene una importante actuación en esta situación de desigualdad al acrecentar las brechas cuando privilegia las construcciones de

⁸ Traducción propia.

⁹ Traducción propia.

infraestructura vial por donde circula el automóvil dejando pocas opciones a los peatones. Por ejemplo, “Las pocas personas que luchan para cruzar una autopista a través de un puente peatonal, con escaleras en pésimas condiciones, se hacen invisibles después de un tiempo” (Hidalgo, 2018, p.254), los ciudadanos se vuelven de segunda clase.

El acceso diferenciado al espacio se vincula con una estratificación de clase, ya que es una clase privilegiada la que puede circular de manera diferente por la ciudad. Tomando en cuenta la literatura previa, hay autores que han afirmado que los lujos y las ventajas que el automóvil brinda son para cierto estrato social, se presupone que entonces el automóvil es un objeto de lujo y de exclusivo de la “clase burguesa” y al que no todos tienen la capacidad de acceder. André Gorz, hace referencia a lo anterior cuando comenta que los automóviles tal como los chalets en la playa “son bienes de lujo inventados para el placer exclusivo de la minoría de los más ricos; y nada ni en su concepción ni en su naturaleza, estaba destinado para el pueblo” (Gorz, 2012,59).

El mismo autor afirma que si bien, el auto fue diseñado e inventado para una clase social específica es un bien de lujo que se ha popularizado, se ha multiplicado para el alcance de los demás ciudadanos y ha convertido a los antes flamantes conductores de su propio auto, en usuarios consumidores tanto de recursos como de este objeto codiciado. Es según algunos autores, la sociedad misma quien ha dotado de este poder al automóvil, la sociedad misma ha declarado ciudadanos de primera a aquellos a quienes poseen y utilizan el automóvil, y el hecho de no tenerlo convierte por automático a las personas que no lo tienen en ciudadanos de segunda (Gorz, 2012).

Esta estratificación de clases identificada en los usuarios – no usuarios del automóvil, ha enfrentado a la sociedad en un conflicto que genera una desorganización social, no hay una cohesión dentro de la ciudad y convierte el espacio urbano en una arena en disputa entre los que tienen y no tienen este medio de transporte. El deseo de poseer un automóvil predomina sobre el acceso al servicio, es decir, ser propietario de un automóvil va a tener una importancia para el usuario, en este caso un individuo que busca subir en la escala social, tener un lujo por encima de la media de la población, incluso sentir la velocidad, acortar las distancias y modificar el espacio- tiempo a su antojo. “La velocidad tiene como efecto integrar el espacio-tiempo, reducir el mundo a dos dimensiones, a una imagen” (Baudrillard, 1969, 76). Este poder reside en la conjunción del usuario

con el “objeto” automóvil, y según los estudios que se enfocan en la perspectiva del sujeto, el acceder a este tipo de cualidades como la velocidad, el estatus, la imagen y la carga simbólica que encierra este artefacto, es el principal motivo por el cuál los usuarios compran un automóvil.

Lo anterior entonces explicaría las conductas y las decisiones de aquellos usuarios que son aficionados de los automóviles y de los que en efecto depositan en él sus intenciones de obtener más estatus e imagen ante los demás. Sin embargo, esto nos estaría explicando únicamente un tipo de usuario específico que busca satisfacer todas las necesidades anteriores a través de la obtención de un automóvil. Esta tendencia de estudiar al automóvil como un objeto que dota de alguna cualidad a un individuo ha sido la predominante en los estudios a partir de la década de 1960 que abordan el uso del auto.

Los análisis anteriores demuestran un acercamiento al estudio de la automovilidad desde una perspectiva de análisis en donde se busca traer a la luz las consecuencias negativas del uso desmedido del automóvil. Estas críticas analizan la relación que existe entre el automóvil y el automovilista a gran escala, cuáles son los impactos a nivel macro de esta relación y como configura cambios en la composición del medio ambiente, de la ciudad, del paisaje. El automóvil es analizado en estas perspectivas de manera pasiva, no es visto como un participante más dentro del colectivo que media con los seres humanos para completar diversas actividades, la atención está focalizada en observar al automóvil como un medio de transporte que daña el entorno en el cual convive y que funciona como un elemento fundamental para la clasificación en la estratificación social, es decir, dota al ser humano de ciertas ventajas (y desventajas en aquéllos que no lo poseen).

A partir de estas posturas se puede observar que el automóvil se convierte también en un signo importante de estatus, un elemento que marca la diferencia y que se coloca como una necesidad más dentro de la vida en la ciudad.

1.2 Mito Signo y Símbolo

Las necesidades son aquello que se presenta como algo imperioso de obtener para sentirse satisfecho, no necesitan ser legitimadas para poder ser resueltas, es decir, la necesidad se justifica en ella misma. El individuo que tiene cierta necesidad la concibe como algo que le pertenece, que no se puede sustituir con ninguna otra cosa. Desde el marxismo según Gorz, las necesidades son “autónomas e irreductibles” (1959). Dicho lo anterior se puede comprender como es que los objetos materiales en la sociedad moderna se convierten en necesidades importantes para los usuarios que los poseen.

¿Es entonces el automóvil una necesidad encarnada? Ya Andre Gorz habla en “La Enajenación de las Necesidades” acerca de la complejidad de las necesidades humanas y de la importancia del automóvil en la sociedad moderna y el prestigio que éste representa para las personas “su deseo de un automóvil es deseo de ser determinado hombre, de ser reconocido como tal por los otros; la no posesión de un automóvil es, para él, una privación real, no solo una privación del auto, sino sobre todo una privación de la calidad de hombre” (Gorz, 1959, 3). Esta afirmación demuestra que, para muchos autores, el automóvil sigue siendo un símbolo de prestigio y de estatus, otorgando una calidad “de hombre” (o mujer) a quienes lo poseen.

Este bien de lujo, para la burguesía en un inicio, conserva el valor que históricamente se le ha adjudicado: una sensación de poderío en cuanto a la velocidad, comodidad y privacidad durante el viaje a pesar de los embotellamientos que no son percibidos por los usuarios como un elemento decisivo para dejar de utilizar un automóvil.

El estatus del usuario es representado a través del modelo y la marca del automóvil, también en general el sentimiento interiorizado de poder llevar la privacidad y comodidad de un espacio privado de un lado a otro, ya comenta Baudrillard “Además de resumir las oposiciones y las significaciones latentes del interior doméstico, el automóvil le añade una dimensión de poderío” (Baudrillard, 1969,75).

Es así como el automóvil puede ser considerado también como una extensión de la cotidianeidad del hogar, un objeto móvil que encierra en sí mismo un simbolismo hogareño y privado, como

llevar en sí mismo la casa, un pedazo de la intimidad del humano y al mismo tiempo permite el desplazamiento la velocidad y la sensación de control del espacio-tiempo. Esta visión permite que el automóvil se convierta en un espacio móvil que transporta no solamente al usuario sino a su entorno y a su vida cotidiana.

El automóvil permite un ir y venir por la ciudad con la seguridad de hogar al mismo tiempo que se viaja velozmente (en el mejor de los casos) por los caminos habilitados por los automovilistas. Esta convivencia diaria con el “objeto por excelencia” lo convierte al mismo tiempo en una limitante de la identidad y de la capacidad de integración al colectivo social, según Baudrillard, ya que no contar con una licencia de conducir es como estar ausente en la sociedad, es una “castración social”.

El automóvil entonces tiene una fuerte importancia dentro del imaginario de la sociedad, se presupone que todos los integrantes del colectivo social le dan la misma importancia y todos lo perciben con la misma intensidad, ya que para ser importante para un individuo, debe ser importante para todos. Al menos para Jean Baudrillard, el automóvil es una suerte de arma de doble filo, que representa seguridad y a la vez irresponsabilidad en el sentido del escape de la realidad y el control de la velocidad así como de la libre movilidad mecánica. “La movilidad sin esfuerzo constituye una especie de dicha irreal, de suspenso de la existencia y de irresponsabilidad” (Baudrillard, 1969, 79).

Lo anterior entonces se refuerza con los estudios que han encontrado que el automóvil es un objeto signo que está cargado de simbolismo, que los poseedores y los usuarios aspiran a obtener este artefacto con el fin de satisfacer una serie de necesidades creadas por los medios de comunicación.

Y es que no es fácil entender porque si es evidente el daño ambiental que genera el uso del automóvil, las personas siguen aspirando a obtenerlo. Es cuando se habla del valor simbólico que representa el automóvil, abordado desde diferentes perspectivas pero siempre como el “objeto” que dotará al humano de algún tipo de característica por la cual obtendrá poder, estatus, etc., como un objeto estático e inanimado, al servicio del humano y que en algún momento se convierte en el opresor, en la representación de una personalidad perdida por el humano. Se convierte entonces en algo más que un objeto para transporte. “Hoy en día comprar un auto es mucho más que comprar un medio de transporte. Es comprar un símbolo, una perspectiva sobre el mundo” (Kreimer, 2006,

104). La fuerte carga simbólica de los estudios previos sobre la automovilidad pone en el foco de atención el apego que tienen los automovilistas a un ideal de estatus, únicamente alcanzable por medio de la imagen que les presenta el automóvil.

El automóvil ha sido considerado además de un medio de transporte, como un “objeto-signo” los cuáles tienen un valor más allá del carácter utilitario, y varios autores coinciden en que el automóvil ha sido un objeto de culto y fascinación, que encierra un simbolismo de estatus y poder para quienes lo poseen. Comenta Roxana Kreimer, “Pese a su carácter mortífero, el automóvil es un objeto de culto, un objeto sagrado, un verdadero fetiche de metal sobre ruedas (...) no es solo un medio de transporte, sino un espacio que se habita, tan íntimo como la ropa o con una casa, que se exhibe con orgullo como un signo de pertenencia social o de identidad individual” (Kreimer, 2006,103).

Es verdad que, para algunos de los entrevistados para esta investigación, el simbolismo y las cuestiones de estatus han estado presentes desde el momento de la decisión de adquirir un automóvil:

“sí me acuerdo de que también era un tema de estatus por ejemplo en la universidad los que traían carro eran más populares que los que no, tenían más amigos porque pues tenía el carro y decían ‘vamos todos con él’, si influyó un poco eso”¹⁰.

El debate de las necesidades reales de los seres humanos es importante para entender la relación que existe entre los seres humanos y los artefactos no humanos dentro del colectivo social ya que un automóvil no únicamente satisface necesidades de desplazamiento, sin embargo, tampoco es únicamente un objeto de signo que está dotado de simbolismo y que deja fuera cualquier capacidad de elección y de personalidad a los humanos. Las necesidades de los humanos no se limitan únicamente a lo que este tipo de perspectiva afirma Marcuse en *El Hombre Unidimensional*. “La gente se reconoce en sus mercancías; encuentra su alma en su automóvil, en su aparato de alta fidelidad, su casa, su equipo de cocina” (Marcuse, 1993, p.39).

10 Entrevista realizada a mujer de 32 años, 20 de marzo 2016

Esta afirmación de Marcuse deja entonces al humano sin la capacidad de desarrollar su propia personalidad, condicionado siempre por el consumo y por factores externos que los grupos dominantes consideran necesarios para poder “controlar” sus decisiones, además de que se resalta la participación del automóvil y los objetos como un elemento que complementa de alguna manera la personalidad del individuo. Deja fuera otro tipo de mediación posible entre el automóvil y su usuario o poseedor. Los factores externos no son únicamente los que tienen influencia en la elección del humano a poseer o usar el servicio de un automóvil, es decir y desde la perspectiva de la Teoría Actor Red, el humano enrola a diversos actantes en la búsqueda de completar sus programas de acción, hay una diversidad de mediaciones que se pueden establecer con los no humanos y las pre-categorizaciones no son útiles para poder analizar estas uniones. El proceso a seguir es el rastreo de las asociaciones, es decir, identificar cuáles son las necesidades que surgen en la narrativa de usuarios o poseedores del automóvil analizando cuáles son las principales causas por las cuales los usuarios/ poseedores lo enrolan a su vida cotidiana. No existen así condicionantes que generalicen de una manera tajante, existen diferentes tipos de usuarios que establecen distintas relaciones con el automóvil, es decir, el análisis no debe ser enfocada al producto final que es un objeto de deseo y de lujo, sino a la mediación que existe entre el usuario y el automóvil, analizar cada una de las formas de mediar de los usuarios y entender el porqué de esa decisión final. Para este trabajo se llevaron a cabo entrevistas en profundidad que dejaron ver algunas de las necesidades que los usuarios completaban con el automóvil. En la narrativa de los informantes se puede encontrar diferentes maneras de mediar que pueden visualizar el mosaico de posibilidades de actuación y actividades que tiene el automóvil en la ciudad.

No estamos restando con esta última afirmación ninguna credibilidad a las anteriores inscripciones que se han elaborado con respecto al estudio del automóvil, sin embargo, si se trata de visualizar los matices de la importancia a las necesidades personales de los usuarios y no limitar la capacidad de inteligencia de estos.

Entonces, además de un valor simbólico que puede tener el automóvil hay que tomar en cuenta las necesidades de los usuarios, y tener en claro que no hay una regla que generalice las decisiones. Cruzar por clase social o ubicación dentro de la ciudad la variable de poseer o no un automóvil deja fuera otro tipo de características que son indispensables a tomar en cuenta para el estudio de

la automovilidad, la necesidad del puro desplazamiento, de ahorro de tiempo, de transportar mercancía, transportar infantes, falta de transporte público, estatus y prestigio, imagen ante los pares, ascensos laborales, etc., que están impregnados en la decisión de obtener un automóvil.

Todo lo anterior va a determinar el tipo de mediación que existirá entre el usuario y el automóvil, entre el humano y el no humano y permitirá estudiar no el producto final, sino el entramado de relaciones que se suceden alrededor de la decisión de compra, de uso, de acceso al servicio de automóvil por otros medios (renta de auto, UBER).

El valor simbólico que tiene el automóvil tiene su mejor mensajero en la publicidad, quién se encarga de transmitir el producto a través del lenguaje y las imágenes en los distintos medios de comunicación. Así, por medio de la publicidad se transmiten las características simbólicas que se le otorgan al automóvil como, nuevamente, un objeto de signo, de deseo, un objeto de culto. El “sistema del automóvil” puede ser concebido como una serie de elementos que se entrelazan unos con otros para dar paso a un entramado de relaciones que facilitan y han permitido la universalización de la automovilidad. Uno de estos elementos es por supuesto el valor simbólico que es representado por medio de la publicidad que a través de diferentes estrategias transmite la información.

IMAGEN 1. La publicidad y el automóvil.



Imagen 1. Publicidad visual de Chevrolet Captiva. “No dejes que la naturaleza te haga sentir insignificante”. Fuente <https://www.frogx3.com/2013/08/01/carteles-publicitarios-automoviles/>

Un ejemplo del manejo del valor simbólico relacionado con el poder se puede observar en la imagen anterior, la frase nos invita a no sentirnos “insignificantes” ante el paisaje de la naturaleza, el híbrido humano-automóvil en conjunto significa superioridad y poderío, una combinación de humano-no humano que interactúan uno con otro hacia el mismo fin, la superioridad representada en la escala de la imagen del automóvil que es de la misma altura que la montaña que tiene detrás.

El automóvil inicialmente pensado para la clase alta burguesa por primera vez diferenciaba el privilegio de trasladarse de manera distinta, veloz y cómoda a quienes podían acceder a él, menciona Gorz que “cuando se inventó, el coche tenía la finalidad de procurar a unos cuantos burgueses muy ricos un privilegio por completo inédito: el de circular mucho más rápido que todos los demás” (Gorz, 2012:62). En un principio cuando las personas transitaban en coches jalados por caballos, esta innovación parecía un privilegio mayor y hacía una marcada distinción entre las clases, ya que en la comodidad de la privacidad se podía hacer un viaje más íntimo que aquel que se realizaba en los trenes junto con las demás personas. He aquí uno de los primeros rasgos del simbolismo de estatus que posteriormente adquiriría el automóvil.

Aunque en la actualidad, el acceso a un automóvil es generalizado y existen facilidades para adquirirlo, las predicciones de André Gorz en cuanto a la democratización del automóvil se hicieron ciertas y ahora hasta las clases medias bajas pueden tener uno en los países desarrollados al menos. Es interesante observar, que aún bajo estas circunstancias, muchos usuarios siguen repitiendo en su discurso el tema del estatus como punto importante al momento de la decisión de adquirir o usar un automóvil, habría que estudiar más de cerca el porqué de este tipo de afirmaciones y también con herramientas diferentes tanto teóricas como metodológicas dentro de los estudios sociológicos para indagar de manera más profunda en la decisión final del usuario.

La vasta literatura que existe con referencia al uso del automóvil con un hilo conductor que vincula la idea del simbolismo y la semiótica, deja en claro que este artefacto de la vida moderna ha tenido un gran impacto en nuestra sociedad, aún es una parte importante de la población la que busca alcanzar la meta de comprar un auto, al menos así ocurre en la realidad latinoamericana. No es perceptible en estos ideales simbólicos para los usuarios la idea de la dependencia y de las necesidades que el automóvil en sí conlleva para su funcionamiento, el automóvil mismo es

dependiente a recursos como el petróleo para poder accionarse y continuar perpetuando su presencia en las ciudades.

Además de ser un medio de transporte el automóvil es, de acuerdo a algunos estudios previos, un ‘fetiche sobre ruedas’ que otorga a sus propietarios y usuarios diferentes distinciones ante la sociedad, incluso hay quienes afirman que el automóvil es parte fundamental de la construcción de la identidad del usuario “no es sólo un medio de transporte, sino un espacio que se habita, tan íntimo como la ropa o como una casa, que se exhibe con orgullo como un signo de pertenencia social o de identidad individual” (Kreimer, 2006: 103). Si bien es cierto que en la actualidad el automóvil es un artefacto de uso común y que ya no es únicamente reservado a las clases burguesas, habría que considerar si para todos los usuarios representa y significa lo mismo, ya que puede haber diferentes elementos que influyen en la decisión de cada caso.

Otro aspecto importante es como este sistema de símbolos y significaciones alrededor del automóvil, ha influido de manera constante para la transformación de las ciudades. Los estudios con respecto al uso del auto que se inclinan a analizarlo como un objeto de lujo y cargado de simbolismo afirman que el uso del automóvil se ha convertido en un estilo de vida casi tan dominante como una religión. Eduardo Galeano en su artículo “La Religión del Automóvil” afirma que “La religión del automóvil, con su vaticano en Estados Unidos de América, tiene al mundo de rodillas” (Galeano, 1993), es decir, que pareciera que la sociedad en general se ha doblegado a la dependencia hacia el automóvil, por lo tanto también las ciudades se han transformado para dar cabida a la cada vez más creciente oleada de automovilistas.

A través de autopistas, servicios relacionados con el auto, puentes vehiculares, etc., las ciudades se han modificado para “hacer espacio” al automóvil y a sus usuarios “Para darle lugar al auto se multiplicaron distancias: se vive lejos de lugar de trabajo, lejos de la escuela, lejos del supermercado; esto último exigirá un segundo coche para que “el ama de casa” pueda hacer las compras y llevar a los niños a la escuela” (Gorz, 2012:67). Es decir, la extensión de las ciudades hacia las afueras ha justificado el uso del auto como el medio de transporte principal para una familia convencional.

Además de esta extensión de la ciudad, la transformación de las ciudades como resultado de la automovilidad, se puede observar, en la destrucción de los caminos peatonales, los “hermosos bulevares arbolados” (Kreimer, 2006, p. 34) en donde ahora se encuentran las autopistas, los puentes, etc. El paisaje urbano entonces se ha transformado como respuesta del aumento de automovilistas en las ciudades, a pesar de que existan otros medios de transporte, los usuarios aún eligen primera opción ir en su auto, muchas de las veces solos, aunque alrededor de ellos vayan viajando otros automovilistas solos en sus autos.

Los espacios públicos se ven modificados, según algunos autores, y ya no existe el contacto personal entre los ciudadanos. “Los espacios urbanos destinados al contacto personal, cara a cara, disminuyen rápidamente y se incrementa el aislamiento” (Kreimer, 2006:35). La combinación de los usuarios y el automóvil han propiciado esta transformación, en la cual las ciudades se han convertido en espacios inhabitables y contaminados según este abordaje de estudio.

Los automóviles pasan a ser un elemento forzoso en las calles de los cuáles hay que protegerse y cuidarse, ya sea como peatón o como ciclista o como un automovilista más. Las actividades que antiguamente se podían hacer en las calles ahora se hacen con recelo, en calles muy transitadas por automovilistas, ya que es peligroso. Por ejemplo, menciona Kreimer (op. cit.) que los niños ya no pueden jugar en las calles y tienen que ser reclusos en sus casas a causa del peligro que representa la movilidad automotriz. Lo anterior genera un disgusto por parte de los padres que tienen que vigilar en todo momento a sus hijos y por parte de los niños quiénes se aburren en este encierro. Sin embargo, no podemos culpar totalmente a los automovilistas de este tipo de modificaciones en las actividades cotidianas de una familia, otros factores como la inseguridad en las ciudades latinoamericanas influye de manera contundente para que los padres tengan un cuidado constante por sus hijos y no les permitan jugar en las calles.

Estudiar la parte simbólica del automóvil y sus representaciones en la sociedad, es importante para entender como se ha ido construyendo la “cultura del automóvil” y como ha impactado esto en los usuarios. La semiótica es un punto clave que también se ha abordado para entender la calidad de objeto del automóvil, uno de los autores que ha hablado al respecto es Jean Baudrillard.

1.3 La semiótica de los objetos de Jean Baudrillard. El auto como objeto por excelencia

La ciudad ha sido testigo de la variedad de objetos que han convivido con los sujetos en la vida urbana. Con el paso del tiempo han surgido nuevos y se han descontinuado otros, se han significado de manera distinta por cada sujeto y se han modificado los que ya existían. Estos objetos cumplen con funciones básicas para satisfacer necesidades de primera mano, en un nivel objetivo y concreto, y al mismo tiempo son materia para las diferentes representaciones que los sujetos puedan hacer de ellos.

Dentro del sistema de los objetos, existen dos dimensiones a considerar como punto de partida para el análisis de estos, estas son las características esenciales e inesenciales de los objetos. Las características esenciales son las que responden a cuestiones tecnológicas y concretas, lo que se puede definir en un lenguaje técnico para describir sus funciones, su composición y su funcionamiento. Las características inesenciales son las representaciones que cada sujeto tiene de los objetos, lo abstracto que existe en ellos, es decir “lo que le ocurre al objeto en el dominio tecnológico es *esencial*, lo que le ocurre en el dominio de lo psicológico y sociológico de las necesidades y de las prácticas es *inesencial*” (Baudrillard, 1969). Es en esta parte *inesencial* en donde se puede hablar del objeto vivido, es desde donde se analizan las necesidades que se satisfacen aparte de las funcionales en donde confluye la semiótica con el objeto.

Los objetos según Baudrillard tienen dos tipos de valores, que son el valor de uso y el valor simbólico, siendo el primero el que responde a todas las funciones utilitarias del objeto, y el segundo es aquel uso desde donde el sujeto le está otorgando significados diferenciados dependiendo de distintos tipos de factores que influyen en la opinión del sujeto (por ejemplo, la publicidad). El valor simbólico hace a los objetos casi sagrados ante los ojos de los sujetos que desde su posición de “dominador” del objeto lo posee y lo convierte en un objeto de deseo, sin embargo, como he comentado anteriormente, es también el objeto quien domina al sujeto cuando la carga simbólica rebasa de manera desmedida el valor de uso. “Los objetos son, por lo tanto, el lugar no de la satisfacción de necesidades, sino de un trabajo simbólico, de una producción en el doble sentido del término” (Baudrillard, 1974, 7)

El automóvil es un objeto por excelencia que además de tener factores de producción concretos y tecnológicos que se innovan desde la ingeniería y las disciplinas que se avocan a ello, tiene dentro de sí cuestiones subjetivas, de significación y apropiación que van más allá de las cuestiones funcionales “mejor que en cualquier otra parte (en el automóvil) podemos observar allí la colusión de un sistema subjetivo de necesidades y de un sistema subjetivo de producción” (Baudrillard, 1969).

El automóvil cobra un valor simbólico a la par que tiene un valor de uso, una funcionalidad concreta que tiene un lado subjetivo y cualitativo contiene en esta dimensión diferentes percepciones, apropiaciones y representaciones que influyen en la toma de decisiones del sujeto, además de ser un objeto por excelencia en donde convergen elementos tecnológicos y subjetivos “mejor que en cualquier otra parte podemos observar ahí la colusión de un sistema subjetivo de necesidades y un sistema subjetivo de producción” (Baudrillard, 1969, 74).

Además de lo anterior, tener un automóvil representa viajar, controlar la velocidad, el tiempo y el espacio, no es estático, es un objeto móvil que puede estar en otro lado, sin dejar de fuera lo conocido, es otra morada del sujeto desde donde cuenta con una intensa libertad “es también una morada, pero excepcional, es una esfera cerrada de intimidad, pero liberada de los constreñimientos habituales de la intimidad dotada de una intensa libertad formal, de una funcionalidad vertiginosa” (Baudrillard, 1969, 76). Es decir, el auto representa una suerte de territorio personal que permite alejarse de lo conocido y convencional, generando una sensación de libertad y de poder.

Con las afirmaciones anteriores, no se niega que existen sujetos que le dan únicamente valor de uso a su automóvil, sin embargo la construcción simbólica que existe alrededor de éste evidente y es uno de los elementos más importantes para desarrollar la semiótica del automóvil de la cual habla Baudrillard.

En conclusión, estudiar el automóvil desde únicamente un abordaje semiótico y que no se complete con las diferencias que existen entre los usuarios, corre el peligro de no distinguir las distintas necesidades que tienen cada uno de ellos. También se puede caer en el error de etiquetar por clases sociales a los usuarios lo cual brindaría resultados generalizados y sobre los cuáles no se pueda entender de manera profunda los factores principales que los llevan a tomar la decisión de elegir la

movilidad automotriz por encima de los otros medios de transporte. Al llevar a cabo lo anterior podríamos estar corriendo el riesgo de estar dejando de lado un sinnúmero de elementos a tomar en cuenta si solamente se realiza una aproximación a este fenómeno buscando comprobar la dominación de la cultura del automóvil, ya que, si bien el simbolismo es innegable, no todos los usuarios del automóvil buscan alcanzar un estatus mayor, demostrar su virilidad, sentir la pasión por la velocidad, ni todas las mujeres trasladar a sus hijos de un lugar a otro.

Una revisión de otros elementos es primordial, tomando en cuenta la mediación que existe entre los usuarios y el auto, a que les permite llegar y cuál es su relación real con él.

1.4 El automóvil y las emociones

La sociología de las emociones busca incorporar la parte emocional del individuo para conocer a mayor profundidad las decisiones que toma en su vida cotidiana, en el caso que nos ocupa, el uso del automóvil tiene un lazo estrecho con la parte emocional de los usuarios que influirá de manera directa en su decisión para comprar o hacer uso del automóvil.

A continuación se hace mención de la postura de investigación que enuncia al automóvil desde el enfoque de la sociología de las emociones y las sensaciones, se toma en cuenta no solamente la relación “aspiracional” que puede haber entre los usuarios y los automóviles, sino las emociones que se activan al hacer uso de la máquina, lo que produce en el cuerpo y qué se genera a través de los sentidos.

Desde hace cuarenta años¹¹ los estudios sociológicos han prestado atención a como los individuos reaccionamos emocional o instintivamente ante la vida social y los objetos cotidianos que nos

¹¹ En la tradición sociológica de antes de la década de 1970 no se puede encontrar una teoría que aborde o retome a las sensaciones y emociones como principales parámetros para entender la vida social, no es sino hasta la publicación en 1975 de un capítulo de libro por parte de Arlie Russel Hochschild que lleva por título “*The Sociology of Feelings and Emotions*” que se comienza a dilucidar en el espectro de la sociología una corriente que integra de manera fundamental este fenómeno al estudio científico de la sociedad.

rodean tomando en cuenta las diferentes características en cuanto a utilidad y en cuanto a los sentimientos que nos provocan.

Los automóviles sin duda generan una gama de emociones muy diversa, además de la carga simbólica que existe alrededor de estos artefactos, existe el lazo afectivo o el “amor” que algunas personas pueden tener por su automóvil o incluso el rechazo u odio. Pero no solo eso, no es el sentimiento *a priori* lo único que se debe de examinar al momento de echar un vistazo a las emociones que provoca el automóvil en el usuario, sino las emociones en “el momento”. Es decir, lo que con los sentidos podemos percibir al abordar un auto, lo que un automóvil nos puede hacer sentir si no somos usuarios y lo vemos de fuera, lo que genera desde una posición de género y expectativas de roles con respecto a la sociedad, etc. Ya menciona Mimi Sheller que:

“Cars elicit a wide range of feelings: the pleasures of driving, the outburst of ‘road rage’, the thrill of speed, the security engendered by driving a ‘safe’ car and so on. They also generate intensely emotional politics in which some people passionately mobilize to ‘stop the traffic’ and ‘reclaim the streets’ while others vociferously defend their right to cheap petrol” (Sheller, 2004:221)

[“Los carros generan una amplia gama de sentimientos: los placeres de conducir, el estallido de la ‘furia del camino’, la emoción de la velocidad, la seguridad provocada por conducir un auto ‘seguro’ y así sucesivamente. También generan intensas emociones políticas, en las cuales algunas personas apasionadamente se movilizan para ‘parar el tráfico’ y ‘reclamar las calles’ mientras otros defienden enérgicamente su derecho a petróleo barato” (Sheller, 2004:221)]¹²

Esta gama de sentimientos de la que se hace mención, puede variar, puesto que lo que para algunos usuarios puede ser una experiencia agradable y plena, emocionante, segura o tranquila, para otros representa sensaciones desagradables, ansiedad o miedo. Las emociones con respecto al uso del automóvil o las “automotive emotions” como lo denomina Mimi Sheller, son entonces variadas, esto va a depender del usuario, la edad, el género, el estado civil y demás variables que pueden ser diferentes incluso para miembros de una misma clase social. Algo fundamental a tener en cuenta

¹² Traducción propia

desde esta perspectiva es también la experiencia previa de los usuarios con el automóvil, ya que si anteriormente se encontraron en un accidente de tránsito los sentimientos que despertara en ellos viajar en automóvil serán de rechazo, de angustia, miedo y ansiedad, incluso, como menciona Sheller, el simple hecho de atestiguar un accidente puede marcar de manera irremediable a una persona y generar sensaciones desagradables para el usuario.

También en las ciudades muy congestionadas las sensaciones pueden ser de aburrimiento o de ira¹³ al pasar largas horas atascados en el tránsito vehicular, o la lucha con los ciclistas o peatones que también hacen uso de las carreteras. Este tipo de emociones también tienen una influencia sobre el usuario en la elección de su medio de transporte cotidiano, ya que podrían elegir entonces el transporte público por sobre del automóvil para trasladarse ya que no quieren experimentar las sensaciones negativas que para ellos representa el moverse en automóvil.

Las emociones tienen que ver también con la movilidad cotidiana de las personas, es lo que se percibe también en el camino y lo que se observa por la ventana, lo que sucede alrededor y se percibe con los sentidos. La cultura del automóvil no son únicamente los usuarios que utilizan el automóvil, sino éste mismo como una máquina y también las “dimensiones afectivas” que serán decisivas, como Sheller afirma:

“Car cultures have social, material and above all affective dimensions that are overlooked in current strategies to influence car-driving decisions” (Sheller, 2004:222)

[Las culturas del automóvil tienen dimensiones sociales, materiales y sobre todo dimensiones afectivas que se pasan por alto en las estrategias actuales para influir en las decisiones de conducción de automóviles.] (Sheller, 2004:222)¹⁴

Desde esta perspectiva las emociones juegan un papel importante. Este enfoque ha tratado de estudiar el uso del automóvil y las decisiones de los usuarios tomando en cuenta que no es

¹³ Georg Simmel hace una aproximación similar en su obra *La Metrópolis y la Vida Mental*, en donde atribuye una forma específica de vivir del urbanita, acostumbrado a ser indiferente y despersonalizado con respecto a la sociedad que lo rodea.

¹⁴ Traducción propia

únicamente acerca de elecciones racionales en cuanto a la modalidad de transporte, sino también las sensaciones dentro del auto. El “ser movido” de un lugar a otro en una suerte de cápsula que lo aleja de todo lo que ocurre fuera de ella pero que no lo suficiente como para perderse de las vistas panorámicas y poder percatarse de lo que ocurre afuera, sin peligro alguno. Entonces el uso del automóvil es sí elección racional, sin embargo influyen diferentes factores al momento de la decisión, tal como menciona Michel Callon:

“Agency and subjectivity are not just about calculation and interpretation. They may also have to do with emotion. Circulation and displacement are also crucial here... Passion, emotion, to be affected, all have to do with travel, with circulation” (Callon, 2004:10)

[Agencia y subjetividad no son únicamente cálculo e interpretación. También tienen que ver con la emoción. Circulación y desplazamiento son también cruciales aquí... La pasión, la emoción, el ser afectado, todo tienen que ver con viajar, con la circulación] (Callon, 2004:10)

Es importante entonces adentrarse en las emociones los usuarios y en las sensaciones que genera el automóvil en los usuarios como la velocidad, pero también en el espacio por el cuál circulan, y en los vínculos afectivos con los pasajeros que el usuario-conductor va a transportar. Este tipo de estudios podrían acercarnos más a conocer el porqué de los usuarios que se rehúsan a “bajarse de sus autos”, que es lo que se involucra además de los elementos racionales como el ahorro económico y de tiempo para que la decisión se incline a usar el auto, o incluso a comprarlo. Lo que se trata de descubrir desde este abordaje en particular, es la interconexión entre los niveles micro de preferencia de los usuarios y los niveles meso y macro, es decir desde las condiciones estructurales, desde la perspectiva de Sheller.

Sin duda los factores emocionales son elementales para entender la elección de los usuarios al decidirse por el auto y es un paso adelante en los estudios sociológicos el tomar en cuenta la dimensión afectiva-emocional para entender esta dimensión de la automovilidad.

El “sentir el auto” puede, según Barthes (1999, p. 85), ser comparado con un encuentro romántico en donde los sentidos perciben cada uno de los elementos que compone el auto, en donde se está “sintiendo” el auto también desde su interior, la tapicería, asientos, metales, y desde el interior de

nuestros sentidos que exploran cada una de las sensaciones. Sentir el auto permite conocerlo y transformar la sensación en un tipo de pensamiento que se conecta con las emociones, que traduce la información hacia el usuario y entonces lo hace agradable o desagradable, conociendo el auto, con todo el cuerpo:

“Touching the metal bodywork, fingering the upholstery, caressing its curves, and miming driving ‘with all the body’ suggest the conjoining of human and machinic bodies” (Sheller, 2004:225)

[Tocando la carrocería de metal, pasando los dedos por la tapicería, acariciando sus curvas y imitando el conducir ‘con todo el cuerpo’ sugiere la conjunción del cuerpo humano y las máquinas]” (Sheller, 2004:225)

Estas sensaciones individuales de los usuarios, también surgen cuando el auto va en movimiento, es decir, no es únicamente el sentirlo al tocarlo y las emociones que de ello se puedan despertar, es el acto de conducir el que la sociología de las emociones también estudia y el hecho de mezclar los sentimientos y las sensaciones para dar paso a nuevas experiencias que tendrán gran peso en las decisiones del usuario.

Conducir un auto entonces también despliega una gama amplia de emociones y sensaciones; lo que puede generar la vista por la ventana, la sensación de ser movido de un lugar a otro, el sentimiento que puede generar en los padres o madres de familia al conducir un automóvil seguro, el escuchar el “click” del cinturón de seguridad o de la silla del carro de bebés (Sheller, 2004), etc, son ejemplos de como las experiencias que entran a través de los sentidos tienen un poder sobre de la elección de medio de transporte que elija el usuario. Entonces las emociones y el movimiento también están interconectados e influyen el comportamiento de las personas.

La innovación desde la sociología de las emociones se encuentra en el hecho de darle el peso correspondiente a las emociones dentro del cuerpo teórico de la investigación del fenómeno. No pasar por alto la dimensión afectiva de los usuarios permite tener un conocimiento más profundo en cuanto a su elección, sin embargo, aún se pueden observar algunas generalizaciones al respecto, por mencionar un ejemplo, en el tema de género las experiencias que tienen las mujeres dentro del

auto corren el peligro de generalizarse al pensar que la sensación de libertad al conducir un auto sea igual para todas las mujeres. La experiencia puede ser diferenciada para distintas amas de casa, y esto va a depender de la mediación que cada una de ellas tuviera con el acto de conducir.

La sociología de las emociones trata de descubrir cuáles son las respuestas por parte del usuario al sentir, observar, escuchar, percibir, un automóvil, desde dentro del automóvil y desde dentro del usuario mismo. Es un abordaje que puede ayudar a visibilizar al sujeto y su dimensión afectiva, y que se puede completar al analizar más de cerca las mediaciones de cada usuario y los distintos elementos que componen la red de cada uno de los programas de acción individuales.

La sociología de las emociones presenta un considerable avance al demostrar como las sensaciones y emociones, cuando el automovilista entra en contacto con el auto, son importantes para entender el porqué de la decisión final del usuario. Sin embargo, el análisis de las emociones tanto las positivas como las negativas en el estudio de la automovilidad no abarca la relación total que se tienen con el automóvil. Si bien la sensación va a generar una respuesta por parte del usuario, esto es considerado como la reacción hacia un objeto pasivo que esta invitando al usuario a una gama de sensaciones que pueden entonces desencadenar. Incorporar la dimensión afectiva permite entonces entender de manera profunda el actuar de los usuarios lo cual se puede complementar estudiando las mediaciones que hacen los usuarios con el auto para llegar a completar sus intereses

1.5 El automóvil como parte de un sistema

Cuando nos referimos al auto como parte de un sistema, específicamente estamos hablando del estudio que ha realizado John Urry con respecto a la automovilidad. **“El sistema del automóvil”** como él lo ha denominado, comprende todos los elementos que se entrecruzan para hacer posible que este medio de transporte siga adelante y que poco a poco vaya dominando cada una de las ciudades del planeta. Estos elementos combinados generan y reproducen un carácter específico de dominación que repercute en distintos aspectos de la vida de las ciudades y que además tiene consecuencias que ningún otro artefacto propio de la tecnología tiene. Este sistema además, requiere que todos sus elementos funcionen en paralelo, si alguno de los elementos del sistema

llegara a fallar, el colapso sería inevitable. El trabajo de Urry es la unión de todos los elementos que se desarrollan alrededor de la automovilidad como una red en perfecto funcionamiento.

Este sistema está compuesto de seis elementos:

- 1) El automóvil es un producto de manufactura por excelencia, producido por el sector industrial líder (Ford).
- 2) Es el objeto representativo del consumo individual, provee a su poseedor de status a través de símbolos y representaciones. Es fácilmente antropomorfizado teniendo rasgos como la rebeldía, el lujo, la elegancia, etc.
- 3) Es un objeto que se construye a través de redes sociotécnicas que se componen de varios elementos tanto humanos como no humanos. Se necesita de la intervención de diferentes actores para que el resultado final sea un automóvil construido y además que haya infraestructura por donde pueda transitar.
- 4) El automóvil se ha convertido en una forma global de movilidad casi privada que subordina a otros medios de transporte.
- 5) La cultura dominante del automóvil que transmite el valor de “la buena vida” y que reivindica a un ciudadano al ser poseedor de un auto. Además de ello, las inscripciones literarias alrededor del automóvil que han ayudado a construir esta cultura en donde el automóvil es sinónimo de una forma de vida adecuada y buena.
- 6) La causa principal del uso de recursos ambientales, la erosión del medio ambiente tanto en calidad del aire, ocupación de los espacios antes verdes, etc.

Los seis elementos son importantes y tocan temas diversos, es decir, no podemos hablar de un desarrollo óptimo de la automovilidad, sin que falte esa necesidad de los usuarios por obtener estatus, o sin que la carga de la cultura dominante del automóvil permeé las decisiones de los usuarios al elegir su medio de transporte.

La conjunción del auto y el usuario además de todos los elementos de la red de la automovilidad, hacen entonces que el automovilista sea entendido como un híbrido, tal como afirma Thrift:

“The car driver is a hybrid assemblage of specific human activities, machines, roads, buildings, signs and cultures of mobility” (Thrift, 1996:208)

[El conductor de auto es un ensamblaje híbrido de actividades humanas específicas, máquinas, caminos, edificios, signos y culturas de la movilidad] (Thrift, 1996:208)¹⁵

La automovilidad entonces sucede cuando todos sus elementos se combinan, y no se trata únicamente de la unión del auto con el usuario, sino de lo que permite que este híbrido siga existiendo y circulando por las calles. Las interconexiones son importantes y solamente con el quiebre de alguna de ellas sería posible afirmar que se puede hacer algo diferente por la movilidad en las ciudades, comenta Urry que:

“What is key is not the ‘car’ as such but the system of these fluid interconnections” (Urry, 2004:27)

[La clave no es el auto en sí, sino el sistema de estas fluidas interconexiones] (Urry, 2004:27)¹⁶

Además, el sistema del automóvil es capaz de reproducirse y mantenerse el mismo, se organiza con respecto a sus propias necesidades y al mismo tiempo las satisface. Al momento de que las ciudades se han expandido, el sentido del espacio también se ha modificado, es decir, ahora la gente trabaja lejos de sus casas y para contrarrestar este tipo de efectos las familias adquieren automóviles para poder llegar a su lugar de trabajo al mismo tiempo sucede que se pueden construir viviendas cada vez más alejadas gracias a que los habitantes usan el auto para llegar. Paradójicamente, muchos usuarios salen de las ciudades debido a la congestión y el tránsito caótico que se vive en ellas.

Sin embargo, Urry afirma que el cambio puede darse gradualmente en las ciudades y que este sistema puede tener puntos de quiebre que permitirán un cambio de rumbo a la movilidad. Los cambios pueden ser pequeños y pasar en un orden específico para que ocurra esto, comenzando con que el patrón de la movilidad pública no será restablecido, es decir, la respuesta no está en el

¹⁵ Traducción propia

¹⁶ Traducción propia

transporte público ya que uno de los principales elementos que influyen en la decisión de usar el automóvil es la privacidad que ofrece, además de su capacidad de jugar con la percepción de tiempo-espacio en los usuarios. Urry afirma que el transporte post-automóvil tendría que cubrir con el aspecto de la intimidad y privacidad que este medio de transporte ofrece. En segundo lugar, el petróleo y su relación con el automóvil tiene los “días contados” (Urry, 2004). Con la llegada de nuevas innovaciones tecnológicas alternativas a los combustibles, llegará el momento en el que el petróleo sea visto como un recurso obsoleto, que únicamente será visto en museos. Finalmente, el tercer aspecto puede quedar en algo impredecible, podría ser un elemento que surja “de la nada” como lo hicieron otras tecnologías, Urry afirma:

“Just as the Internet and the mobile phone came from ‘nowhere’, so the tipping point towards the ‘post-car’ will emerge unpredictably” (Urry, 2004:36)

[Así como el Internet y el teléfono celular surgieron “de la nada”, así mismo el punto de inflexión hacia la era ‘post-auto’ surgirá de manera impredecible] (Urry, 2004:36)¹⁷

El sistema del automóvil brinda un panorama más completo de lo que el automóvil puede llegar a desplegar en su fabricación y uso, reconocer cada parte de este sistema y profundizar en sus elementos permite conocer la complejidad del proceso en donde el resultado final es la relación automóvil – automovilista como consecuencia de todo el ensamblaje previo de la estructura que los soporta. Urry concibe no únicamente al híbrido usuario-automóvil sino a todo el sistema de elementos que se entrelazan alrededor de ellos para permitir que la automovilidad funcione, podrá haber usuarios y automóviles, pero sin combustible no podrían accionarse, a la vez que sin caminos no podrían andar, y sin usuarios que quisieran completarse a través de la obtención de un objeto mito y que le reivindicara como buen ciudadano, entonces no habría tal sistema. La propuesta de Urry sin duda logra un acercamiento al entendimiento del fenómeno de la automovilidad en donde se les puede dar visibilidad a los factores que permiten que dicho sistema siga ocurriendo, es un abordaje que permite una visión innovadora e integradora ya que va más allá de considerar

¹⁷ Traducción propia

únicamente una dimensión de los hechos, concibe a todos los elementos involucrados alrededor de la automovilidad.

Sin embargo, no se analiza la sustitución de elementos cuando entran en mediación, es decir, cada uno de ellos tiene una función específica que cumplir y de no cumplirla el sistema sufriría una ruptura que traería consigo una nueva conformación sistémica partiendo de lo diferente, algo que puede surgir de manera impredecible y que entonces tendrá como principal función alinear a una nueva serie de elementos que conformarán un sistema nuevo, nuevas formas de interactuar y nuevos resultados. En el caso del análisis reticular se puede encontrar la manera de analizar la mediación que establecen dos elementos dentro de una red y además como se sustituyen constantemente tomando en cuenta los diferentes procesos de traducción y los programas de acción que se encuentran insertos en ellos. El abordaje sistémico sin duda plantea el análisis de un panorama amplio del fenómeno de la automovilidad, sin embargo, no permite establecer profundamente cual es la capacidad de mediación y sustitución de los elementos que constituyen dicho sistema.

1.6 Nuevos abordajes

Las inscripciones ya existentes nos dan pauta para entender de forma separada, como es que el automóvil es un objeto de culto, a la vez que nos despierta emociones y sensaciones y también la red sociotécnica que se mueve alrededor para que el sistema siga funcionando. Habría que hacer un acercamiento también a la perspectiva de los usuarios, poniendo atención en lo que ya he mencionado, las mediaciones que se realizan con el auto, el porqué de la elección tomando en cuenta las necesidades del usuario poniendo especial atención en que papel juega el automóvil dentro de cada programa de acción. De manera más profunda, debe entenderse también cómo el automóvil puede representarse de diversas maneras dentro de las redes sociotécnicas de actuación y como se van introduciendo nuevos elementos a la red con el paso del tiempo y con la innovación de la tecnología.

Para poder abordar cuestiones como el análisis profundo de los elementos que conforman una red socio-técnica y como éstos se relacionan y además se representan de diversas formas, se necesita

una episteme que permita incorporar a la materialidad (todo lo ya construido, toda la materia que rodea a los seres humanos) y la artefactualidad (todos los elementos no humanos que forman parte del colectivo) de manera íntegra al análisis, no solamente percibir el fenómeno desde una perspectiva sistémica sino desde una postura integradora y heterogénea en donde se tome en cuenta una comunicación de intereses y de acción en red, que se entrelaza por medio de diversas asociaciones de todo tipo.

El propósito principal de este trabajo es visibilizar al automóvil como un participante activo dentro de la ciudad, entenderlo como un elemento que media, no quitar su parte mediadora, no concebirlo como el producto final de una red de ensamblaje sino como el que también acciona diversas redes y además permite que se completen cursos de acción específicos desde lo más individual (relación con el usuario directamente) hasta aspectos macro que impactan en la vida de la ciudad (la construcción de vialidades y transformación del territorio), por lo cual es necesario encontrar una manera de analizar que sea simétrica con respecto a lo que sucede en la ciudad.

Así pues, los abordajes previos son una base contundente de los estudios del automóvil en la ciudad ya que marcan problemáticas y descripciones importantes y explicaciones de la sociedad urbana tomando en cuenta como los individuos se desarrollan en la ciudad. Encuentro que es necesario incorporar además al análisis de los hechos que ocurren en la ciudad (y en este caso en específico de la automovilidad) un acercamiento que permita, en primera instancia incorporar a los no humanos al análisis y entender las capacidades de mediación que estos elementos tienen, es decir, como participantes activos, no únicamente analizarlos desde sus consecuencias finales sino observar como se incorporan, como conviven, como interactúan con los humanos y que resultados son los que se obtienen de dichas mediaciones. Asimismo, la TA-R permite entender que estos no humanos pueden movilizarse de diferentes maneras dentro de las redes de mediación, pueden ser los principales protagonistas de la conformación de proyectos urbanos dentro de la ciudad cuando son enunciados (es decir, mencionados en el discurso del humano) por los humanos.

Se trata de un acercamiento holístico de los fenómenos que ocurren en el colectivo social que reconoce la heterogeneidad de las redes y analiza el nivel de intercambio que puede existir entre actores humanos y no humanos. El abordaje de la TA-R tiene sus orígenes en Francia, sin embargo

en México se cuenta con investigaciones relevantes para dicho estudio que está introduciéndose de manera gradual al gremio sociológico mexicano. Una de las obras pioneras de dicho abordaje es “La Producción Social de Objetos Técnicos Agrícolas. Antropología de la Hibridación del Maíz y de los Agricultores de los Valles Altos de México” del Dr. Antonio Arellano Hernández, quien es especialista del tema en México.

En el siguiente apartado se abordan los conceptos fundamentales para realizar un análisis desde esta perspectiva, así como su vinculación con el estudio de la automovilidad retomando todas las capacidades que el automóvil puede desempeñar cuando se le considera un actor dentro de una red de mediación desde donde se consolida el fenómeno de la automovilidad.

CAPITULO 2. LA AUTOMOVILIDAD Y LA TEORÍA DEL ACTOR-RED

2.1 Introducción a la Teoría Actor-Red

El análisis de la vida social comprende dentro de la observación a la variedad de elementos que podemos percibir a través de nuestros sentidos. Serán elementos de distinta naturaleza, tanto objetos técnicos, naturaleza y seres humanos todos ellos tienen un papel fundamental del ensamblaje del colectivo al que pertenecemos.

Es de importancia para este trabajo de investigación explicitar algunos de los conceptos fundamentales que propone el abordaje epistemológico y metodológico bajo el cual se estará analizando el papel del automóvil tanto como actante y como actor-red¹⁸, así como la posterior generación de redes de actuación que lo tienen como punto central.

Dejando detrás la separación dicotómica naturaleza – sociedad, la propuesta de la Teoría Actor-Red permite incorporar dentro de este análisis a los elementos humanos y no humanos que permiten la conformación de los colectivos y de las redes, darles voz y capacidad de agencia a todos los participantes en una debida simetría. La teoría tendrá una importancia fundamental para poder tener un entendimiento más amplio de la vida dentro del colectivo.

La Teoría del Actor Red (TA-R) propone entonces una nueva manera de analizar la realidad, en donde lo “social” (seres humanos) y lo “no social” (objetos, materialidad, naturaleza)¹⁹ se integran como elementos que establecen relaciones para conseguir fines (mediar) y que se estudian en interrelación, con el mismo rango de importancia entre ellos. Es una nueva propuesta que tiene como principal motivación reconocer la heterogeneidad del colectivo al que se ha llamado convencionalmente sociedad y que toma en cuenta las tecnologías con las que convivimos en el

¹⁸ Veremos más adelante que una entidad humana o no humana se vuelve actante cuando forma parte de la red, actor-red cuando se analizan las redes que se despliegan de él mismo.

¹⁹ En el sentido de la Sociología Clásica

habitar diario dejando de lado su parte pasiva e inanimada, dándoles cierta capacidad de agencia en las decisiones y conductas de los humanos.

La apuesta de la TA-R como un nuevo paradigma de investigación sociológica, reside en la cuestión de entender “lo social” como todo aquello que se encuentra en una constante construcción y movimiento. Conocer, analizar y explicar cómo se ensambla el colectivo social en movimiento es el objetivo principal de esta postura, eso antes de caer en la tentación de concebir al escenario social como la respuesta de todos los fenómenos sociales. Comenzar las investigaciones con ideas preconcebidas de lo que tenemos que ir a encontrar, ha sido, (según Bruno Latour, uno de los principales exponentes de la TA-R), uno de los errores más comunes de los sociólogos de “lo social”, ya que este tipo de acercamiento a la realidad no profundiza en la riqueza de las conexiones que existen en las redes heterogéneas que se conforman.

Llevar a cabo una investigación partiendo de ideas pre concebidas de la realidad puede propiciar un sesgo al tratar de calzar a los actores dentro de las categorías que como sociólogos ya hemos construido. Entonces al hablar de “clases sociales” “dimensión social” etc., estamos dejando de fuera lo que sucede en las conexiones mismas que permiten que dichas categorías se construyan, en ellas existen grupos que se forman y se desintegran constantemente, controversias que dejan rastros, se establecen asociaciones, negociaciones, mediaciones, y es en donde se encuentra lo social, en el cúmulo de conexiones entre diversos elementos. La redefinición así de lo social será agregar los aspectos artefactuales que se asocian con los elementos humanos, entenderlos como dos aspectos que indisolublemente están asociados.

Este enfoque surge del estudio de la sociología del conocimiento y cuenta con tres investigadores que se pueden considerar como fundadores de la TA-R: Bruno Latour, sociólogo, filósofo y antropólogo de la ciencia especialista en estudios relativos a la Ciencia Tecnología y Sociedad (CTS) quien cuenta con una vasta producción bibliográfica en donde explica su postura ante los estudios sociales además de versar sobre otros temas a través de trabajos como los estudios empíricos en los laboratorios científicos, los modos de existencia de los objetos, etc. Michel Callon, ingeniero de formación y sociólogo, profundiza dentro de sus estudios en los temas de la traducción y la asociación de elementos para la conformación de redes; entre sus estudios se encuentra el que

realiza acerca del automóvil eléctrico y su incursión en la sociedad francesa retomando la heterogeneidad de los actores involucrados en ese fenómeno. En este texto se explicita metodológicamente el enfoque de la Teoría Actor Red, tomando en cuenta las controversias socio técnicas que se suscitaron alrededor del hecho. Finalmente, John Law sociólogo estudioso también de la metodología de la investigación y el enfoque de la TA-R. Michel Callon ha sido el fundador del *Centre de Sociologie de L'Innovation* (Centro de sociología de la Innovación) en París al cual después se incorporaría Bruno Latour.

Según Antonio Arellano²⁰ (2007) el enfoque cobró importancia y adquirió popularidad a raíz de los trabajos postulados por los tres autores anteriores en el libro “The Social Construction of Technological Systems” de Bijker, Hughes y Pinch en el año de 1987. Otros autores han trasladado el enfoque hacia otras disciplinas como la musicología, tal es el caso de Antoine Hennion, musicólogo que estudia las conexiones y relaciones que se forman en el proceso de la mediación en la música. A los autores anteriores se han sumado otros investigadores en los últimos años principalmente en países europeos, Estados Unidos y algunos países de Sudamérica. En México el enfoque de la TA-R apenas comienza a hacerse visible.

A continuación, se explicarán de manera breve algunos de los elementos principales del modelo epistemológico de la TA-R o Sociología de las Asociaciones, tomando en cuenta también los principales conceptos a entender y posteriormente explicando el porqué de la riqueza de estudiar la automovilidad desde este punto de partida.

2.2. La “Sociología de lo Social” y la “Sociología de las Asociaciones”

El análisis de la sociedad en las propuestas clásicas tenía un objeto de estudio definido y claro; el estudio de la interacción entre seres sociales, estudiar el resultado final de estas interacciones como algo dado, un todo ya preestablecido, ya ensamblado y definido. Esta interacción social era capaz de ser realizada únicamente entre “seres sociales”. Desde el punto de vista de la teoría de la acción weberiana se encuentra ligada fuertemente con la idea de la comprensión, es decir, los seres

²⁰ Especialista de los estudios de la TA-R en México actualmente.

sociales, humanos, son los que pueden establecer interacción ligada a motivaciones, será lo que cambie cursos de acción y lo que tendrá como resultado cierto orden social. Se puede decir que anteriormente los seres humanos se encontraban separados de las cualidades materiales y artefactuales del colectivo, la acción se realizaba sin integrar estos elementos al curso de acción.

Esta visión permitía entonces concebir a la sociedad como un dominio que ya se encontraba ensamblado, este ensamblaje estaba entonces constituido de acciones sociales, de intencionalidad, de valores, de *verstehen*²¹, sin embargo no se visibilizaba en los análisis lo material, constitutivo del colectivo que permitían encaminar los cursos de acción, en ella transcurrían los diferentes fenómenos a estudiar por los científicos sociales dejando entonces el conocimiento aprehendido plasmado en la creación de categorías, etiquetas como “clase social” “tribu urbana” etc. Este tipo de categorías servirían entonces a otros investigadores, que posteriormente podrían tomar como punto de referencia para insertar dentro de ellas a los actores, a los grupos, etc.

Se ha concebido entonces a “lo social” como un conjunto de vínculos preestablecidos ya ensamblados “un estado de cosas estabilizado, un conjunto de vínculos que, luego, podrá ser puesto en juego para explicar algún otro fenómeno” (Latour, 2008:13). La definición entonces de esta escuela de sociología está clara, y lo social funciona como el éter que se encuentra en todas partes y que permite a través de las fuerzas “ocultas” que en ella se despliegan, una serie de conductas y actitudes que los actores, sin saberlo en algunas ocasiones, realizan dejándose llevar por la “inercia social”. A este tipo de enfoque epistemológico Bruno Latour se ha referido como sociología “**de lo social**” es aquél en el cual lo social será concebido como aquello que ya se encuentra ensamblado (aunque sin profundizar en el cómo se ha ensamblado) y en donde el adjetivo “social” se puede incorporar a las otras disciplinas de las ciencias sociales para dar explicación a elementos residuales que no se pueden entender si no se toma en cuenta el contexto en el cual se desenvuelven como referencia, es decir, los “aspectos sociales” del diseño, de la economía, de la medicina y un largo etc.

²¹ La comprensión weberiana

La sociología de lo social ha dejado entonces como legado la postulación de un “tipo específico de fenómeno llamado ‘sociedad’, ‘orden social’, ‘dimensión social’ o ‘estructura social’” (Latour, 2008: 15). Dentro de este dominio se llevan a cabo diferentes interacciones entre seres sociales, quienes pueden o no estar insertos dentro de categorías preexistentes basadas en estudios de sociólogos que se han dado a la tarea de hacerlas. Entendiendo lo anterior, es entonces lógico que lo social hace referencia a los elementos que cumplan con las propiedades específicas de esta exigencia, tales como “no ser puramente biológico, lingüístico, económico, natural, (...) debe lograr, reforzar, expresar, mantener, reproducir o subvertir el orden social” (Latour, 2008: 16) es decir, que los seres sociales se limitan a los seres humanos capaces de establecer una interacción comprensiva.

El enfoque de la sociología clásica ha sido fundamental para poder comprender la interacción social y sin duda ha dejado un gran legado para el gremio sociológico, ya que es desde estas perspectivas desde donde surgen diversas propuestas de análisis tanto cuantitativas como cualitativas brindando una evolución a la sociología como ciencia. Los autores clásicos son imprescindibles al momento de generar una explicación a los colectivos sociales. Sin embargo podría pensarse que el tomar como punto de partida a la sociedad para analizar lo que ocurre frente a nuestros ojos como sociólogos corre el riesgo de caer en la afirmación de que “lo social puede explicar a lo social” y de dejar fuera las conexiones que se establecen justamente en el movimiento de los actores con otro tipo de entidades y todos los elementos que se cruzan con ellos y que en conjunto tienen una capacidad de agencia, debido a su asociación con los humanos que les dotan de ella. La sociología de lo social permite entonces estudiar los fenómenos desde un punto de partida ya existente, y es flexible ante las otras disciplinas tomando en cuenta los agregados sociales que se mueven alrededor de ellas, es decir, permite estudiar los aspectos sociales de los fenómenos no sociales (Latour, 2008).

La sociología de lo social, pionera de la explicación del desarrollo de los fenómenos sociales, toma en cuenta como punto de partida un dominio establecido desde donde se observa todo lo que va transcurriendo en diferentes momentos históricos y culturales. La sociedad como tal será el escenario y explicación de muchas de las interrogantes que los científicos sociales observan. Para complementar esta visión habría que agregar la cuestión de la convivencia heterogénea que un

colectivo guarda, es decir, la heterogeneidad misma de la vida social. Los estudios previos de sociología dejan como importante precedente el acercamiento a los fenómenos que ocurren en el dominio de lo social, la interacción entre los seres, sin duda alguna han sentado la base de una teoría social contundente, sin embargo, el enfoque epistemológico de la TA-R se postula una alternativa distinta y que pretende dar a conocer todos los elementos que se conjugan en la conformación de redes y controversias que hacen posible la convivencia dentro del colectivo. Así pues, se identifica una principal diferencia en el enfoque ontológico de la sociología de las asociaciones y la sociología clásica el cual radica en incluir al análisis del colectivo a los elementos que no son exclusivamente humanos.

En los paradigmas de la sociología clásica se tienen como puntos de partida diferentes perspectivas que buscan dar explicación a los fenómenos sociales. Los estudios realizados desde el funcionalismo estructural conciben el estudio de las estructuras en la sociedad como un punto de partida para la investigación (la estructura de las clases sociales, la estructura de la familia, etc.). La postura epistemológica proveniente de la teoría de los sistemas nos provee de un panorama que agrega a su análisis la idea de un todo que se descompone en partes, un sistema formado por varios elementos, en donde cada uno tendrá su función específica formando así un organismo que busca estabilidad y equilibrio por medio de la concatenación de sus instituciones y grupos de análisis. El aporte del enfoque de la TA-R, es que permite que entidades de distinta naturaleza entren en relación y juntos lleven a cabo una diversidad de mediaciones que tendrán como resultado distintos caminos de acción. El enfoque va a profundizar en el estudio de las relaciones y asociaciones que suceden dentro del colectivo y cuáles son las redes que se forman y con qué intencionalidad operan. El actor-red aquí será punto de partida para el análisis, será el actor quien enrola diversos elementos a su favor para poder complementar algún programa de acción, los actores-red los podemos identificar como humanos y no humanos y se van a enrolar con entidades diversas dando pie a la formación de redes heterogéneas para el análisis.

Se dejará de concebir a la sociedad como el dominio en donde ya todo está predicho y en donde ya existe estructura determinante para la acción social, es decir, no es una búsqueda de la relación causal de las situaciones en el colectivo sino una explicación del cómo suceden las mediaciones, quiénes participan y porqué. Aquí son precisamente las asociaciones entre elementos de cualquier

naturaleza las que se toman como principal punto de análisis ya que es aquí en donde se encuentran diversos elementos a estudiar. Es decir, la sociología de las asociaciones busca encontrar la respuesta a la pregunta al ¿Cómo se mantiene unida la sociedad (entendida como humanos + objetos) ?, en lugar de ocupar la sociedad como parte de la explicación de los diferentes fenómenos que ocurren en la vida social es decir “lo social no está en lugar alguno en particular, como una cosa entre otras cosas, sino que puede circular por todas partes, como un movimiento que relaciona cosas no sociales” (Latour, 2008: 156)

El abordaje de la Teoría Actor Red (sociología de las asociaciones) propone entonces que el orden social no tiene nada de específico, es decir, que no existe un contexto social dado desde el cual podamos partir en la investigación sino, lo que existe es una serie de asociaciones entre entidades que hay que analizar a fondo, en donde además, los actores dejan de ser aquellos individuos completamente influidos por un contexto y pasan a tener un rol activo, el cual los científicos sociales debemos tomar en cuenta y no categorizar su lenguaje. Hay que concebir a los actores como algo más que meros informantes y darles un peso mucho mayor para poder entender desde su punto de vista las relaciones que mantienen, los grupos a los cuales se adhieren, las controversias por las cuales se ven atravesados y los objetos que les permiten crear colectividad.

2.3. La Sociología de las Asociaciones

La sociología de las asociaciones busca romper con el modelo epistemológico previo de la sociología y retomar la importancia de la heterogeneidad dentro del colectivo social que nos va a permitir tener una visión más completa de los procesos de formación de relaciones entre distintas entidades.

En primer lugar, como ya he mencionado, la sociología de las asociaciones no toma en cuenta un “contexto social”²² dado desde donde se pueda tomar como punto de partida el análisis de los fenómenos es decir que se debe de poner atención en las conexiones, esto para entender la importancia de que la “sociedad” no es lo que nos va a dar la explicación ante cualquier situación.

²² Que en dado caso sería un “contexto socio-artefactual.

“Lo social no es un pegamento que pueda arreglar todo, incluyendo lo que otros tipos de pegamento no puede arreglar; es *lo que está pegado* por muchos otros tipos de conectores” (Latour, 2008:18). La diversidad de asociaciones y relaciones entonces se encuentran aquí contenidas, y es labor del investigador rastrearlas para poder dar explicación a lo que sucede ante sus ojos de cualquier tema en específico. Dentro del rastreo de las asociaciones hay entonces que tener en cuenta la inscripción de entidades humanas y no humanas que entran en relación para la consumación de intereses. Bajo esta misma premisa todos los elementos de cualquier naturaleza pueden ser ensamblados y reensamblados y se encuentran siempre en una constante reordenación. El análisis de este entramado de relaciones y de entidades es entonces el principal objetivo de la sociología de las asociaciones y éste representa la mayor bifurcación con respecto a la sociología de lo social, “toma como el mayor acertijo a resolver lo que la primera (sociología de lo social) toma como su solución a saber” (Latour, 2008: 18).

Esta nueva noción de lo “social” se diluye dentro de un espectro más amplio y se trata entonces de un todo que se encuentra en constante movimiento de re-asociación y reensamblado; dentro de estas conexiones es que se encuentra lo social, en el movimiento. Hay que seguir entonces los rastros que van dejando estas asociaciones y todo lo que se desemboca alrededor de ellas, ya que cada una de las conexiones va a tener diferentes procesos para culminar en los distintos intereses de los involucrados que buscan negociar, adquirir, mediar, etc. Como ya se ha mencionado, la gama de entidades que entran en juego es variada ya que los elementos no humanos son punto de análisis también, no se limita únicamente a lo que se le denomina social por ser humano, sino que la materia se integra para dar paso a un análisis de las relaciones que se suceden entre humanos y no humanos.

Estamos hablando de una relación social, entonces cuando un humano y un no humano se conjugan para alcanzar un objetivo, un interés, y la parte social se encuentra en la asociación y en las conexiones que se despliegan a su paso, lo social es visible entonces por los rastros que dejan estas relaciones “cuando está produciendo una nueva asociación entre elementos que en sí mismos no son sociales en ningún sentido” (Latour, 2008:23). Así pues, lo último que debe hacerse en los estudios que se generen bajo esta perspectiva es limitar la heterogeneidad del fenómeno a estudiar que se encuentra inserto en el colectivo, así como las combinaciones de las asociaciones que vayan surgiendo en el camino. Finalmente, los actores son entonces considerados como aquella entidad

que sirve de punto de reunión de distintas agencias “un actor no es la fuente de una acción, sino el blanco móvil de una enorme cantidad de entidades que convergen hacia él” (Latour, 2008, 73), es decir, hay un sinfín de entidades que se interconectan entre ellas y en donde las diferentes agencias se mezclan e interconectan con otras.

Es importante profundizar la reflexión en los principales conceptos que se desarrollan en la TA-R, poniendo principal atención en el concepto de Traducción, Mediación y Actante, retomando a este último como algo importante para el estudio de este trabajo de investigación, ya que es a través de estos dos que los estudios sociales toman un rumbo alternativo y en donde se pueden incorporar nuevos retos para la investigación sociológica. A continuación, se profundizará en estos conceptos además de resaltar como a través de ellos el estudio de la automovilidad puede contener en sí nuevos significados y narrativas.

2.4. Revisitando el concepto de Actante: La Semiótica del sentido en la TA-R

Dentro de los estudios sociales de la ciencia y la tecnología, como he mencionado existen diversos enfoques que han permitido tomar en cuenta la heterogeneidad de las redes que se construyen en la vida social. Ya otros autores han expresado la importancia de agregar un elemento activo a los objetos dentro de la realidad social, concebida como un colectivo en donde las combinaciones e interacciones entre humanos y no humanos son de suma importancia. Como se puede leer en el epígrafe a la Introducción del libro “La producción social de objetos técnicos agrícolas. Antropología de la Hibridación del Maíz y de los Agricultores de los Valles Altos de México” de Antonio Arellano, Gilbert Simondon²³ afirma que “La oposición entre la cultura y la técnica, entre el hombre y la máquina es falsa y sin fundamentos ella no recubre más que ignorancia y resentimiento, ella oculta atrás un fácil humanismo, una realidad rica en esfuerzos humanos y en fuerzas naturales y que constituyen el modo de los objetos técnicos mediadores entre la naturaleza

²³ Gilbert Simondon fue un filósofo francés interesado en los temas de la tecnología y su relación con los humanos. Ha sido influencia para autores como Bruno Latour y Gilles Deleuze. Su principal obra “El modo de existencia de los objetos técnicos” (1969) plantea la importancia de la visión integral de los elementos que conforman los objetos técnicos y su relación con los seres humanos.

y el hombre” (Simondon, 2008,31). Es decir, la combinación entre fuerzas naturales y fuerzas humanas a la que hace referencia Simondon nos puede remitir a la idea de las redes heterogéneas de las que se habla en la TA-R, dando importancia a cualquiera de los elementos que participan en las redes del colectivo que generan agencia.

La Teoría Actor Red tiene la particularidad de incorporar a los elementos no humanos que existen en las redes de agencia y conocer con ello también su manera de integración en la red, analizar las relaciones que se establecen entre humanos y no humanos y la manera en que los no humanos se hacen presentes dentro del colectivo y a través de qué tipo de representaciones se hacen visibles

En un principio uno de los objetivos de este paradigma epistemológico buscó reemplazar la palabra “actor” para definir a los elementos que interactúan entre sí en las redes por considerarlo demasiado antropomorfizado y así poder caer en la tentación de un determinismo social que suprima la importancia de los participantes no humanos en la agencia, por ello retoma el término actante, prestado de la literatura, teniendo a A. Greimas²⁴ como uno de sus principales exponentes y en quién Latour se basaría para darle un significado al actor convertido en actante dentro de la TA-R.

El término actante hace referencia a aquella entidad que tiene algún papel en el desenvolvimiento de alguna acción, es generador de agencia a la vez que también es necesario para que otras agencias se puedan completar. Los actantes son aquellos que median y que son diversos, además de que de la conjunción de ellos pueden surgir actantes nuevos.

Dentro de las redes de las cuales los actantes forman parte se generan en todo momento negociaciones y descubrimientos, alianzas y hallazgos, que permiten también la creación de nuevas redes o nuevos elementos. Los conocimientos nuevos que se descubren en la mediación constante de los actantes se inscriben de diversas maneras en el colectivo y sirven para dar pie a otros descubrimientos. Un ejemplo claro de lo anterior lo podemos encontrar en el estudio que realizan

²⁴ Algirdas Greimas fue un filósofo y lingüista francés quien plantea desde la semiótica discursiva la posibilidad de introducir un universo semántico que toma en cuenta todos los significados que se producen en los diferentes sistemas de valores. En la Teoría Actor Red se retoma su noción de actante que reconoce la capacidad de integrar a los no humanos dentro de la interacción. El esquema actancial de Greimas será analizado más adelante en este trabajo de investigación.

Latour y Woolgar con respecto a las mediación y convivencia entre humanos y no humanos dentro de los laboratorios científicos. “La Vida en el Laboratorio” despliega un interesante análisis con respecto a cómo se inscriben los no humanos por medio de las inscripciones gráficas, es decir, los artículos y publicaciones que los científicos realizan durante el proceso de investigación de diversos temas. como puede ser “un artículo, un archivo, un sitio web, un afiche, una presentación de power point, una representación, un examen oral, un film documental, una instalación artística” (Latour, 2008, 183-184).

Se puede observar la emergencia de nuevos actantes en la misma convivencia y quedan perpetuados en enunciados que pasan a formar parte del acervo científico que se comunica y transmite a otros actores. “El laboratorio efectúa constantemente operaciones en enunciados: añadiendo modalidades, citando, aumentando, disminuyendo, extrayendo y proponiendo nuevas combinaciones” (Latour, 1979, p. 102). Así como sucede en los laboratorios que Latour y Woolgar analizan en el trabajo mencionado, también se puede identificar la emergencia de los actantes como resultado de las asociaciones y mediaciones que sostienen diferentes elementos de una red. Se hace una comparación con la emergencia de nuevas entidades en los laboratorios científicos, con un colectivo que está compuesto de redes heterogéneas de agencias dentro de las cuáles emergen nuevos actores y actantes. Para hacer visibles estas emergencias hay distintas representaciones desde las cuáles podemos dar cuenta de su existencia, dentro de la TA-R estas representaciones son denominadas, inscripciones.

Las inscripciones se refieren a cómo los no humanos y los humanos son representados, lo que se puede encontrar en el colectivo que dé cuenta de la existencia de éstos. Latour la define como “un término general que hace referencia a todo tipo de transformaciones, es decir, transformaciones a través de las cuales una entidad se materializa en un signo, en un archivo, en un documento, en un trozo de papel, en una huella. Habitualmente, aunque no siempre, las inscripciones son bidimensionales, susceptibles de superposición y combinables” (Latour, 2001, 365)

Es importante explicitar lo que se entiende por inscripción, ya que en muchas ocasiones es a través de ellas que los no humanos tienen la capacidad de discurso y representación en cualquiera que sea el tipo de las inscripciones. Esta suerte de transformación y materialización es importante cuando

estamos hablando de no humanos que no cuentan configuraciones, tales como las ideas o los conceptos que también pueden ser concebidos como actores que causan efectos dentro de la TA-R.

En “La vida en el laboratorio” se analiza de una manera profunda un estudio empírico, en donde el observador desde su perspectiva de “lego” de la ciencia natural se adentra en el escrutinio y observación de las mediaciones que se conforman dentro de esas cuatro paredes siguiendo de cerca a los científicos y sus prácticas. Analizando las redes heterogéneas por medio de la etnografía, se toman en cuenta los comportamientos y sucesos que durante un periodo de dos años sucedían en las instalaciones del laboratorio. “En esos trabajos, el análisis etnometodológico de las modulaciones del lenguaje y los procesos semióticos ocuparon un lugar relevante en las posibilidades de interpretar la producción científica tal y como se realiza” (Pacheco, 2013, 82). Todo el proceso de la construcción de los no humanos es importante a tomar en cuenta y es por medio de sus diferentes representaciones y del lenguaje que se analizan siempre entendiendo que se mueven en diversas redes y rastreando las asociaciones que hay dentro de ellas, sin olvidar que no pueden analizarse ni entenderse separados de los humanos.

Este nuevo humanismo “no moderno” como lo llama Latour “se compartirá a si mismo con estos otros mandatos (objetos) mediante la redistribución de la acción entre todos estos mediadores. Lo humano está en la misma delegación, en el pase, en el envío, en el intercambio continuo de las formas. La naturaleza humana es el conjunto de sus delegados y sus representantes, de sus figuras y sus mensajes” (Latour, 1991, 199). Como se ha explicado entonces en el apartado anterior, en la TA-R entonces ya no estamos hablando de únicamente humanos que explican objetos estabilizados, ahora son redes de humanos y no humanos permanentemente conectados por lo cual no hay variables que explican ni variables a ser explicadas y la separación propia de la modernidad sociedad - naturaleza se desvanece. De ahí reside la importancia de considerar la heterogeneidad de la red y saber nombrar como actantes a los componentes de la agencia. A pesar de que en estudios más recientes el término actante no ha sido muy utilizado por el mismo Bruno Latour²⁵ por tratarse de una teoría que se encuentra en constante transformación y evolución, en este trabajo

²⁵ Ver “Investigación Sobre los Modos de Existencia” publicado en 2013

de investigación el término actante será retomado para indicar la participación y el efecto como mediador actante que contiene el automóvil dentro de la red de agencias que se despliegan en torno a la automovilidad en la Ciudad de México y cómo esto fluye en una serie de transformaciones territoriales como parte de la misma red. Además de señalar la importancia que el automóvil ha tenido en cuanto a la representación dentro del colectivo por medio de las distintas inscripciones en las que se materializa como actante.

La narrativa y los discursos que se elaboran desde la investigación científica funcionan entonces como las inscripciones que dan voz a los actantes y nos permiten visibilizar las redes y vinculaciones de todos los actores. Ya lo afirma Michell Callon “Estas descripciones -o textualizaciones- de redes coordinadas por objetos técnicos no son tan infrecuentes como uno pudiera creer. La textualización, que en cierto sentido da capacidad de discurso a un grupo de no-humanos, puede ser visto operando con frecuencia” (Callon, 2008, 154). Cabe mencionar que un objeto técnico no tiene la capacidad por sí solo de actuar o de interactuar si no es activado entonces por las diferentes fuerzas humanas que lo pueden expresar en el discurso y manifestar su importancia, estos mismos que se encuentran en constante movimiento y asociaciones para que el conocimiento del objeto técnico se socialice y se haga presente. Así pues, se deja de lado la concepción de un sujeto que es el catalizador de la acción y que se encuentra acompañado de objetos pasivos. Lo anterior nos recuerda la postura de Simondon al aceptar que la vida en colectivo no es sino la combinación de las fuerzas naturales y las fuerzas humanas que se conjugan para transformar sus realidades, dichas fuerzas dentro de los estudios de la TA-R se interconectan y crean agencia.

2.4.1 El esquema actancial de Greimas en la TA-R

La semiótica del sentido que Greimas ha propuesto, funciona como una herramienta metodológica para entender por medio de lenguaje, el discurso y la narrativa de los involucrados la capacidad de integrar a los no humanos en las redes y analizar su participación en el colectivo, es por ello por lo que la TA-R ha utilizado el concepto de actante para dar voz a los no humanos que se encuentran en interacción con los humanos.

El análisis del discurso científico las textualizaciones que se gestan alrededor de los no humanos son de suma importancia para el enfoque de la TA-R, ya que es en ellas donde podemos encontrar

las evidencias de las asociaciones y de las negociaciones por las cuales pasa el conocimiento para poder legitimarse, identificando también por medio de las controversias a cada uno de los participantes que forman estas descripciones.

Entonces cobra importancia el tomar en cuenta cada uno de los elementos que forman parte del proceso de generación de redes en donde se desarrollan los objetos técnicos. La semiótica propuesta por Greimas se constituye como una herramienta viable para el análisis de las redes y del colectivo en cual se forman, ya que existen elementos variados desde esta perspectiva que producen significaciones y que en la TA-R se han de estudiar las entidades humanas y no humanas en una conjunción simétrica en donde no pueden estar apartadas, en donde su misma asociación producirá significaciones resultado de las mediaciones y los procesos de traducción.

Algirdas Greimas ha sido el fundador de la semiótica narrativo-estructural. La propuesta de un esquema actancial permite entender las funciones de cada uno de los elementos que forman parte de un proceso. Greimas y Courtès definen al actante de la siguiente manera: “El actante puede concebirse como el que realiza o el que sufre el acto, independientemente de cualquier otra determinación” (Greimas y Courtès, 1982, 23). El esquema actancial es un modelo de acción en donde se encuentran ordenados los actantes dentro de un discurso narrativo. Es utilizado por Greimas para analizar la literatura rusa, en donde buscaba identificar los diferentes cursos de acción de los personajes. El esquema actancial de Greimas se compone de actantes que pueden ser activos o pasivos y en donde la agencia es distribuida en los participantes conforme a los intereses dentro del proceso.

Bruno Latour retoma entonces la noción de actante por considerarla menos antropomorfizada que la de actor y hace hincapié en la capacidad de los actantes por ser portadores de significaciones para un número de individuos que tienen la capacidad discursiva para representarlos. “Puesto que los humanos dotados de palabra, cuanto los no humanos mudos, tienen voceros o portavoces, propongo llamar actantes a todos aquellos humanos o no humanos, que son representados con el fin de evitar la palabra actor, que es demasiado antropomorfa” (Latour, 1998, 255). Es así como el término de actante permite incorporar elementos de distinta naturaleza dentro de las redes y analizar la actuación que tienen en ellas y cómo tienen la capacidad de vincular entidades en las redes. La

elección del término “actante” surge entonces como una alternativa para los estudios de la ciencia y la sociología en donde se busca hacer converger a los humanos y los no humanos, dándoles la misma capacidad de mediación dentro de una red, sin embargo, durante el proceso de elaboración de la misma TA-R este término será utilizado a la par del término actor, agente, mediador, intermediario, etc., es decir, un actante puede ser un mediador, o un intermediario.

En adición al permitir incorporar las entidades, el retomar el modelo actancial de Greimas desde los estudios de la TA-R brinda libertad de movimiento a la agencia, de pasar de un actante a otro y la capacidad de vincular a las entidades con otras entidades diferentes, y la importancia de describir las redes sociotécnicas con todos los elementos que las componen en cualquier estudio sobre el colectivo: los científicos, sus discursos, las textualizaciones, los objetos técnicos, etc. Entonces y para cerrar este apartado, hay que hacer hincapié en que la incorporación del término actante permite tanto la incorporación de elementos que serán descritos en la red por medio de distintos recursos discursivos, así como el análisis de las nuevas significaciones que surgirán a través de la conexión entre estos actantes.

En el estudio de la automovilidad, el término actante nos provee de la libertad de análisis hacia la agencia que el automóvil tiene en relación con los humanos y las demás entidades que componen este proceso tales como la variedad de objetos técnicos que se comunican con el híbrido automóvil-usuario, tales como la infraestructura de la ciudad que permite la movilidad, como las leyes que regulan la circulación en tanto reglamentos y normas y los artefactos técnicos que se encuentran en la ciudad mediando por delegación con el automóvil. Además de lo anterior, retomar a los actantes para realizar un análisis de la automovilidad en la Ciudad de México desde la TA-R va a permitir analizar también las inscripciones del automóvil como tal, y entender la capacidad de los actantes de la red para transformar el espacio urbano tomando en cuenta los intereses de cada uno de los participantes involucrados.

2.5. El concepto de Traducción

Desde sus inicios, la TA-R mostraba que una de las principales influencias académicas son los planteamientos del filósofo Michel Serres, primordialmente el concepto de traducción que hace

referencia a todo aquel proceso en el cual se comunican intereses, se negocian, y se despliegan redes con el fin de hacer de los intereses de un grupo de actores o de un actor equivalentes a los intereses de los demás, es decir, “la interpretación que los constructores de hechos hacen de sus intereses y de los intereses de la gente que reclutan” (Latour, 1987:106). Podríamos decir que se trata de “traducir mis intereses para que se conviertan en los tuyos”.

Michel Callon, menciona este concepto y afirma que “traducir es el mecanismo por el que el mundo social y natural progresivamente toman forma. El resultado es una situación en la que ciertas entidades controlan a otras” (Callon, 1986:224). La traducción habla entonces de un proceso en el cual se encuentran insertos (enrolados) diferentes actantes, que pueden ser de diferente naturaleza, humanos, no humanos, políticos, instituciones educativas, conceptos, etc.

Dentro de este proceso, objetos, sustancias, materia, humanos, conceptos, y demás se configuran de diferentes maneras según los intereses de los actores que hacen la traducción de los hechos y tienen como producto final la reorganización de la vida social desde diferentes perspectivas. El acto de la traducción, sin embargo, tiene una duración en el tiempo que está predestinado a cambiar y a volverse a transformar. Este proceso habla del papel que desempeña un actor o entidad en el proceso de conocer y de ensamblar redes a la vez que se erige como portavoz de las demás entidades a las cuáles este ordenando. Se trata entonces de traducir según los intereses del constructor de los hechos que lo está observando, sin dejar de tomar en cuenta la capacidad de agencia de los demás actantes enrolados en dicha red y que al final se someten a aquellos actantes con mayor intensidad en la red.

Podemos estar concibiendo la traducción como un proceso en donde se mezclan las entidades en donde las realidades son de nueva creación y emergen conforme la combinación de sus componentes, también generando con esto una purificación de entidades. “Latour ha supuesto que la hibridación es un proceso de mezcla de entidades que producen realidades inéditas y que tienen como práctica complementaria la purificación, entendida como el proceso de refinación de entidades” (Arellano, 2015, 47).

Habrà una variedad de actores y relaciones que se entretujan con respecto a la perspectiva de algùn actor que acomoda o negocia, se relaciona, domina a otras entidades para ensamblar una red y del

mismo modo las relaciones que se entretajan en la red de agencias consolida y estabiliza esos procesos de traducción. Cabe mencionar que el poder o la dominación de estos actores circula y cambia en diversos momentos. La circulación de las representaciones que se permiten en la red por medio de los actantes no tiene un carácter de perpetuidad dentro de la red, en todo momento la dominación en tanto a la mediación cambia de un actante a otro. Por ejemplo, dentro de un proceso de traducción la agencia que pueden tener una ley de desarrollo urbano o planeación territorial con respecto al medio ambiente puede tener diferente intensidad en el fenómeno de la automovilidad según quién este enunciando el documento. Tengamos en cuenta que es un breve ejemplo para poder ilustrar como dentro de una red se pueden representar los actantes de diversas maneras y que la dominación de un actor sobre de otro, no será perpetua.

La traducción es entonces el proceso mediante el cual se van a definir las estrategias, negociaciones, mecanismos de control y actitudes para dirigir y dominar, que los actantes elaboran para alcanzar intereses. Además de que también es la forma de comunicar a los demás actores la posición ontológica desde la cual se observan los fenómenos

En conclusión, la traducción es el papel que desempeña un actor o entidad en el proceso de conocer y de ensamblar redes a la vez que se erige como portavoz de las demás entidades a las cuáles este ordenando. Es decir que la traducción es “el proceso mediante el cual una entidad se combina con otra, modificándose en el propio acto de encuentro, posibilitando la emergencia de una nueva entidad. Desde esta perspectiva, la traducción será la operación o el conjunto de procedimientos que explican el ensamblaje de las entidades heterogéneas, la constitución del propio actor-red” (Correa, 2011, 10).

Podemos decir entonces en el caso del automóvil y su papel como actante dentro de la vida social, que pasa por diferentes procesos de traducción dependiendo la posición desde donde se le traduce, hay diferentes maneras de analizar el proceso de incorporación del automóvil en la vida cotidiana y la internalización de afectos y formas de vida que tienen que ver con él. Este proceso de traducción referente al automóvil va a variar dependiendo de los actantes humanos, ya que cada uno de los participantes de la red de agencia de la automovilidad tendrá distintos intereses a mayor o menor escala; no es lo mismo el interés que puede tener una persona en trasladarse de un punto

a otro en un uso utilitario del objeto técnico, a los intereses que empresas como Ford, por mencionar alguna pueden tener sobre los usuarios para que obtengan un automóvil, haciéndose valer de diversos recursos discursivos para comunicar los intereses que tiene en mente, por ejemplo a través de la publicidad.

El proceso de traducción que hacen entonces los actantes que participan en la automovilidad, se irá modificando a través del tiempo con respecto al cambio de intereses que estos puedan experimentar y hay que tomar en cuenta que cada uno de ellos hace su propia traducción de los hechos. Aquí es importante recalcar que habrá actantes mayormente consolidados quienes serán los principales negociadores, dominen y controlen a las diferentes entidades que forman parte de esta red de agencias.

2.6. El concepto de Mediación

Como ya se ha mencionado a lo largo de este capítulo, existen redes heterogéneas desde donde sucede la interacción y la agencia. Estas interacciones se pueden registrar a través del proceso conocido como mediación, que es lo que podemos relacionar con el antiguo concepto de “acción social”. Dentro de la TA-R conviven en el mismo espacio los humanos y los no humanos, sin que esta dicotomía tenga importancia, es decir, existe un principio de simetría que permite que se puedan estudiar las relaciones que existen entre los actores humanos haciendo referencia a la vieja dicotomía de sujeto y objeto, todos ellos rebautizados con el nombre de actantes. La materialidad, es decir la artefactualidad, y la sociedad se encuentran en el mismo nivel de análisis, han derribado las fronteras que los separaban y lo social sucede entre humanos y no humanos, que median la acción de uno entre otro.

Este tipo de enfoque permite estudiar las redes que configuran al colectivo sin dejar de fuera la tecnología que convive con los seres humanos en el día a día, nos permite reconocer la heterogeneidad de las redes y la complejidad de las asociaciones y conexiones que existen en ellas explicando cada uno de sus componentes y otorgándoles capacidad de agencia a todos ellos.

El concepto de mediación también de Michel Serres concibe a la mediación como aquello que se mueve entre las cosas, o que está entre las cosas. Es moderación, arbitraje, comunicación, intercambio. Latour posteriormente define a la mediación como “algo que sucede, pero no es plenamente causa ni plenamente consecuencia, algo que ocurre sin ser del todo un medio ni del todo un fin” (Latour, 1999, 83). Latour define en primer lugar a la mediación como la traducción de metas, ligado a este concepto se encuentra el de programa de acción que se define como “la serie de metas, pasos e intenciones que un agente puede describir en una historia” (Latour, 1999, 213). El programa de acción no distingue entre humanos y no humanos, es decir, que concibe a estos últimos como aquellos que median constantemente con sus compañeros humanos, siempre en conjunto. Hay que entender también que los programas de acción tendrán una multiplicidad de respuestas. “El grado de unión de un actante a un programa de acción varía de versión en versión” (Latour, 1998, 115), es decir el actante puede o no seguir el mismo curso de la acción que desde un principio se estableció en ese programa. De la misma manera, ese programa de acción puede verse interrumpido también por el incumplimiento de las metas de los actantes, por lo cual tomara un rodeo de la situación y desvía esa tarea.

Un ejemplo de lo anterior es el siguiente: un programa de acción puede ser el de un actante humano que quiere llegar a algún destino y tiene varias opciones para realizarlo, varios artefactos pueden estar incluidos en el programa de acción, en este caso distintos medios de transporte pueden estar a su disposición, sin embargo desde su ontología personal este actante elegirá el que mejor convenga para la situación a la cual se va a enfrentar, si es cerca, lejos, condiciones climáticas, etc., y con ello elegirá con qué fuerza natural combinar sus fuerzas humanas.

En este caso el usuario tiene como opción utilizar el transporte público, una bicicleta, caminar o el automóvil. Al tomar elegir uno de ellos, el usuario entra en comunicación con el actante con una expectativa que, según él, facilitará su interés de transportarse únicamente en el sentido utilitario, es decir, tratará de completar su programa de acción de movilidad. En este caso, los medios de transporte pueden comportarse como intermediarios o como mediadores, siendo los primeros aquellos actantes que únicamente son canales de acción entre un actante y otro, o sea, un automóvil puede ser un intermediario cuando el usuario únicamente lo concibe como el medio de transporte que lo va a movilizar.

Los intermediarios únicamente transportan causas sin producir efectos “mientras se las trate como causas simplemente transportadas a través de intermediarios, nada agregarán los vehículos escogidos para concretar su efecto” (Latour, 2008, 90). Los intermediarios si bien son importantes para completar un programa de acción, no producen diferencias, no dan pie a la emergencia de nuevos actantes, solamente cumplen con su cometido dentro de un programa de acción definido.

Por otro lado, al convertirse en mediadores, tienen la capacidad de dotar de significados, de transformar redes de agencia, producir efectos, realizar agencia “si se trata a los vehículos como mediadores que disparan otros mediadores, entonces se darán muchas situaciones nuevas e impredecibles, hacen que las cosas hagan otras cosas que las esperadas” (Latour, 2008, 91). Entonces los mediadores serán aquellos actantes que en relación con otros mediadores otorgan significaciones nuevas, emergen nuevos mediadores que actúan plenamente en las redes de agencia.

Vuelvo al ejemplo del usuario como mediador, cuando se pone en contacto con un no humano que en este caso es un automóvil, al cual enrola en su programa de acción, le otorga una capacidad de traspasar los límites más allá de su carácter utilitario y establece una mediación con él. En conjunto la concatenación de estas partes, es decir este híbrido humano – automóvil traerá consigo otro tipo de agencias y consecuencias en la red de la automovilidad, modificando por ejemplo el espacio urbano. Es así como los mediadores transforman.

IMAGEN 2. Significado de la mediación

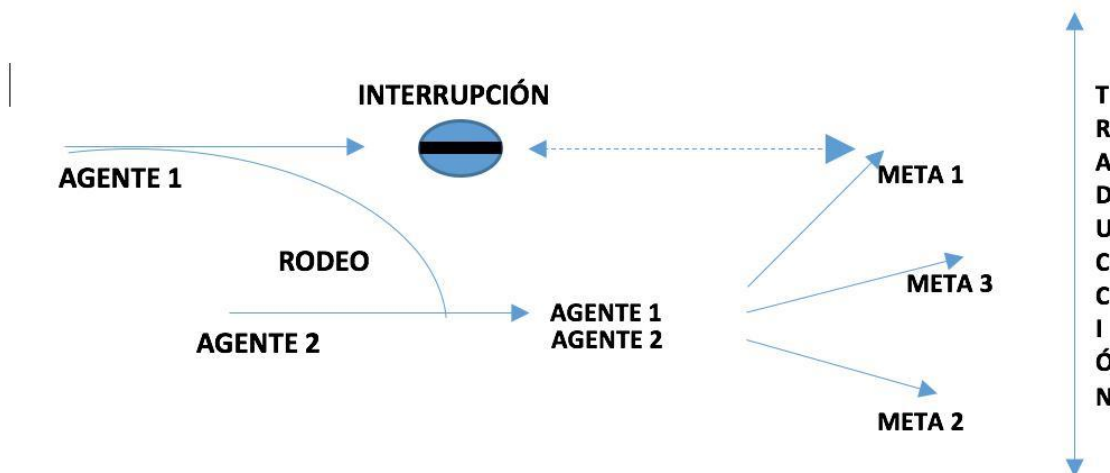


Imagen 2. Primer Significado de la mediación.

Fuente: “De la mediación técnica, filosofía, sociología, genealogía” Bruno Latour, en Sociología Simétrica. Pp. 253.

Como se observa en la Imagen 2 los agentes en sus diversas metas tienen claro con que elementos más enrolarse, puede haber alguna interrupción que les impida completar el programa de acción tal como estaba previsto y se genera un rodeo, sin embargo, esto traerá consigo metas diferentes que enrolarán a otros agentes distintos.

Entonces, en los programas de acción, los agentes iniciales se encuentran con otros agentes que también persiguen metas y que funcionan como mediadores entre ellos para cumplir lo propuesto. Es decir “En el camino de uno aparece el otro, siendo ahora el camino de ambos. Dado el encuentro, los programas serán alterados produciéndose un nuevo programa de acción, lo que implícitamente deriva en la producción de otra entidad” (Correa, 2011, 15).

El concepto de mediación tiene cuatro significados que contiene el programa de acción en su conjunto, el segundo significado tiene que ver con la composición, en la cual Latour afirma que la acción no es propiedad únicamente de un agente sino que es la asociación se realiza por una asociación de actantes que tienen diversos programas de acción²⁶. Hay una composición de fuerzas, intereses de actantes que permiten que emerja un programa de acción nuevo, es desde la composición donde se coordinan los diferentes programas de acción con el fin de que se conviertan en uno distinto que echa mano de las diferentes competencias de los actantes involucrados.

El siguiente ejemplo que Bruno Latour nos explica, puede dejar en claro el segundo significado de la mediación. “El atribuir a un actor el papel de primer motor no debilita en modo alguno la necesidad de una composición de fuerzas para explicar la acción. Si los titulares de nuestros periódicos afirman que “El hombre vuela” o que “La mujer viaja al espacio”, es únicamente por efecto de una equivocación, o de la mala fe. Volar es una propiedad que pertenece a toda una **asociación de entidades** que incluye los aeropuertos, los aviones, las plataformas de lanzamiento y las ventanillas expendedoras de billetes. Los B-52 no vuelan, son las Fuerzas Aéreas estadounidenses las que vuelan. Sencillamente, la acción no es una propiedad atribuible a los humanos sino a una asociación de actantes, y este es el segundo significado de la mediación técnica”. (Latour, 1999, p. 217-218). El ejemplo anterior nos permite hacer una referencia similar

²⁶ Propio de la sociología de las asociaciones

para el caso del automóvil. Decir que los automóviles corren por las autopistas es resultado de una asociación de todos los actantes que permiten que esta mediación se lleve a cabo, **la acción es una asociación.**

El tercer significado de la mediación es aquél proceso que tiene que ver con el conocimiento en el tiempo y el espacio y con el conocimiento encerrado en la caja negra, a lo que Bruno Latour llama *cajanegrizar*. Los diversos elementos de los programas de acción que permiten que el conocimiento exista, se encuentran representados en un único actante como conocimiento o producto final. Este proceso hace que los distintos actantes que componen el conocimiento se conviertan en algo invisible y dentro de una caja negra cerrada que no permite conocer las partes de un todo.

El proceso de cajanegrización define a los actantes como un algo estable con ausencia de partes, como un simple intermediario, dejando en la oscuridad su heterogeneidad de partes. En palabras de Latour, “Esta es una expresión tomada de la sociología de la ciencia que se refiere al modo en que el trabajo científico y técnico aparece visible como consecuencia de su propio éxito. Cuando una máquina funciona eficazmente, cuando se deja sentado un hecho cualquiera, basta con fijarse únicamente en los datos de entrada y los de salida, es decir, no hace falta fijarse en la complejidad interna del aparato o del hecho.

Por tanto, y paradójicamente, cuanto más se agrandan y difunden los sectores de la ciencia y de la tecnología que alcanzan el éxito, tanto más opacos y oscuros se vuelven” (Latour, 2001, p. 362), es decir, se invisibiliza al conjunto de partes que componen un actante, un proceso, o en el caso de la ciudad la infraestructura urbana, las carreteras, etc. En conjunto con la tecnología, los componentes de la ciudad y las técnicas que se pueden observar dentro de ella se representan ante el urbanita como un conjunto estabilizado y creado, sin embargo, no muchas veces se abre la caja negra de dichos artefactos y materialidad.

El cuarto significado hace referencia al proceso de delegación el cual se puede concebir según como “un tipo de articulación que (...) sobrepasa los límites que el sentido común traza entre los signos y las cosas” (Latour, 2001, p. 222). A lo que se hace referencia con lo anterior es a que en durante este proceso la mediación se realiza cuando el enunciante (el emisor) del mensaje se encuentra ausente sin embargo aun así su programa de acción es cumplido por los enunciantes

(receptores). La mediación por delegación es un proceso en el cual se percibe la capacidad de los actantes no humanos de actuar, es decir, están completando un programa de acción previamente definido y elaborado por actores humanos en donde se ejecuta una tarea. Dicho proceso se ejecuta en el plano material, es decir, no se establece esta mediación por medio del discurso o los significados semánticos, por ello se confirma que existe una capacidad de agencia totalmente involucrada con el actor humano que delega el programa de acción y las metas en el no humano que opera y cumple dicha función.

Es fundamental recordar al mismo tiempo que los no humanos serán el punto de encuentro de diversas trayectorias, un punto en donde convergen diversas metas en donde se ha depositado la delegación de dicha acción, es decir, el no humano media las metas del humano, así tiene la capacidad de agencia con la comunicación de los fines e intereses de los actores que le han delegado esa responsabilidad. El actante no humano durante el proceso de delegación es un punto espacio temporal que reúne la intención de un enunciante y guía la acción de los enunciantes, aun cuando existe la ausencia del primero “la copresencia de los enunciadores y los enunciatarios ha desaparecido, y con ella desaparecen también sus múltiples marcos de referencia, que acaban convertidos en un simple punto del espacio y el tiempo” (Latour, 2001, p. 226).

La mediación por delegación es entonces un elemento fundamental para tomar en cuenta en el análisis del colectivo y sobre todo tomando en cuenta un espacio tan heterogéneo como lo es la ciudad, en el estudio de la automovilidad estamos frente a una diversidad de actantes no humanos que median por delegación en el fluir cotidiano de la vida urbana. Las escalas pueden ser múltiples y es lo material lo que indica el modo de actuar de los humanos dentro de estos espacios. Por citar un ejemplo, el orden del tránsito vial este compuesto por diversos no humanos, que pueden ir desde un tope en el suelo de la carretera (ya explicaría Latour en Esperanza de Pandora el caso con los “guardias durmientes” en Francia) hasta un artefacto electrónico que permita la entrada a una vialidad, como es el caso del “tag²⁷” que se utiliza para poder pagar de manera anticipada el costo

²⁷ El Tag TeleVía es el dispositivo que permite viajar por las principales autopistas de México de manera rápida, cómoda y sencilla, sin hacer filas ni portar efectivo. <https://www.televia.com.mx/tag-televia> consultado en 2020.

del tramo sobre algunas vialidades.²⁸ Ambos ejemplos hacen referencia a dos actantes no humanos que representa la convergencia de diversos actores y programas de acción, metas y fines específicos en donde los ingenieros, especialistas, urbanistas y políticos están ausentes, es decir, no hay copresencia sin embargo si hay mediación.

Así, los conceptos de traducción y de mediación son el corazón de la TA-R ya que de ellos emana el vocabulario y las definiciones para comprender la vida social y analizarla y estudiarla desde este enfoque, algunos otros conceptos como inscripción, actante, materialidad y etc., también son importantes, sin embargo, los dos aquí desarrollados en este apartado son fundamentales para la comprensión de la TA-R.

2.7 La irreversibilidad y conformación de las redes

Hasta este punto, se han descrito los conceptos principales que envuelven el enfoque epistemológico y metodológico de la TA-R y se ha puesto sobre la escena la cuestión heterogénea de la conformación de los objetos, cuestión que ha sido prevista por diferentes disciplinas y que convergen en los estudios transdisciplinarios para poder dar explicación a la realidad que les rodea. Para poder considerar entonces un estudio integral y completo desde el abordaje epistemológico de la TA-R se deben tomar en cuenta todos los participantes de la red que compone dicho elemento “la creación científica y técnica, así como la difusión y la consolidación de sus resultados, surge de numerosas interacciones entre diversos actores” (Callon, 2001, p. 86). La red será el principal elemento ya que es la manera en que los actores y actantes circulan sus intereses y los consolidan. Los actores en sí mismos, cualquier agrupamiento dice Michel Callon “sea actor o intermediario, describe una red, es decir que identifica y describe otros agrupamientos, actores e intermediarios, así como la naturaleza y la forma de las relaciones que les unen” (Callon, 2001, p.101). Tal como se puede leer en la cita anterior, los actores son en sí mismos generadores de redes mientras que ellos mismos ostentan una red de elementos diversos. Actores, intermediarios y mediadores se

²⁸ Por ejemplo el viaducto elevado del circuito mexicano.

conjugan para no solo comunicar información sino diversos intereses y negocian para consolidar sus procesos de traducción.

Dentro de esta conformación de redes existirán asociaciones inquebrantables y que con el paso y transcurso del tiempo consolidarán a una red como irreversible, será la actuación en conjunto de sus actores lo que dotará a una red de esta cualidad, junto con la capacidad de convergencia que exista entre sus componentes.

La convergencia será ese grado de acuerdo que surge de una serie de traducciones entre actores en donde los elementos se alinean debidamente y se coordinan para consolidar la red y al mismo tiempo marcar sus límites. De esta manera la convergencia es clave para que una red sea irreversible, en donde se entiende a la irreversibilidad como “la irreversibilidad de una traducción depende: a) de la imposibilidad que ella crea de volver a una situación en la que no constituía sino una opción abierta entre otras; b) de la predeterminación de las traducciones por venir” (Callon, 2001, p. 113). Esta irreversibilidad es el reflejo de la conjugación de diversas traducciones en convergencia, en donde hay durabilidad de la red y consistencia y en donde los actores están protegidos con respecto a traducciones futuras. Es decir, en donde ya no hay otra opción de realizar ese proceso de manera distinta, la red que se ha consolidado y en consecuencia vuelto irreversible, es la única opción.

2.8. Un nuevo enfoque teórico metodológico

Ya se ha revisado la importancia conceptual a tomar en cuenta al momento de realizar un análisis bajo la luz de la TA-R, de la misma manera es fundamental retomar los aspectos metodológicos en cuanto a recopilación de datos por medio de los informantes y las diversas técnicas de investigación. Un aspecto central para tomar en cuenta dentro de este enfoque será el discurso de los actores; hay que poner especial atención a su lenguaje y a la manera en cómo expresan sus ideas en el transcurso del trabajo de campo.

Es preciso devolver la importancia de los actores humanos en cuanto a la información que pueden brindar en la investigación y no relegarlos al simple papel de informantes sin conciencia de sus

acciones influidos por fuerzas sociales “ocultas” que los hacen actuar. Se restituye entonces la capacidad que tienen los actores para crear narrativas propias de cómo se compone lo social, es ahí en donde se pueden rastrear las diferentes asociaciones que hace el actor con otro tipo de elementos ya que dentro de su discurso estarán inscritas todas las entidades con las cuáles se relaciona. Es importante entonces seguir a los actores mismos en el camino de la acción y no buscar que coincidan con categorías preconcebidas que probablemente dejarían por fuera elementos importantes.

Este enfoque que otorga importancia a la capacidad de los informantes de describir y relatar su forma de ver el mundo se corresponde con el aporte cualitativo de la Grounded Theory o Teoría Fundamentada que es una metodología de investigación propuesta por Anselm Strauss y Juliet Corbin. Consiste en realizar las entrevistas en campo sin llevar ningún tipo de teoría o categoría construida previamente. El investigador “comienza con un área de estudio y permite que la teoría emerja a partir de los datos” (Strauss & Corbin, 2002, p.22)

Para este trabajo de investigación se llevó a cabo un trabajo de campo cualitativo que pone principal atención en la narrativa de los informantes que fueron seleccionados. Dejamos que las categorías de análisis de las narrativas de los usuarios de automóvil surgieran n del discurso mismo de los actantes humanos, es decir, tomando como referencia la metodología de la Teoría Fundamentada (Grounded Theory). Se etiquetaron las entrevistas con respecto a las interacciones que los usuarios mantenían con el automóvil (posesión o uso).

Al seguir el rastreo de las asociaciones entonces también estamos dando cuenta de la variedad de actores involucrados en estas relaciones, observar con detenimiento el colectivo proveerá al investigador de herramientas para analizar cómo se encuentran relacionados los agregados. Se pueden así registrar vínculos, pertenencias, maneras de mediar y actuar que describen la vida social con los componentes no sociales que lleva consigo. La acción misma es una convergencia de muchos factores que se conjugan, “la acción debe considerarse como un nodo, un nudo y un conglomerado de muchos conjuntos sorprendentes de agencias y que tienen que ser desenmarañadas lentamente” (Latour, 2008, 70). Hay que observar entonces qué es lo que hace que actuemos, qué se mueve cuando actuamos y qué se encuentra asociado, involucrado en este

tipo de acción. La capacidad de agencia de los no humanos la podemos percibir en la relación que los humanos mantienen con los objetos, cuando éstos últimos hacen actuar a los humanos, así mismo podemos observar la agencia humana cuando los objetos permanecen inactivos sin la acción humana.

El enfoque de la TA-R busca incluir a los no humanos y no relegarlos a segundo plano por no cumplir con las características que la sociología de lo social había puesto sobre lo que podía o no actuar “debemos movernos muy lentamente para eliminar el veneno que se secreta cuando esta intuición (la intuición antigua de los científicos sociales) se transforma en la idea de que lo que lleva a cabo la acción es ‘algo social’” (Latour, 2008:72) es decir, algo exclusivamente humano.

No por afirmar lo anterior, la TA-R propone una absurda simetría en donde los no humanos tienen la capacidad de actuar por sí solos, sin embargo, si es crucial retomar su papel como agregados sociales dentro del colectivo ya que forman parte de los procesos que ocurren en la vida social, lo importante es dar cuenta de las relaciones “develar relaciones más robustas a través del rastreo y registro de asociaciones entre entidades de distinta naturaleza” (Devenin, 2011). Además de tratarse de un nuevo enfoque epistemológico, la Teoría Actor-Red provee también de un nuevo acercamiento metodológico y ontológico, este último al cambiar el punto de partida de las investigaciones y ver lo social como conexiones en constante movimiento.

Así pues, dentro de este enfoque, el papel de las narrativas de los informantes es fundamental, seguir a los participantes de la vida social dentro de sus narrativas y poder así identificar también a los no humanos con los cuales se conjugan para conformar en conjunto la acción es fundamental para poder ensamblar las redes que conforman el colectivo.

El investigador juega un papel clave en el proceso de rastreo, sin embargo, se trata de no caer en las tentaciones que nos ha dejado el antiguo enfoque de la sociología de lo social, es decir, pensar en que lo social es el “éter” que rodea todo y además tratar de sustituir las palabras de los actores por categorías, es decir, tratar de calzar la información en teorías, categorías, hipótesis, etc. Tal como afirma Latour, “Tenemos que evitar la idea de que en alguna parte existe un diccionario donde todas las diversas palabras de los actores pueden traducirse a las pocas palabras del vocabulario social” (Latour, 2008, p.75).

El trabajo de campo entonces es meticuloso en poner atención en el discurso ya que es a través de la verbalización que la acción se puede rastrear, además se puede entender también a través de la narrativa cuáles son las negociaciones e intereses de los actores involucrados en las redes, y en el caso de que se susciten controversias²⁹ cuáles son las posturas, y las opiniones, formas de pensar y de mediar. Todo lo anterior se ve reflejado en el lenguaje y en cómo explican el mundo los actores, es por ello por lo que es de vital importancia ir a campo a realizar trabajo empírico tomando en cuenta todos los factores que se mueven alrededor del fenómeno a estudiar.

Asimismo, algo importante a tomar en cuenta es la formación de grupos es elemental para detectar los rastros de la actividad de los actores, por cada uno de los grupos que se forman en torno a algún fenómeno, también se forman anti-grupos que demuestran su postura y sus intereses con respecto al tema. La tarea entonces los investigadores adscritos a la TA-R es seguir a los actores y vigilar describir y analizar los rastros “seguimos los caminos propios de los actores e iniciamos nuestro viaje siguiendo los rastros que deja su actividad de formar y dismantelar grupos” (Latour, 2008, 49). Los actores estarán enrolados en distintos grupos dependiendo de los intereses que busquen alcanzar, los no humanos también forman parte de los grupos.

2.9 Análisis de las controversias

Para poder adentrarnos en la explicación de lo que es el análisis de las controversias, tenemos que remitir cómo se produce el conocimiento científico alrededor de los objetos técnicos que forman parte del colectivo, para ello, hay que retomar la propuesta de David Bloor de finales de los años 70 del siglo pasado que permite entender cuál es la forma en que la sociología de la ciencia ha construido y reconocido el conocimiento.

El “Programa Fuerte de la Sociología de la Ciencia” explica la naturaleza del conocimiento científico y también entiende “el papel epistemológico de las controversias científicas” (Arellano, 1999, p. 47). Este programa tuvo como principal objetivo analizar lo que sucedía dentro de la

²⁹ Se profundizará más adelante con respecto al concepto de Controversia

creación del conocimiento retomando una simetría desde donde se toman en cuenta la diversidad de elementos que componen un proceso de creación de teorías y corrientes epistemológicas.

En *Socio-logie de la logique ou les limites de l'épistémologie* (citado en Arellano 1999, p. 47) David Bloor afirma que “frente a la verdad o la falsedad, la racionalidad o la irracionalidad, el fracaso o el éxito, la sociología de las ciencias toma el compromiso de explicar cada uno de esos términos dicotómicos”, reafirmando así la importancia del análisis simétrico del colectivo.

El conocimiento se construye entonces entre diferentes actores sociales, cada uno con intereses colectivos específicos y en los cuales buscan imponers esos intereses ante otros. Lo que se establece (o el cierre de la controversia) es negociado, se conforma una red que estabiliza una manera de entender una idea, una manera de hacer las cosas. Dentro del análisis de las controversias cada actante busca imponerse. “En el enfoque de controversias y negociaciones, los actores sociales movilizan un espectro de sujetos, ideas y poderes para imponer y convencer a sus competidores de que sus puntos de vista son justos” (Arellano, 1999, p. 47).

En los estudios realizados dentro del enfoque epistemológico de la TA-R las controversias son aspectos fundamentales, ya que es justo ahí donde ocurre el intercambio de información, la mediación, los procesos de traducción y la confrontación de intereses de diversos actores involucrados en una red. Según la TA-R lo social está constituido de controversias en las cuales se observan principalmente cinco incertidumbres³⁰: la naturaleza de los grupos, la naturaleza de las acciones, (es decir quien ejerce la acción), la naturaleza de los objetos y la variedad de sus tipos de agencias, la naturaleza de los hechos y el análisis de los estudios que se elaboran bajo la etiqueta de una ciencia de lo social. Es importante tomar en cuenta que dentro de este planteamiento de las controversias en todo momento se establece una simetría con respecto a la capacidad de mediación que tienen los componentes de la red tomando en cuenta así el análisis tanto humano como técnico

³⁰ Latour hace referencia a incertidumbre en el sentido de la imposibilidad que existe al decidir si la incertidumbre existe en el fenómeno observado o en el observador. “Como veremos, nunca sucede que el analista sepa lo que ignoran los actores ni se da que los actores sepan lo que el observador ignora” (Latour, 2008,40)

que sucede dentro de las controversias, en todo momento reforzando que los artefactos no se pueden separar de la acción ni de los humanos para poder mediar.

Las cinco incertidumbres mencionadas estarán siempre presentes al momento de elaborar análisis ya que todas ellas forman parte importante en la explicación de los fenómenos a estudiar desde la óptica del científico social y cada una de ellas apiladas dotarán de herramientas para sistematizar la información al investigador.

Podríamos definir una controversia entonces según Tomasso Venturini como:

situaciones donde discrepan los actores (o mejor, se ponen de acuerdo sobre su desacuerdo) ... las controversias comienzan cuando los actores descubren que éstas no pueden ignorarse y las controversias finalizan cuando los actores logran llegar a un compromiso sólido para vivir juntos. Cualquier cosa entre estos dos extremos (el frío consenso del desconocimiento recíproco y el consenso caliente del acuerdo y de la alianza) se puede llamar una controversia. (Venturini,2014)

Es decir, cualquier situación en la cual se requiera negociación y concreción de diversos intereses serán controversias, en dichas controversias existirán actores con mayor intensidad y peso sobre los demás actores dentro de la red, siempre tomando en cuenta la cuestión del “convivir juntos” de los humanos y no humanos que en ningún momento del análisis deberán ser separados.

Dicho lo anterior también se debe tomar en cuenta que los actores estarán colocados en diferentes posiciones dentro de la controversia además de que pueden participar en diversas controversias simultáneamente, por lo cual, en cuanto al análisis de las controversias desde una perspectiva metodológica, se deberá de tener total claridad del fenómeno a estudiar para poder atender los rastros que los actores van dejando para el descubrimiento del investigador, lo cual permitirá identificar las asociaciones que se establecen entre las entidades que conforman las diversas redes en donde se suscitan las controversias.

En el análisis y cartografía de las controversias³¹ se pueden encontrar entonces las asociaciones de las entidades, sin embargo, el investigador deberá tener precaución en no ir tras la búsqueda de correlaciones causales ya que al momento de tener una visión limitada en la búsqueda de la causa y efecto estaríamos dejando de fuera la capacidad de rastrear asociaciones que podríamos pensar “imposibles” pero que son parte fundamental de las controversias. Se establece así un análisis y mapeo de dichas asociaciones, nombrando también a los actantes como entidades fundamentales que pueden estar representadas de diversas maneras, tales como leyes, artefactos, técnicas, conceptos, materialidad. Se comprende que la controversia conforma una red sociotécnica en donde se pueden identificar procesos de traducción que serán posteriormente aceptados por la comunidad para dar fin a la controversia, estableciendo como se ha mencionado, un compromiso para “vivir juntos”.

Habrán entonces una serie de controversias desplegadas por los actores en torno a diferentes elementos; otros actantes no humanos, conceptos, ideas, etc. Ejemplificando lo anterior, y retomando el tema principal de este trabajo de investigación, el automóvil es un actante no humano que trastoca a diferentes tipos de usuarios que a su vez están insertos en distintos grupos.

Tomasso Venturini (2014) retoma los siguientes elementos a cumplir para poder tener una certeza mucho más amplia de las controversias y su conformación:

1. Las controversias envuelven a toda clase de actores
2. Las controversias despliegan lo social en su forma más dinámica
3. Las controversias son reducción-resistentes
4. Las controversias son debatidas
5. Las controversias son conflictos

En este último punto cabe aclarar que más que conflictos, las controversias serán interacciones en donde podremos encontrar poder. Los actantes tratan de imponerse unos a otros argumentando sus razones desde la legitimidad de su propio discurso, desde los beneficios que tiene elegir o cerrar la red con su opción. En las controversias no necesariamente se realiza un cierre con el argumento

³¹ Se analizará más adelante en el texto en que consiste la cartografía de las controversias.

más justo o el argumento más “lógico”, ya que existen actantes con mayor poder que otros y serán estos los que generalmente tendrán superioridad al momento del cierre de la controversia. Asimismo, los actantes con menor intensidad no necesariamente quedan conformes con el cierre de ésta la mayor parte de las veces, sin embargo no hay un poder mayor que les pueda ayudar en peso para cerrar la controversia a su favor.

En este sentido, el poder y los intereses son importantes de tomar en cuenta en el análisis de las controversias, al final existe un entendimiento mutuo al cierre que no necesariamente significa que las dos partes establecieron un acuerdo, sino una comunicación clara de quien cerró esa controversia.

Cada uno de los puntos anteriores son clave para comprender el proceso y desarrollo de una controversia, ya que habrá de tomarse en cuenta que las controversias muestran heterogeneidad en sus componentes retomando la mediación que establecen los humanos con los no humanos representados en sus diversas formas. Además de ello las controversias nos muestran la colectividad en su forma más dinámica ya que podemos observar ¿Qué se asocia? ¿Qué se produce? ¿Qué intereses existen? ¿Cuáles son las alianzas que se forman? Además de que dicha dinámica también nos permite analizar cuáles son las unidades sociales que se desfragmentan al momento de la controversia. Esta dinámica nos indica que cualquier red puede ser descompuesta en varias partes, las partes a su vez se pueden “coagular para funcionar como un actor” (Venturini, 2014).

Se puede entender también que las controversias no pueden ser reducibles a una sola explicación del conflicto, pues justamente nos muestran las diferentes posturas que tendrán los actores involucrados, desde el inicio de dicha controversia habrá posiciones y descripciones conceptuales que cada actor sostendrá y propondrá para la resolución de ella. Cuando se hace mención a que las controversias son debatidas se habla de la apertura de las “cajas negras” del conocimiento que se encuentran dentro de los estudios de los fenómenos sociales. Dichas “cajas negras” son el resultado de la asociación de diversos factores, son cuestiones que, de no debatirse, de no haber conflicto, no serían mencionadas. Pensemos por ejemplo en la creación de las máquinas durante la revolución industrial, únicamente los creadores de dichas máquinas y los técnicos especializados en repararlas

conocen a la perfección lo que ocurre dentro de ellas, el conocimiento de este dispositivo técnico se encuentra entonces dentro de una caja negra, que solamente se abrirá cuando el dispositivo requiera una reparación o una actualización (en el caso de nuestros dispositivos actuales). Es por ello por lo que las controversias deben ser debatidas, se debe de sacar a la luz el conocimiento y los procedimientos ocultos dentro de la caja negra. Finalmente, en el último punto cuando se afirma que las controversias son conflictos ya que se suscita un choque de intereses por parte de los involucrados, además se observa que dentro de este conflicto se establecen también relaciones de poder entre unas entidades y otras. En todo momento de los puntos que señala Venturini el investigador deberá tener en cuenta la constante participación de los no humanos, ya que la incorporación de éstos complementa de una manera simétrica las mediaciones con los actores humanos.

En conclusión, la controversia será el ejercicio de análisis en donde se tomarán en cuenta las perspectivas de los actores en constante mediación y alianza tanto con humanos como con los no humanos, hablamos de una vida colectiva compleja, heterogénea y con intereses diversos. Cuando se establece un análisis de esta naturaleza podemos dar por sentado que se está estudiando la vida colectiva en movimiento, en cambio constante y en emergencia total. Por ello es que las categorías a priori en este tipo de análisis constituyen una limitante más que una guía, puesto que al estar en constante movimiento la investigación requiere irse moviendo en el sentido de los rastreos y asociaciones encontradas. Las controversias tienen un cierre, que puede ser por consenso o hasta la imposición, cuando se cierran dichas controversias surgirán nuevas partiendo de esa configuración, que será relativamente distinta en tanto a sus actantes y sus argumentos.

Así pues, el análisis de las redes estabilizadas, es decir, el estudio de la vida colectiva una vez “endurecida” no puede arrojar los mismos hallazgos que el estudio en movimiento, asimismo el estudio del colectivo en donde todos los actores se encuentran aislados (en un estado líquido dice Latour) tampoco podría arrojar un conocimiento integral “en ambos casos, lo social desaparece. Cuando se toma como sólido, pierde su capacidad de asociarse; cuando es tomado como un fluido, lo social desaparece de nuevo, ya que destella muy brevemente, justo en el momento fugaz en que las nuevas asociaciones se están pegando a la vez al colectivo” (Latour, 2005), es decir, lo que sucede en el colectivo no puede ser estudiado en las redes estabilizadas sino justo ahí donde

sucedan las controversias, cuando los actores y actantes se encuentran en una transformación mutua incesante.

En el caso del objeto de estudio de este trabajo de investigación, la automovilidad, las controversias que se han generado en torno al automóvil han sido diversas y han continuado a lo largo de los años. Podemos concebir en cuestión del análisis territorial esa transformación constante de las relaciones que se establecen con el automóvil y en donde diversos actores desarrollarán procesos de traducción para poder consolidarse como redes estabilizadas en cuanto al uso del auto y la creación de la infraestructura adecuada para su circulación.

Los automovilistas están insertos en distintos grupos que los harán tener opiniones diversas sobre el automóvil como actante y lo que interesa conocer es como esta relación entre automovilista y automóvil tiene diversas conexiones que han de analizarse para entender las distintas mediaciones que los usuarios realizan, y de qué manera el automóvil participa en una agencia que tiene efectos colaterales en distintos aspectos de la realidad como lo es el tránsito vehicular, la contaminación del aire y la construcción de infraestructura para su circulación.

Para un buen análisis de una controversia, hay que tomar en cuenta la postura de los distintos actores involucrados en ella para tener una visión completa del panorama, para ello la TA-R ha desarrollado un acercamiento metodológico a las controversias que se denomina “Cartografía de las Controversias” que tiene como principal objetivo llevar a la práctica de manera metodológica los principios de la TA-R. Se trata de observar las controversias y describirlas con todos sus elementos, de manera constante y analítica. Este método de investigación requiere que el científico social haga la observación sin las intenciones de comprobar ninguna hipótesis ni tiene como guía metodológica una serie de objetivos, únicamente se trata de observar las controversias con cada uno de sus implicados y contextos, tomando en cuenta que cada controversia tendrá intereses implícitos y argumentaciones que buscan ser impuestas.

Describir y analizar las controversias es de por sí un trabajo arduo al que no debe restársele importancia ya que, si bien se trata de un proceso que no busca encuadrarse en el modelo positivista de investigación, si requiere una capacidad analítica que permita diferenciar a cada uno de los

actores involucrados en las controversias, las problemáticas que se retratan y las conexiones entre uno y otro.

La cartografía de las controversias es pues, un modelo metodológico de observación, análisis e investigación que permite poner en práctica las propuestas de la TA-R y que proporciona una visión amplia del panorama en cual suceden los fenómenos sociales.

La metodología del análisis de las controversias en la práctica, requiere de una identificación de cada uno de los actores que están involucrados en la conformación de los conflictos y negociaciones. Involucrar a todos los actores requiere de seguir sus rastros y describir cada uno de sus intereses además de profundizar en la constitución de cada uno de esos actores, es decir, en caso de los no humanos entender su conformación técnica. Esta metodología implica realizar un acercamiento al fenómeno de estudio cuando se encuentra en un estado “magnético” como menciona Venturini, cuando no es sólido totalmente ni tampoco se encuentra aún disperso en un estado líquido. En la investigación esto lo podremos recopilar por medio de técnicas que analicen la narrativa (entrevista) y por medio de un arduo análisis a las inscripciones que se generan de lo que interesa al investigador.

Desde esta perspectiva entonces el estudio de la automovilidad cuenta con una caja de herramientas extensa para analizar de manera más detallada las relaciones que se llevan a cabo dentro de este despliegue de entidades, además de que permite concebir al automóvil en su calidad de actor no humano, como generador y participante en las asociaciones que puestas dentro del análisis arrojan información que puede dar cuenta de las relaciones entre diferentes tipos de actantes, más allá de concebir al automóvil como un “objeto de lujo” pasivo y como la proyección simbólica de determinados grupos de personas ya categorizados anteriormente (clases sociales, tribus urbanas, grupos de edad, etc.).

Conclusiones del capítulo

En conclusión, un estudio acerca de la automovilidad analizado desde la sociología de las asociaciones tiene la ventaja de permitir rastrear la capacidad de mediación del automóvil y las diferentes habilidades para las cuáles los actores lo enrolan en sus programas de acción. Esta investigación busca estudiar a los actantes no humanos como elementos con la capacidad de interactuar en la vida social, de dar legitimidad a los efectos que producen en las diferentes redes de agencia. Además de su carga simbólica y del estudio de la semiótica de éstos, el automóvil como todos los no humanos que forman parte del colectivo, tiene la capacidad de mediar, interactuar, modificar conductas, causar efectos en su calidad como mediador que otro tipo de medios de transporte no produce. Asimismo, existen diferentes inscripciones que dan cuenta de la importancia del automóvil en su calidad de mediador dentro del colectivo y la emergencia de nuevas agencias que tienen como punto de encuentro el automóvil.

Tomar como punto de referencia las causas preestablecidas a priori, no permite dar cuenta de la variedad de asociaciones que existen dentro del fenómeno de la automovilidad, asimismo no permitiría dar la importancia y peso necesarios a las narrativas de los actores quienes desde sus diversos modos de vida perciben el automóvil más allá de las etiquetas tales como “clase social”, “género” “ubicación en la ciudad de México” etc. Es por ello que esta investigación se centra también en la categoría del actor humano, el usuario, sin dejar de rastrear las mediaciones en las que participa dentro de la red, pero sin etiquetar para poder observarlos y sin tener ideas preconcebidas de lo que se encontrará en el camino.

CAPITULO 3. LA MEDIACIÓN CON EL AUTOMÓVIL. LAS NARRATIVAS DE LOS USUARIOS.

La relación con el automóvil y sus usuarios representa la medula espinal de este trabajo de investigación por lo cual es primordial definir el concepto de usuario con el fin de esclarecer cuál es el papel principal que juega éste dentro de la mediación que se establece con el automóvil. Comenzaremos recordando lo que ya se ha explicado en el capítulo anterior con respecto a la mediación, teniendo en cuenta que se refiere a toda aquella interacción que se realiza entre dos actantes (humanos y no humanos) y que tiene la capacidad de transformar su entorno. La mediación es pues el concepto central, sin embargo, hay que tener en cuenta a los protagonistas de dicha acción, en este caso analizaremos como los usuarios y sus automóviles tienen la capacidad de establecer programas de acción que pueden tener un impacto en el medio que les rodea. Anteriormente los estudios que versan en la sociología de las técnicas u objetos técnicos han puesto el énfasis en el análisis tomando al usuario únicamente como el destino final sin profundizar en la relación que existe entre los dos actantes. El usuario, según Madeleine Akrich, puede definir a un “objeto técnico”³² desde diversas perspectivas, “es posible definir a un objeto técnico como un escenario, una secuencia de comandos que definen un espacio, roles y reglas de interacción entre los diferentes actores que encarnan estos roles” (Akrich, 1990).

3.1 Los actantes y la mediación

Para entender cómo interactúan los actantes dentro del colectivo social, hay que tomar en cuenta el escenario en el cual se desarrollan estas diversas mediaciones entre los diversos actantes que se involucran entre sí en el transcurso de la vida colectiva. En el espacio de la ciudad existe una variedad de actantes que conviven entre sí, es decir, los artefactos mismos que median con la automovilidad permiten a los usuarios mediar con el espacio de una manera ordenada con lo cual se nutre (o se esperaría) la cultura vial en las calles. Los actantes no humanos en su

³² Un actante no humano.

conjunto con los actantes humanos interactúan para dar uniformidad y orden a la automovilidad, es hablar entonces de la señalización, los usuarios, los automóviles y lo que los usuarios transportan.

El auto es un actante activo en el desarrollo de la vida cotidiana y es importante entonces analizar cómo es la relación que hay entre los usuarios y sus autos, cómo es que estos dos actantes se desarrollan en la vida colectiva y cómo entran en juego con los demás actantes que complementan el fenómeno de la automovilidad. Es analizar a fondo la relación de los usuarios con los autos, qué les permiten completar en sus diversos programas de acción y con qué otro tipo de actantes se relacionan para cumplir los objetivos de cada uno de ellos.

La importancia del abordaje desde la Teoría Actor Red reside entonces en tomar en cuenta a todos los actantes que entran en juego en el análisis de la automovilidad, entendiendo la complejidad que encierra en sí mismo, tomando en cuenta también la diversidad en los actantes humanos, a los cuales llamaremos usuarios; habrá una diferencia en los programas de acción que cada uno de ellos busca completar, por lo cual el diferenciar y distinguir el enrolamiento de cada uno de los actantes involucrados es fundamental para elaborar una tipología de los usuarios.

3.2 Usuarios y Mediaciones con el Automóvil

Se tomó en cuenta un grupo de usuarios con una única característica a completar para ser entrevistados; que fueran usuarios activos de un automóvil, ya sea por posesión es decir los propietarios que utilizan su automóvil para moverse dentro de la ciudad, así como a aquellos usuarios que a pesar de no tener automóvil utilizan este medio de transporte de manera habitual para trasladarse en su vida cotidiana. El objetivo a alcanzar en el trabajo de campo era observar la interacción entre los actantes dentro de los programas de acción, es decir, tanto de los actantes humanos como de los no humanos, observar en qué momento y cómo el automóvil cobra su calidad de actor en el sentido de mediar con otros actantes para permitir al usuario completar sus objetivos, ya sea de movilidad, proyecciones sociales, comodidad y confort, seguridad, etc.

La elección de los informantes para este trabajo de investigación tiene que ver con la tipificación que se pudo observar de los automovilistas en un primer acercamiento por medio de la técnica de la observación no participante. Los usuarios fueron seleccionados con base en la relación que guardaban con el automóvil en cuanto a su uso, es decir, que el automóvil tuviera una participación en sus actividades cotidianas. En sus narrativas se pueden identificar las diferentes maneras de mediar que tienen con el automóvil y cómo forman parte de diferentes programas de acción que se insertan en redes que circulan dentro de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. El principal criterio de elección para en cuanto a los informantes fue principalmente que tuvieran una mediación con el automóvil, que dentro de sus actividades cotidianas dentro de las diferentes esferas desde donde las cuales se desarrolla (el informante) se enrolara al automóvil. Si bien se realizó una observación para poder entender las maneras más habituales de mediación se fue siguiendo el rastro dentro de la narrativa de los usuarios, las entrevistas son de corte cualitativo por lo cual la representatividad numérica o estadística no fue un requisito para la elección de los entrevistados.

Cabe mencionar que los perfiles de los informantes son variados, sin embargo, no recopilan la totalidad de mediaciones que pueden existir con el automóvil en la ciudad ya que en sí mismo cada usuario tendrá diferentes necesidades conforme va avanzando durante el desarrollo de su vida dentro del colectivo.

Las entrevistas muestran en su narrativa diversas formas de mediación entre los usuarios y el automóvil, así como también dan cuenta de cómo viven la espacialidad misma de la ciudad los conductores y usuarios del auto, cómo es que se interrelacionan con los demás actantes humanos y no humanos, cómo es que toda esa diversidad de actantes en conjunto construyen una espacialidad que si bien no es permanente, en ocasiones genera a través de sus controversias irreversibilidad dentro de la ciudad, como lo veremos en el capítulo siguiente.

De este modo la narrativa de los usuarios en torno a su relación con el automóvil como un actor más del colectivo es un elemento fundamental para poder dar explicación a cuestiones que a la fecha se han trabajado desde la sociología clásica y los estudios urbanos, trabajos que sin duda han dejado como precedente una importante descripción y análisis de la automovilidad, y como he hablado en el capítulo que da inicio a este trabajo, se han abordado desde diferentes ópticas

como la dependencia al automóvil, o únicamente los traslados. Ya algunos académicos especializados en los temas de movilidad han dado un acercamiento a una tipología de los usos del automóvil y el porqué de su uso, tales como Salomón González quien menciona que:

“La dependencia del automóvil puede ser de tres tipos: a) lugares con una baja accesibilidad por razones tan variadas como su alejamiento, el mal servicio del transporte público, estigmatizado por razones de inseguridad, etc.; pueden ser lugares cuyo acceso depende del uso del automóvil particular; b) por el tipo de viaje, como aquellos que requieren el transporte de mercancías (las compras de víveres) o de personas (enfermos o con alguna discapacidad); son a menudo viajes que dependen, a falta de alternativas, del uso del automóvil; c) por atributos de las personas, como su estilo de vida, edad, condición de salud, clase social, etc.” (González, 2013, 29)

La dependencia a la que hace referencia el párrafo anterior, da cuenta de una clasificación de los factores de la dependencia al automóvil tomando en cuenta las razones de índole deductiva para la decisión de utilizar el automóvil, es decir que a través del análisis de los usos del auto se elaboraron categorías en donde poder ubicar las diferentes motivaciones de los usuarios para el uso del auto. Lo anterior es útil y sin duda sienta un antecedente de observación en cuanto a los usuarios y sus necesidades en torno al automóvil, sin embargo, deja de fuera la posibilidad de observar y analizar narrativas que pueden encerrar en un mismo usuario diferentes usos y relaciones con el automóvil.

Es a través de la narrativa de los usuarios cómo se puede observar la interacción de cada uno de ellos con el automóvil, en la calidad de ambos, tanto de usuario y auto de actantes dentro de un colectivo y se pueden rastrear las asociaciones. El principal objetivo de esta investigación es observar y analizar cómo es que el auto se convierte en un actor que es pieza fundamental para que los usuarios completen sus programas de acción y cómo cada uno de ellos percibe esta necesidad. Además de tomar en cuenta la diversa cadena sociotécnica de actantes que estarán involucrados en los programas de acción a completar.

3.3 Diversidad de Mediaciones

El automóvil si bien tiene como principal función la de trasladar de un punto a otro a sus ocupantes también ha cobrado diversas cualidades que ya se han observado en estudios anteriores y que se mencionan en el primer capítulo de este trabajo. Ya se ha revisado como el automóvil puede dar una categoría de estatus a sus poseedores u ocupantes, o como el vínculo afectivo con el automóvil puede ser duradero y de gran intensidad. También se ha revisado como funge como una herramienta de trabajo para algunas profesiones en específico ya que hay traslados que hay que realizar y que con la ayuda del automóvil resulta más sencillo. Generalmente se suelen estudiar las cualidades anteriores resaltando una tipología y separación entre los usos que hacen los seres humanos de este medio de transporte y cómo afecta la movilidad urbana, es decir, tomando en cuenta que las ciudades se han transformado a raíz del uso desmedido del auto. Hay que tomar en cuenta también que no todos los usuarios tendrán un solo tipo de mediación con el automóvil ya que las interacciones toman diversas funciones dentro del colectivo y es como ya se ha mencionado en su narrativa en donde podemos dar cuenta de dichas asociaciones que se realizan entre actantes dentro de su andar por la ciudad.

3.3.1 El automóvil como empleado

Más allá de observar únicamente al automóvil por sus cualidades de transporte como ya se ha mencionado anteriormente, habría que hacer un acercamiento a su interacción dentro de la cadena de trabajo de algún establecimiento, de los programas de acción de los diferentes usuarios que lo necesitan e incluyen en su vida laboral. El automóvil como un actante adquiere cualidades humanas en su mediación con los humanos permitiendo completar programas de acción específicos con respecto a la actividad que cada usuario tiene. La participación de un automóvil como un actante se puede observar desde diferentes ejemplos que en la narrativa de los usuarios entrevistados salieron a la superficie, tales como la imagen que permitirá cerrar un negocio ante los pares, el uso frecuente para concretar la provisión de algún servicio, el medio de transporte específico para los integrantes del núcleo laboral o el simple transporte de materiales o suministros.

Cabe mencionar que el automóvil dentro del mundo laboral puede tener diferentes tipos de mediación, que pueden ser, por citar algunos ejemplos, el de servicio médico (ambulancias), servicio de reparto de suministros (paquetería, comida), seguridad y cumplimiento de la ley (patrullas) traslados como medio de transporte privado (taxis) etc, sin embargo el análisis de la narrativa de los informantes seleccionados se direccionó en la incorporación del automóvil en la como componente de una empresa retomando la importancia de la mediación que el auto tiene en estos espacios. En otro de los casos se muestra el análisis con respecto de el papel del automóvil como el actante que recibe un servicio, y como se convierte en el protagonista del empleo desde la perspectiva del mecánico que lo repara y lo reconoce en todas sus partes.

Comenzando con la interacción que hay entre los actantes y la proyección que se hace hacia “afuera” del núcleo laboral, se puede observar que algunos de los entrevistados toman en cuenta la importancia de la imagen que el automóvil proyecta hacia los posibles socios, ante la visión general de los demás integrantes del colectivo social que les representan algún interés. La traducción de intereses que hacen los poseedores del auto se refleja en el siguiente ejemplo en la compra de automóviles nuevos, de la renovación del parque vehicular de la empresa cada cierto tiempo para concretar negocios y proyectar bonanza dentro de este núcleo laboral:

“Ese reflejo como empresa, yo cambio cada tres años las unidades a unas nuevas unidades, ¿porque razón? Porque tú también quieres expresar como empresa que tus unidades son nuevas, que no es la empresa “patito” y todo eso lo expresas desde tus unidades de reparto (...) Es una herramienta de trabajo, y es lo que tú te quieres y respetas y estas, y es lo que yo quiero transmitir que las unidades estén bien. Y eso es un factor determinante para mi negocio y los negocios que hago.”³³

Podemos observar el claro interés de proyección hacia afuera que tiene en particular el entrevistado, dueño de una mediana empresa, quien busca a toda costa a través de sus automóviles demostrar que los ingresos son suficientes y que el concretar algún negocio u operación con la empresa en un

³³ Entrevista realizada en septiembre de 2016. YZ

futuro asegura algún ingreso económico. La mediación que hay en este caso con el automóvil es la de proyectar una imagen que no únicamente dotará de un estatus específico a su dueño, sino que participará de manera directa y activa en el crecimiento económico de la empresa, el mostrarse así ante los pares tendrá como beneficio lo anteriormente mencionado. El usuario de esta entrevista tiene la certeza desde su punto de vista dentro del mundo social y su comprensión de la realidad, que es indispensable esta proyección para alcanzar el éxito.

Desde el punto de vista del empleado y no del empleador en cuanto a la mediación con el automóvil en el mundo laboral, la interacción cobra la misma importancia al querer proyectar la imagen de la empresa hacia los clientes, esto se puede observar de manera marcada en los usuarios que laboran en el área de ventas, al tener que visitar de manera frecuente a clientes con los cuáles sostienen (o se pretende sostener) algún tipo de relación de intercambio monetario. La imagen en este caso, y como algunos usuarios (empleados, mas no los empleadores) expresaron no reside en el “estatus” que el automóvil puede otorgar, sino en la imagen que el auto sin poner atención en el modelo pueda proyectar hacia el cliente:

“se fijan en que carro vienes (los clientes o prospectos de cliente), como que es parte de tu presentación aunque no es un carro lujoso que es un carro que venga limpio, que no lo traigas chocado y eso, la verdad sí cuenta a la hora que los clientes te ven, es la imagen que das desde la empresa y todo”.³⁴

La proyección que se busca teniendo como mediador al automóvil en las asociaciones dentro del mundo laboral, no solamente se resume a una proyección como empresa, en muchas de las ocasiones estamos hablando de una mediación que ocasionará una transformación en el entorno del usuario, o en donde se busca esa expectativa, por medio de la imagen que el automóvil pudiera completar. El cuidar de la imagen del usuario también representa para él, el cuidar de la imagen de su socio o compañero activo y mediador en su programa de acción ante la visita de un cliente o posible cliente. Además de proyectar a la empresa de manera positiva. Mientras que también se puede presentar un argumento ante el beneficio de la imagen del auto a través del estatus para otros

³⁴ Entrevista realizada en septiembre de 2016 YZ

usuarios, es decir, mientras mejor modelo de automóvil se tenga, en el imaginario de la vida social del usuario, mayor será el beneficio a nivel laboral, inclusive se podrá aspirar a un ascenso en el puesto de trabajo obteniendo la aportación del automóvil para ello.

Por otro lado, y hablando del automóvil como un empleado más o socio dentro del mundo laboral, existen usuarios que resaltan la importancia de la seguridad que el automóvil puede otorgar como cualidad en esa mediación, además de la facilidad de movimiento en cuanto a distancias y tiempo

“cuando empecé a trabajar y como me tenía que ir hasta Polanco o Vallejo, así diferentes zonas eh, pues también era complicado en camión y a veces salía muy tarde por ejemplo 8 – 9 de la noche pues ni modo de, me daba miedo como tomar taxi o igual subirme al metro y me sentía más segura en el carro”.³⁵

El automóvil cobra entonces una importante participación en los desplazamientos laborales, ya que los puntos a los que la entrevistada se refiere son puntos en donde el transporte público no cuenta con una conexión satisfactoria (Vallejo a Polanco), por lo cual el traslado en automóvil es mucho más factible. La mediación que rastreamos en este caso es la del transporte, es decir, la facilidad con la cual el traslado se realiza por la interconexión deplorable del transporte público, además de la seguridad que representa para la entrevistada.

Esa cualidad de dar seguridad a un usuario también convierte al automóvil en un mediador, haciendo del viaje hacia el centro de trabajo un trayecto libre de peligros desde la visión del mundo de la entrevistada. Un elemento para resaltar y tomar en cuenta es la invisibilidad de la seguridad o inseguridad vial para la entrevistada, la seguridad se refiere a los delitos cometidos en el transporte público o al transitar las calles por la noche, sin embargo, la conciencia acerca de los accidentes viales no se menciona ni se percibe. Entonces, esta mediación con el automóvil permite a los usuarios el traslado, una mediación que tiene la capacidad de transformar el entorno del usuario en cuanto al mundo laboral ¿en qué sentido? En primera instancia el tiempo de llegada es

³⁵ Entrevista realizada en marzo de 2016. AGR. En este caso en específico de la información provista de la usuaria, la distancia a recorrer era más corta en automóvil que en transporte público. Hay que mencionar que hay usuarios que eligen el transporte público para trasladarse al trabajo, esto en consecuencia de una mayor interconectividad en el transporte público entre el lugar de origen y el lugar de destino.

una restricción fundamental, en el caso de la usuaria del ejemplo mencionado, la hora de entrada al espacio laboral era estricta, que de haber faltado a ello el programa de acción de ingreso económico no se hubiera completado de manera satisfactoria. Es decir, el automóvil, en su cualidad de compañero, media con el usuario para hacerlo llegar antes al espacio laboral, mediación que de haberla hecho con el transporte público no se habría completado de la misma manera.

Además, el automóvil adquiere la cualidad humana de la protección, de mantener segura a la usuaria que se traslada por las noches al espacio laboral. En otras ocasiones, el automóvil se convierte en el principal protagonista de la vida laboral del usuario, más allá de colaborar para completar un programa de acción, el mismo programa se vería imposibilitado sin la existencia de un automóvil por las características específicas que el usuario puede tener y necesitar para completar este objetivo:

“Si el carro se descomponía, ya yo no iba a trabajar, porque tenía que quedarme con Ayane, (su hija) porque como íbamos a movernos a esas horas con Ayane en el metro, eso sí ya no. Entonces si el carro se dañaba en algo, ya...”³⁶

En este caso, la usuaria de automóvil, al no poder desplazarse en auto a su lugar e empleo, de plano, no podía, no había cabida para una “negociación” con algún otro tipo de transporte ya que por lo que había transportar en el trayecto (hija de 40 días a 1 año) resultaba complicado dejar de lado el automóvil. La mediación que se hace con el automóvil en su cualidad activa, es imposible de sustituir con otro actante, aquí y en el análisis del mundo laboral que estamos realizando, el auto se convierte en un actor fundamental para que se pueda obtener un ingreso económico. El transporte público en este caso en específico es el metro dentro de las horas más concurridas, la línea que transcurre de la estación Ciudad Azteca haciendo transborde para llegar a la línea 2 con dirección a Cuatro Caminos.

A diferencia de los casos anteriores este último ejemplo ilustra de manera contundente la importancia de que el automóvil entre en juego para completar un programa de acción relacionado

³⁶ Entrevista realizada en abril de 2016. MAEC

con la vida laboral, no es que dicha interacción represente un ascenso, una mejor y mayor proyección de la empresa, seguridad en cuanto a la delincuencia y traslado, sino que simplemente es imposible de iniciar un programa de acción con la ausencia de este actante. Además de la mediación que existe desde esta perspectiva con el automóvil, este actante adquiere otra cualidad cuando se asocia con otro tipo de servicios que se pueden proveer a través de esta interacción:

“El auto hace que puedas tener servicio de cablevisión, hace que llegue tu mercancía, o sea para nosotros es vital el auto para hacer nuestras funciones no lo podemos dejar por una cuestión de utilidad, y se trata de regionalizar las entregas o los trabajos o etc..”³⁷

Se puede observar en esta narrativa cómo se establece la asociación entre el automóvil y la posibilidad de realización de ciertas actividades, que de no contar con la participación de este no serían posibles. Esta mediación se realiza con la conjunción de dos actantes que tienen como finalidad completar el programa de acción de algún servicio. Es fundamental recalcar que aquí el automóvil es considerado como un empleado, ajeno a su cualidad pasiva de un objeto que únicamente funge como una herramienta.

Se adquiere una cualidad activa, una cualidad *cuasi* humana que le permite entrar en interacción directa con el usuario y completar este programa de acción, el auto y su usuario median entre sí para un objetivo común.

Esta interacción del auto y los usuarios con respecto a la vida laboral, también se puede ver reflejada en el transporte de mercancías que se venden u ofertan en otros espacios, en territorios apartados a la vivienda del usuario. Es fundamental comprender aquí también la parte activa del automóvil con respecto al usuario y no únicamente la cualidad instrumental del “objeto” de transporte. Es decir, este actante permite la transportación de otros actantes que permiten completar un programa de acción, que tienen diversas interacciones. Anteriormente podríamos suponer que este tipo de usuarios únicamente tienen un interés instrumental con el automóvil, sin embargo,

³⁷ Entrevista realizada en septiembre de 2016. YZ

estamos también hablando de completar el programa de acción “laboral”, de una asociación entre actantes. El rastreo de estas asociaciones permite encontrar que más allá de observar este binomio usuario- automóvil podemos estar ante un despliegue de actantes que se relacionan entre sí para permitir al usuario inicial obtener algún beneficio. El automóvil es entonces un compañero de trabajo:

“nosotros transportamos mercancías entonces es incómodo transportarlas en el transporte público y bueno el transporte público no se puede justificar en situaciones fiscales y bueno la gasolina, refacciones de los autos si...”³⁸

Además de convertirse en el compañero que facilitará una acción a llevarse a cabo como el transporte de las mercancías, el automóvil adquiere otro tipo de mediación con el usuario, adentrándose en otra red que involucra otro tipo de asociaciones, estamos hablando de la importante participación del auto en la mediación con las redes fiscales, con la parte económica con la que el usuario en cuestión también establece una relación. Aquí el automóvil adquiere una especial importancia en cuanto a la justificación de gastos, es decir, que no podrían elaborarse a través del transporte público. Una asociación surge con el automóvil, además de llevar la mercancía necesaria para el trabajo de un lugar a otro, la relación entre usuario y automóvil establece una asociación necesaria con otra institución con la cual se media que es la económica.

Sin duda el transporte de mercancía para los usuarios que laboran como comerciantes es fundamental y su labor se vería totalmente interrumpida si no contarán con la posesión de un automóvil para poder completar su programa de acción, en algunas ocasiones el transporte va más allá de llevar la mercancía (quien podría ser considerada también como otro actante dentro de este programa de acción). El transporte también de la infraestructura sobre la cual se trabaja es una de las acciones que se llevan a cabo dentro de los automóviles de los comerciantes:

“yo vendo cosas de celular, cables para tv, controles, es pesada pero no hace tanto bulto, por eso cabe todo en la cajuela, llevas también lo que es el puesto

³⁸ Entrevista realizada en febrero de 2016. CRL

que armas, lo que es la lona, todo eso, entonces eso sí te ocupa mucho espacio, y en transporte público no, si acaso en taxi, pero en micro no”.³⁹

Entonces podemos observar que esta asociación automóvil-infraestructura (puesto)- mercancía permite completar el programa de acción laboral de un comerciante. La diferencia de únicamente analizar cómo el automóvil es fundamental para un comerciante y decir que la calidad “del viaje” condiciona el uso del auto y de analizar con un abordaje de asociaciones radica en la importancia que podemos otorgar al automóvil como un mediador activo entre el ingreso económico y el usuario, un mediador que está conectado en distintas direcciones con otros actantes (redes tecno económicas, proyección ante otros pares, concreción de negocios, control de los empleados). Otro punto importante con respecto a los comerciantes y sus mediaciones con el automóvil es la facilidad de movilizarse junto con su mercancía a otros puntos de encuentro. De hecho, la decisión inicial de algunos de ellos para adquirir un automóvil propio será incitada por las cuestiones laborales, ya que sin automóvil no podrían trabajar o no podrían alcanzar otros territorios en donde ofertar sus mercancías. Con un automóvil tienen un mayor control y poder sobre el espacio lo cual impacta en su capacidad de venta:

“ya puedo mover mis cosas, puedo buscar más lugares en donde trabajar, ya me puedo ir más lejos”.⁴⁰

Es interesante recalcar en el caso de los comerciantes, que para poder acceder a un espacio dentro del territorio de los puntos de venta (mercados ambulantes, tianguis) deben entrar a una red específica de actores que resguardan el espacio y permiten que lleven a cabo su labor de venta. En el caso de los usuarios que transportan mercancía y establecen este tipo de mediación con el automóvil para poder realizar su trabajo, se insertan también en otro tipo de negociaciones propias únicamente de comerciantes de una red.

El caso de M.A.S usuario de automóvil entrevistado para este trabajo, es un ejemplo claro de lo anterior, ya que de llegar a ocurrir en la CDMX una contingencia ambiental producto de la mala

³⁹ Entrevista realizada en Mayo de 2016. MAS

⁴⁰ Ídem

calidad del aire, tal como el Doble Hoy no Circula⁴¹, su automóvil cuenta con un permiso especial para circular el día sábado ya que de no poder transitar con él, la labor de vender su mercancía que es su principal sustento económico sería imposible de realizar:

“Me tocó (doble hoy no circula), mira, se supone que yo no puedo circular un día a la semana y un sábado, de hecho habían dicho que ningún sábado pero yo como trabajo en el tianguis a mí me dieron una credencial que eso me permite circular los sábados pero nada más en Tlalnepantla por mi trabajo (...) eso me lo dieron en el municipio, es por parte de la organización de tianguistas, ahí te dan una credencial, al principio no lo sabía después ya me dijeron que con esa credencial de comerciante no me iban a infraccionar, si no, no podría trabajar”⁴².

En este caso los comerciantes tianguistas que utilizan como medio de transporte el automóvil para completar el programa de acción laboral, están insertos en otra red que les permite llevar a cabo sin ningún problema su actividad. Específicamente dentro de su calidad de empleado o compañero de la jornada laboral el usuario obtiene este tipo de beneficios.

Ejemplos como el anterior nos invitan a recordar la importancia de la diferencia entre los conceptos de mediador e intermediario en el abordaje de los análisis actanciales de la TA-R; mientras los intermediarios tienen la función de transportar información y de unir actantes sin generar ninguna modificación, los mediadores tienen la capacidad de producir diferencia en su entorno y en su cadena de interacción. En este sentido, el automóvil es un mediador causante de modificaciones en su entorno y en las redes de acción, permite generar un ingreso económico, al igual que la mercancía cuando se asocian con este fin. Un intermediario sería algún actante que tiene una participación transitoria, tal como un semáforo que por delegación.

Otro de los aspectos que resaltan en las entrevistas realizadas a usuarios de automóvil, es del control. El automóvil además de ser quien transporta a los empleados de una empresa de un punto

⁴¹ Programa que implementa el gobierno federal al momento de detectar mala calidad del aire. Consiste en quitar de circulación dos veces por semana automóviles particulares.

⁴² Ídem

a otro, en su interacción con otro actante que en este caso es el dispositivo móvil (smartphone), cobra la cualidad de ser un acompañante que permite al empleador observar en todo momento la legitimidad de los viajes que los empleados deben realizar para llevar a cabo actividades fuera del espacio laboral. Aquí, el automóvil continúa siendo un actante dentro de la cadena de mediación, sin embargo los empleados no son los propietarios del auto, el empleador tampoco es dueño de la unidad en cuestión, en este caso se recurre al servicio del automóvil.

La mediación con el automóvil tiene también la capacidad de mediador, a través de otra plataforma que únicamente brinda un servicio, en el caso específico de la ciudad de México y de los usuarios entrevistados, de la plataforma UBER⁴³, servicio que a través de la tecnología provee a los usuarios de un servicio de transporte privado el cuál se puede solicitar desde una aplicación instalada en el smartphone.

El automóvil sigue siendo fundamental en la mediación que se hace para completar programas de acción dentro del mundo laboral (entrega de paquetes, traslado de empleados de un lugar a otro, facturación y comprobación de gastos), al mismo tiempo adquiere la cualidad de aliado con el empleador cuando puede controlar a distancia y a través de esta tecnología a sus empleados:

“UBER es una maravilla, a reuniones de trabajo solo voy en uber. Ahora tenemos UBER (...) primero, facturas por aquí los taxistas no te facturan, ninguno y porque puedes tener un control de todo, a donde va la gente, si realmente fue ahí... creo que además es bueno para México porque los taxistas no facturan y te cobran lo que quieren... el UBER es más seguro y más barato”⁴⁴

La plataforma UBER provee al empleador la capacidad de control que anteriormente con el uso de los taxis regulares no tenía, además que se vuelve a observar una de las asociaciones en donde el automóvil también entra en juego, la cuál es la económica, más allá de demostrar los gastos del

⁴³ “Uber es una empresa de tecnología. Usando su aplicación, los usuarios que necesitan transporte consiguen fácilmente encontrar socios conductores que ofrecen este servicio. Uber ofrece una opción más para moverse por la ciudad, con más estilo, seguridad y comodidad que nunca.” Fuente: <https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/>

⁴⁴ Entrevista realizada en marzo 2016. PLJ

viaje o gasolina que el usuario tiene al interactuar con el auto dentro del mundo laboral, también se puede elaborar una comprobación de ingresos por vía de una factura, cuestión que es difícil de encontrar con taxis comunes. La mediación con el automóvil entonces cobra otras cualidades además de únicamente el traslado de empleados, llegada a lugares, etc.

Otro de los puntos importantes a considerar, es que, para el usuario entrevistado, quien es dueño de una empresa consultora ubicada en Polanco, el automóvil permite aprovechar mejor y ahorrar tiempo, aún más si, como se ha mencionado anteriormente, participa en la proyección de la empresa a través de la imagen que puede otorgar una mediación con el automóvil. Principalmente tomando en cuenta el desplazamiento que el usuario tiene hacia las reuniones de trabajo, considerando de manera prioritaria el aprovechamiento del tiempo más allá de la proyección de imagen, es decir el que “lo vean llegando en un auto de lujo” estableciendo esa mediación entre él y sus pares o posibles socios, o como hemos visto anteriormente los empleados dedicados a las ventas que otorgan prioridad a la imagen del auto.

Al hacer uso del UBER para trasladarse a las reuniones, el usuario realiza diversas actividades dentro del automóvil, otra mediación importante, puesto que este tipo de actividad no podría ser realizada desde su auto particular o desde el transporte público por falta de privacidad y espacio para el usuario:

“si voy en carro tengo que manejar tengo que estar atento, tienes que estar pendiente del GPS, tienes que estar pensando en donde estacionas, tienes que estar con el estrés de los de al lado que todo mundo se salta aquí los semáforos y las leyes de circulación, mientras que si vas en un UBER puedo estar leyendo correos, mandando correos, haciendo llamadas, y entonces una hora mía de trabajo vale más que una hora mía manejando”⁴⁵

Es clara la diferencia entre la mediación que establece este usuario con respecto a los anteriores en el ámbito laboral, mientras que para algunos puede ser una herramienta o aliado clave en cuestión de imagen, para el usuario del ejemplo y las necesidades específicas de su programa de acción, el

⁴⁵ Ídem

aprovechamiento del tiempo cobra una importancia superior a la que la imagen podría brindarle. Incluso, el mismo usuario expresa en otro momento de la entrevista que la imagen no tiene nada que ver con el automóvil, ya que generalmente al momento de llegar a una reunión de negocios, nadie ve cuando llegas ni “en qué llegas”.

La mediación que existe entre el automóvil y los usuarios en términos de la vida laboral y la obtención de ingresos monetarios se puede ver representada desde diferentes asociaciones, la diversidad de actividades representa entonces la misma diversidad de actantes que van a interactuar.

Es decir, mientras que para un usuario el automóvil puede ser un buen socio en cuanto a la proyección de la imagen empresarial, para otros usuarios será más una proyección individual como vendedor, por otro lado solamente pueden mediar para llegar a su trabajo sorteando una serie de obstáculos, o de ser empleador aportará a controlar a los empleados en sus viajes.

Para otros usuarios el automóvil funge como un compañero en el transcurso del día, con la cualidad de ayudar a transportar la mercancía y la infraestructura (puesto) en donde se acomodará el producto a ofertar, mientras que para otros el automóvil representa el hecho mismo de presentarse en el espacio laboral o no, es decir, usuarios que dependen de la mediación con el automóvil para poder asistir al trabajo, es el caso de la usuaria con una niña pequeña que no podía “moverse” si no era a través del automóvil. Esta mediación representa un grado de intensidad mayor dentro de esa cadena de acción, ya que es aún más importante que el trabajo mismo.

Finalmente, otro de los tipos de mediación observados en los usuarios dentro del mundo laboral es aquél en donde esta mediación les permite establecer algún control entre ellos y los demás empleados del espacio laboral. A través del enrolamiento que se hace de otra tecnología (plataforma UBER) el usuario ejerce un control sobre sus empleados con lo cual la incertidumbre del cumplimiento de tareas y actividades fuera del espacio laboral queda eliminada totalmente.

Por otro lado, existe también la mediación que funge como espacio privado en movimiento, una mediación que permite al usuario un mejor aprovechamiento del tiempo y la optimización de sus actividades laborales. Menciona el usuario “una hora mía de trabajo, vale más que una hora mía

manejando”, la frase encierra la importancia de la mediación con el automóvil como una suerte de oficina ambulante, sin necesidad de poseerlo, una interacción distinta dentro del mundo laboral por parte de un empleador que se transporta. Lo anterior representa una fuerte disonancia con la idea de la importancia de la posesión de automóviles de lujo para dar una proyección que genere algún beneficio a la empresa, la idea de la imagen se deja en segundo plano y se pone como principal prioridad el aprovechamiento del tiempo, la interacción con otro tipo de actantes no humanos dentro del automóvil. Aquí las mediaciones se sostienen en el sentido de la tranquilidad que se puede obtener al estar dentro del espacio privado del auto y se puede notar el enrolamiento principal de la tecnología de UBER dentro del programa de acción para poder obtener este tipo de mediación.

Para otros usuarios el automóvil representa al principal protagonista de su actividad laboral tomando el lugar de aquel actante que será inspeccionado y revisado, es el caso de los mecánicos que conocen el funcionamiento interno del automóvil como máquina, es decir, que han sabido abrir la caja negra del conocimiento automotriz. El empleo en estos casos gira alrededor del automóvil, de sus partes y funcionamiento. Se media con el conocimiento artefactual que se obtiene de la experiencia en contacto con el automóvil “abierto” ante los mecánicos. En este aspecto, el automóvil pasa a ser más que una oficina portátil que colabora a elaborar otras actividades o a la manera más fácil de mediar para el transporte de mercancía, en estos casos en donde el automóvil es protagonista de la red laboral del usuario su presencia se vuelve fundamental para completar el programa de acción del trabajo remunerado.

Los actantes humanos que se desenvuelven en estas actividades tienen una mediación fundamental con el automóvil como un conjunto de partes, a su vez cada una de esas partes que lo componen sirven de intermediarios entre otra red de actantes en donde se interconectan economía, mercado y tecnología. Los trabajadores que se desenvuelven en el área de la mecánica y manipulan al auto y sus partes tienen entonces un conocimiento total del automóvil como si de un paciente médico se tratase, saben cómo funcionan, como son por dentro.

Tal es el caso del usuario RAL quien ha mediado con el automóvil desde temprana edad teniendo contacto con el automóvil “desde dentro” y conociendo cada una de sus partes por pasar tiempo

dentro del taller mecánico propiedad del padre y del abuelo. Al momento de preguntar a los usuarios si tenían conocimiento del automóvil en caso de que exista alguna falla mecánica la mayoría están de acuerdo en comentar que conocen de manera limitada el automóvil, incluso confiesan su entera ignorancia sobre el tema, ya que la mediación que ellos realizan con el auto no tiene ninguna relación con conocer al auto desde dentro. Los usuarios que median directamente con el auto conociendo lo que “hay dentro de la caja negra” como los mecánicos, quienes deben conocer estas partes por ser fundamentales para completar sus programas de acción en el sentido laboral, tendrán un conocimiento amplio y preciso de la anatomía del auto:

“yo conozco un coche al 100%, si no soluciono el problema en el momento pienso bueno a donde llegué tengo que repararle lo que está sonando, o los frenos, pero si al 100% puedo decirte que si lo aprendí bien”⁴⁶

Este tipo de mediación con el automóvil es la más cercana y la más “íntima” que se puede tener en cuanto a la vida laboral. Más allá de utilizar al auto como un compañero dentro de la jornada laboral el humano se involucra en su interior, en su funcionamiento y lo observa y percibe como el principal protagonista de su actividad remunerada, además de mirar al automóvil con una sensibilidad mayor. Esta mediación ocurre también en el marco de un mayor conocimiento del automóvil como máquina con sus componentes y de todos los elementos que también entran en relación para la circulación libre de problemáticas tales como la verificación, buen funcionamiento, etc.

Con los testimonios de los informantes intervenidos se percibe entonces una amplia diversidad en las mediaciones en cuanto al usuario con el automóvil dentro de la vida laboral, no se trata únicamente de una cuestión de traslado de mercancías o del mismo usuario llegando a su centro de trabajo. Aquí se observa que este binomio responde a diversas especificidades de los programas de acción de cada uno de los usuarios que van a tomar en cuenta los requerimientos de cada uno de ellos con su entorno y además del enrolamiento con otros actantes que están dentro de estos programas de acción

⁴⁶ Entrevista realizada a R.A.L en julio de 2016.

Este análisis nos muestra entonces que el automóvil tiene diferentes funciones activas dentro del mundo laboral de los usuarios, sin embargo, estaremos viendo como las diferentes mediaciones se enlazan también en otras posturas que la interacción con el automóvil representa.

3.3.2 El automóvil como aliado en las relaciones interpersonales

Otra de las mediaciones que se pueden observar en las entrevistas realizadas a los usuarios de automóvil, es aquella que se realiza con el fin de obtener algún beneficio, facilidad o aporte a las relaciones interpersonales de los entrevistados. Anteriormente en este mismo capítulo hemos visto la mediación que los usuarios establecen con el automóvil con el fin de obtener algún beneficio a través de la imagen que pueden proyectar y mejorar así su relación con sus pares, lo cual les puede otorgar algún beneficio en sus relaciones laborales. Sin embargo, hay otro tipo de mediación que los usuarios establecen en cuanto a relaciones interpersonales, estamos hablando de relaciones con amistades, popularidad, relaciones sentimentales, la posibilidad misma de establecerlas mediando con un automóvil.

Ya se han elaborado anteriormente estudios relacionados a los significados simbólicos que el automóvil representa para los usuarios, se ha hablado de la dependencia al automóvil desde el punto de vista de la movilidad, pero también se ha profundizado en el tema de las cuestiones relacionadas con el estatus que puede brindar a los usuarios, por mencionar un ejemplo y que ya se ha hablado en el capítulo uno de este trabajo, Stanley I. Hart en su publicación *The Elephant in the Bedroom* menciona la dependencia hacia el automóvil y la importancia de las significaciones hacia los usuarios. Otro autor que ya se ha mencionado en este trabajo y que analiza de manera profunda las características semióticas del automóvil para los usuarios es Jean Baudrillard quien sostiene que el automóvil les otorga a sus poseedores una serie de representaciones simbólicas que van desde la idea de ser un hombre completo hasta la fantasía de la velocidad y la libertad hechas objeto.

Sin embargo, desde el abordaje de la TA-R el análisis que se realizará en este trabajo irá en dirección de observar cómo los usuarios establecen mediaciones con el auto para beneficiar de alguna manera sus relaciones interpersonales, como el mismo automóvil al entrar a mediar entre un actante y otro establece con mayor facilidad una relación interpersonal, ya sea de amistad, familiar o sentimental. Además de lo anterior, el automóvil va a permitir un mejor funcionamiento en las relaciones que ya están previamente establecidas en diversas cuestiones como el traslado, el disfrute y aprovechamiento del tiempo en pareja, o en ocasiones actúa de manera inversa ocasionando esta mediación problemática dentro de la dinámica familiar cuando se asocia con otros factores.

3.3.2.1 El Automóvil en las Relaciones de Pareja

En un inicio podemos encontrar que algunos usuarios hacen referencia al establecimiento mismo de la relación, comentando que la facilidad que el vínculo inicial con la otra persona (otro actante humano) se consolide, tiene que ver con el acceso a un automóvil, tomando en cuenta los puntos de la ciudad en donde se encuentran los dos interesados.

A pesar de existir el transporte público hay puntos en donde la interconexión entre probables opciones de traslado no es de fácil acceso o por cuestiones de inseguridad en referencia al crimen los usuarios descartan utilizar estos medios. La mediación con el automóvil les permite entonces realizar el viaje, establecer esa comunicación con la persona de interés, una asociación entre dos actantes que permite que los usuarios completen el objetivo de sus relaciones sentimentales, como se puede observar en el siguiente párrafo obtenido de la entrevista de un usuario:

“No, no hubiéramos andado yo creo, la verdad es que, si hubiera sido un factor porque es complicado, de hecho la zona donde ella vivía es complicada (Bosques del Lago Cuautitlán Izcalli), una me quedaba más retirado, yo vivía por Coacalco entonces si estaba lejos, entonces como que el trayecto de camiones y eso es más

complicado, entonces sí yo creo que si hubiera sido un factor casi no hay transporte ahí en Bosques, no hay tanto transporte público”.⁴⁷

En este caso de no haber contado el usuario con un automóvil que le permitiera llegar a la zona deseada, la relación no se hubiera establecido, no hubiera existido una comunicación ni acercamientos físicos de manera constante por la lejanía y la dificultad de la conexión con las zonas de la ciudad en las cuales los interesados se encontraban. En este caso podríamos hacer mención del grado de “*automovilización*” de la zona y de la falta de conectividad de la infraestructura vial que sin duda es importante y será una variable que no se puede dejar de lado en el análisis de esta cuestión. El automóvil transforma y media, permite completar programas de acción específicos.

El análisis entonces más que quedar en una descripción de las diferentes maneras de usar el auto como un objeto pasivo dentro de lugares más o menos “automovilizados” o accesibles, va encaminado en dirección de observar como la mediación que se establece está permitiendo completar un programa específico, el automóvil cobra una cualidad activa con la cual permite establecer puentes sentimentales entre dos personas. No es únicamente la visión de un medio de transporte que permite la movilidad sino el mediador entre dos actantes humanos que tienen un interés en común, sin la participación de este tercero dentro de la relación sentimental, la comunicación no sería posible.

Dentro de los factores a tomar en cuenta dentro del análisis del automóvil como mediador en las relaciones interpersonales existen las diferentes aproximaciones que hay entre los actantes humanos dependiendo de su género. Hombres y mujeres tendrán una diferente perspectiva en cuanto al automóvil como mediador y en también en cuanto a las expectativas que vierten sobre sus automóviles. En el caso de usuarios hombres, se repite la tendencia a elaborar como meta dentro de sus programas de acción el acceso a un automóvil. Centrando la atención en las relaciones interpersonales, además de la popularidad que les puede proveer tener un auto, existe la posibilidad

⁴⁷ Entrevista realizada en marzo de 2016. ABC

mayor de tener encuentros sentimentales o establecer relaciones con mujeres que los elegirán por encima de otros candidatos por proveer la seguridad de un automóvil (esto desde las mismas elaboraciones mentales del usuario). Se mencionan elementos como el la de comodidad para la pareja sentimental además de la seguridad y la poca cobertura de horarios en el transporte público que también entra juego pues se puede pasar mayor número de horas con la pareja sin tener la preocupación del horario en cuanto al transporte público.

Además de lo anterior, “las costumbres” dentro de la cultura mexicana⁴⁸ promueven ciertas reglas no escritas, pero si normalizadas con respecto al noviazgo y las “citas”. Los hombres son en su mayoría quienes deben recoger a la pareja en su domicilio y llevarlas de regreso, esto cuando se trata de una relación sentimental ya establecida o de alguna que se busca establecer, tal como comenta M.A.S:

“Es más protocolo porque, así te lo marcan ¿no? El hombre tiene que llevarlas, que pasearlas y que estar ahí. Sí he tenido amigas que dicen ‘no hay bronca yo en mi carro’, pero casi no, o sea es por protocolo”⁴⁹.

La jerarquía de la relación o el interés por parte del propietario del auto con respecto a la otra persona también van a marcar una diferencia en la mediación que se tienen con el automóvil; si se trata de una amiga con quien no se tiene un interés romántico, muchas veces el automóvil no participa para completar programas de acción como una visita al cine, museo o actividad recreativa. El viajar en un automóvil y brindar comodidad tiene importancia significativa cuando hay un interés sentimental con la otra persona:

“Luego mis amigas si me dicen que en el metro pues que chido me voy en el metro no hay bronca... Yo considero lo correcto ir en el carro, depende mucho del interés que tengas con esa persona si es una amiga que no te interesa para nada pues ya le dices que en el metro, o si apenas nos vamos a conocer también

⁴⁸ Hago referencia a la cultura mexicana por ser la idiosincrasia que comparten los entrevistados para este trabajo de investigación.

⁴⁹ Entrevista realizada en mayo de 2016. MAS

en metro, no tengo la obligación pero si ya tienes un interés y quieres hasta llamar su atención pues si ya usas el carro... porque la vas a traer cómoda y ella va a decir 'ah pues que padre' ...”⁵⁰.

El automóvil en este caso interviene de manera directa en el establecimiento de la relación sentimental. Hay que resaltar que cuando hay un interés mayor al de una amistad por parte de los propietarios es cuando el automóvil entra como un mediador a transformar la relación que puede existir entre los humanos.

Además de lo anterior, los usuarios de automóvil que median con él para establecer relaciones sentimentales argumentan también la extensión que se da hacia el espacio, es decir, no solo se debe mediar con el auto para otorgar beneficios como la comodidad y la seguridad, sino también expresar y tener mediación con el espacio como actante, conociendo gran parte de la ciudad para no perderse entre sus calles. Asimismo, el hecho de poseer un auto entonces da mayor posibilidad de tener una relación sentimental, de no mediar con un auto sería más difícil. Esta regla no escrita también se extiende y permea a las mujeres (algunas) ya que consideran también un requisito importante que su pretendiente tenga un auto, como menciona GLA, usuario que pasó por una situación similar:

“tengo un recuerdo de una experiencia en la universidad que había una chava que me gustaba y yo le gustaba, alguna vez me dio a entender que me hubiera dado entrada así bien si yo hubiera tenido carro, me hizo un comentario algo así como “lástima que no tienes carro”⁵¹.

Otro de los aspectos importantes a tomar en cuenta en el establecimiento de relaciones sentimentales y como se da la mediación con el auto, es lo referente a la impresión que la posesión de un auto puede causar en el sexo opuesto. En los testimonios que se recopilan en este trabajo se menciona la intención de causar alguna impresión sobre la persona de interés o las personas del sexo opuesto en general por parte de los hombres entrevistados. Mediar con un auto en cuanto a

⁵⁰ Entrevista realizada en mayo de 2016 M.A.S.

⁵¹ Entrevista realizada en marzo de 2016 GLA.

demostrar que se tiene el poder o posesión sobre éste también permite iniciar un cortejo o atrapar el interés de la persona deseada:

“sí recuerdo chicas que pues, les parecía atractivo que alguien tuviera un carro deportivo, un carro muy bonito, para salir para pasearse recuerdo en la escuela que estaba en la Ciudad de México en Campos Eliseos y Lamartine hay una glorieta donde hay una fuente y a la salida no faltaba quien pasara digamos exhibiendo un coche con una chica que también de alguna manera exhibía el hecho de que estuviera con un chavo con un buen coche”⁵².

En este sentido el automóvil contribuye también a llamar la atención del sexo opuesto y media de manera importante en la transformación de la relación que se pudiera establecer con las demás personas. No estamos hablando únicamente de una cuestión de imagen como ya se ha elaborado en estudios sobre el automóvil, sino de una mediación que va a permitir el establecimiento de algún tipo de relación. La diferencia radica en que al considerar al automóvil como un actante más que entra en juego en la mediación con otros actantes se deja de concebir al auto como un objeto pasivo, el automóvil ayuda a establecer esa relación amorosa.

Otro elemento importante es la cualidad de protector que el automóvil puede significar en las relaciones interpersonales ya establecidas. El trasladarse o llevar a la persona involucrada en la relación sentimental a sus espacios de destino (escuela, casa, trabajo) representa seguridad y certidumbre para las dos partes de la relación. Aquí el automóvil como tercero hace una mediación con el usuario con una cualidad protectora tanto del crimen en cuanto a la delincuencia en las calles (asaltos), como de inclemencias del clima, así como en situaciones de acoso sexual que en su mayoría sufre el género femenino.

El involucrado en la relación sentimental del género masculino que tiene la posibilidad de transportar mediando con el automóvil a su pareja sentimental, tiene la certidumbre de que se realiza el viaje a su destino de manera segura, estableciendo así también una mayor intensidad en el vínculo afectivo entre los dos involucrados en la relación. El testimonio que a continuación

⁵² Entrevista realizada en mayo de 2016 AGD.

se presenta es expresado por un usuario, quien recuerda en sus tiempos de estudiante este tipo de mediación con el automóvil:

“no tenía yo que cargar el instrumento, tenía yo que cargar en ese tiempo a mi novia, la llevaba a su casa la llevaba y la traía eso sí (...) en muchas ocasiones la mujer está muy expuesta a faltas de respeto y de más no, entonces en el transporte público incluso en muchas ocasiones aunque vayan acompañadas son objeto de acoso y cosas por el estilo entonces pues si igual digamos que por protegerla por cuidarla un tanto no, alejarla de medios así donde pudiera faltársele al respeto y demás.”⁵³

Desde la perspectiva de las mujeres la mediación con el automóvil generalmente comienza desde el entorno familiar en el cual se dan los primeros viajes, en algunos casos son los padres de familia quiénes les enseñan a manejar, siendo la menor de las veces ya que para los viajes en automóvil cuando se trata de una mujer, se prefiere “llevar y traer” a la pasajera. La mediación que tienen las mujeres con el automóvil no trasciende a la idea de la imagen que se va a proyectar con el sexo opuesto. Las mujeres en algunos casos tomarán en cuenta que la persona con la cual se desea establecer una relación sentimental posea un automóvil con el fin de ir “con seguridad” a los lugares de destino. El establecimiento de relaciones sentimentales con poseedores de automóviles garantiza una supuesta seguridad al momento de viajar. Por otro lado, a pesar de que las mujeres posean su propio automóvil, se puede notar en los testimonios que se recogieron para esta investigación que la práctica continúa perpetuando el “salir” en el automóvil del hombre:

“Pues si tenían carro iban por mí y ya me regresaban, si no tenían carro pues yo prefería que me llevarán (papás), tuve un novio que no tenía carro y anduve en pecero y camión pero poco, pero regularmente si tenían carro (...) cuando empecé a tener carro regularmente me iba a la casa del novio y ya de casa del novio nos íbamos en su carro”⁵⁴.

⁵³ Entrevista realizada en marzo de 2016 JAL.

⁵⁴ Entrevista realizada en abril de 2016 ER.

Aún con la relación previamente establecida, se prefiere viajar en el auto del hombre, corresponde más a las reglas no escritas o costumbres culturales que se han reproducido a través del tiempo. Para otra de las entrevistadas para esta investigación, MAE, sus relaciones de noviazgo y matrimonio han sido el puente para mediar con el automóvil de manera directa, ya que expresa que desde el aprender a manejar fue un conocimiento al que tuvo acceso gracias al establecimiento de un noviazgo a los 17 años que le permitió tener acceso a un automóvil en primer lugar:

“Chucho me enseñó a manejar, porque él ya me decía órale, o sea me enseñó en un callejón donde no pasaran carros, y después era bien chistoso porque iba por mí los domingos para ir al básquet que era cuando le soltaban el carro, y así hasta luego... y a la vuelta en la cuadra siguiente nos cambiábamos, nada más para que no se dieran cuenta mis papás y yo me llevaba a Santa Cecilia, o sea si manejé bien, porque él me enseñó bien, fue paciente, pues es que cuando son novios pues ya saben que se pasan de listos y los terminas, (risas) y tu papá pues ni modo que le sueltes una bofetada no”⁵⁵

Cabe mencionar que en el caso de esta entrevistada existía un auto familiar dentro de su hogar, sin embargo, su padre no mostró la intención de enseñarle a manejar o de permitirle usar el automóvil por considerarlo peligroso o inseguro. La cuestión de género se hace visible en este tipo de prácticas, pues se considera que una mujer corre mayores peligros manejando un automóvil ya sea por la delincuencia o por la destreza o habilidad de la involucrada para manejar el auto. En el caso de MAE el padre de familia le pagó un curso de manejo, sin embargo, la resistencia a prestar el automóvil continuó:

“mi padre me pagó un curso de manejo y ya, decía el “cuándo tomen el curso ya se los presto”, pero no, nunca me lo prestó. Prefería prestárselo a en ese entonces

⁵⁵ Entrevista realizada en febrero de 2016 MAEC.

Carlos que era mi novio, y a él sí, le decía TEN, yo pensaba “pues qué onda no, ¿Por qué no me lo prestas a mí que soy tu hija?”⁵⁶

Existía en este caso una mayor confianza hacia la pareja sentimental de la hija para conducir el automóvil, ciertas restricciones culturales no permitían, en el caso de esta entrevistada la mediación con el automóvil que después se establece estando directamente relacionada con sus relaciones sentimentales, no tuvo acceso a un auto con anterioridad a pesar de haber existido un automóvil familiar. Posterior a estas dos relaciones sentimentales la entrevistada establece un matrimonio con otra persona quien también contaba con automóvil, el cual ella usaba diariamente para transportar ahora a su hija de un año en ese entonces.

En el caso de los hombres entrevistados para esta investigación, mediar con un automóvil les otorga cierto beneficio por sobre sus pares al momento de estar en la búsqueda de una relación sentimental, o cuando ya la tienen, de transportar con seguridad a su pareja, de pasar momentos agradables dentro del automóvil y compartir memorias. En el caso de las mujeres además de esto último, parece ser que la situación se da a la inversa, en algunos casos el establecimiento de una relación permite mediar directamente con un automóvil. Para MAE el hecho de que sus parejas sentimentales tuvieran un automóvil le permitió desde aprender a conducir a poder movilizarse por la ciudad con su hija, sin embargo, también en ocasiones la misma relación personal influyó de manera directa en cuanto a la mediación misma con el automóvil. Al pasar por su proceso de divorcio del primer matrimonio la intención de obtener un automóvil propio no se concreta al considerar que la idea de comprar un auto “no era suya”:

“esa idea de comprarme el carro Spark por ejemplo no era totalmente mía, teníamos Carlos y yo el Luccino, pero estaba ya muy mal y dijimos vamos a comprar un Spark, luego nos separamos y como que dije, no pues me voy a comprar un carro, en esa transición de “mis ideas, desprenderme” entonces

⁵⁶ Ídem

después me doy cuenta de que probablemente no era una idea mía, y la solté por eso también”.⁵⁷

En este caso pareciera que la relación condicionaba la mediación con el auto, incluso la decisión de comprar un automóvil nuevo y cuando se rompe esa asociación entre dos personas también se desvanece la idea de adquirir un automóvil.

El automóvil dentro del contexto de las relaciones de pareja puede entonces ser analizado desde diferentes perspectivas tomando en cuenta cuestiones como el género, sin embargo, la coincidencia a la que se llega en todos los casos es la facilidad que el establecer una mediación con el automóvil representa para el establecimiento de una relación sentimental.

Tomando el rol de aliado dentro de la relación, el automóvil asocia a dos actantes humanos que tienen un programa de acción preestablecido, el enrolar al automóvil como un mediador entre estas dos entidades da como resultado el afianzamiento de esta unión. El automóvil como mediador en las relaciones de pareja tiene entonces la capacidad de transformar esa asociación ya sea desde el momento previo a la relación, hasta el curso de esta, actuando como un aliado que permite dicha asociación.

3.3.2.2 El automóvil en la familia

Otro de los aspectos dentro de la vida de los usuarios entrevistados es su mediación con el auto con respecto a la familia. A diferencia de las relaciones de pareja la importancia de mediar con un automóvil en el seno familiar permite además de la comodidad que el auto como tal provee como un habitáculo (de lo cual se profundizará más adelante) brindar a sus pasajeros la oportunidad de compartir momentos y de establecer asociaciones con otras familias en algunos casos que se presentaron en los testimonios recogidos para este trabajo.

Los recuerdos que se comparten con respecto a viajes familiares son variados, ya que los testimonios recogen experiencias de los usuarios en donde se hacían viajes cotidianos, a la escuela,

⁵⁷ Ídem

a hacer las compras cotidianas, así como viajes largos que incluyen vacaciones o visitas a otros familiares. Algunas situaciones que ocurrían dentro del automóvil familiar no se pueden experimentar dentro de otros medios de transporte principalmente por no proveer de la privacidad que un automóvil permite. El viajar en el mismo automóvil hacia un destino en común permite convivir con los miembros de la familia durante largos periodos de tiempo en el caso de las vacaciones.

Además de lo anterior la decisión de adquirir un automóvil en muchas ocasiones también tiene que ver directamente con el tamaño de la familia y la etapa en el ciclo familiar que se esté viviendo. El tamaño del automóvil con el cuál se establecerá la mediación será un elemento de la decisión de adquirir un coche, en efecto, el automóvil como un mediador resolverá las necesidades que la familia tenga en ese momento. Mientras la familia crece se necesita de un mayor espacio para la comodidad de los pasajeros, se toma en cuenta en el caso de la entrevistada GC el momento en la etapa escolar de los hijos de la familia, tiene una conexión directa con la decisión del cambio de modelo del automóvil ya que además de transportar a sus hijos se establece una asociación con otra familia con integrantes en la misma etapa escolar y que asisten a la misma escuela:

“Nos compramos una Meriva y después cuando ya teníamos a Rafael y Tomás que ya iban a la escuela el Liceo Franco Mexicano de Polanco empezamos a hacer una ronda para acompañar a los niños en la mañana a la escuela con amigos que vivían cerca, y ahí compramos un coche más grande que no es una camioneta realmente, es un tamaño inferior a la camioneta (...) caben ahí más niños”.⁵⁸

La mediación con el automóvil que hace la familia de GC en ese momento permite la asociación con otro conjunto de actantes humanos que es la familia vecina que se integra al automóvil familiar para hacer el viaje hacia el recinto escolar. Aquí se enrolan a la mediación con el automóvil otro conjunto de actantes humanos que utilizarán el mismo mediador para llegar a su destino. Lo anterior impactará a diferente escala en lo ambiental ya que el utilizar el mismo automóvil para transportar a los hijos a la escuela promueve el no hacer uso de otro automóvil lo cual genera menos

⁵⁸ Entrevista realizada en Abril de 2016 GC

emisión de gases contaminantes y permite sacar de circulación de la ciudad a otro auto. Este tipo de impacto también beneficia y trastoca a otros grupos de actantes que habitan en la ciudad.

Otro de los aspectos a considerar en la mediación de la familia y el automóvil es la memoria que se tiene de eventos específicos, de viajes y de vínculos que se realizan entre los miembros de la familia. El compartir el espacio privado del auto les permite cierta cercanía al momento de realizar el viaje, el auto como mediador aquí transforma su entorno en la medida en la que se comparten los momentos y los espacios, además de que los miembros de la familia construyen memorias que quedan en sus recuerdos. Cabe mencionar que de hacerse el viaje en otro medio de transporte dificultaría el proceso de creación de vínculos principalmente por dos cuestiones: la primera porque el espacio reducido de un automóvil facilita la convivencia en familia, viajar en cualquier otro medio de transporte significaría estar alejados o no permitiría la convivencia de todos los miembros, así como tampoco ciertas dinámicas que algunos de los testimonios recogidos para este trabajo expresan, tales como el entrevistado MADS quien recuerda:

“íbamos oyendo música generalmente o también cuando eran muchas horas cantar o juegos, no me acuerdo con precisión cuál pero sí, poníamos cassettes en esos tiempos, me peleaba con mi hermano en el carro, mis papás nos calmaban. Era de paciencia porque si eran muchas horas y pues uno se inquieta”.⁵⁹

Este tipo de actividades no podrían llevarse a cabo de la misma manera en otro tipo de transporte. El automóvil como mediador transforma entonces el viaje y las experiencias de sus usuarios. Además de las experiencias que se pueden recopilar hay otro aspecto que interviene de manera directa en la decisión de mediar con un automóvil en el contexto familiar, es el tema de la seguridad, ya que algunos de los casos consideran necesario un modelo más seguro:

“el cambio (de modelo de automóvil) fue una parte del cambio que hice en mi vida, ya tienes o sea, vas a hacerte cargo de esto (sus hijos) pues entonces este carro ya no te es funcional para esto entonces hay que cambiarlo por un coche

⁵⁹ Entrevista realizada en abril de 2016 MADS.

más grande, que tenga más comodidades no tanto para ti, mucho más seguridad por ejemplo el Chevy no tiene bolsas de aire y este sí”.⁶⁰

El entrevistado FRC anteriormente contaba con un modelo Chevy, un automóvil que cumplía con sus necesidades básicas de transporte, sin embargo, al haber un reencuentro con sus hijos (de 13 y 14 años) toma la decisión de cambiar de modelo. Los programas de acción a realizar ahora con el automóvil serán diferentes y requerirán del enrolamiento de un automóvil mejor equipado, más ergonómico y seguro. Existen también usuarios que no precisamente poseen un automóvil, y prefieren mediar con los diferentes dispositivos de transporte que involucran al automóvil (UBER). La decisión de completar sus programas de acción cotidianos mediando con un servicio de automóvil muchas veces tiene que ver con la necesidad de llevar a su familia segura a su destino alejándose del transporte público por considerarlo incómodo e inseguro:

“Pues porque tengo familia, y para trayectos largos pues por comodidad de mi esposa y de mi hija uso el UBER. Solo por eso, por comodidad que aunque me siga subiendo al carro sigo sintiendo como el temor de que si vamos a chocar o vamos a tener una especie de asalto en el auto (...) no vas manejando tú, no es tu carro, no te involucras con el carro solo llegar a tu destino y ya cuando te subes lo único que te importa es estar cómodo con tu familia y llegar a tiempo a tu destino y ya una vez que termina el viaje ya no te interesa el carro para nada”⁶¹.

En este caso el usuario no posee un automóvil sin embargo al momento de salir con su familia prefiere hacer uso del automóvil ya que lo considera un espacio mucho más cómodo y seguro. Además de lo anterior, el usuario deja muy en claro que esa mediación se hace de manera transitoria y con una temporalidad limitada, es decir, el encuentro con el automóvil tiene únicamente como duración el momento de llegada a los lugares de destino, no se establece ningún otro lazo o relación con él, es decir “una vez que termina el viaje el auto ya no te interesa”. Las cualidades de protección influyen en que el usuario busque mediar con un automóvil para resguardar la seguridad de su

⁶⁰ Entrevista realizada en marzo de 2016 FRC.

⁶¹ Entrevista realizada en marzo de 2016 GLA.

familia, sin embargo, no existe una transformación más intensa en el entorno del usuario para que le lleve a tomar la decisión de comprar un automóvil.

Cabe mencionar que en el caso específico de este usuario una de las mayores razones para no poseer un automóvil es que las experiencias vividas en viajes pasados o dentro de un automóvil no han sido gratas. Un accidente automovilístico y un robo a mano armada forman parte de las memorias que GLA guarda con relación a sus mediaciones con el automóvil, sin duda este tipo de experiencias tienen una influencia en cuanto a la decisión de adquirir un automóvil propio. En este caso se percibe que la mediación con un automóvil siempre guarda cierto factor de riesgo que el usuario no está dispuesto a experimentar, únicamente cuando es necesario a través del servicio UBER que representa más seguridad en cuanto a la conducción y los roces con la delincuencia. Otro de los usuarios hace referencia a tener también un recuerdo desagradable con respecto al automóvil ya que sufrió un accidente en su niñez, cabe mencionar que en este caso la fobia o el trauma son en mayor medida debidos a la velocidad que al automóvil en sí.

“Digamos el trauma no es una fobia, al automóvil mismo como a la velocidad. Ciertas personas me critican por manejar despacio, pero yo ya sé lo que se siente un impacto fuerte en una de esas cajas de metal”.⁶²

Las experiencias previas entonces tendrán también un fuerte impacto en cuanto a la decisión de mediar con un automóvil o no para completar el programa de acción de los usuarios, y en relación con la familia la elección tiene diferentes elementos a considerar, tales como la seguridad que provee a los integrantes, o la construcción de memorias y la búsqueda de la convivencia entre los miembros del colectivo familiar. El enrolamiento de un automóvil a los programas de acción que se pretenden completar en familia hace una transformación en el viaje mismo, en el transcurso recorrido se crean memorias, se convive, se estrechan los vínculos familiares y esto impactará a los usuarios durante el resto de sus vidas. El automóvil representa un miembro más que permite el compartir un espacio en común, el destino será casi siempre un lugar que traerá recuerdos agradables, espacios de diversión y esparcimiento. Tal como los demás miembros de la familia el

⁶² Entrevista realizada en mayo de 2016 AGD.

automóvil será cuidado para realizar este viaje, teniendo en cuenta sus necesidades técnicas para que no exista ningún desperfecto, y permitirá entonces compartir charlas y vistas de paisajes, que se vincularán de por vida al recuerdo del viaje y del automóvil en el cuál fue realizado.

El automóvil y la familia establecen una mediación de esparcimiento y convivencia, también de seguridad y protección, que les permite viajar en mayor tranquilidad y disfrutar de mejor manera los viajes.

3.3.3 El automóvil como habitáculo

Otro de los aspectos que influyen de manera directa en la decisión de los usuarios con respecto a establecer mediaciones con el automóvil es su calidad de habitáculo. Cabe mencionar que la palabra habitáculo puede ser entendida desde diferentes perspectivas, por ejemplo, desde la ingeniería que hace referencia al espacio disponible que tienen las personas en el interior de algún vehículo. Desde la ecología hace referencia al medio físico en el que vive un ser vivo de forma natural, es aquel espacio que funciona como protección para los seres vivos.⁶³

En este sentido, el automóvil como habitáculo hace referencia, además de ser el espacio habitado dentro del vehículo, a aquel espacio que hace sentirse protegido al usuario. Mediar con el automóvil para disfrutar de sus cualidades como habitáculo es una de los aspectos que más se han repetido en los testimonios recogidos para este trabajo. Por diversas cuestiones, los usuarios hacen uso del automóvil con el fin de sentirse protegidos, de sentirse dentro de un espacio familiar y que los protege del exterior.

Para algunos de los usuarios entrevistados, el interior del automóvil representa la comodidad y la privacidad de la cuál carece el transporte público. Dicha privacidad les permite realizar actividades que no son fáciles de realizar ante los ojos de los demás usuarios del transporte. Desde actividades laborales como ya se ha mencionado en el apartado 3.1 que hace referencia a la calidad de empleado del automóvil, hasta actividades lúdicas que no se pueden realizar en público, tal es el caso de JAV quien expresó las actividades que disfruta hacer dentro de su automóvil:

⁶³ <https://www.biodic.net/palabra/habitaculo/#.WxyElu4vw2w>

“uno se siente resguardado, incluso para mí en muchas ocasiones que tengo poco tiempo y me tengo que aprender alguna canción que voy a cantar con mi grupo de rock and roll y voy en el auto vocalizando y cantando y de más y no sé si la gente me vea o me vean raro no, no me importa pero como que siento como que estoy muy en privado y como si nadie me viera...”⁶⁴

Esta cualidad de privacidad es fundamental para los usuarios del automóvil. Mediar con este tipo de transporte para llegar a su destino les permite además de la movilidad, el momento de sentirse consigo mismos y de repensar las actividades que se realizarán durante el día, de disfrutar para algunos de ellos del silencio en el interior del auto o de escuchar música, e incluso como comenta JAV de cantar sin importarle que los demás automovilistas lo observen desde sus vehículos. Ese tipo de actividades no es fácil de realizar en el transporte público, que no provee al usuario de la privacidad requerida para, por ejemplo, cantar a volumen alto alguna canción.

Otro de los elementos muy importantes para decidir mediar con un automóvil y considerarlo un habitáculo es el tema de la comodidad y de la invisibilización del “otro”. Dentro del transporte público ocurre una convivencia en silencio con los demás usuarios que buscan llegar a su destino, específicamente en la Zona Metropolitana del Valle de México esta convivencia se vuelve ríspida en los horarios pico. El roce de los cuerpos dentro del transporte público hace que la estancia dentro de los vehículos sea incómoda, y que en algunos de los casos y cabe mencionar que, en mayor porcentaje en mujeres, se convierta en roces que desembocan en acoso sexual. Este tipo de situaciones, sumando también la inconsistencia de los horarios del transporte, la inseguridad con respecto a la delincuencia y a la conducción de los operadores del transporte (autobuses, microbuses y “combis”), propicia que haya una predilección especial para el automóvil por parte de los usuarios entrevistados para este trabajo.

La proximidad física del otro, la búsqueda de la privacidad y la evitación del contacto se hace mucho más frecuente en el sexo femenino. Las mujeres buscan cuidar su espacio personal más próximo y sin embargo han sufrido algún tipo de tocamientos en el transporte público. La mayor vulnerabilidad a la que se enfrentan las mujeres al mediar con el transporte público para llegar a su

⁶⁴ Entrevista realizada en marzo de 2016 JAL.

destino es un elemento fundamental para preferir un espacio privado, un habitáculo con la cualidad de protegerlas de cualquier agresión, al encontrarse dentro de su automóvil hay elementos de confort y de seguridad en cuanto al acoso sexual, les resta ansiedad cuando viajan con los hijos o hijas en caso de ser madres, es decir, el automóvil protege y transporta. La búsqueda de la privacidad y el resguardo del cuerpo mismo es entre otros elementos lo que hace a las usuarias tomar la decisión de mediar con el auto en su cualidad de habitáculo protector, tal como lo expresa ER en el siguiente testimonio:

“sí hay una cuestión más privada adentro del carro (...) no me gusta la gente tanto. Me ha pasado en el metro y en el camión (tocamientos) antes no hacía nada, pero ahora digo “para” hago una denuncia marcando con mi voz de que no se me acerquen, el transporte público es incómodo (...)”.⁶⁵

Otro de los aspectos que las usuarias consideran al tomar la decisión de mediar con un automóvil es la seguridad y la independencia. Durante los horarios nocturnos los usuarios se perciben a ellos mismos más vulnerables con respecto a la inseguridad relacionada con la delincuencia. Para las usuarias este miedo se incrementa y entre sus motivos para mediar con un auto se encuentra la facilidad para viajar de noche, tal es el testimonio de AGR:

“Pues también era complicado en camión y a veces salía muy tarde por ejemplo ocho o nueve de la noche pues ni modo de, me daba miedo como tomar taxi o igual subirme al metro y me sentía más segura en el carro”⁶⁶.

El viajar en los horarios de la noche se vuelve una posibilidad si se realiza dentro de un automóvil, brinda libertad a la usuaria que puede viajar de un punto a otro sin el miedo a ser agredida en el transporte público y poder moverse libremente por toda la ciudad sin importar la hora, el automóvil garantiza para muchas de las usuarias la seguridad inexistente en el transporte público, el habitáculo

⁶⁵ Entrevista realizada en marzo de 2016 ER.

⁶⁶ Entrevista realizada en febrero de 2016 AGR.

se convierte en el guardaespaldas que las protege. A la vez que las cuida y las aleja del peligro, les brinda independencia, no necesitan que nadie más las transporte, más que su automóvil.

La posición del resguardo de seres queridos también es un elemento para tomar en cuenta cuando se habla del automóvil como habitáculo ya que al transportar a los miembros de la familia o personas más vulnerables. Las usuarias que viajan con sus hijas o hijos pequeños tienen como primera opción el uso del automóvil antes que del transporte público por comodidad y seguridad. Es considerable la reducción de la ansiedad por parte de las madres de familia que conducen y transportan a sus hijos cuando se media con un automóvil para llegar al destino, es la misma cualidad protectora del habitáculo la que se maximiza en estos casos en donde las usuarias viajan acompañadas.

Entonces, además de evitar el acoso la seguridad de sus hijas o hijos es fundamental e importante. La mediación con el automóvil en su cualidad de habitáculo también provee de tranquilidad a la madre, en donde la preocupación en cuanto a delincuencia, incomodidad o incluso el mismo acoso para con sus hijas o hijos parece atenuarse cuando se encuentran en un espacio cerrado, lejos del contacto físico con la otredad.

“Si hace calor y te llevas un vestido si hay como un acoso en el transporte público, entonces si hay como una cuestión mucho más privada adentro del carro. Y con la niña pues igual no es que esté paranoica, pero si siento que me da un poco más de ansiedad, que nos pase algo o no se no me gusta tanto la gente (...) como mamá es mucho más práctico tener carro, en el transporte público he visto niños chiquitos que los aplastan y les vale, no creo que sea tan seguro para los niños (...) el carro sí te da seguridad porque es un asunto más privado, sin contacto”⁶⁷.

Ya no solamente se busca resguardar la seguridad propia sino la de los hijos y lo buscan hacer mediante la protección del habitáculo, en donde se busca en todo momento la evitación de la proximidad con el otro, y evadir la delincuencia que sucede en el transporte público, además de

⁶⁷ Entrevista realizada en marzo de 2016 ER.

tomar en cuenta la comodidad del automóvil ante la insuficiencia ergonómica del transporte público:

“es difícil andar con ella, porque si, cuando estaba más chiquita incluso que era bebecita de dos meses, tres, que ya fue cuando formalmente estaba en la guardería nos íbamos en taxi, o sea, los traslados eran cerca y en taxi, nunca me he subido así a un micro con ella o algo, y ahorita menos porque ya es una bebé más grande, está pesada, pues hay que cargar con las cosas de bebé y todo, entonces no lo hemos usado”⁶⁸.

Además de tomar en cuenta la comodidad, se toma en cuenta la capacidad del automóvil para transportar lo necesario para el cuidado de la hija que en este caso es una bebé de un año aproximadamente. El automóvil se vuelve un aliado en su cualidad de habitáculo para transportarse sin problema.

La comodidad en cuanto a ergonomía y confort dentro del automóvil también es una cuestión importante ya que el transporte público resulta ser incómodo, sucio, e insuficiente en cuanto al número de asientos en referencia al número de pasajeros. El hacer el viaje de manera cómoda es fundamental para algunos usuarios, además de que ir en la comodidad de su vehículo mientras el clima en el exterior no es favorable es algo atractivo y determinante. Se hace mención en repetidas ocasiones en los testimonios a las experiencias desagradables vividas en el transporte público y se establece la comparación en cuanto al viaje que se realiza en automóvil colocándolo en un lugar de más alta estima tomando en cuenta de mayor manera sus cualidades que sus desperfectos.

Sin embargo, las partes negativas de mediar con un automóvil al momento de realizar los viajes también se hacen presentes en el discurso de los usuarios y se menciona principalmente el problema del tránsito vehicular, o los programas gubernamentales para controlar la calidad del aire que no siempre les favorecen a los entrevistados. Uno de los testimonios resalta las cualidades de habitáculo del automóvil y comenta que existe “un precio a pagar” al hacer uso del auto:

⁶⁸ Entrevista realizada en febrero de 2016 MAEC.

“es una comodidad que tienen el costo de todas las restricciones que es encontrar lugar, pagar gasolina, pagar servicios, multas, verificación, es como una gran lata a la vez, entonces es una comodidad que tiene muchos costos para mí”⁶⁹.

Las comodidades y la protección que brinda el automóvil como habitáculo son aspectos determinantes que el usuario considera de peso en comparación con las desventajas de mediar con el automóvil para transportarse. El hecho de que se trate de un espacio privado le concede cualidades que el usuario pone por encima del coste económico y también espacial cuando sale a lugares en donde es difícil encontrar donde dejar el automóvil estacionado.

El auto como habitáculo es uno de los aspectos que se pueden considerar más relevantes en cuanto a sus capacidades protectoras cuasi humanas. En el automóvil además de sentirse seguro el usuario se siente acompañado y resguardado por una suerte de guardaespaldas personal que pone una barrera con respecto a la otredad y los peligros del roce con otras personas. Además de brindar la comodidad que se puede encontrar únicamente en un espacio propio y cerrado, le significa a los usuarios y usuarias un ambiente de tranquilidad, de seguridad y de acogimiento. Incluso comparable con el vientre materno para uno de los usuarios

“dentro del auto que nos hace compañía, nos sentimos acogidos es como si estuviéramos en el vientre materno en muchas ocasiones prácticamente”⁷⁰.

El habitáculo cobra importancia para los usuarios, se busca viajar con paz, con tranquilidad y comodidad, con seguridad y sin preocupaciones habitando el automóvil como si se habitará el útero materno lejos del otro, del peligro y del exterior.

3.3.4 El automóvil mediando en el acceso

En el apartado 3.1 se ha hablado ya de algunas cualidades que el automóvil representa en cuanto a ventajas u oportunidades laborales cuando se le considera como empleado, cuando va más allá de una cuestión práctica o utilitaria. Se habló de la imagen que proyecta el empleado cuando entra en

⁶⁹ Entrevista realizada en marzo de 2016 MADS.

⁷⁰ Entrevista realizada en junio de 2016 JAV.

complicidad con un automóvil cuidado, nuevo y vistoso. Sin embargo, en este apartado se hará referencia al acceso social en situaciones diversas. Mediar con un automóvil desde la perspectiva de algunos usuarios entrevistados para este trabajo de investigación les permite acceder a ciertos círculos sociales, personales, laborales y en general encajar mejor dentro de una sociedad que se rige por el consumo y el capitalismo.

Es fundamental para este tipo de usuarios no solo establecer una mediación de transporte con el automóvil, es decir, no basta con mediar para llegar a un destino y completar un programa de acción determinado buscando cualidades de seguridad, comodidad, etc, sino que se considera necesario poseer un automóvil, que el artefacto técnico sea de propiedad del usuario. A través de esto se demuestra en primera instancia cierto poder adquisitivo del poseedor del automóvil, esto por sí mismo proyecta al exterior según el testimonio de algunos usuarios cierta supremacía con respecto al resto de la población. Esta diferencia o distinción permite el acceso a círculos sociales en los cuales alguien con poder adquisitivo bajo no tiene acceso. Un automóvil representa para los usuarios la facilidad de convivir con personas de estatus sociales más altos ya que para ellos el éxito se puede reflejar en la posesión de un automóvil lujoso:

“Te puede dar una apariencia de ser un poquito más exitoso de lo que realmente eres con un automóvil más oneroso por así decirlo”⁷¹.

El proyectar cierto nivel adquisitivo representa para el usuario que sus pares perciban su éxito, el establecer una mediación con un automóvil permite que exista el acceso aun cuando el usuario no necesariamente tenga el poder adquisitivo que busca proyectar, es decir, un automóvil, como se puede leer en el testimonio anterior, puede dar la apariencia de ser más exitoso, para estos usuarios el simple hecho de poseer un auto lujoso significa acceso a lugares y ciertos círculos sociales.

No únicamente el requisito es poseer un automóvil sino el poseer un automóvil de lujo y de “alta gama”. Este último término corresponde a la clasificación que se hace de los vehículos dependiendo de su costo y de su tamaño, en este caso, los automóviles de alta gama son todos aquellos automóviles considerados vehículos de lujo, se toman en cuenta los materiales de

⁷¹ Entrevista realizada en septiembre de 2016 YZ.

construcción, el diseño y la amplitud además de la velocidad y las distancias que puede recorrer. Su exterior es de primera, los precios son siempre elevados en comparación con los autos de baja gama y media gama.⁷² El poseer este tipo de automóvil entonces representa una mayor superioridad económica por parte del usuario con respecto a los demás automovilistas y transeúntes que circulan en la ciudad lo cual también se traduce en un mayor acceso a oportunidades y relaciones sociales o simplemente significa distinguirse de los demás. El usuario poseedor de un automóvil de alta gama busca reflejar cierta superioridad que en algunas ocasiones deriva en la discriminación hacia los peatones, se relata:

“Aquí traer un vehículo, traer uno de alta gama te representa mucho acceso a muchas cosas y el no traerlo te puede disminuir ¿Por qué razón? Y eso es tal cual, cuando tú vas en carro los peatones pues no, es de ‘quítate jodido’ ‘hazte para allá’”.⁷³

Dentro de la idea del mundo de los usuarios que buscan el acceso, el encontrarse mediando con un automóvil de alta gama les permite ver “desde arriba” a los demás integrantes del colectivo, son parte de la élite que media con estos actantes tan particulares como lo pueden ser estas máquinas lujosas, con supremacía tecnológica, no cualquiera media con ellos. El automóvil le provee de cierta superioridad con respecto a los demás y el acceso a la convivencia con círculos sociales específicos. Los automóviles de alta gama no son muy vistos circulando en las calles de la ciudad de México, lo cual supone cierta exclusividad por parte de quienes los conducen, el hecho de saberse vistos por los demás también provee de satisfacción al usuario.

El éxito para algunos usuarios se ve reflejado únicamente en la posesión de un automóvil y se traduce no únicamente en el hecho de tener el poder adquisitivo de poseerlo sino también en el poder relacionarse con una población de un estatus social más alto. El automóvil es visto entonces como el éxito, enrolar a un auto dentro de un programa de acción para la vida cotidiana presupone posibilidades de crecimiento económico y social:

⁷² <https://www.clasificacionde.org/clasificacion-de-vehiculos/> consultado en 2018

⁷³ Entrevista realizada en septiembre de 2016 YZ.

“el automóvil siempre es sinónimo de éxito y aunque las personas no sepan cuánto cuesta, pero te ven con uno de alta gama y es razón de éxito, aunque no lo sea y hay muchas personas que ocupan esa herramienta como una herramienta de negocios tal cual, o sea, si tu agarras y tú vas a una junta de negocios y llegas con un vochito todo fregado inmediatamente la percepción que das es ‘no mames, este güey me está hablando de millones y trae esa chingadera’ pues o sea no. Entonces cuando tú, al contrario, vas a hacer una reunión de negocios y llegas en un Lotus o lo que tú quieras automáticamente se percibe como éxito ‘ah tiene eso, quiere decir que está hablando en serio’ “⁷⁴.

Como se observa, el automóvil es la llave al acceso y al éxito. El objetivo de la mediación para algunos usuarios, con el automóvil es el de aparentar cierta posición social que les permitirá llegar y alcanzar ciertos círculos a los cuales no podrían acceder si condujeran un automóvil común o peor aún, si no lo tuvieran en lo absoluto. El prescindir de un automóvil entonces se considera inaceptable ya que es a través de esta mediación que se van a conseguir ciertas oportunidades, supremacía con respecto a los demás y como hemos visto en el apartado 3.2 el acceso también al sexo opuesto. El acceso entonces puede ser a cualquiera de las áreas vistas en los apartados pasados, ya sea a una oferta laboral, cerrar un negocio, el sexo opuesto, el sentirse en comodidad. Sin embargo, la diferencia que hay con respecto a este tipo de mediación es que el usuario considera imprescindible un automóvil propio, incluso de alta gama que dará mayores posibilidades de insertarse en los “más altos” círculos sociales, incluso a lugares de lujo:

“es importantísimo, no es un accesorio es como tú dices⁷⁵, es un actor importante porque es un actor importante para los negocios, para sociabilizar, para tener una

⁷⁴ Ídem

⁷⁵ La intromisión “*como tu dices*” que comenta el informante hace referencia a la pregunta que se realizó en la entrevista cuando le cuestioné al informante si éste percibía al automóvil era un actor importante o un accesorio.

pareja, para obtener una mejor mesa en un lugar, para entrar más rápido, para la atención, es increíble”⁷⁶.

Este tipo de mediación también se delega, es decir, una vez que el usuario “se baja” del automóvil, los accesorios referentes al modelo de su vehículo le permiten seguir teniendo el estatus de propietario de un auto de alta gama, lo cual le permite continuar inmiscuyéndose en los círculos de su preferencia. Ciertos accesorios que se pueden comprar en tiendas de prestigio y en agencias automotrices la mediación con el automóvil continúa llevándose a cabo, pero ahora a través de la delegación en los accesorios:

“El caso es que cuando se bajan del carro y están en un lugar donde no lo ven entrar, no lo ven llegar, ya depende de él cual sea su parte de interacción, pero hay muchos por eso ves que venden las cosas que son de Ferrari (cualquier accesorio que tenga la marca, hay ropa, billeteras, etc.) entonces es una extensión. Entonces a veces algunos los compran y no lo traen y les dicen ‘ah que tienes uno’ entonces ya es ‘ah ok ya estoy entrando socialmente porque traigo mi kit’
“⁷⁷

El portar algún artículo o accesorio con el logotipo del modelo del automóvil de alta gama permite al usuario seguir portando la posesión aún sin estar en contacto con el vehículo mismo.

Otra de las cuestiones importantes para los usuarios es el reconocimiento que podrían obtener para con sus pares al ser poseedores de un automóvil, sobre todo en ciertas etapas de su vida tales como el paso por la preparatoria cuando se encontraban en edad adolescente, el poseer un auto les proveía del acceso a la popularidad que representaba el ser admirados por los demás compañeros de clases, RAL expresa en su testimonio:

“En ese entonces pues era órale, mis amigos traían un jetta del año turbo, era pues ‘órale traen el carro del año’ a mí me veían con el Mustang y pues si era un carro

⁷⁶ Ídem

⁷⁷ Ídem

bonito, algo fuera de lo común era un clásico también era así como que ‘órale trae un Mustang’ si te daba un cierto nivel o no sé, de popularidad más que de estatus”⁷⁸.

La popularidad entonces también se convertía en un factor importante para los usuarios quienes al poseer un auto y mostrarlo a sus pares ostentaban la “superioridad” con respecto a sus compañeros.

En el caso de las usuarias la mediación con el automóvil en el aspecto del acceso representa en gran medida la libertad de circular por la ciudad, hay una fuerte relación con respecto a la mediación del automóvil como habitáculo ya que se busca el resguardo en todo momento. Además de la libertad hay un sentido de independencia en la cual las usuarias entrevistadas coinciden, a la cuál comentan no haber tenido acceso sino hasta que tuvieron en su posesión un automóvil, anteriormente comentan haber dependido totalmente de personas terceras (los padres de familia, los novios, los esposos) para poder tener movilidad segura en la ciudad. El “no depender” es fundamental para las usuarias y buscan el acceso a la libertad e independencia que únicamente una mediación con un automóvil les puede proveer.

Los usuarios tendrán diversas maneras de acceder a situaciones (círculos sociales, lugares, sexo opuesto, popularidad, independencia) que la mediación con un automóvil hará posible. El acceso es posible a través únicamente de que se lleve a cabo esta mediación y del enrolamiento con el vehículo. El auto de alta gama en específico actúa como una suerte de trofeo, como que hay que exhibir y que permitirá establecer vínculos con otras esferas importantes. Representa la “llave al éxito” y no se trata únicamente de poseer el automóvil sino de lo que este puede hacer por el usuario para ayudarle a tener éxito y superación personal.

Conclusiones del capítulo

A través del recorrido por la narrativa de los informantes elegidos se puede observar la diversidad de las mediaciones que los usuarios tienen con sus vehículos. Las cualidades humanas que el

⁷⁸ Entrevista realizada en julio de 2016 RAL

automóvil posee se aprovechan en las diferentes esferas en las que los usuarios se desenvuelven. Un usuario es capaz de establecer diferentes mediaciones con un vehículo, puede ser una cuestión de acceso que a la vez favorecerá cuestiones laborales en cuanto a cierre de algún trato. O se aprovecha la cualidad de habitáculo a la vez que se dota de libertad a las usuarias tomando en cuenta la seguridad en cuanto al transporte público.

No es únicamente una mediación la que el usuario establecerá con el automóvil, cada uno de ellos responde a diferentes programas de acción que buscan ser completados en los diferentes momentos de su vida cotidiana y personal. Establecer categorías a priori en el estudio de la automovilidad, limita el rastreo de asociaciones que se pueden encontrar cuando se analiza la narrativa del usuario y sus intereses, las generalidades de los estudios previos de la automovilidad no permiten identificar en su totalidad la diversa gama de mediaciones al momento en que un usuario decida hacer uso de un automóvil, es por ello que en este análisis se buscó identificar las maneras de mediar de un usuario con el auto, así como las cualidades humanas que éste le atribuye al automóvil al hacer uso de él.

El espacio es también uno de los factores fundamentales para entender el uso del automóvil y la interacción con el mismo territorio como actante que contiene también a otros actantes con acciones delegadas en sí (semáforos, topes, parquímetros, señalamientos, etc.). El espacio funge como un intermediario entre un actante y otro, es decir, es una colección de actantes que permiten transportar comunicación sin transformar necesariamente lo que se quiere comunicar.

La calidad de intermediario del automóvil puede verse modificada cuando el usuario le confiere más capacidad de agencia que la de transportarse, puede ser una escala en su condición de estatus, o que tener automóvil le confiera capacidad para tener un mayor acercamiento a sus intereses “amorosos”, o no visualizarlo solamente como un medio de transporte sino como una herramienta de trabajo. Al convertirse en un mediador que produce efectos sobre los demás actantes de la red de agencia, el automóvil se convierte en un eslabón esencial en la vida del usuario.

CAPITULO 4. LAS REDES Y LA AUTOMOVILIDAD. LA SUPERVÍA DEL PONIENTE

En el análisis del capítulo anterior se muestra la importancia del vínculo entre el automóvil y el usuario. Nos centramos principalmente en la manera de mediar y en lo que el automóvil le permite realizar al actante humano. Permite visibilizar esta primera unión del fenómeno de la automovilidad ya que es la que sirve como punto de partida para poder entender cómo se conjugan las diversas controversias y se consolidan las redes alrededor de este fenómeno.

Analizar cuáles son las mediaciones de los usuarios con su automóvil nos permite conocer la particularidad de las posibles necesidades individuales de los automovilistas, quienes son los que principalmente enuncian y dan vida al automóvil como actante. Esta unión primaria tiene efecto en la ciudad ya que cada mediación es diferente, es necesaria para los usuarios que enrolan al automóvil y quiénes desde su programa de acción necesitan vías de acceso y dispositivos técnicos para poder circular por la ciudad.

Los diferentes procesos en torno a la construcción y puesta en escena de la infraestructura urbana para el automóvil y los ensamblajes que se llevan a cabo entre los actantes tienen como resultado final un cierre que consolida una opción final. Esta opción se hace irreversible y al mismo tiempo genera diferentes puntos de vista. A continuación, se desarrolla el análisis de la controversia en torno a la construcción de la Supervía del Poniente en la Ciudad de México. Es una vialidad que nace desde la resistencia, los intereses económicos, la necesidad de una vía de acceso y de la confrontación de los actantes que enuncian sus intereses dejando ver sus intensidades y convergencias.

4.1 El Surgimiento de la red. Intereses y traducción

El análisis de la automovilidad incluye los diferentes dispositivos técnicos que esta enrola para su funcionamiento y estabilidad. Diversos artefactos construidos y habilitados dentro de las ciudades para el uso del automóvil funcionan como participantes de los programas de acción que hemos

revisado en el capítulo anterior, es decir, el automóvil y su usuario circulan por infraestructura especial para ellos, y que la mayor parte de las veces es construida en una álgida controversia.

Para poder comprender como se materializa la infraestructura urbana en la ciudad, hay que revisar sin duda alguna sus principales componentes. Respondiendo a la pregunta de el “cómo” se han erigido las grandes edificaciones e imponentes construcciones viales que desahogan el camino del automóvil, se puede dar cuenta del vasto número de actantes involucrados en la cimentación de las redes e intercambio de mediaciones que dan como resultado una ciudad material, un espacio físico en donde la cotidianidad se reproduce, en donde los actantes median y se logran cambios y transformaciones.

Para que pueda existir el surgimiento de una red de intereses, tiene que haber un fin común, un interés que es el que finalmente se busca traducir como el interés de todos los actantes que se van enrolando en una cadena de mediaciones. Naturalmente, este inicio de la red tiene como principal representante a aquellos actantes que tienen un poder o intensidad mayor sobre los otros. Es fundamental realizar el análisis de la conformación de las redes y analizar también la irreversibilidad de éstas, definida por Michel Callon como “a) la imposibilidad que ella crea de volver a una situación en la que no constituía sino una opción abierta entre otras; b) de la predeterminación de las traducciones por venir” (Callon, 2001), ya que el intercambio entre los diversos participantes en la red tendrá como resultado la morfología de la ciudad, cambiante y emergente y que además responde a los intereses específicos de quienes traducen dichos intereses.

En el interés de entonces describir y conocer cómo se construyen las redes irreversibles dentro de las ciudades y que surgen para facilitar la consumación de los programas de acción de los automóviles y sus usuarios, se realizará a continuación un análisis de las controversias, metodología retomada por la Teoría Actor – Red para analizar la diversa participación de los actantes involucrados en la conformación de uno de los megaproyectos que se encuentran en la Ciudad de México, la Supervía del poniente. En este ejercicio se podrán identificar las posturas que cada uno de estos actantes tiene dentro de la red y que están alrededor de la Supervía como objeto técnico que permanece para mediar y que se inscribe dentro del fenómeno de la automovilidad dentro de la ciudad. Cabe mencionar que la ciudad en si misma es un conjunto de

ensamblajes de actantes humanos y no humanos heterogéneos (como ya se ha mencionado) por lo cual el análisis del espacio urbano se realiza en este trabajo con una visión integradora de cada uno de estos elementos, se describe la controversia y se explica cómo la Supervía del poniente se erige como un elemento fundamental de la red de la automovilidad y se convierte así en una red irreversible y bien cimentada.

4.1.1 Antecedentes de la conformación de redes y controversia en el poniente de la Ciudad de México

El surgimiento como proyecto de la Supervía del Poniente tiene como uno de sus principales objetivos subsanar la movilidad dentro de la ciudad. Dentro del discurso manejado por los actantes con mayor intensidad dentro de esta red se enunciaban principalmente el tránsito vial, la liberación de la zona específica de Santa Fe dentro de la Ciudad de México que a partir de la década de los 1990 representa un problema de congestión vial importante por la morfología misma del espacio. Anteriormente las controversias con respecto a la construcción de vialidades que transformarían el entorno de la zona ya se habían suscitado, siendo principalmente movimientos de los residentes de las zonas de tres alcaldías del poniente de la Ciudad en donde se concentra gran parte del suelo de conservación resguardado por la normatividad ecológica de la ciudad. Estas alcaldías son Álvaro Obregón, Cuajimalpa y Magdalena Contreras.

Dentro de estas alcaldías se concentra pues gran parte del bosque que rodea a la ciudad, bosque que es resguardado, como se ha mencionado, por la normatividad, pero que también es cuidado y vigilado por los vecinos de la zona que lo consideran como un patrimonio importante. El bosque percibido como un acompañante y un elemento fundamental dentro de la vida cotidiana es un punto a resaltar dentro de la controversia en la construcción de la Supervía como podremos revisar más adelante, ya que, en el discurso de los defensores del medio ambiente, es principalmente el bosque el que se enuncia y se enrola dentro de las inscripciones de la academia y los movimientos vecinales.

Como ya se ha mencionado, en la zona han existido numerosos conflictos con colectivos vecinales al respecto de la construcción de nuevas vialidades, en donde el principal argumento ha sido la protección al medio ambiente.

Este tipo de movilizaciones constituyen un actor importante dentro de las redes que se conforman alrededor de los dispositivos técnicos⁷⁹ (vialidades) ya que en ocasiones llegan a tener una intensidad suficiente dentro del proceso de traducción de la red como para detener por completo las obras.

Es el caso de la construcción de la carretera “Contadero -Luis Cabrera” a inicios de la década de los 90, en donde las organizaciones vecinales tuvieron una presencia fundamental para poder detener la obra, enrolando diversos instrumentos jurídicos con respecto a la planeación y la regulación del suelo en la ciudad tales como los estudios de impacto ambiental necesarios y otro tipo de estudios referentes a la proyección de la ciudad. “El proyecto no contaba con el estudio de impacto ambiental y ecológico necesario; tampoco con un estudio urbanístico que proyectara los posibles cambios de uso de suelo, apertura y ampliación de calles; además que el proyecto no estaba integrado en el Plan Director del Distrito Federal, así como tampoco en los planes parciales de las delegaciones afectadas” (Portal & Sánchez Mejorada, 2017). En este caso en particular, la obra se canceló⁸⁰ por la unión de los colectivos vecinales como la asociación “Pro Contadero”⁸¹ y los vecinos de Magdalena Contreras a la par de que se enrolaron a otras entidades con prestigio y legitimidad suficiente en la comunidad científica para poder apoyar y definir por medio de inscripciones más certeras la narrativa de la defensa medioambiental.

La carretera “Contadero – Luis Cabrera” al final no fue construida haciendo que la protección al medio ambiente en ese momento fuera “el interés de todos”, por medio de un proceso de traducción en donde se enrolaron diferentes tipos de actantes, tales como colectivos, grupos de intelectuales, instrumentos jurídicos de normatividad medio ambiental y los recursos naturales a proteger. El

⁷⁹ Michel Callon comenta al respecto de los dispositivos técnicos que los trabajos de B. Latour y M. Akrich definen un dispositivo técnico como “un programa de acción que coordina un conjunto de papeles complementarios, desempeñados por no humanos (que constituyen el dispositivo) y por humanos (difusores, utilizadores, reparadores...) u otros no humanos (accesorios, sistemas integrados) que conforman los periféricos o las extensiones. (Callon, 2001,85)

⁸⁰ El 24 de agosto de 1992 la cancelación oficial se publicó en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal

⁸¹ Pro Contadero A.C. es una asociación de vecinos que, desde hace quince años, se dedica a promover el desarrollo urbano sustentable en la zona poniente del Distrito Federal. <http://procontadero.blogspot.com/2007/01/pro-contadero-ac.html>

Estado a través de sus representantes (el presidente Carlos Salinas de Gortari y el entonces regente Manuel Camacho Solís) establecieron negociación con los participantes con mayor intensidad y al final el resultado de la controversia fue detener la obra.

En este caso la negociación y diálogo con las autoridades cedieron a favor del resguardo medio ambiental, es decir, la conformación de la controversia de construcción de la carretera se pudo revertir.

En los años sucesivos se continuó con el intento por parte de las autoridades gubernamentales de construir diferentes vialidades para dar desahogo al tráfico de la zona del poniente, sin embargo, estas obras al transgredir el medio ambiente y el entorno siempre estuvieron envueltas en controversias y movilizaciones que la mayor parte de las veces hacían que no se llevaran a cabo bajo el argumento de la defensa tanto de la participación ciudadana como del medio ambiente.

Los mecanismos de inclusión de la sociedad civil por parte del Estado se traducían en mesas de diálogo y consulta en donde los resultados generalmente se inclinaban a los colectivos vecinales, es decir, estos nodos de la red se perpetuaban como elementos dominantes dentro de la compleja red que se entretejía para llevar a cabo las construcciones.

Como lo fue en el caso de la carretera “Contadero – Luis Cabrera” que se ha mencionado, incluso la comunicación entre la sociedad civil y los representantes del Estado se llevaba a cabo por las vías institucionales estableciendo relaciones determinantes para la toma de decisiones, para el mismo caso de la carretera mencionada. “La Asociación ‘Justicia sin daño ecológico’ conformada por los Colonos Independientes del Cerro del Judío y Vecinos Unidos del Rosal enviaron el 8 de abril de 1991 una carta al presidente Carlos Salinas de Gortari solicitando una audiencia pública. La audiencia se celebró el 14 de junio”. (Portal & Sanchez Mejorada, 2017)

El mismo caso ocurre cuando se busca bajo el argumento de mejorar la circulación de la ciudad construir un proyecto similar o aún más ambicioso, la construcción de la carretera la Venta – Colegio Militar en 1993, situación que fue duramente criticada por la sociedad civil puesto que el proyecto cruzaba por diversas zonas de reserva ecológica y de recarga hidrológica. Esta vez la protesta se lleva a cabo por parte de vecinos de las delegaciones por las cuales el proyecto

atravesaría⁸² quienes se organizaron en el “Frente Unido Surponiente Cualacotla”. Nuevamente en la conformación de esta red de actantes, este colectivo se constituye como un nodo suficientemente intenso como para tener presencia frente a los actantes institucionales. El argumento nuevamente por el cual se enuncia o se inscribe el interés del grupo de actantes, es la defensa al medio ambiente. Al enunciar la importancia del bosque y las zonas de reserva ecológica se están enrolando también a dos actantes importantes en la conformación de esta red que son: la normatividad (leyes, planes de usos de suelo, delimitación ecológica) resaltando el cumplimiento de las leyes y la clasificación del suelo ecológico y al mismo medio ambiente (árboles, ríos, áreas verdes, etc). Finalmente, la obra no fue llevada a cabo, nuevamente los intereses de la sociedad civil organizada tuvieron a bien traducirse en la legalidad de la normatividad y la defensa medio ambiental.

A finales de la década de los 90 México se insertaba en el modelo económico neoliberal y se comenzaba a visibilizar por medio de la entrada de la especulación inmobiliaria en la zona poniente de la ciudad, por lo cual se comenzaban también a fraguar proyectos por parte de los actantes institucionales, esta vez enrolando a un nuevo actor que cobraría fuerza e intensidad en los años venideros: la iniciativa privada. De esta manera, y bajo la lógica del neoliberalismo que hace del Estado el promotor de la intervención de los corporativos y empresas privadas, las redes que se conformarían entrarían en un conflicto de intereses por parte de la iniciativa privada y la sociedad civil con respecto al tema de la defensa medioambiental y también en la cuestión de la vivienda, ya que para la elaboración de las vialidades se empieza a vislumbrar también el problema de las expropiaciones.

Es así, bajo este contexto que en 1999 se comienza la gestión por parte del entonces jefe de Gobierno Cuauhtémoc Cárdenas la realización de un nuevo proyecto, esta vez la construcción de tres puentes que buscaban conectar a Santa Fe con otras zonas de la ciudad. Cabe mencionar, que Santa Fe estaba a inicios del año 2000 constituyéndose como un enclave global importante dentro de la zona metropolitana⁸³, por ello el argumento que sostenían los actantes institucionales y la

⁸² Álvaro Obregón, Cuajimalpa y Magdalena Contreras.

⁸³ Ver “Santa Fe: ciudad, espacio y globalización” Margarita Pérez Negrete, 2010.

iniciativa privada era el de la interconexión entre diferentes puntos de la ciudad con este nodo importante para la red de ciudades globales.

Es por ello, que estamos ante la conformación de nuevas redes de intereses dentro de la ciudad, la incorporación de los desarrolladores inmobiliarios y las constructoras transnacionales al juego de intereses permite que la dinámica se modifique, que las traducciones de intereses se realicen ahora con actantes dominantes que esta vez rebasan en intensidad a la sociedad civil organizada.

Los actantes involucrados desde la parte institucional conformados en entidades como la Secretaría de Desarrollo Urbano, ahora se muestran flexibles ante la traducción de la normatividad en pro de la resolución de los intereses de los actantes mejor posicionados y con mayor intensidad en la red. Este entretejido de intereses resultará en la irreversibilidad de las redes, es decir, del estado permanente e inamovible de las obras. Ya para inicios del año 2000 y bajo el mandato del nuevo jefe de gobierno electo Andrés Manuel López Obrador y bajo la presión de la iniciativa privada se comienzan a firmar los convenios para las construcciones dentro de la ciudad.

La problemática vial para la primera década del año 2000 en la zona del poniente continua continúa acrecentándose, al mismo tiempo que el enclave global Santa Fe sigue atrayendo a una parte considerable de la población de la Zona Metropolitana que acude ahí principalmente por motivos laborales. Esto genera diversos programas de acción que buscan ser completados por medio de diversos actantes que se van enrolando a la vida cotidiana y vial; el automóvil, el transporte público, la venta de comida en automóviles fuera de los consorcios de oficinas, las edificaciones, etc.

Cada uno de los actantes que se continuarían enrolando en la dinámica de mediación que se da en el poniente a inicios de la década de 1990, tendrían sus propios intereses y posturas. La narrativa de los diferentes actantes retomaría diferentes posturas, por un lado el discurso medio ambiental sigue teniendo vigencia para la sociedad civil a quienes posteriormente se integrarían entidades internacionales tales como Greenpeace y la comunidad científico – académica de diversas casas de estudio (UAM, UNAM, Politécnico), además de que se adhiere el interés de la defensa de la vivienda cuando se habla de expropiaciones así como la libre consulta y participación ciudadana (en el caso de la Supervía).

Por otro lado, actantes como la iniciativa privada representada por las constructoras y los desarrolladores inmobiliarios comienzan a tener una presencia intensa y ejerce presión a las autoridades del Estado, quienes a través de las normas (modificándolas para que puedan mediar acorde a los intereses de los actantes dominantes) traducen los intereses de estos últimos actantes para poder completar sus programas de acción.

4.1.2 El proyecto de la Supervía del poniente: el origen de la controversia

Como hemos revisado en los breves antecedentes de la problemática territorial de la zona del poniente ya podemos distinguir algunos de los principales nodos de la red de intereses que se forma para la materialización de los dispositivos técnicos que se han construido en la zona. Cabe mencionar que las edificaciones y las vialidades con sus diversas técnicas para funcionar (como el tag, la señalización, etc.) funcionan como entidades que se integran en el análisis, como ya se ha mencionado dentro de las redes no se excluye a los actantes no humanos ya que éstos en muchas de las veces son mediadores importantes para que se transforme el entorno de manera drástica. Ellos mismos, (los no humanos) serán en ocasiones puntos de partida principales para que se lleven a cabo los diferentes movimientos y negociaciones dentro de la ciudad, en el caso de la Supervía del poniente el principal discurso que mantuvo la iniciativa privada en asociación con el Estado y sus entidades fue el de generar vías de desahogo para los vehículos automotores (principalmente a los automóviles). Por su parte la sociedad civil en conjunto con organizaciones internacionales como Greenpeace y con la Comisión Nacional de Derechos Humanos a la par que los académicos de diversas universidades y centros de investigación defienden también a los actantes no humanos que son transgredidos por la construcción de la obra, en este caso el medio ambiente y los ecosistemas que buscaban defender.

El análisis de la controversia y la red que se formó para la construcción de la obra tendrá entonces que concebir la mediación tanto de los humanos como de los no humanos sin hacer una distinción dicotómica “naturaleza y sociedad” ya que, para poder dar un entendimiento global a esta red y su calidad de irreversible, hay que comprender la fuerza con que los no humanos tienen la capacidad de mediar en las negociaciones y transformaciones.

La distinción pues entre intermediarios y mediadores también es fundamental para el análisis ya que las relaciones que se establecerán entre los nodos de la red tendrán diferente capacidad de actuación tomando en cuenta su naturaleza intermediaria o mediadora. Los intermediarios circulan la información mientras que los mediadores transforman el entorno, tienen un impacto más duradero dentro de la acción.

Es así como podemos comenzar con la narrativa del inicio de la controversia que se forma en torno a la construcción de la Supervía del poniente, que tendrá una diversidad de posturas y actantes y al final conformarán una red como resultado de este proceso de consolidación de intereses.

Como se ha mencionado anteriormente el inicio del proyecto de la Supervía del poniente responde a la necesidad de las autoridades en asociación con la iniciativa privada de brindar una circulación más fluida a la ciudad, se buscaba una mayor conectividad dentro de la ciudad y que el flujo vial del poniente tuviera una mayor rapidez. A manera de línea del tiempo podemos ir armando un rompecabezas en donde se van enrolando los actantes involucrados lo cual también permitirá dar cuenta de la diversidad de intereses que existían alrededor del proyecto.

El evento que podría estar marcando el inicio de la controversia y la conformación de la red serán las publicaciones en el Diario Oficial de la Federación los días 22 y 23 de marzo del año 2010 en donde se publica la creación de la Supervía del Poniente en dicha publicación se lee en la Determinación Única:

“Se determina como caso de utilidad pública la realización de la obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje, con inicio en el entronque con Avenida Centenario y terminación en el entronque con Avenida Luis Cabrera, las Torres, las Aguilas y Centenario, en las Delegaciones Magdalena Contreras y Alvaro Obregón, con una superficie total aproximada de cinco kilómetros de longitud, respecto de los inmuebles ubicados en los polígonos descritos en el considerando Vigésimo Octavo del presente instrumento, a fin de facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos en dicha zona del Distrito Federal”⁸⁴

⁸⁴ Disponible en https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5136096&fecha=22/03/2010

En el documento que expide el Diario Oficial de la Federación se pueden identificar los actantes que tendrán una importancia fundamental en la red que se conforma tales como los no humanos; la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en donde se menciona expresamente el artículo 27 referente a la propiedad de la tierra, haciendo énfasis en que “ la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originalmente a la Nación y que ésta tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público”⁸⁵.

Como se analizará a profundidad en el próximo apartado, será fundamental el enrolamiento de los no humanos en este análisis ya que las normas y leyes como actantes jugarán un papel fundamental para que se pueda llevar a cabo la Supervía del poniente. En el mismo documento se enuncian en su cuarto y quinto considerando, a dos actantes más que serán de suma importancia la red y que fungirán también como mediadores que capacitan la transformación; La Ley de Desarrollo Urbano y el Programa General de Desarrollo Urbano. Se mencionan también los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano de las entonces delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón consideradas importantes por ser el territorio por cual atravesaría la obra.

Otro aspecto que considerar dentro del primer enunciamiento de actantes que hace el Diario Oficial de la Nación es la cuestión de la expropiación de terrenos, este sería un factor fundamental de la incertidumbre y desconfianza por parte de los pobladores de los lugares aledaños a la Supervía del poniente, sobre todo para aquellos vecinos de la colonia La Malinche quienes no tenían ninguna certeza de cual sería el futuro de sus viviendas. En el Diario Oficial de la Federación menciona que se hacía necesaria la expropiación de cinco polígono, sin embargo esta información no fue traducida de manera que los habitantes de las colonias pudieran comprenderlo fácilmente, lo cual les generaba incertidumbre y confusión. “No se especificaban colonias, calles o números. Ningún documento público señalaba el trazo de la obra y por ende, existía una gran incertidumbre entre los vecinos que no sabían si sus viviendas se verían afectadas o no. Se hablaba de *polígonos* en términos de coordenadas y cuestiones

⁸⁵ ídem

técnicas lo cual incrementaba la incertidumbre” (Portal & Sánchez Mejorada, 2017). Esto último sin duda convocaría a la sociedad civil a pronunciarse con su postura frente a este proyecto.

4.1.3 La conformación de los intereses

Inicialmente los intereses que podemos identificar como aquellos más intensos serán los de las constructoras asignadas para la construcción de la vialidad: la empresa Controladora Vía Rápida Poetas conformada por OHL y COPRI. El principal interés que aglutina a esta empresa con el gobierno del Distrito Federal y el entonces alcalde Marcelo Ebrard es económico, así que en primer término se puede identificar este interés que es traducido por medio del discurso de la conectividad y de la reducción de la distancia y el acortamiento del tiempo. Recordemos que el proceso de traducción se efectúa cuando un actor suficientemente intenso y con una posición de jerarquía mayor y con poder dentro de la red hace de sus intereses los intereses de todos, en este caso los intereses económicos se convertirán en esos intereses que se buscan traducir y que se hace por medio de otro tipo de discurso más legítimo y aceptable, algo que beneficie a todos.

Entonces en un inicio los valores económicos se están traduciendo en valores funcionales, algo que afecta de alguna u otra manera a todos los integrantes de la red, es decir “viajar más seguros, gastar menos gasolina, reducir distancias en tiempos de traslados, mejorar la conectividad en la ciudad” cuestiones que atañen a todos. Sería cuestionable el no querer una ciudad mejor conectada, el no querer tener una mayor seguridad a la hora de viajar.

Así es como en la red las empresas se posicionan en un lugar de poder desde donde pueden mediar con los demás actantes y tienen una suerte de flexibilidad con respecto a la transformación del entorno que les rodea. Para ello, enrolan a otros actantes que serán de utilidad para traducir y transformar.

Sin embargo, la resistencia de otros actantes importantes también se observó durante el desarrollo del conflicto, que de la misma manera argumentaban con narrativas distintas la defensa de sus intereses dentro de la red, en este caso se enunciaban otros actantes no humanos a los que habría que defender, como sus viviendas y los ecosistemas resguardados como suelo

de conservación, enunciando a la Barranca de Tarango⁸⁶ como uno de los intereses a resguardar.

Los colectivos que conformaban la resistencia enrolan a otros actantes que aportan solidez, peso y legitimidad a su discurso; la comunidad científico-académica y las organizaciones de defensa a derechos humanos y medio ambiente. Los diferentes académicos por medio de inscripciones de diversa naturaleza establecen la importancia de diferentes cuestiones que se median dentro de la controversia. Ésta se conforma para la construcción de la Supervía, los temas que abordan van desde defensa medioambiental y sustentabilidad, tensiones y retos en participación ciudadana, derechos ciudadanos, apropiación del espacio, etc.

La principal tensión de intereses se da entre estos dos grupos de actantes, estos dos nodos que ostentaron diferentes posturas durante la elaboración de la Supervía. Dentro de esta etapa inicial, se llevaron a cabo diferentes acciones institucionales tales como decretos de expropiación, juicios de amparo por parte de la sociedad civil y publicación de documentos que traducían un interés expreso además por medios legítimos.

Es por ello por lo que las primeras manifestaciones y movilizaciones que se llevan a cabo son por parte del grupo colectivo de Vecinos del Frente Amplio contra la Supervía del poniente quienes se organizan para la defensa de sus viviendas al tener conocimiento de las expropiaciones anunciadas.

Los intereses en el enrolamiento de actantes son entonces clave para poder entender la controversia, ya que estos intereses se proponen y en diversas situaciones pueden cambiar (por ejemplo si se busca hacer una ampliación a la Supervía los intereses ahora se traducirán con respecto a ello). Por otro lado, es importante resaltar que los actantes dentro de su mapa de

⁸⁶ “En el año 2009, la barranca Tarango se declaró como Área de Valor Ambiental con la categoría de “Barranca”, con una extensión de 2, 671,893.18 m2 y está ubicada en la delegación Álvaro Obregón. El objetivo de esta declaratoria, es proteger y conservar elementos naturales y de biodiversidad tales como la flora, la fauna y sus características hidrológicas. En ella se prohíben las viviendas, la industria, los servicios, la agricultura y los prohibidos en el “Programa de Manejo”. En el Área de Valor Ambiental se podrán realizar actividades tendientes a la conservación de ecosistemas, restauración ecológica, mantenimiento de áreas verdes y servicios ambientales” <http://centro.paot.org.mx/documentos/paot/estudios/Tarango.pdf> consultado en 2021

intereses (representaciones del interés según Callon y Law) conducirán al resto de actantes a aceptar lo que proponen, es decir “atribuyen intereses relativamente estables a otros actantes al tiempo que ignoran complejidades interminables en sus motivos, pretensiones y acciones como si prácticamente no tuvieran importancia” (Callon & Law, 1998, 54). En el caso de la Supervía del poniente los intereses que fueron traducidos por los actores con mayor intensidad dentro de la controversia dejaron fuera los intereses previos que tenían los demás actores. Lo anterior trajo consigo un conflicto que enroló a diversos actantes en el curso de su formación y que finalmente estabilizó una red cuando la controversia se cerró

A continuación, se realiza la identificación de los principales actantes que conforman la controversia y se describe cuál es la relación que establecen entre ellos.

4.2 #sialasupervia: heterogeneidad de la red, mediadores e intermediarios

Es importante analizar la red que se conformó en el proceso de creación de la Supervía tomando en cuenta que la noción de red que se retoma en este trabajo de investigación trasciende de la idea de ser una herramienta que únicamente comunica a los nodos que la forman. La noción de red desde la TA-R tal como menciona Antonio Arellano “no solo plantea una idea relacional; en cambio, revela un problema de método para reconocer la naturaleza de la relación entre actantes (...) estudiar la acción de los colectivos y de la naturaleza que se integran en forma de redes sociotécnicas, mediante complejos procesos de hibridación” (Arellano, 2006,184). La explicación y análisis de las relaciones en cuanto a determinar la calidad de la relación que existe entre los nodos, de qué es lo que se comunica en el curso de la mediación y de cómo esto determina las jerarquías será entonces el principal objetivo del análisis de las redes.

El análisis de los actantes involucrados implica revisar también la controversia, que se conformó con respecto a la creación de la Supervía, cabe mencionar que las controversias y su análisis se basan en la información que los actantes producen, las diferentes posturas que sostienen y las traducciones que aplican. Son entonces “asuntos que aún no han logrado asentarse como verdades inamovibles u opiniones ampliamente asumidas, los actantes tratan

justamente de generar alianzas, generar intereses o justificar sus propuestas” (Bona, 2012). El análisis de la controversia con respecto a la Supervía será en torno a cómo se fueron presentando los hechos y cómo se contraponen los intereses de los diversos actantes hasta consolidar una alianza suficientemente fuerte como para dar irreversibilidad a la traducción de los actantes con más intensidad en la red.

Para poder adentrarnos en el caso de la Supervía del poniente, se hace necesario nombrar a todos los involucrados en este proyecto. Es fundamental ya que podremos entender la irreversibilidad de la red a través de la toma de decisiones que surgen de las diversas asociaciones y como vimos en el apartado pasado, de los intereses que transportan y traducen. La irreversibilidad es el resultado de la conformación de una red, y se constituye por la sociomaterialidad que la conforma.

A continuación, se presenta un cuadro en donde se clasifican los actores involucrados en la controversia suscitada por la creación de la Supervía del Poniente. Se identifica a los participantes como mediadores o como intermediarios. Los criterios elegidos para la clasificación de los elementos fue la capacidad de transformación del entorno que tuvieron los actantes en la controversia, los mediadores, como ya se ha comentado en el segundo capítulo de esta tesis, son aquellos involucrados que impactan en el entorno y lo transforman. Mientras que los intermediarios son los participantes que únicamente circulan y transportan la información sin modificar su significado y contenido, los mediadores tienen la capacidad de distorsionar y transformar el significado, elementos y contenidos que transportan.

Cada uno de los actores involucrados en la controversia tiene diferente intensidad y funge desde su capacidad de agencia en diferentes grados. Existen elementos identificados como intermediarios quienes circulan la información que observan, analizan y describen lo que sucede desde dentro de la controversia, pero no tienen ninguna capacidad de agencia, de transformación o de impacto (grupo de investigadores y científicos). Por otro lado, un actante no humano como una publicación en el Diario Oficial de la Federación se clasifica como mediador por ser capaz de transformar un entorno, de además de circular información impactar

directamente en todos los demás elementos de la controversia que se conformará finalmente como una red de actantes.

En este sentido fue realizada la clasificación de los diferentes elementos que a continuación se enuncian, retomando la capacidad de agencia y la intensidad que guardan con respecto a los demás elementos encontrados dentro de la controversia.

Los actantes involucrados se mencionan a continuación:

Tabla 1 Actantes en la controversia de la Supervía del Poniente

SUPERVÍA DEL PONIENTE			
Humanos (incluyo instituciones por ser humanos agrupados)	Tipo	No Humanos	Tipo
Marcelo Ebrard Casaubón	Mediador	Recursos Naturales	Mediador
Controladora Vía Rápida Poetas S.A. de C.V. (Formada a su vez por el Grupo COPRI y el Grupo OHL)	Mediador	Barranca de Tarango	Mediador
Cristina Barrios	Intermediario	Publicación marzo 22 del 2010 Diario Oficial de la Federación	Mediador
Frente Amplio Unido contra la Supervía del Poniente (conformado diversos grupos)	Mediador	Programa General de Desarrollo Urbano D.F.	Intermediario
Grupo de científicos e investigadores solidarios	intermediario	Decreto expropiatorio 4 de abril 2010	mediador

Movimiento ciudadano a favor de la Supervía del poniente "¡Sí a la Supervía!"	Intermediario	Amparo bajo el expediente 605/2010 (en contra)	intermediario
Asociación de colonos ZEDEC Santa Fe S.A. de C.V. (promoción, sus integrantes forman parte de la construcción)	mediador	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	mediador
Comisión de Derechos Humanos del D.F. (CDHDF)	intermediario	Programa de Desarrollo Urbano Delegacional 1997	intermediario
Asociación Civil "Vive Tarango"	intermediario	Plan Parcial de Santa Fe 2000	intermediario
Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México	intermediario	Decreto por el que se declara "Área de valor ambiental del Distrito Federal", con la categoría de Barranca a la "Barranca de Tarango" 2009	Mediador
Greenpeace México	intermediario	Declaraciones en red social Twitter #Supervía	intermediario
Tribunal de lo Contencioso Administrativo	mediador	Artículos publicados con respecto a la Supervía del Poniente (todos señalando sus irregularidades)	intermediario
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)	mediador	Ley Ambiental del Distrito Federal (artículo 47)	mediador

Comisión de Recursos Naturales del D.F. (CORENA)	mediador	Juicio interpuesto número 605/2010	intermediario
InfoDF	intermediario	Juicio interpuesto número 992/2012	intermediario
Secretaría de Medio Ambiente	mediador	Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) para el cambio de uso de suelo 2011	mediador
Instituto de Acceso a la Información Pública y Protección de los Datos Personales del D.F. (PROFEPA)	mediador	Reglamento de Impacto Ambiental y de Riesgo (artículo 41)	mediador
Universidad Autónoma Metropolitana	Intermediario		
Universidad Nacional Autónoma de México	intermediario		

Fuente: Elaboración propia con recopilación de datos vía documental.

La identificación de los nodos de la red es fundamental para notar las asociaciones con más fuerza y asimismo entender el porqué de la durabilidad de la red, entender así pues su irreversibilidad.

Como se puede observar en la tabla 1, se han nombrado los actantes involucrados en red de tal suerte que se pueda distinguir la variedad que la conformó. Se puede observar de la misma manera la heterogeneidad de la controversia puesto que se han incorporado los actantes no humanos que también fueron clave fundamental de la continuidad de la construcción de la Supervía. También se puede observar en la tabla la calidad de mediador o intermediario que guardan los participantes de la red. Vale la pena mencionar la diferencia entre estos dos tipos de actantes tomando en cuenta que los mediadores serán aquellos que tienen la capacidad de

transmitir información que además modificará el entorno y los programas de acción de los demás involucrados en la red, mientras que los intermediarios únicamente se dan a la tarea de llevar la comunicación de un nodo a otro sin tener la capacidad de interferir en la modificación del entorno.

Las negociaciones que se realizan con las instancias de gobierno, e incluso la misma propuesta de la creación de la obra vial, no fue comunicada con pertinencia a los habitantes de la zona, quienes con total desconocimiento e incertidumbre procedieron a la movilización, este “no saber” que estaba sucediendo y que pasaría con sus viviendas ¿serían afectadas? ¿por dónde pasaría el trazo de la obra? ¿qué impacto ambiental generaría? causaba un malestar, era el caldo de cultivo inicial de la controversia en donde la mayor parte de la información seguía en la “caja negra”, es decir, oculta en especificidades técnicas que la mayor parte de la población no podía entender, o en el peor de los casos sin comunicar por completo la información.

El hecho de no comunicar con claridad este conocimiento y no ponerlo accesible para todos los integrantes del colectivo y principalmente para aquellos vecinos que saldrán afectados por la delimitación de los polígonos, viene de el ejercicio de poder que también los actantes más intensos tienen dentro de la controversia.

Así pues, este conocimiento aun *cajanegrizado* sería el punto detonante de la movilización, se buscaba entender y saber que sucedía antes de que el dispositivo técnico “Supervía del poniente” cuando la red aún era reversible. En este punto no era aún una red conformada y estabilizada, había diferentes opciones de cierre de la red, en este momento aún se podía actuar de otra manera. Frecuentemente las cajas negras del conocimiento técnico (en este caso ambiental y de planeación también) permanecen cerradas hasta que hay una petición de análisis, sin embargo, encerrar en la caja negra la información supone que “el trabajo científico y técnico aparece visible como consecuencia de su propio éxito ... cuanto más se agrandan y difunden los sectores de la ciencia y de la tecnología alcanzan éxito, tanto más opacos y oscuros se vuelven” (Latour, 2001,362). En este caso el hecho de que podamos en el año 2020 observar la Supervía del poniente terminada y funcional confirma que, una vez alcanzado el éxito, el

conocimiento alrededor de su funcionamiento y formación se encierra con más fuerza en la caja negra.

4.3 Relación entre actantes

Podemos identificar como el surgimiento de la controversia en donde se traducirían los intereses de los demás en la **publicación en el Diario Oficial de la Federación**. En este documento se anunciaba la utilidad pública de la realización de la vía ya que fue este el punto detonante de las movilizaciones, de la comunicación y movilización de los vecinos ante la incertidumbre del futuro de sus viviendas y de su entorno (compuesto también por otro actor como lo es la Barranca de Tarango, por ejemplo). Nuevamente vale la pena mencionar que en la publicación se habla de la expropiación de cierto territorio para la realización de la vía, sin embargo, se trata de datos técnicos (imagen 1) en donde no hay una claridad ni una representación visual que pueda ser comprendida al cien por ciento por los vecinos, es decir, esto queda en una caja negra, únicamente los expertos en este tipo de información podrían descifrarla, no así la población en general.

IMAGEN 3. Extracto del Diario Oficial de la Federación

VIGESIMO OCTAVO.- Que como resultado de los estudios y análisis de ingeniería básica para la construcción y funcionamiento de la vialidad se ubicaron cinco porciones denominadas polígonos, los cuales de conformidad con las coordenadas del sistema de referencia geográfica UTM, cuya proyección cartográfica es la Universal Transversa de Mercator, con datum horizontal ITRF92, se ubican de la siguiente manera:

Polígono 1 con una superficie de 140,596.630 metros cuadrados, comenzando por el vértice número 1 con rumbo S 83° 31' 47.96" E, cuyas coordenadas UTM son E=473,318.240, N=2,139,213.147 terminando con el vértice número 290 con rumbo N 5° 49' 0.7" E y coordenadas UTM E=473,314.113, N=2,139,172.638.

Polígono 2 con una superficie de 35,148.511 metros cuadrados, comenzando en el vértice número 291 con rumbo N 60° 59' 16.39" E, cuyas coordenadas UTM son E=474,746.930, N=2,138,943.364 terminando con el vértice número 357 con rumbo N 20° 36' 2.87" W y coordenadas UTM E=474,750.578, N=2,138,933.658.

Polígono 3 con una superficie de 34,261.601 metros cuadrados, comenzando en el vértice número 358 con rumbo N 79° 15' 34.52" E, cuyas coordenadas UTM son E= 474,690.370, N=2,138,194.667 terminando con el vértice número 426 con rumbo N 11° 26' 46.17" W y coordenadas UTM E=474,691.998, N=2,138,186.623.

Polígono 4 con una superficie de 113,245.056 metros cuadrados, comenzando en el vértice número 427 con rumbo N 75° 1' 50.97" E, cuyas coordenadas UTM son E= 474,408.116, N= 2,137,616.373 terminando con el vértice número 671 con rumbo S 81° 21' 30.16" W y coordenadas UTM E=474,409.064, N=2,137,616.517.

Queda excluido del Polígono 4, un polígono ubicado a su interior, denominado Polígono A con una superficie de 15,417.502 metros cuadrados, que comienza por el vértice número 699 cuyas coordenadas UTM son E=475,043.362, N=2,137,762.220 y terminando con el vértice número 839 con rumbo N 33° 10' 20.360" W y coordenadas UTM E=475,046.934, N=2,137,756.756.

Polígono 5 con una superficie de 13,374.726 metros cuadrados, comenzando en el vértice número 672 con rumbo N 70° 58' 44.44" W, cuyas coordenadas UTM son E= 474,828.137, N= 2,136,631.323 terminando con vértice número 698 con rumbo S 19° 1' 58.49" W y coordenadas UTM E=474,843.480, N=2,136,675.799.

Imagen 3. Extracto de la publicación en el Diario Oficial de la Federación el 22 de marzo de 2010
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5136096&fecha=22/03/2010&print=true

Esta publicación da entrada a conocer la postura de dos actantes involucrados que son fundamentales pues serán quienes mueven los intereses, quienes traducen en mayor medida su programa de acción para la consolidación de sus intereses, estos serán el Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard C. y la Controladora Vía Rápida Poetas (CVRP) ésta última conformada también por dos elementos en su interior como lo son las empresas OHL y el grupo COPRI.

Cada elemento de la red siempre está compuesto de diversos elementos que los constituyen, en este caso es ambas entidades empresariales deciden conformar una alianza en conjunto con el fin de participar en la creación de la Supervía. Tal como establece Callon, “todo agrupamiento, sea actor o intermediario, describe una red, es decir que identifica y describe otros agrupamientos, actantes e intermediarios, así como la naturaleza y la forma de las relaciones que los unen” (Callon, 2001, 101). Así pues, la primera alianza identificable será la que se consolida entre el Gobierno de la Ciudad de México y la CVRP que a través del Diario Oficial de la Federación comunican sus intereses en conjunto.

La subsecuente defensa del bosque y de las viviendas sería el principal argumento de las movilizaciones vecinales que dan surgimiento a otro actante que será fundamental en el análisis de la red, el Frente Amplio Unido Contra la Supervía del Poniente quienes se posicionan en la defensa de sus intereses (sus viviendas) y también de otro de los actantes mencionados en la tabla 1 que son los recursos naturales⁸⁷.

El discurso medio ambiental fue un argumento especialmente importante y se enunciaba en general como la defensa de los recursos naturales. Este discurso enrolaría a otro actor que se afectaría visiblemente con la entrada de la Supervía; la “Barranca de Tarango” con su respectiva declaratoria como Área de Valor Ambiental, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 22 de julio de 2009, esta declaratoria tiene detrás una red en si misma ya que fue el cierre de una controversia. Dicho documento es enrolado en esta red ya que es el que legitima la defensa de la Barranca de Tarango por la vía institucional, es decir, trae a la red nuevamente la participación del Estado, pero esta vez a favor del cuidado de los recursos

⁸⁷ Medio ambiente, ecosistemas, flora y fauna y recarga acuífera.

naturales. Empezamos así a observar un juego constante entre los intermediarios que están comunicando información que emana de la misma entidad, pero representan posiciones encontradas dentro de la misma red, es decir, el Gobierno del Distrito Federal realiza diferentes alianzas, sin embargo, unas son más intensas que otras.

Vale la pena mencionar la importancia de los intermediarios y mediadores cuando aparecen en la controversia en calidad de no humanos como las inscripciones que tienen el poder de comunicar y en otros casos de transformar ya que funcionan como elementos justificadores de alguna acción a realizar.

El caso de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos puede ilustrar este argumento cuando es enrolada por medio del artículo 27 haciendo mención que “que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originalmente a la Nación y que ésta tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público”⁸⁸. Con la incorporación de este artículo se está justificando la expropiación al territorio nacional para la elaboración de la Supervía, la Constitución en su calidad de Ley Suprema en México, no es cuestionable, no se hace irreversible, únicamente se acata.

Continuando con el análisis de la publicación en el Diario Oficial de la Federación se puede encontrar dentro del documento inscrito el principal interés de los actantes más intensos en la red (Gobierno del Distrito Federal y CVRP), traducidos por supuesto en una inscripción que se pueda convertir en el interés de los demás integrantes de la red, e incluso de los demás habitantes de la zona poniente de la Ciudad de México en este caso. En todo momento se puede encontrar dentro de este documento la legitimación institucional que justifica la expropiación de los terrenos para construcción de la vía, además de enrolar a otros actantes fundamentales que van a ser de utilidad para mover estos intereses al plano de lo legal como lo son la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, el Programa General de Desarrollo Urbano y los Planes

⁸⁸ Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, citada en la publicación del 22 de marzo de 2010 del Diario Oficial de la Federación.

Delegacionales de Desarrollo Urbano de las entonces delegaciones Magdalena Contreras y Álvaro Obregón.

Justificar los cursos de acción es un elemento fundamental que se puede encontrar dentro de una controversia, se busca traducir de manera legítima los intereses de tal forma en que se puedan llevar a cabo sin cuestionamientos y en el mejor de los casos en donde se pueda llegar a un consenso con base en los argumentos presentados. Entendiendo que una controversia es una situación en donde discrepan los actantes, es fundamental comprender que estos desencuentros siempre irán acompañados de no humanos insertos en la red, en el caso de la Supervía en forma de leyes y documentos escritos que otorgan por un lado legalidad y justificación a la toma de decisiones realizada, por el otro también se observan inscripciones científicas por parte de especialistas en los temas ambientales, políticos, sociológicos que brindan una postura con respecto a la controversia. Asimismo, los no humanos en su calidad de mediadores son piezas fundamentales para poder comprender cómo se configura la red y analizar de la misma manera el peso e intensidad de los actantes.

Para el caso de análisis de la Supervía se puede observar la calidad de mediador del Diario Oficial de la Federación por medio de su publicación realizada el 22 y 23 de marzo de 2010, en esta publicación enrola a otros actantes que estarán participando como intermediarios, únicamente circulando información. Estos intermediarios no transforman el entorno, pero sí se erigen como normatividad urbana y legitiman por completo las decisiones tomadas por las autoridades, respaldándose por ejemplo en la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos cuando se habla de expropiación. Es decir, se circula la información, se enrolan actantes y se enuncia su participación.

Por lo anterior se identifica a la Constitución como un mediador importante que permitirá el desarrollo de la Supervía del poniente ya que establece que el territorio nacional puede ser ocupado para los fines necesarios por el mismo Estado. La justificación de la actuación está realizada al momento de incorporar a este mediador fundamental que tiene además amplio impacto en las demás inscripciones como las Leyes y las publicaciones del Diario Oficial.

Otros elementos asociados serán los activistas particulares, así como los científicos sociales que desde su postura disciplinar se avocarían a realizar una investigación cercana del fenómeno que se estaba configurando alrededor de la construcción. Actantes primordiales como Cristina Barros quien acompaña el movimiento como activista y como intermediaria entre las autoridades y el Frente Amplio contra la Supervía del poniente establecen asociaciones con los otros actantes tomando en cuenta su posición dentro de la red. La investigadora presenta un apoyo fuerte para el Frente. Por medio de diferentes medios establece la ilegalidad y los daños ambientales que se presentará en el futuro. Ejemplo de lo anterior es el siguiente testimonio publicado en internet como respuesta de la represión que se llevó a cabo en el plantón levantado por el Frente Amplio en agosto del 2012:

“A mis paisanos les digo: en el Distrito Federal y en la cuenca de México habrá hundimientos y escasez de agua si permitimos que avance este proyecto demoleedor, si no salimos a la defensa unos de otros. Ya se anunció que habrá represión. Pondrán a vecinos contra vecinos. La ciudad es un botín y no hay respeto por la ley. No nos engañemos: ni este gobierno es verde ni aquí se respetan los derechos humanos.”⁸⁹

Encontramos aquí una alianza importante entre estos dos actantes, el Frente Amplio y Cristina Barros que se movilizó para justificar su postura: la defensa al medio ambiente y a sus viviendas. Recordemos que al momento de publicarse en el Diario Oficial de la Federación la declaratoria de la construcción de la Supervía del poniente, no estaba claro por donde pasaría el trazo de la obra, por lo cual en medio de esta incertidumbre los vecinos de varias zonas formaron el Frente Amplio, principalmente los vecinos de la colonia La Malinche que resultaría afectada por las obras. Es otra postura que se forma de una alianza que busca otros intereses, su punto de convergencia será la defensa del medio ambiente y resguardo de la zona. Estos actantes a su vez enrolarán a otros no humanos con el fin de legitimar su postura, de

⁸⁹ <https://cronicadeunecocidiollamadosuperviaponiente.wordpress.com/2012/08/04/testimonio-de-cristina-barros-agresiones-de-granaderos-a-opositores-de-supervia-poniente/> Consultado en septiembre 2020.

diversas maneras se evidenciará en las inscripciones literarias el interés por defender y resguardar el medio ambiente, además de citar en sus argumentos a la normatividad ambiental.

Por otro lado, otro actor en alianza con el Frente Amplio y con Cristina Barros como activista individual es la comunidad científica dentro de las disciplinas de la sociología, antropología, urbanismo y biología-ecología por medio de inscripciones literarias publicadas en diversos medios de difusión de la actividad científica (revistas indexadas, libros, etc.), toman una postura en defensa al medio ambiente y a los derechos ciudadanos. Se identifica entonces una serie de actantes que conforman una postura visible y fuerte que va cobrando intensidad con respecto a su argumento. Esta alianza se visibilizó a nivel internacional sobre todo en los círculos científicos. “El grupo en contra del proyecto logró fuertes alianzas con varios grupos nacionales e internacionales, el apoyo de sectores científicos y académicos, y la interposición de una querrela ante la Comisión de Derechos Humanos” (Alfie, 2013,743).

Se pueden identificar en estas asociaciones intereses que convergen, que van desde la defensa al medio ambiente al posicionamiento de diversos artículos en diversos medios para la difusión de la problemática y los intereses particulares de los investigadores con respecto a la difusión de su trabajo académico. Investigadores de la talla de Jorge Legorreta, Luis Zambrano, Miriam Alfie, Maria Ana Portal, Cristina Sánchez Mejorada y Margarita Pérez Negrete fueron punta de lanza con respecto a la investigación cuantitativa y cualitativa con respecto a la Supervía, en donde demostraban a través de sus publicaciones cuáles eran los daños y las lagunas jurídicas por las cuales atravesaba el proyecto. Dichos investigadores forman parte de diferentes universidades como la Universidad Autónoma Metropolitana, la Universidad Nacional Autónoma de México y el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Sin embargo, cabe mencionar que la sociedad civil no tuvo únicamente una postura en contra a la construcción de la Supervía ya que también nace el movimiento ciudadano a favor de la obra nombrado “¡Sí a la Supervía!”. Está formado por un conjunto de vecinos de la zona que se aglutinan bajo el argumento de que la zona poniente de la Ciudad de México necesitaba urgentemente una vía de desahogo que aportara a la fluidez vehicular. Otra agrupación de la

sociedad civil que tiene intereses muy definidos en la obra será la Asociación de Colonos ZEDEC Santa Fe S.A. de C.V. Dentro de esta Asociación se encuentran personas que forman parte a su vez del grupo COPRI, integrante de la CVRP, empresa encargada de realizar la vialidad, por lo cual los intereses económicos fueron un punto importante para su movilización a favor de la construcción de la obra. Dicha participación consistió en realizar acciones de cabildo con partidos políticos y en la Asamblea Legislativa del D.F. bajo el argumento de que los grupos que estaban en contra de la obra eran en realidad una minoría y que además “la obra proporcionaría múltiples beneficios a la población de la zona” (Alfie, 2013,743). Podemos observar que los grupos organizados de la sociedad civil a favor de la construcción de la Supervía del poniente comparten el discurso de la conectividad urbana y el Progreso dentro de la Ciudad de México, argumentando en todo momento el beneficio alto que traería a la zona una vialidad como la Supervía que les permitirá conectarse con otras zonas, acortar el tiempo de traslado y disminuir el tránsito vial. Estos actantes están reforzando el discurso de los actantes más intensos dentro de la red que son la CVRP y el Gobierno del Distrito Federal con Marcelo Ebrard como su representante en este entonces.

Otros actantes institucionales que pueden observarse en la red son las instancias que se ocupan de vigilar el medio ambiente y, en el caso de Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT), la planeación territorial con respecto a zonas de conservación ecológica. Esta entidad se pronunció en contra de la obra tomando en cuenta el argumento de la defensa del medio ambiente argumentando en la Resolución Administrativa con número de folio PAOT-05-3001200- 5 3 9 6-2013 que se debe dar continuidad a las acciones en términos de medidas de impacto ambiental. Se puede identificar el interés de la PAOT por dar dirección a las acciones de deforestación e invasión del suelo de conservación emitiendo la resolución que también reúne los testimonios de otros actantes que acuden a esta instancia para dar a conocer su preocupación por la destrucción ambiental.

Un aspecto fundamental para este análisis es la posterior modificación del suelo de conservación que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) consideraría para que se pudiera llevar a cabo la obra. Estas acciones están marcando de manera puntual cuáles fueron los actantes con mayor intensidad en la controversia en cuestión del

poder que pueden ejercer sobre los demás actantes dentro del conflicto, en este caso la traducción se lleva a cabo con respecto a que los intereses sean también intereses de los actantes clave dentro de la red. Las instancias que protegen al medio ambiente son un punto clave dentro de esta controversia, ya que la mediación que se lleva a cabo con ellas será decisiva, es decir, se media estratégicamente, se negocia.

Las redes sociales y los medios de comunicación también jugaron un papel fundamental en la traducción de intereses, principalmente y para el análisis en este trabajo se retoma la red social “Twitter”⁹⁰ que reúne una buena cantidad de publicaciones (*tweets*) con respecto a la problemática de la Supervía del poniente. Bajo el *hashtag* #sialaSupervía las diferentes organizaciones vecinales se dieron a la tarea de comentar los aspectos positivos que la Supervía del poniente traería a su vida cotidiana, como resolvería el tránsito vial o inclusive se desprestigia el movimiento de los vecinos organizados como el Frente Unido Contra la Supervía del Poniente. En este caso Twitter moviliza la información como un intermediario que posiciona una postura de parte de algunos de los involucrados en la red, el interés principal de continuar con la obra se traduce por medio de estas enunciaciones a favor. A continuación, algunos ejemplos de lo mencionado:

IMAGEN 4. Redes Sociales como intermediarias de información.



Imagen 4. Mensajes de los ciudadanos a favor de la Supervía del Poniente en la red

⁹⁰ Twitter es una red social de microblogging. La palabra twittear es un término en inglés que significa trinar. Twitter fue lanzada en 2006 en Nueva York como aplicación gratuita para la web y teléfonos inteligentes, posee las ventajas de blog y mensajería instantánea. Consultado en <https://conceptodefinicion.de/twitter/>

En estos ejemplos los actantes buscan hacer la traducción de un interés particular hacia la población general de la Ciudad de México que tiene acceso a Twitter colocando en estas inscripciones textuales en su red social cuáles serán los beneficios de que se construya una obra de esa naturaleza y además señalando de manera negativa la actuación de los vecinos en contra.

Finalmente cabe resaltar que otro tipo de no humanos que se enrola dentro de esta controversia son los juicios de amparo interpuestos para detener la obra por parte de los afectados en la búsqueda por resguardar sus viviendas. Estos juicios son interpuestos ante el Tribunal Contencioso de lo Administrativo, se enrola a esta parte jurídica, aunque al cierre de la controversia no tiene intensidad suficiente para lograr una transformación en el conflicto.

Hasta este punto hemos analizado como los actantes se posicionan y discrepan, negocian, establecen alianzas con el fin de defender sus intereses en la controversia. En el caso de la Supervía del poniente, a pesar de existir argumentos que evidenciaban violaciones a la normatividad ambiental de la Ciudad de México la obra se construyó. Los actantes con mayor peso en la red elaboraron estrategias y asociaciones para poder llevar a cabo su programa de acción. Es el caso del cambio de uso de suelo que la SEMARNAT autoriza para que la obra se continúe.

Por otro lado la Asociación de Colonos ZEDEC Santa Fe S.A. de C.V establece un cabildeo pertinente para que la vía se construya, mientras que entre sus integrantes se encuentran miembros de las empresas constructoras o involucradas para la elaboración de la Supervía del poniente. Estrategia y negociación que sortea las movilizaciones vecinales que también se posicionan de manera enérgica en contra de la obra enrolando a otros actantes al debate como

son los científicos sociales y las organizaciones internacionales y asociaciones civiles a favor de la participación ciudadana y del medio ambiente.

Como se pudo observar en el análisis de los actantes y sus asociaciones se puede establecer una alianza suficientemente fuerte para que se completara el programa de acción inicial publicado en el Diario Oficial de la Federación; la asociación entre el Gobierno del Distrito Federal y la Controladora Vía Rápida Poetas quienes fueron los actantes con mayor intensidad dentro de esta red, con la capacidad de negociar y posicionar a otros intermediarios a su favor.

4.4 El espacio en red. Conexiones, intensidad y convivencia del colectivo.

Se han mencionado en el apartado anterior a los diferentes actantes que se sitúan dentro de la red que conformó la Supervía del poniente y cuáles fueron sus posturas dentro de esta controversia, cómo se puso en escena a este dispositivo técnico desde las diferentes posturas y cómo se fueron construyendo los actantes. El punto de partida que se identificó fue la publicación en el Diario Oficial de la Nación tomando en cuenta que fue este actante no humano quien movilizó a todos los demás. Es decir, si no se hubiera publicado la declaratoria y los vecinos no hubieran tenido esa incertidumbre con respecto a sus viviendas, no se hubieran pronunciado en contra ni hubieran exigido claridad en los procesos.

Sin embargo, si rastreamos más hacia el pasado antes de que se pensara en construirse la vialidad, debemos identificar al actor que moviliza la construcción de la obra, aquél que va a transitar por la autopista y que es el principal protagonista también de este discurso, éste es el automóvil. Por supuesto que la Supervía ha sido el tema de análisis durante este capítulo y se han enunciado todos los actantes que se reúnen en la controversia, pero no hay que olvidar que es el automóvil quien alinea todos los elementos para que este dispositivo técnico se lleve a cabo, siendo enunciado en el discurso, puesto en escena por los actantes principales. Sin un automóvil que necesite la conectividad para circular simplemente no se llevaría a cabo la obra.

Podemos establecer entonces como primer elemento a tomar en cuenta dentro de esta red al automóvil en su capacidad de mediador, en el sentido en que moviliza hacia la toma de

decisiones a los demás actantes involucrados. Es decir, como argumento principal por parte de las autoridades del gobierno de la Ciudad de México se plantea la resolución de la problemática vial y de la conectividad entre diferentes puntos de la Zona Metropolitana, puntos que se interconectan por medio de una vialidad por la cual circularía el automóvil (y otros medios de transporte automotores, sin embargo, en menor medida).

La información que se encuentra publicada en la página web de la Supervía del poniente hace alusión a los beneficios que otorga a quien transita por ella, en el lenguaje utilizado se puede notar que va dirigido principalmente a los automovilistas, al uso del auto dentro de esta vialidad como principal vehículo. Por ello se identifica como un actante importante al automóvil en su calidad de mediador y de punto de arranque para la toma de decisiones en este caso. En la imagen 3 se puede observar el argumento que se quiere comunicar retomando en todo momento al automóvil como principal usuario de esta vía.

Lo que se busca conectar es entonces al automóvil en sus diferentes formas de desempeño⁹¹ con diferentes puntos de la ciudad, éste tiene la capacidad de movilizar y de crear programas de acción en la conjunción con el actor humano que media con él. Para una persona que necesita transportarse de manera más eficaz del punto norte al punto poniente de la ciudad la Supervía le resultará una vialidad no solamente acertada sino necesaria para poder llevar a cabo sus actividades laborales, es decir, el desempeño, el automóvil “apersonado” transformado en un mediador será un actor siempre ligado al análisis de la controversia de la Supervía del poniente, ya que es para él para quien se construye la vialidad, es quien moviliza los intereses en una calidad de personaje híbrido cuando entra en mediación con el actor humano.

Los actores que se aglutinan en las controversias que tienen como protagonista al automóvil además de desplegar las controversias estarán insertos en distintos grupos dependiendo de sus intereses, establecerán alianzas para poder traducir sus intereses y consolidarlos en el colectivo a tal grado de generar redes irreversibles con respecto al uso y movimiento del automóvil.

⁹¹ En el capítulo 3 de este trabajo se establecen algunos de los desempeños que el automóvil realiza con base en las entrevistas en profundidad realizadas. Por ejemplo, recordemos el automóvil como empleado que en este sentido desempeña un papel fundamental dentro de los programas de acción de algunos lugares de trabajo.

Dicho lo anterior y retomando al automóvil como un actor fundamental para el análisis de este dispositivo técnico (Supervía) se puede continuar hacia el análisis de las conexiones que se pueden evidenciar entre los actantes que conforman la red.

IMAGEN 5. Página de la Supervía del Poniente.

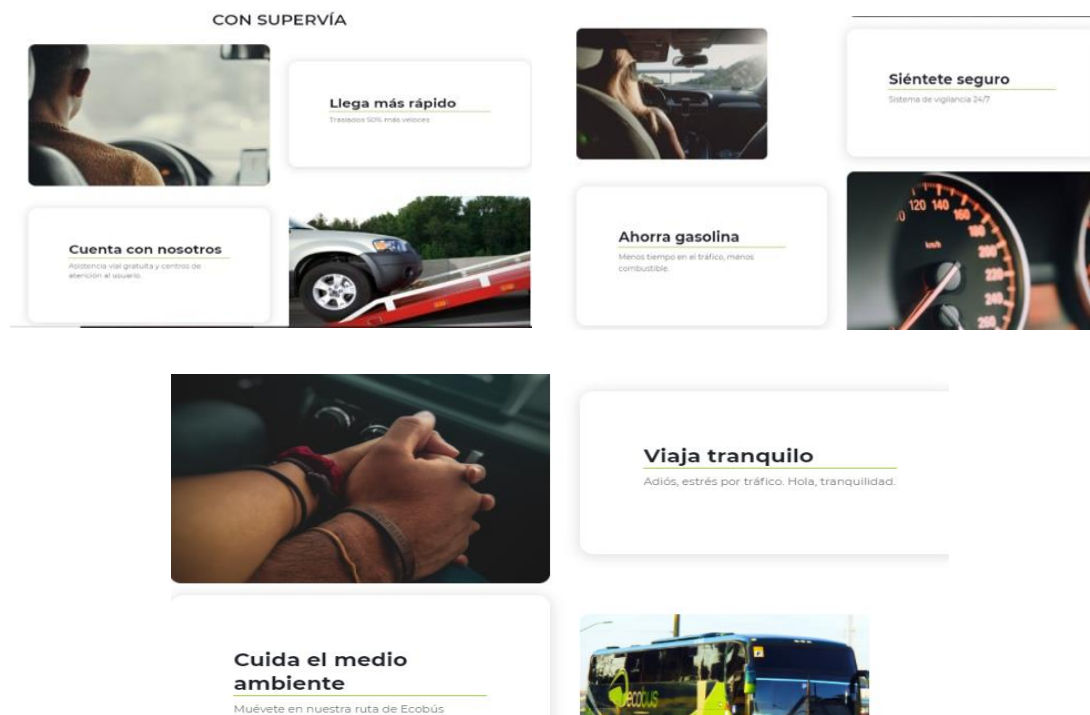


IMAGEN 5. Mensajes en la página inicial de la página web de Supervía del Poniente. Consultado en <http://www.supervia.mx/> septiembre 2020

Como se puede observar en la imagen incluso se hace una referencia al medio ambiente cuando se retoma al transporte público implementado para que circule por la vía, resulta paradójico que se promueva la protección ambiental cuando uno de los puntos fundamentales de la

resistencia dentro de la controversia suscitada por la creación de la Supervía fue justamente la defensa ambiental.

Sin duda son asociaciones heterogéneas, pero en las cuales como ya hemos señalado se guardan intensidades distintas, entendiendo la intensidad en algunas características como lo son “algunos aspectos de la intensidad de los vínculos pueden analizarse: la frecuencia de los intercambios, la importancia de los servicios intercambiados” (Grossetti, 2007, 105). Dentro de esta definición podemos entonces identificar cuáles son los servicios intercambiados entre los dos actantes principales, entre ellos y con el resto de los integrantes de la red. El gobierno del Distrito Federal estableció un vínculo intenso con la Controladora Vía Rápida Poetas, en donde existió frecuencia de intercambios que van desde negociaciones hasta otros mediadores que eran solicitados como la Manifestación de Impacto Ambiental que entregó CVRP. Asociación de Colonos ZEDEC Santa Fe S.A. de C.V establece también una intensidad notable entre la CRVP y el gobierno del Distrito Federal; por un lado, se cabildea con miembros de la Asamblea Legislativa mientras que al mismo tiempo los integrantes de la Asociación de Colonos también forman parte de la constructora, traduciendo así sus intereses aprovechando esta intensidad existente entre los dos principales actantes en la red de la Supervía del poniente.

Es importante observar aquí, cómo los actantes van enrolando a los intermediarios a su conveniencia y a su interés, es de alguna manera una justificación para poder negociar con otros actantes y poder dar más durabilidad a la asociación y conformarse como actantes principales dentro de la red. Tomemos en cuenta que cuando hablamos de intensidad de los actantes o de las asociaciones se hace referencia a la presencia que tienen con respecto a los demás actantes en la red, pueden ser actantes asociados que representen una mayor intensidad al momento de su convergencia, pero que por si solos no tengan la misma intensidad. Es el caso de la normatividad ambiental, que dentro de las conexiones aparece más de una vez citada por ambas partes, pero con distinta intensidad, lo cual hace que actúe tanto como mediador como intermediario.

Por un lado, la PAOT establece qué hay que tener un cuidadoso seguimiento a la construcción de la obra e invita a la CRVP a presentar una Manifestación de Impacto Ambiental, la cual es

presentada de manera pertinente, sin embargo, al ser analizada a profundidad por actantes como la comunidad científica involucrada en la red se revela que existen dentro de ella inconsistencias que no pueden ser pasadas por alto. Podemos aquí observar que la relación que guardan la comunidad científica y las autoridades encargadas del ordenamiento territorial y cuidado ecológico no son actantes con una intensidad suficiente para poder parar la obra. A pesar de que en las inscripciones literarias tales como artículos científicos, capítulos de libros, etc. se menciona que el daño ambiental sería irreversible y que se dañarían también ecosistemas enteros. No son centrales en la red pues no tienen una alianza suficiente con actores intensos, como la CRVP.

Notamos aquí la diferencia de posicionamiento en la controversia que tienen los actantes, cuestión que determinaría el curso de acción de la creación de la Supervía, el espacio en red es un entretejido de mediaciones e intermediaciones, de traducciones y de intereses que se posicionan desde diferentes posturas. Existen consensos dentro de las redes que se tejen en la ciudad en donde no se puede notar una controversia puesto que todos los actantes de la red participan y colaboran, y es ahí en donde el análisis nos permite entender como los dispositivos técnicos están envueltos en una red.

Diversos dispositivos no se hacen visibles sino hasta que hay alguna problemática en su funcionamiento o alguna controversia en la movilización de intereses, es decir, si la ciudad funciona y no se visibiliza una problemática podemos entender que esa red tiene un consenso, que la controversia logró solucionarse y que todas las partes tienen entendimiento de los lugares que ocupan, los ejemplos pueden ir desde un programa de intervención cultural hasta la implementación de cámaras de seguridad en alguna calle. Estas controversias envolverán siempre actantes heterogéneos y es también en donde las relaciones más heterogéneas se forman (Venturini, 2010).

En el caso de la Supervía y la conformación de la red, se detonó una controversia en donde los actantes tenían discrepancias y en donde claramente se identifican unos intereses sobre otros. Se pueden señalar actantes con asociaciones más intensas que serán finalmente quienes traduzcan sus intereses para que puedan convertirse en los intereses de otros, en este caso la

resistencia nunca concibió como intereses propios la construcción de la vía, ya que se mantuvo durante un tiempo prolongado la postura del rechazo a la Supervía.

No será sino hasta la intervención policiaca que el plantón organizado por el Frente Amplio Unido por la Supervía es removido de su lugar de protesta y es donde podemos identificar que el movimiento baja de intensidad en participación y los actantes por fuerza llegan al consenso. Aquí podemos identificar el final de la controversia en cuanto a la construcción de la obra que a pesar de las fuertes movilizaciones paró únicamente una vez su construcción por instrucción de la PROFEPA, sin embargo, aún en el momento más álgido de la controversia la construcción continuaba. La controversia en un inicio será entonces como señala Venturini (2010) una “incertidumbre compartida” por los actantes y finalizará cuando “los actantes logran llegar a un compromiso sólido para vivir juntos”. En nuestro caso podríamos llamar una resignación colectiva más que un compromiso, o más bien una imposición.

Dentro de esta convivencia en el colectivo podemos entonces identificar para cada dispositivo técnico una red que a su vez se compone de diversos elementos que guardan en sí una red, una “red de redes” y que generalmente en cada uno de estos dispositivos también se identifican controversias. “En las controversias cualquier actor puede ser descompuesto en una red flexible y cualquier red, no importa cuán heterogénea sea, puede coagular para funcionar como un actor” (Venturini, 2010). El colectivo es este entretejido de redes y movilización de programas de acción y de intereses, la convivencia de cada uno de los elementos que conforman las redes existe a través de las traducciones simultáneas que cada una de estas redes busca posicionar.

La Supervía finalmente se llevó a cabo y en la actualidad funciona, los intereses de los actantes más intensos y con mayor convergencia se tradujeron exitosamente.

4.5 “Viaja seguro con Supervía”. Irreversibilidad, convergencia y durabilidad de la red.

La Supervía del poniente es “una autopista urbana de cuota que une dos puntos estratégicos de la Ciudad de México: Santa Fe y el Anillo Periférico, en su cruce con Luis Cabrera”⁹². Es una construcción que físicamente podemos observar como algo firme, durable, seguro. Se puede observar su vía que atraviesa entre áreas verdes y en donde a lo lejos se erigen edificaciones modernas que desde la inauguración de la Supervía se pueden observar. Cada día pasa y la Supervía sigue ahí, con todo y su controversia detrás, con sus negociaciones y las movilizaciones que se despertaron al momento de conocer la noticia de que esta vialidad sería construida. La Supervía del poniente en la actualidad remite a lo durable, a lo irreversible a una red de actantes que se consolidó en la traducción de los actantes con mayor intensidad, con mayor convergencia.

⁹² http://www.supervia.mx/quienes_somos.php consultado en noviembre 2020

IMAGEN 6. Vista de la Supervía del Poniente.



Imagen 6. Vista aérea de la Supervía del poniente.

Tomado de <https://archivo.eluniversal.com.mx/notas/874596.html>

Analicemos el concepto de convergencia que será definitivo para que los dispositivos técnicos puedan posicionarse y establecerse como un actor red, la convergencia hace referencia según Michel Callon a aquella “noción que esta destinada a captar el grado de acuerdo engendrado por una serie de traducciones y los intermediarios que las operan al mismo tiempo que permite reparar en los límites de una red tecnoeconómica” (Callon, 2001,104). Entendiendo de esta manera este concepto podemos comprender cuáles fueron los actantes con mayor convergencia dentro de esta controversia, a pesar de que existieron argumentos encontrados, se observa que actantes diversos convergen en diferentes puntos. Podemos identificar como puntos de convergencia importantes por parte de aquellos actantes a favor de la Supervía que como ya

he mencionado son los actantes además con mayor intensidad, la convergencia entre el gobierno del Distrito Federal y CVRP radica primordialmente en una conectividad urbana dentro de la ciudad, esta conectividad urbana entendida como el tener puntos de acceso disponibles (para el automóvil). La fluidez vehicular también es otro punto de convergencia entre estos actantes que en el discurso argumentaron que este será un beneficio que contribuirá a la ciudad en su crecimiento económico e incluso en la reducción de la contaminación con respecto a la emisión de gases contaminantes que se generan en el tránsito vehicular⁹³.

Por otro lado, podemos observar a los actantes que se encuentran en contra del proyecto posicionarse también con otro tipo de argumentos que son primordialmente el de la defensa al medio ambiente y la participación ciudadana, en donde se buscaba imponer que la sociedad civil también tenía el derecho de participar en este tipo de decisiones por medio del mecanismo de la consulta pública, derecho que les fue negado y que por ello es reclamado en sus argumentaciones.

Las relaciones que se establecen tomaran un cauce y una fuerza determinada retomando en todo momento a los intermediarios en su calidad de leyes sobre todo y artefactos jurídicos, podrían justificar la mediación de ambas partes. Por un lado, el Frente Amplio apelaba al derecho a la participación y la consulta mientras que el movimiento ciudadano “¡Sí a la Supervía!” apelaba a su derecho al desarrollo “como un derecho humano inalienable” (Portal & Sánchez Mejorada, 2017), es decir, cada quien movilizó a los intermediarios no humanos desde su posición en la estrategia, hasta también apelar a la calidad e mediadores que éstos tienen sobre la red (los no humanos).

El mayor grado de convergencia entre actantes tuvo como resultado una red con mayor durabilidad e irreversibilidad, este grado de convergencia como “la idea simple de que mientras más alineada y coordinada está una red, los actantes que la componen más trabajan en una empresa común, sin ser en todo momento discutidos en tanto que actantes con una identidad propia” (Callon, 2001). Lo anterior será fundamental para entender la conformación de la

⁹³ Diario Oficial de la Federación 22 marzo 2010

durabilidad, en el caso de la Supervía y los actantes que la conforman identificamos una combinación fundamental entre los actantes principales: un alto grado de convergencia y de intensidad.

Es por ello que estos elementos brindan irreversibilidad a la red, es decir esa manera de establecer de manera sostenible la traducción a través del tiempo “Diré que la irreversibilidad de una traducción depende: a) de la imposibilidad que ella crea de volver a una situación en la que no constituía sino una opción abierta entre otras; b) de la predeterminación de las traducciones por venir” (Callon, 2001). Tal como menciona Callon, en el caso de la Supervía estamos observando una irreversibilización de la red, la Supervía ya está construida, ya no hay manera de recuperar el medio ambiente que fue trastocado para su construcción ni las viviendas que fueron expropiadas, se trata de una situación estable y determinante que además cuenta con la durabilidad de la traducción, es decir esta traducción de intereses tiene una fuerza capaz de sostener las traducciones que compiten con ella.

A pesar de que los argumentos de la resistencia organizada tenían algunos puntos en convergencia muy sólidos, la controversia como hemos analizado cede a favor de los actantes con mayor poder, esto genera que la Supervía del Poniente se convierta en un dispositivo con una red irreversible durable y que este estatus únicamente será modificado en cuanto exista otra opción a la cual inclinarse, sin embargo, por el momento no la hay.

Para tener una mayor visibilización de cómo se conjugan los intereses y los actores de la red se presentan a continuación ejercicios de mapping en donde se establece la relación que existe entre los actores. Dichos ejercicios fueron realizados en colaboración con el doctor Antonio Arellano Hernández quien con los datos recopilados y sistematizados por quien escribe este trabajo aportó a mapear visualmente y dar una dirección más precisa a los datos por medio del programa *Réseau-Lu*⁹⁴.

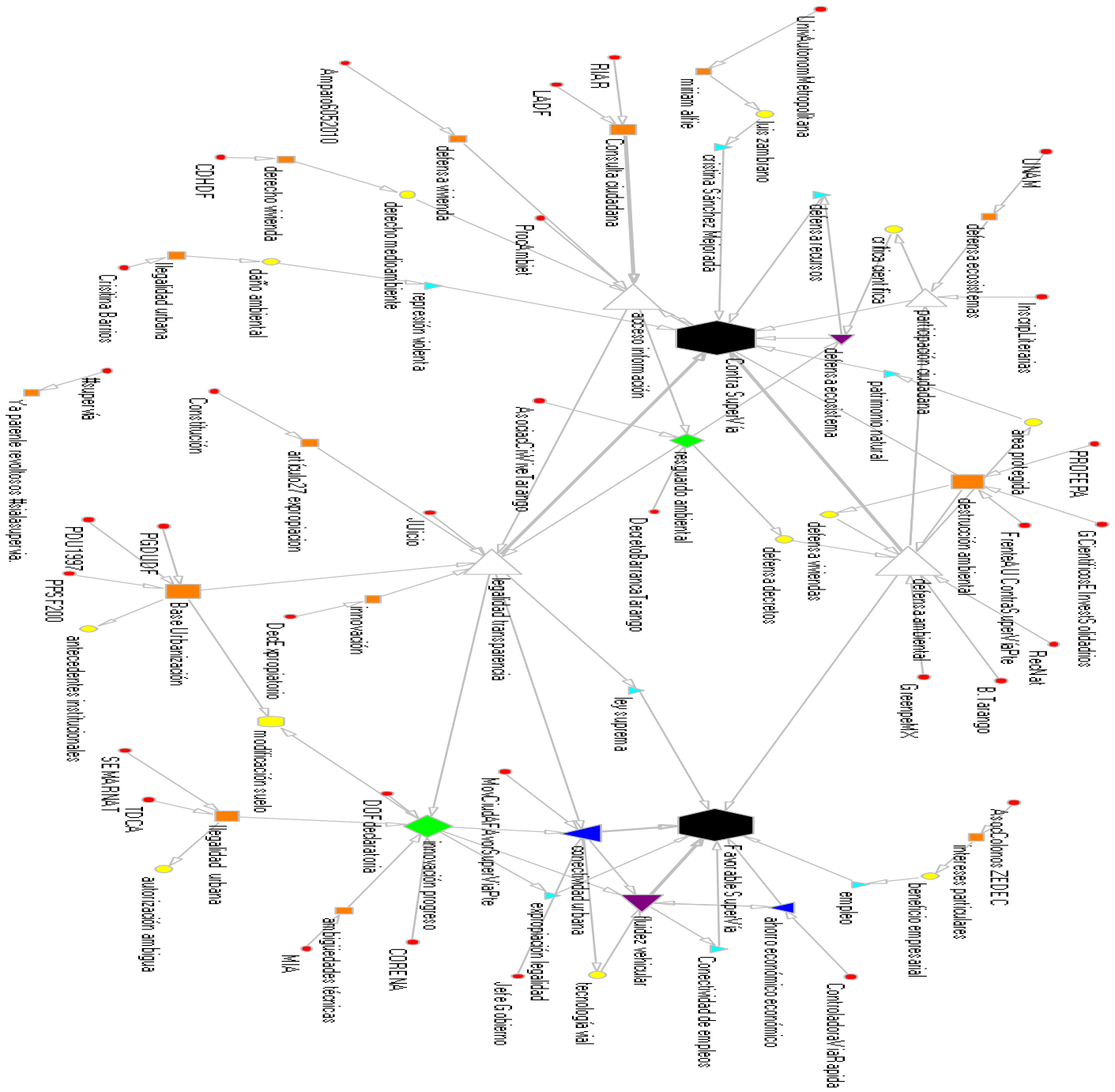
⁹⁴ Software utilizado para mapear redes de actores promovido por Michel Callon.

En el primero de los mapeos que se pueden observar a continuación se puede encontrar el posicionamiento ya sea a favor o en contra, de los actantes que se encuentran involucrados en la controversia tuvieron con respecto a la Supervía del Poniente. Se observa un punto de partida referente al posicionamiento y posterior a ello se identifican tres diferentes argumentaciones. El argumento hace referencia a lo que se enunció con respecto a la creación de la infraestructura y cuales fueron los puntos de encuentro de lo mencionado. Los argumentos se encuentran en la narrativa y en las inscripciones que se encuentran en el rastreo de los actantes, en las lecturas de artículos, entrevistas, noticias, análisis de redes sociales (Twitter), etc. Principalmente se clasificaron en dos puntos de vista antagónicos que fueron a favor y en contra, ya que es interesante observar que dos posturas pueden tener un punto de encuentro en la misma argumentación.

El punto rojo representa al actor que esta siendo citado para observar que argumentos emanaron de esa entidad, el argumento 1 representado con un cuadro naranja representa al argumento encontrado de manera más intensa en el discurso. El círculo amarillo representa al argumento que también fue enunciado, pero en un segundo plano, el triángulo azul claro representa al argumento que fue menos enunciado pero que sí estuvo presente en la argumentación del actante. El triángulo blanco representa un argumento fuerte que fue enunciado de manera intensa por actantes diversos y que funge como un punto de encuentro importante entre los actantes, así como el rombo verde y los triángulos azul fuerte y color lila que también muestran puntos de encuentro importantes entre los actantes.

Es importante tomar en cuenta que en el mapeo de los actantes podemos observar los puntos de encuentro y, sobre todo, quiénes los enuncian. La naturaleza del software con el cual fueron realizados los mapas permite entrelazar entidades heterogéneas y tener puntos de partida diversos, como lo es en el caso del Mapping 1 la postura frente a la construcción. De ahí se despliegan visualmente los intereses que tienen los actantes y como los justifican, en donde se encuentran y en donde encontramos las contradicciones.

Mapa 1. Posturas a Favor y en Contra de la Supervía.



Mapping 1. Punto central postura a favor y en contra de Supervía.
 Mapa realizado en colaboración con el Dr. Antonio Arellano Hernández. Información propia.

Actor= círculo rojo
Argumento 1= cuadro naranja
Círculo amarillo= 2º argumento
Triángulo azul claro= 3er argumento
Triángulo blanco= 1º, 2º arg, 3er arg,
Rombo verde= 1º y 2º argm
Triángulo azul fuerte (invertido)= 1º y 3er argumento
Triángulo lila= 2º y 3º argumentos.

Se puede observar en el mapa la confluencia de diversos argumentos que se desarrollaron en torno a la elaboración de la Supervía en donde podemos leer que en algún punto los argumentos se entrelazan aun cuando se encuentran en la postura opositora. Por ejemplo, el argumento de la defensa ambiental fue enunciado por ambas partes, por un lado, la resistencia defendía los espacios verdes que se afectarían por el paso de la vialidad, sin embargo, la parte que se encontraba a favor abogaba por una mejor calidad del aire que únicamente sería posible con la fluidez vehicular que podría tomar lugar a raíz de la creación de la Supervía.

Podemos establecer así que la importancia de la intensidad de los actantes y que más que un número mayor de actantes a favor con respecto a algún argumento, en una controversia prevalece el interés de los actantes con una convergencia más sólida y con una mayor intensidad, aquí la alianza de la iniciativa privada con las autoridades de la Ciudad de México para llevar a cabo la obra aún cuando se encontraba en conflicto jurídico su realización fue decisiva.

El mapeo realizado por medio de este software muestra la relación que existe entre los componentes de la controversia retomando la cualidad que guardan con respecto a la tabla 1 en su capacidad de agencia (mediadores e intermediarios)⁹⁵. Principalmente se busca observar como se entrelazan los elementos heterogéneos de manera visual para poder entender el posicionamiento de los elementos centrales y como es que a raíz de ellos se despliegan y se enrollan los demás componentes.

Intermediario y mediador: triángulo azul

Argumento favorable en contra Supervía: rombo verde

1er argumento: círculo rojo;

1er y 2º argumento: círculo amarillo

1º, 2º y 3er argumento: cuadro naranja

En el mapping 2 podemos observar desde su calidad de medidores e intermediarios cual fue la confluencia en la argumentación de cada una de las partes, es interesante observar cómo los argumentos con más peso como la defensa ambiental o la legalidad recaen en los mediadores pues serán estos quiénes tengan la mayor capacidad de transformación de entorno por medio de la comunicación que circulan.

Si realizamos el mismo ejercicio de identificación de actantes dentro de la controversia para el análisis de la carretera Contadero – Luis Cabrera mencionada en el apartado 4.1.1, se puede observar una alineación de actantes diferente. Existen puntos de encuentro como las organizaciones de la sociedad civil que se aglutinan para impedir la construcción de la autopista y las autoridades gubernamentales involucradas en estas acciones, así como la incorporación de no humanos que dieron un peso suficiente a los intereses de los vecinos y asociaciones en pro del medio ambiente, que en este caso fueron los actantes con mayor intensidad.

⁹⁵ Ya han sido explicitados los criterios con los cuales se clasificaron las posturas de mediador e intermediario antes de presentar la tabla en el texto.

Tabla 2. Actantes Carretera Contadero Luis Cabrera

CARRETERA CONTADERO LUIS CABRERA			
Humanos (incluyo instituciones por ser humanos agrupados)	Tipo	No Humanos	Tipo
Carlos Salinas de Gortari	Intermediario	Gaceta oficial 24 agosto 1992	Mediador
Asociación Pro Contadero	Mediador	Recursos naturales	Mediador
Justicia sin daño ecológico A.C.	Mediador	Estudios de impacto ambiental	Mediador
Comunidad Científica	Intermediario	Planificación vigente en 1992	intermediario
Vecinos Magdalena Contreras	Mediador		
Grupo de los cien	mediador		
Manuel Camacho Solís	Intermediario		

Fuente: Elaboración propia con recopilación de datos vía documental.

Como se puede observar en la tabla anterior, el actante ausente en esta controversia fue la iniciativa privada por medio de sus constructoras. Tampoco hubo una asociación vecinal que se pronunciara a favor de la obra y que defendiera los beneficios que, desde su perspectiva, la vialidad les brindaría. En esta controversia los intereses que prevalecieron y los argumentos que tuvieron una legitimidad capaz de detener la obra fueron los relacionados con el medio ambiente en todo momento.

En el intento por establecer un diálogo y como ya lo he mencionado anteriormente en el apartado 4.1.1, las autoridades convocaron a mesas de diálogo y escucharon las peticiones de los vecinos, la participación ciudadana se permitió y se les brindaron las herramientas necesarias a las organizaciones para ser escuchadas La obra no se llevó a cabo mientras los ciudadanos no

estuvieran satisfechos en sus demandas y esto fue fundamental para no transgredir el medio ambiente. El entonces alcalde del Distrito Federal, Manuel Camacho Solís estableció acuerdos y negociaciones legítimas con los vecinos “el jefe del Departamento del Distrito Federal, Manuel Camacho Solís, se comprometió a que mientras el proyecto no fuera aprobado por los ciudadanos no se iniciaría” (Portal & Sanchez Mejorada, 2017).

Conclusiones del capítulo

Por medio de estos ejercicios visuales se puede entender a mayor profundidad como es que ocurren estas mediaciones entre entidades heterogéneas tomando en cuenta que la capacidad de mediar que tienen los no humanos fue fundamental para la conclusión de este megaproyecto urbano. La Supervía del poniente se construyó y se utiliza de manera cotidiana y solo podemos entender dicho proceso abriendo la caja negra de esta infraestructura dentro de la ciudad, comprendiéndolo, así como una convergencia de actores que tradujeron sus intereses con intensidad, durabilidad y robustez.

Analizar la red de entidades dentro de los estudios urbanos provee de mayor claridad al momento de explicarnos cual es la actuación de cada uno de estos elementos enrolados, en este caso la Supervía del poniente fue elegida un elemento que emerge enunciando la necesidad de su protagonista que es el automóvil, quien circula por medio de esta vía en mayor medida a diferencia que el transporte público. De ninguna manera se puede desvincular la cuestión del análisis de esta vialidad con el estudio de la automovilidad ya que a raíz de las mediaciones necesarias de los actores con el automóvil es que se planean y se proyectan este tipo de actores red, como la Supervía del poniente, la cual sirve de ejemplo ilustrativo para entender los procesos de traducción que se enlazan con la automovilidad y con la capacidad del automóvil de desplegar redes y mover entidades para su circulación.

CONCLUSIONES

Al inicio de la presente investigación, tuve como principal objetivo entender la unión que existía entre los automovilistas y sus autos, la intención era comprender profundamente por qué la sociedad sigue utilizando este medio de transporte aun teniendo el total conocimiento de los daños que causa tanto a la ciudad como al medio ambiente. El análisis comenzó a gestarse desde una perspectiva cualitativa en donde buscaba encontrar los lazos emocionales que tenían las personas con su auto lo cual los llevaba a no cambiar de medio de transporte. Principalmente tenía el objetivo de demostrar que las cuestiones semióticas tenían una profunda responsabilidad en que el automóvil continuara como un medio de transporte relevante dentro de la Ciudad de México.

Con el avance de la investigación descubrí que en realidad el automóvil cumplía con una diversidad de roles y que no era únicamente una cuestión de acceso o elevación del estatus lo que hacía que las personas continuaran utilizando este medio, lo cual me llevo a indagar en la teoría sociológica contemporánea para poder incorporar un abordaje epistemológico y ontológico que me permitiera incorporar al automóvil a un análisis simétrico, considerarlo pues como un actor más dentro del colectivo de una ciudad. Lo anterior me llevó a la tarea de comprender a profundidad la propuesta de la Teoría Actor Red que, desde sus principales exponentes disipó la nebulosa de la reflexión en cuanto al automóvil como actante.

Pude encontrar en esta propuesta las herramientas analíticas, epistemológicas y teóricas para poder analizar la automovilidad como un fenómeno heterogéneo, en donde la agencia del automóvil era parte activa de la composición de la movilidad dentro de la ciudad, y me llevó a comprender con claridad su durabilidad y relevancia como participante en la vida social.

Durante todo este recorrido hemos visto a la ciudad como un objeto de estudio emergente y cambiante, construido por la conjunción de diversas entidades que le brindan un movimiento constante, negociado y en proceso de construcción. Los fenómenos que se suscitan dentro del espacio urbano sin duda alguna tienen una naturaleza heterogénea compuesta de una diversidad de actores que forman parte de ese todo que se mueve en conjunto, que se ensambla y que se transforma continuamente. La ciudad concebida como un todo, como un objeto de estudio

ensamblado por diferentes partes, que sin embargo no se mantienen siempre en el mismo lugar, permite analizar el ir y venir de las asociaciones dentro de ella, entendiendo que éstas estarán en continuo cambio. Dentro de este movimiento constante se encuentra la movilidad cotidiana que se lleva a cabo por diversos medios de transporte puse especial atención y por ser el protagonista de este trabajo, al automóvil.

La automovilidad es uno de los fenómenos en donde podemos encontrar heterogeneidad, intereses, negociación, y, sobre todo, una participación intensa de los no humanos que conforman las redes en conjunto con los humanos. En la mediación que juntos establecen, el automóvil y el conductor o usuario (juntos, como siempre han estado y como siempre estarán⁹⁶) establecen programas de acción capaces de mantener una estabilidad en sus redes, una consolidación en la artefactualidad y la materialidad de la ciudad que se erige como la única opción de transporte, en algunas de las ocasiones, gracias a esta circulación y asociación de intereses. Esta unión principal entre el automóvil y el usuario fue el punto de partida para el análisis ya que sin esta primera mediación no se podría comprender la permanencia de este medio de transporte como uno de los principales protagonistas dentro de las ciudades, como un participante activo dentro del ensamblaje de las redes.

Resumen de la tesis

La automovilidad como fenómeno inherente a las ciudades ha sido un tema de estudio que ha ocupado ampliamente la agenda de la sociología urbana; se han retomado líneas de investigación precisas en cuanto a su impacto en el territorio y la morfología urbana, así como el interés de las formas sociales que tienen como origen la interacción con este medio de transporte y el culto al automóvil como un objeto de lujo y estatus. Es decir, puede ser concebido desde diferentes ópticas, sin embargo, en cada una de ellas este artefacto sigue siendo considerado como un objeto pasivo que acompaña al individuo en su transitar por la vida social, el automóvil es un objeto, un transporte, un símbolo, pero no un participante dentro de la acción social.

⁹⁶ Los humanos y los no humanos hemos estado siempre juntos, es por ello la importancia de la simetría dentro del análisis sociológico.

Como he mencionado anteriormente estas perspectivas han sido fundamentales para poder comprender como el automóvil se ha posicionado en un lugar imprescindible dentro de la movilidad urbana, y estas maneras de observarle han sido un parteaguas para poder entender de manera profunda la dependencia que los individuos guardan con respecto al automóvil rescatando diversas categorías como son el lugar de residencia, la clase social, la historia familiar, etc.

En el caso que ocupó a este trabajo, el interés principal fue demostrar cómo el automóvil tiene una participación activa en la vida de la ciudad, forma parte de la vida cotidiana de las personas y también se enrola en redes que tienen como resultado el inicio y consolidación de otros procesos más amplios como la construcción de infraestructura que responde a los intereses de los automovilistas o el desarrollo de tecnologías de la información ligadas a la oferta de servicios de traslado en automóvil.

Es por ello por lo que a partir del capítulo 2 comenzamos con el recorrido por la nueva propuesta de la TA-R la cual permite incorporar de lleno al automóvil al colectivo, como un participante que tiene la capacidad de posicionarse de diferentes maneras dentro de una red para completar algún programa de acción. Es decir, el automóvil no es pre categorizado en sus funciones, no fue de interés recuperar categorías como la clase social y la ubicación ya que en el rastreo de la mediación y asociación de los actantes humanos con el automóvil no es determinante ninguna categoría, ya que lo que se buscó describir y analizar no era en sí su “uso” sino su mediación.

Encontré en este recorrido que el automóvil puede tener un desempeño diverso para cada usuario, incluso, un mismo usuario podrá tener diferentes maneras de relacionarse con el automóvil sin que ninguno de ellos determine totalmente la mediación entre ambos, es decir, para el estudio de la automovilidad desde la postura de la TA-R el actor humano es también un actante que se pone a disposición del automóvil cuando así se requiere estableciendo con todas estas mediaciones un ensamblaje que da como resultado el fenómeno de la automovilidad, analizado en este trabajo desde una perspectiva reticular en donde los elementos son capaces de sustituirse continuamente si así lo requiere la red. El rastreo de las asociaciones tiene como resultado un análisis integral que permite visualizar las formas en que el automóvil media con los humanos, se incorpora como

actante que configura también nuevas formas de mediar con la ciudad misma, y que funge como punto de partida para la construcción y desarrollo de la formación de otras redes.

Es por ello que el principal interés del tercer capítulo de esta tesis tuvo como principal objetivo evidenciar la variedad de papeles que el automóvil desempeña en la vida cotidiana de las personas que lo utilizan, al analizar estas mediaciones se puso principal atención en trascender las barreras de cualquier clasificación previa e identificar de manera profunda cuál es la participación del automóvil en los cursos de acción analizados. A través de la narrativa de los informantes que fueron intervenidos se puede observar como el automóvil desempeña diversos roles y que estas funciones dependen totalmente del programa de acción del cual forma parte en esa actividad específica.

Así, se analizó al automóvil en su capacidad productiva y en su papel dentro de la operación laboral de la persona que lo enrola y lo hace indispensable para poder obtener un ingreso económico obteniendo así una visión del automóvil como empleado, en donde su uso no radica únicamente en el hecho de transportarse de un punto a otro. Si bien en muchas de las entrevistas realizadas se puede ver reflejado el uso del automóvil ligado al ámbito laboral, el desempeño del automóvil dentro de la mediación como empleado es un papel identificable en al menos tres diferentes dimensiones: como socio, como mecanismo de control y como mediador en el transporte de mercancía. Este actante en su calidad de socio facilita la capacidad de acceso a mejores oportunidades laborales cuando el usuario se encuentra en compañía de un automóvil, que cabe mencionar, deberá de ser un modelo presentable, limpio, moderno y funcional, la *alta gamma* del dispositivo le brindará a su propietario aún mayores oportunidades de progreso.

Puede desempeñarse como un compañero de trabajo al cual es crucial acudir cuando una tarea específica no se puede completar sin su ayuda, lo anterior puede ir desde el transportar mercancía pesada de un lugar a otro a permitirle concretar algún trato con clientes importantes que evalúan la calidad del individuo por medio de la imagen que proyecta de su automóvil, esto último analizado desde la mediación y asociación que hace el automóvil como actante entre personas que están tratando de concretar algún proceso de traducción. En este sentido, el automóvil media los intereses de una serie de actores a otros siendo imprescindible para concretar un negocio, una alianza, etc.

deja de ser pasivo, deja de ser un objeto y se convierte en una entidad capaz de vincular dos redes complejas y diversas.

En la narrativa de los informantes se puede identificar de manera clara la capacidad de agencia que se le atribuye al automóvil yendo más allá del simple traslado para explicitar que incluso el presentarse a una entrevista de trabajo en compañía de un automóvil de lujo dejará una mejor impresión en la parte contratante, el automóvil media estos intereses y ayuda a negociar en la entrevista.

Se pudo constatar en el trabajo de campo que se llevó a cabo para este trabajo que el automóvil es más bien considerado por los informantes que aluden a la importancia de la “imagen” frente a los socios, como un compañero, una suerte de aliado que dará la oportunidad al informante de tener acceso a formar parte de alguna otra red laboral que le permitirá establecer vínculos y alianzas con terceros. El automóvil tiene un rol perfectamente establecido y es activo, media y permite accesos, así como también lo puede negar en caso de no contar con las características necesarias para concretar esa mediación (por ejemplo, si el automóvil no es un modelo nuevo).

Cuando se establece que el automóvil forma parte de una red que funciona como un mecanismo de control sobre los empleados dentro de una empresa, se hace referencia a la participación que tendrá dentro de una red compleja que enrola otro tipo de tecnologías⁹⁷ para poder tener éxito. En este caso, será el empleador quien por medio del uso de las aplicaciones tecnológicas que ofrecen el servicio de transporte por medio del automóvil puede observar en todo momento la ruta de sus empleados mientras realizan sus actividades cotidianas. Estas nuevas formas de transporte además brindan a los empleadores la vigilancia necesaria que no se podría completar con otro tipo de transporte.

En este caso, la red sociotécnica tiene dentro de sus componentes las aplicaciones de servicio del automóvil, el empleador, y los empleados que harán uso del servicio que el jefe pida para ellos, por medio del cual, los podrá vigilar. Es importante observar en este programa de acción que no es necesario poseer el automóvil para establecer esta mediación, sino que entra en juego la

⁹⁷ La empresa UBER, Cabify, DiDi, etc.

contratación de un servicio externo que además se interrelaciona con otro tipo de tecnología que facilita el control del empleador con sus trabajadores, en estos casos el “pedir un UBER” cuando los empleados necesitan trasladarse de un lugar a otro brinda al patrón la facilidad de conocer el recorrido en tiempo real y de identificar un posible desvío en la ruta.

Sin la necesidad de acompañar a estos trabajadores se puede vigilar en todo momento que se esté cumpliendo con la tarea asignada, una mediación por delegación que facilita la gestión de las actividades diarias dentro del centro de trabajo. Es interesante observar que el automóvil se enrola a los programas de acción sin tomar en cuenta si el usuario es el propietario del automóvil, pues lo que interesa es el enrolar la agencia para cumplir con una actividad específica, dentro de esta dimensión de análisis no es necesario ser el dueño del auto, no sea busca mediar para conseguir un empleo, o para obtener mejores oportunidades, aquí el objetivo de la mediación es el control de la operación laboral.

Finalmente, y dentro del análisis del automóvil como empleado, está la función de transportar mercancías de un punto a otro con mayor facilidad tomando en cuenta que el traslado de dichos elementos es crucial para obtener recursos económicos. En este caso el automóvil se enrola como actor fundamental para la actividad laboral en el sentido práctico, transporta a otra diversidad de actantes que serán negociados y posicionados así dentro de otras conformaciones. Se observa una relación dinámica en donde el automóvil forma parte del intercambio de información en todo momento, permite establecer una red tecnoeconómica (en términos de Callon) entre diversos actores tanto humanos como no humanos en donde fluyen en todo momento intereses compartidos.

Otras de las maneras de mediación que se identificaron en la narrativa de los informantes fueron las del automóvil como aliado cuando la complicidad entre el usuario y el auto representa la culminación de alguna meta importante en el aspecto afectivo-social como emparejarse con algún interés amoroso o ser popular en determinado grupo social. En este caso el automóvil es considerado como un amigo con el cual se establece un vínculo afectivo duradero e intenso, aquella amistad que abrirá el acceso para pertenecer, pero que va más allá del aspecto simbólico antes estudiado por la semiótica (Baudrillard, 1969), y de la colocación dentro del estatus social.

La participación del automóvil dentro de esta relación de mediación permitirá al actante humano establecer lazos sociales con gente de su interés, inclusive formalizar alguna relación sentimental antes considerada como un “imposible”, aquí el automóvil en su calidad de aliado acerca a la persona de interés y le ayuda a consolidar su relación. Cabe mencionar que el análisis va más allá del acercamiento físico a la persona, es decir el traslado de un punto a otro, ya que esta necesidad bien pudiera ser cubierta por otro tipo de transporte⁹⁸, sin embargo, el automóvil cumple con otras funciones que benefician el desarrollo de la relación, por ejemplo, el brindar comodidad a la persona amada y compartir tiempo de calidad en los traslados. Lo anterior remite también a la cualidad de habitáculo que el automóvil guarda con respecto a sus usuarios en donde les brinda una sensación de confort, pero también de seguridad lo cual sobre todo se distingue en las mujeres que se sienten protegidas al transportarse en un automóvil que les representa un nulo contacto con otras personas en el transporte público. Esta mediación que se establece con el automóvil es crucial para el género femenino, el automóvil brinda la protección suficiente para viajar por las noches, se convierte en un guardaespaldas que media con la ciudad al servicio de su protegida. Nuevamente, la agencia es lo que se analiza y lo que se enrola, se negocia con la otra parte para poder completar un programa de acción específico. Se enrola como participante al automóvil como aquella entidad que brindará todas las características necesarias para viajar con tranquilidad.

En este sentido se puede concluir que la mediación que el automóvil tiene con el actante humano es diversa y que no responde puntualmente a categorizaciones que podríamos considerar como determinantes para su uso.

Dentro de la narrativa de los informantes se observan las intenciones en cuanto al uso del automóvil, incluso el rechazo que algunos expresaron y la renuencia a utilizarlo, pero al sentir que no se tenía otra opción seguir enrolando la agencia de este actante. Los principales obstáculos que los informantes pueden percibir con respecto a utilizar su automóvil en la mediación con la ciudad van en función principalmente de la circulación en el territorio, de ninguna manera se retoma la cuestión ambiental en sus discursos, se invisibiliza el daño a la calidad del aire.

⁹⁸ Transporte público, bicicleta o caminata.

Lo expuesto anteriormente permite concluir que dentro del imaginario de los usuarios del automóvil no se encuentra una problemática ambiental ya que lo que se está enrolando en el programa de acción es una agencia muy específica que deja fuera de esa red cualquier implicación ambiental, es decir, la mediación entre estos dos actantes (automóvil y usuario) descarta de su programa de acción cualquier elemento ajeno. Lo anterior permite comprender la insistencia del usuario de enrolar al automóvil, no se consideran otro tipo de cuestiones más que las que satisfacen los cursos de acción específicos por el usuario, el automóvil participa y su agencia resuelve y negocia dentro de la red.

La realización del trabajo de campo para este trabajo de investigación fue de corte cualitativo en su totalidad, se reivindicó la importancia de la narrativa particular de los informantes y sus maneras de relacionarse con sus automóviles, lo anterior permite identificar claramente las formas de mediar que los informantes establecieron con sus automóviles. Estas maneras de participar en el colectivo serán diversas, un mismo informante establece diferentes mediaciones con el automóvil y en ocasiones la ausencia de esta mediación puede modificar profundamente la actividad diaria e incluso contribuir a que no se realice.

En su calidad de actante mediador el automóvil tiene la capacidad de transformar su entorno y el rumbo de la acción de los seres humanos que interactúan con él, su participación llega a ser fundamental y es decisiva en términos de algunas acciones a realizar en vida cotidiana, tal como ir a trabajar o continuar con una relación amorosa, incluso conservar la integridad física y psicológica⁹⁹ en el caso de cuando el automóvil media como un habitáculo o cuidador.

Es el caso de las narrativas recopiladas que resaltan la importancia de la mediación con el automóvil para poder trasladarse de un lugar a otro con otro tipo de mercancías o con usuarios que requieren una movilización en auto permite la protección de lo que se transporta. La agencia es necesaria para la protección y el cuidado, así como también para la mejora y el progreso en el ámbito laboral, afectivo y personal. En todo momento de este análisis se retoma la importancia del automóvil como un participante que está inserto en la acción, y que no es visto como el objeto que cumple una

⁹⁹ En el caso de las mujeres que han sido acosadas sexualmente en el transporte público o las calles de la ciudad al realizar sus trayectos sin el automóvil, las implicaciones en su salud mental son duraderas.

función, sino como el actante que media y tiene capacidad de agencia, que impacta y que transporta intereses y cierra procesos de traducción.

Por lo tanto, el automóvil es un elemento crucial dentro de la ciudad y la automovilidad se presenta como un fenómeno repetitivo en las ciudades latinoamericanas que han incorporado el uso del automóvil a su vida cotidiana, la agencia del auto para muchos de los habitantes de dichas ciudades representa una participación más eficaz que el enrolamiento del transporte público que en muchas de las ocasiones se encuentra en mal estado lo cual dificulta una mediación exitosa. Esta perspectiva sistémica brinda explicación al momento de realizarnos la pregunta ¿Por qué la gente sigue utilizando el automóvil aún en zonas con amplia oferta de transporte público? Pues podemos visualizar todas esas partes del sistema que fallan para que el sistema de la automovilidad se siga reproduciendo como lo ha venido haciendo hasta ahora. El mismo análisis nos indica que la automovilidad podría ser un fenómeno reversible si se circula información relevante y contundente a la población quiénes usarán o no el automóvil, estando una vez debidamente informados de los daños que este genera, esto lo podemos observar en las propuestas que se han realizado por parte de las autoridades en cuanto a la desincentivación del uso del automóvil. La participación del Estado por medio de las políticas públicas que facilitan y promueven la permanencia de este medio de transporte también será un elemento fundamental para que el automóvil siga siendo utilizado.

La visión reticular brinda un análisis que nos permite comprender cómo el automóvil cumple con funciones diferentes y cómo en ocasiones también tiene la oportunidad de sustituir la agencia de otros actantes dentro de la red, lo cual ha dado como resultado que los habitantes de las ciudades incorporen cada vez en mayor medida al automóvil en sus actividades, el considerar las formas en las que se realiza la mediación brinda un abanico amplio de comprensión de sus actividades dentro del colectivo y al mismo tiempo nos permite entender por qué en otras latitudes el automóvil ha podido ser sustituido por otros medios de transporte.

De lo anterior se desprende entonces que estas mediaciones serán el punto de partida de otras redes que se conforman como consecuencia del uso de este actante, es por ello por lo que el capítulo IV de este trabajo de investigación buscó evidenciar la conformación de una controversia de actantes diversa que tuvo como resultado la construcción de una infraestructura que resuelve las necesidades

de ciertos actores que realizaron un proceso de traducción para imponer sus intereses. Es decir, esta mediación inicial funciona como una justificación válida para los actores más intensos dentro de la red de elementos que envuelve la construcción de la Supervía del Poniente. Estos elementos movilizan y negocian con el fin de establecer esta opción dentro de la ciudad colocando a la automovilidad como una prioridad en tanto sus redes de comunicación.

La participación de los humanos y no humanos dentro de la controversia que se suscitó con la Supervía del Poniente es activa y se enrolan elementos que permiten la modificación del espacio urbano con los fines de completar los intereses en juego en el proceso de traducción, estas redes de circulación para el automóvil tienen como principal objetivo que se continúe estableciendo una mediación óptima con el automóvil. Así como esta vialidad aglutinó a un grupo de mediadores e intermediarios con diferentes intensidades, cada proyecto vial que se ha construido en la ciudad y que tiene como principal objetivo movilizar a los automóviles en su calidad de mediadores, se ha conformado por distintas controversias que dan como resultado una red conformada en diversos grados de convergencia y consolidación.

El acercamiento analítico y profundo a los proyectos urbanos que forman parte del fenómeno de la automovilidad permite entender a la ciudad como un conjunto heterogéneo en donde sus elementos se enrolan, se consolidan y guardan en la caja negra una serie de procesos que se suscitan en cada uno de estos procesos de traducción. Al aproximarnos por medio de un abordaje reticular a este tipo de fenómenos tenemos la oportunidad de reconocer los elementos que permiten que la automovilidad de alguna manera transforme a la ciudad, y poner una atención focalizada en los procesos contundentes en esta toma de decisiones, y entonces facilitar la actuación del Estado por medio de las diferentes políticas de planeación y actuación sobre el territorio.

En el caso de la Supervía del Poniente se pudo observar que ambos componentes de la controversia, tanto humanos como no humanos, tienen la capacidad de agencia para modificar la acción e imponerse ante los otros de diferentes maneras con un desempeño distinto; es decir, los humanos tienen la capacidad de movilizar y organizar la agencia de los no humanos quienes se instituyen y se convierten en una materialidad que se vuelve irreversible, sin embargo, esto ocurre cuando actúan juntos, mediando y circulando estos intereses. De ninguna manera el análisis se puede

realizar únicamente desde un determinismo social desde donde se deje fuera la capacidad de actuación de los no humanos, el colectivo se compone de ambos, el análisis debe ser simétrico.

Durante el desarrollo de la explicación del capítulo cuatro se puede notar la participación de cada uno de estos elementos y cuál fue su impacto en la conformación y consolidación de la red, tomando en cuenta que algunos no humanos fueron fundamentales para poder traducir de manera contundente los intereses y legitimar las acciones de los actores con mayor intensidad dentro de la controversia, tal fue el caso del pronunciamiento de las leyes como la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en donde se proclama la autorización federal para la modificación del uso de suelo de la ciudad haciendo la concesión para la construcción de la obra e ignorando la protección al medio ambiente quien también funge como un no humano, solo que con una intensidad más débil e incapaz de consolidar una alianza en la controversia. Como se puede observar, el enrolamiento de los no humanos es fundamental para poder llevar a cabo la obra, su agencia justifica y legitima.

A diferencia de la construcción de la carretera Contadero Luis Cabrera, la controversia que se desarrolló alrededor de la Supervía enrola actantes nuevos y que serán cruciales para el análisis; las constructoras que realizan la obra y la Asociación de Colonos Santa Fe, quienes le dan peso e intensidad al argumento a favor de la automovilidad y la construcción de la Supervía.

El fenómeno de la automovilidad se compone entonces de una diversidad de factores y se deben analizar en su conjunto sin que el estudio se realice de manera seccionada para poder comprender justamente como se entrelazan las diferentes mediaciones que dan forma a la reproducción constante de este fenómeno. Al momento de establecer claramente las mediaciones que se realizan con el automóvil y comprendiendo que lo que se enrola es su agencia y no su carácter simbólico o práctico podemos entender de manera integral cual es la conformación del proceso de la automovilidad, entender al automóvil como un actante que se debe estudiar dentro del colectivo y no necesariamente pensar en su eliminación sino en su innovación y su mejora.

Las mediaciones analizadas en el capítulo tercero brindan claridad para comprender la trascendencia del automóvil en la vida de las personas lo cual tendrá como resultado la movilización de intereses a diferentes escalas que darán como resultado la conformación e

irreversibilidad de algunos aspectos de la automovilidad como la creación de la infraestructura material que se erige en la ciudad. Es decir, se generan controversias que tienen como resultado una red lo suficientemente consolidada y en donde hay convergencias para que se pueda modificar el entorno.

El visibilizar a cada uno de los involucrados permite un análisis profundo en donde se puede comprender cuál puede ser el futuro de la automovilidad, en tanto los usuarios sigan considerando como participante crucial al automóvil en su vida cotidiana y sus programas de acción laborales, éste no será erradicado. Retomando lo anterior podremos seguir visibilizando en las ciudades el devenir de adecuaciones y modificaciones en el territorio que permitan seguir fluyendo al automóvil en su calidad de empleado, de aliado, de protector, de proveedor de servicios y en cualquiera de las formas de performance que éste tenga dentro de los programas de acción de sus usuarios.

Principales hallazgos

La visión hacia el automóvil como actante tiene como principal punto de su enfoque la agencia del automóvil, la asociación establecida con el humano que transporta y los intereses que circulan en esa mediación. Esta asociación entre el automóvil e individuo es una realidad que se transforma constantemente y que perdura al menos en las ciudades latinoamericanas en donde los dispositivos técnicos que forman parte de la movilidad urbana¹⁰⁰ no cumplen con las expectativas de aquellos individuos que enrolan a los automóviles en sus actividades y prefieren no introducir a otro actante en sus programas de acción. Recordemos que los colectivos en su interior son heterogéneos, y que también al exterior de éstos existen otros que se componen de diferente manera, lo cual nos permite comprender el por qué en otras ciudades, sobre todo europeas, el automóvil ha dejado de ser un actante intenso dentro de las controversias con respecto a la movilidad ya que se han incorporado otros elementos que han sustituido de manera eficiente a este actante. Es decir, el colectivo que habita en la Ciudad de México aún sigue necesitando enrolar al automóvil a sus programas de acción, pero, probablemente el colectivo que habita en Europa no lo necesite así pues puede enrolar

¹⁰⁰ Transporte público, banquetas, puentes peatonales, ciclovías, etc.

a otros actantes que le permiten cumplir las funciones que otrora el automóvil le permitían completar.

Concluyendo, el análisis reticular de la movilidad puede brindar una explicación más a detalle de la relación que establece el usuario con el automóvil, o de la mediación que se lleva a cabo cuando estos dos componentes de una red entran en contacto para completar algún programa de acción. Desde esta perspectiva hay que tomar en cuenta que el automóvil como dispositivo técnico tiene la capacidad de desempeñar roles diversos y que su mediación o su incorporación a los procesos de traducción no es estática, cambia y se transforma según las necesidades de quien construye los hechos y los traduce a los demás componentes del colectivo social.

El automóvil entonces no es un actante al que hay que eliminar de las ciudades sin comprender a profundidad el por qué está en ellas. Más allá de que se le considere como el principal peligro para el medio ambiente, el análisis debe centrarse en ¿qué resuelve? ¿por qué la gente lo sigue enrolando? Al entender que la ciudad es un conjunto de actantes en constante movimiento que se ensamblan y se enrolan constantemente, se entiende entonces que la automovilidad no se extinguirá en el futuro más cercano (al menos en las ciudades latinoamericanas), ya que el automóvil más allá de ser un medio de transporte es un participante en la ciudad.

Al analizar las cuestiones que resuelve este actante, se pueden establecer políticas públicas que regulen esas dimensiones que se encuentran relacionadas con las diferentes agencias del automóvil; en su capacidad de habitáculo se debe voltear a una mejor actuación del Estado en cuanto a las políticas de género e inclusión a la mujer en la ciudad ya que muchos de los testimonios hicieron referencia al acoso sexual, el habitáculo se hace innecesario cuando ya no hay de qué protegerse. La participación del automóvil puede disminuir solo en la medida en que las áreas en las cuales respalda a los actantes humanos sean resueltas por medio de la actuación de otros actantes. Por ejemplo, el transporte público debe ser atendido en profundidad, en cuanto a la calidad de su infraestructura e interconexión.

De la misma manera el automóvil puede seguir existiendo dentro de la ciudad y siendo enrolado para las actividades que se requieran trascendiendo por medio de la innovación y la tecnología. El objetivo de esta tesis es demostrar que el automóvil más allá de ser un enemigo para la ciudad debe

convertirse en un participante funcional, mejorado y autónomo que permita mejorar la calidad de vida de sus usuarios de manera real sin afectar otros aspectos dentro de la ciudad como el medio ambiente. Es difícil pensar que el automóvil como actante se puede eliminar de la movilidad de la ciudad de México, pero si se puede vislumbrar un futuro en donde el automóvil pueda participar de una manera fluida y en donde su enrolamiento no signifique el sacrificio del espacio urbano y el dominio de las calles. La manera de alcanzar esta tarea debe ser en el enfoque de las mediaciones que el automóvil establece con sus usuarios

Por otro lado, otra de las respuestas que se deben buscar desde las propuestas sociológicas que tienen su objeto de estudio en la ciudad y el territorio debe ser la incorporación de actantes nuevos dentro de estas mediaciones, medios de transporte con la capacidad de agencia que tiene el automóvil, y que además puedan mediar de manera funcional con la ciudad. El análisis debe estar enfocado a comprender la participación del automóvil como actante dentro del colectivo en sus diferentes representaciones y en las funciones que cumple, y con ello queda la tarea a la sociología urbana de establecer nuevos mediadores que puedan contribuir a la movilidad dentro de la ciudad tomando en cuenta las características de cada espacio.

Para que la automovilidad pueda iniciar su camino hacia la reversibilidad se deben de incorporar nuevos integrantes a las controversias de la movilidad urbana, actantes que puedan desplazarse y circular los intereses de los usuarios, que puedan mediar y también fungir como intermediarios. Se trata de una tarea en conjunto tanto de la comunidad científica como de los principales actores gubernamentales y de la sociedad civil, tres entidades fundamentales que se entrelazan al momento de la toma de decisiones y evaluación de los beneficios o efectos negativos de la automovilidad.

Como se pudo descubrir a lo largo de este trabajo de investigación el automóvil cumple una función que trasciende la de ser un artefacto simple de movilidad para convertirse en un elemento clave para la resolución de diferentes programas de acción que varían en función del usuario. Se debe de tener en cuenta que la mediación inicial entre usuario y automóvil es el punto de partida de conformación de las diversas redes que surgen en este proceso, este interés particular del usuario de enrolar al automóvil en su vida cotidiana tendrá como consecuencia la generación de otros procesos del fenómeno de la automovilidad que tienen presencia en la ciudad.

El colocar la atención inicial del análisis a la unidad que hacen el automóvil y el usuario brinda la oportunidad de considerarlos como actantes que se someten a una interacción simétrica en términos de agencia en donde dependen uno del otro y se insertan en diferentes redes a diferente escala, es decir, la unión inicial se convierte en un nodo para otra red más amplia de la cual formará parte.

El automóvil se convierte entonces en un participante más dentro del colectivo al cual hay que incorporar más allá de segregar, al cual se deben señalar sus efectos negativos con el fin de innovar desde la tecnología y en donde su uso no represente una pérdida en cuanto a la calidad de vida o del tiempo de traslado.

Finalmente, como se ha mencionado a lo largo de este trabajo de investigación la intención principal del abordaje epistemológico con el cual se analizó la automovilidad ha sido demostrar como los no humanos entran en juego durante el desarrollo de dinámica del colectivo, incorporar en todo momento a los no humanos brinda comprensión de porque las redes se consolidan y permite sacar de la caja negra los procesos y la participación de cada uno de los actantes que se encuentran dentro de las controversias que ocurren en la ciudad con respecto a la movilidad. Tomando en cuenta que lo que se enrola del automóvil es su agencia al momento de analizar las mediaciones que los usuarios tienen con su auto se pueden identificar las posibles opciones que pudieran sustituir la participación del automóvil, sin embargo, en la mayoría de los informantes no se puede vislumbrar fácilmente que actante podría sustituirlo. El automóvil en si mismo, en su participación dentro de diferentes redes puede también contribuir a solucionar problemáticas generadas por el mismo uso masivo de este medio de transporte, por ejemplo, cuando se pide un UBER que va a permitir que haya menos tránsito ya que se puede compartir el automóvil, o la innovación de los combustibles y motores que tienen como objetivo generar un menor impacto ambiental (menos contaminación del aire), etc. En los ejemplos mencionados se observa la participación del automóvil como un actante no humano que forma parte de una red amplia en donde se aprecia su capacidad de agencia.

El automóvil entonces tiene detrás no solamente su compra o uso sino su participación activa y redes que soportan que su agencia siga siendo enrolada. La mediación inicial que responde a la pregunta ¿Por qué la gente sigue utilizando su auto? Es respondida desde el entendimiento de poder

identificar su agencia ¿Qué resuelve? ¿Qué se negocia con él? ¿Qué intereses circula? Estas respuestas las identificamos perfectamente en nuestras propias narrativas, en lo que se encuentra dentro de los discursos de los usuarios y que probablemente sigan argumentando en un futuro en ciudades como la Ciudad de México.

Desde la academia y las instituciones ha surgido la necesidad de realizar una reflexión con respecto a los daños que el automóvil ha traído a las ciudades, se toman en cuenta sus repercusiones con respecto al medio ambiente principalmente en tanto transgrede la calidad del aire y los espacios verdes de las ciudades, sin embargo, como pude constatar en el trabajo de campo, esta problemática es invisible para los usuarios, puesto que el automóvil para ellos representa una solución imprescindible a la cual recurrir, porque en sí, su agencia es primordial para su vida cotidiana, laboral y afectiva.

Tomando en cuenta entonces como ya he mencionado el punto de partida de las prácticas cotidianas, es decir las mediaciones iniciales en menor escala, podemos explicar cómo el automóvil es fundamental, es un participante que en un solo día puede mediar de diversas formas, en ocasiones es un mediador capaz de transformar todo el curso de la acción de su aliado tal como expresaron los informantes al señalar que cuando era imposible enrolar al automóvil a su participación cotidiana no podían realizar actividades como ir a trabajar, vender sus productos o establecer una relación amorosa. La capacidad de transformación del automóvil dentro de esos programas de acción generaba como consecuencia un rodeo y una búsqueda de otra alternativa para continuar con las necesidades previas, aunque en la mayor parte de los relatos simplemente se modificaba y se cancelaba la intención inicial.

En otros momentos, el automóvil dentro de las narrativas se convierte en el intermediario que únicamente comunica información pero no genera ningún cambio en el programa de acción que se está llevando a cabo, por ejemplo la decisión cambiante de realizar alguna visita en automóvil o transporte público, esto último elegido por aquellos usuarios colocados en una zona de la ciudad en donde hay acceso a otra diversidad de actantes que les permiten movilizarse, pueden enrolar una bicicleta que puede mediar con la ciudad, o tienen a su disposición alguna red de transporte público con la suficiente estabilidad e interconexión. Dicho enrolamiento entonces tiene que ver también

con las posibilidades de sustituir la agencia, y si el automóvil media como intermediario entonces es más sencillo sustituirlo.

En general, estas escalas mínimas en la mediación es decir la unidad mínima automóvil – humano tendrán diferentes intensidades dentro de la arena de mediaciones que podemos encontrar en la ciudad dentro del fenómeno de la automovilidad, más allá de ser un medio de transporte se convierte en un actante crucial que ya forma parte de la vida urbana de la Ciudad de México.

Es por todo lo anterior que la automovilidad fue analizada desde la descomposición de sus partes, una visión en red con puntos de partida móviles tomando en cuenta las mediaciones que dan como resultado que el automóvil se convierta en un cuasi personaje que es enunciado constantemente en los discursos para la modificación del territorio por parte de las autoridades que la llevan a cabo.

Puedo concluir que la automovilidad será un fenómeno que persistirá dentro de las ciudades latinoamericanas quienes comparten un mismo pasado histórico y una realidad urbana similar, en estas ciudades, el automóvil es un habitante más de la ciudad que cumple con funciones específicas y en donde se le brinda espacio, facilidades para circular, lugares de resguardo (estacionamientos) y mantenimiento.

Contribuciones a la Teoría Actor Red

Se considera entonces que la solución a las problemáticas antes analizadas por los estudiosos de este fenómeno puede enfocarse a las agencias específicas que el automóvil desempeña más allá de lo emocional, lo afectivo o lo utilitario, la unión de los automóviles y los humanos es una necesidad, es una interacción cotidiana, el auto es un compañero más de la vida social.

Asimismo, el análisis de la automovilidad desde la perspectiva de la TA-R permite acercarse a la automovilidad desde un punto de vista neutral, es decir, sin buscar erradicar el uso del automóvil totalmente de las ciudades, aporta al entendimiento de los ensamblajes dentro de la ciudad, analizando las controversias y los principales componentes de éstas, permite entender sus cierres y posteriores irreversibilidades para comprender los impactos en el desarrollo de la vida urbana que esto genera. Lo anterior es un punto de partida para entender la participación de los actantes urbanos y sus diferentes formas de transformar el territorio. Los estudios urbanos deben entender a la

ciudad como un objeto en constante movimiento y con la participación activa de todos sus componentes. El análisis simétrico es fundamental para tener una visión total de la solución de las problemáticas urbanas.

Este trabajo propone que el estudio de la movilidad debe tomar como punto principal de partida cuáles son las necesidades que los medios de transporte resuelven y cómo participan en la vida urbana del colectivo más allá de tomar en cuenta únicamente la necesidad del traslado. En el caso de la automovilidad se tiene que entender que necesitamos integrar a un actante que a pesar de que desde su creación ha estado entre nosotros, se ha invisibilizado su participación, hay que pensar en cómo integrarlo con todo y sus agencias o que en caso de que se busque desincentivar el uso, se haga desde el entendimiento de los programas de acción de los usuarios y atendiendo a las problemáticas que las agencias del automóvil resuelve. Comprendiendo y haciendo visibles estas formas de participar, se puede entender de manera clara porqué los programas de desincentivación del uso del automóvil no han sido del todo exitosos, ya que hay que analizar y rastrear las asociaciones entre el usuario y el automóvil y entonces repensar las propuestas y soluciones tomando como principal punto de partida el punto inicial de la red de actantes que componen la automovilidad: el usuario y el automóvil.

Como punto final ha quedado la puerta abierta a la reflexión de una manera innovadora de estudiar la ciudad y todo lo que dentro de ella ocurre, retomando la participación real de los no humanos que conviven con los humanos, mientras se construyen diferentes maneras de vivir en un entorno urbano que se ensambla, se separa, se modifica y se transforma.

BIBLIOGRAFÍA

Akrich, M. (1990) De la sociologie des techniques à une sociologie des usages.: L'impossible intégration du magnétoscope dans les réseaux câblés de première génération. *Techniques et culture*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme 1990, pp.83-110.

Alfie, M. (2013). Supervía Poniente: conflicto social y visión urbano-ambiental. *Estudios demográficos y urbanos*, 28(3), pp. 735-768. <https://doi.org/10.24201/edu.v28i3.1452>

Arellano, A. (1999). La Producción Social de Objetos Técnicos Agrícolas. *Antropología de la Hibridación del Maíz y de los Agricultores de los Valles Altos de México*.

----- (2000) “La Filosofía de Michel Serres: una Moral de Base Objetiva”. *Convergencia Revista de Ciencias Sociales*, [S.l.], n. 23, sep. 2000. ISSN 2448-5799. Disponible en: <https://convergencia.uaemex.mx/article/view/1813>

Arellano Hernández, A., & Jensen Pennington, H. (2006). Mapeando las redes de investigación en ciencias básicas en la Universidad de Costa Rica. *Convergencia*, 13(42), 181-213. Recuperado en 27 de marzo de 2021, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352006000300010&lng=es&tlng=es.

Arellano, A., (2007) “Capacidades Epistemológicas Foucaultianas: La Posibilidad de los Dispositivos Tecnocientíficos” en *Revista do Departamento de Psicologia-UFF*, v. 19-n.1, Jan-Jun 2007.

----- (2015). ¿Puede la noción foucaultiana de dispositivo ayudarnos a eludir los resabios estructuralistas de la teoría del actor-red para avanzar en el estudio de la investigación tecnocientífica? *Redes*, 21(41),41-74. [fecha de Consulta 21 de diciembre de 2020]. ISSN: 0328-3186. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=907/90748415002>

Barthes, R (1973) *Mythologies*. A. Lavers. St Albans, Herts. Paladin.

Baudrillard, J (1969) *El Sistema de Los Objetos*. México D.F. Siglo XXI.

Bericat, E. (2000) “La Sociología de la Emoción y la Emoción en la Sociología” en *Revista Papers*, No. 62, Año 2000.

Bonna, Y. (2012) “De la idea de red al mapa de actores: controversias y colectivos” IX Jornadas Latinoamericanas de Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología. ESOCITE 2012. Disponible en https://www.academia.edu/4040770/De_la_idea_de_red_al_mapa_de_actores_controversias_y_colectivos

Callon, M. (1986) "Algunos elementos de una sociología de traducción: Domesticación de los callos de hacha y los pescadores de la Bahía San Briec." ("Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St Briec Bay.") Pp. 196-233 en *"Poder, acción y creencia: Una nueva sociología de conocimiento"*. ("Power, Action and Belief: A New Sociology of Knowledge"), editado por John Law. London: Routledge & Kegan Paul.

Callon, M. & Law, J. (1998) “De los intereses y su transformación. Enrolamiento y Contraenrolamiento” en *Sociología Simétrica*. Pp. 51-63, Gedisa, Barcelona.

Callon, M (2001) “Redes tecnoeconómicas e irreversibilidad” *Redes*8(17), 85-126. Disponible en RIDAA_UNQ. Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes.

Callon M., and Law, J. (2004) “Introduction: Absence-Presence, Circulation, and Encountering in Complex Space”, *Environment and Planning D:Society and Space*.

Capron, G, & Pérez López, R. (2016). La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Alteridades*, 26(52), 11-21. Recuperado en 15 de marzo de 2021, de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S018870172016000200011&lng=es&tlng=es.

----- (2018) “Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópoli latinoamericana” en QUID16. Pp. 102-128. Núm 10.

Correa, G (2012). El concepto de mediación técnica en Bruno Latour. Una aproximación a la teoría del actor-red. *Psicología, Conocimiento y Sociedad*, 2 (1), 54 – 79. Disponible en [www.http://revista.psico.edu.uy](http://revista.psico.edu.uy)

Connolly, P. (2018) “¿Qué se gobierna en materia de transporte y movilidad? El caso de la Ciudad de México” en *Gobernando la Ciudad de México lo que se gobierna y no se gobierna en una gran Metrópoli*. El Colegio de México.

Corbin, J. & Strauss, A. (2002) *Bases de la Investigación Cualitativa. Técnicas y Procedimientos para desarrollar la Teoría Fundamentada*. Universidad de Antioquía.

Devenin, V., & Henríquez, G. (2011). Narrativas tecnológicas: Un ejemplo de aplicación de la sociología de las asociaciones. *Cinta de moebio*, 41, 167-181. <https://doi.org/10.4067/s0717-554x2011000200004>

Dumont, R. (1977) *La utopía o la Muerte*. Colección EV. Madrid.

Galeano, E. (2006) *La Religión del Automóvil*, tomado de http://www.ecoportel.net/Temas-Especiales/Habitat-Urbano/La_religion_del_Automovil

González-Arellano, S. (2013). El Sistema Automóvil: propuesta conceptual a partir de la noción de operador espacial. *Quivera. Revista de Estudios Territoriales*, 15(2),23-42.[fecha de Consulta 15 de Marzo de 2021]. ISSN: 1405-8626. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=401/40128974002>

Gorz, A. (1964) *Historia y Enajenación*. México D.F. Fondo de Cultura Económica.

----- (2012) *Ecológica*. Buenos Aires. Clave Intelectual.

Greenwood, J. (2011) Driving through history: the car, *The Open Road*, and the making of history tourism in Australia, 1920–1940, en *Journal of Tourism History*, 3:1, 21-37, DOI: 10.1080/1755182X.2011.575954.

Grossetti, M. (2007). Reflexiones en torno a la noción de red. *Redes*, 12(25),85-108.[fecha de Consulta 13 de Marzo de 2021]. ISSN: 0328-3186. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=907/90702503>

Hart S. y Spivak A, (1993) *Automobile Dependence & Denial The Elephant in the Bedroom, Impacts on the Economy and Environment*. Pasadena CA, USA. New Paradigm Books.

Hidalgo Páez, H. (Universidad Autónoma Metropolitana (México) “(In) justicia espacial en la Ciudad de México”. Tesis de Doctorado. 2018.

Hochschild, A. R. (1979) *Emotion Work, Feeling Rules and Social Structure*. “The Sociology of Feelings and Emotions”. *American Journal of Sociology*. 551-575.

Illich, I. (1975) *Némesis Médica. La Expropiación de la Salud*. Barral Editores.

Illich, I. (2005) “Energía y Equidad” en *Obras Resumidas*. Fondo de Cultura Económica. Ciudad de México.

Kreimer, R- (2006) *La Tiranía del Automóvil*, Buenos Aires. Anarres.

Latour, B. (1987) *Ciencia en Acción*. Open University Press. Buckingham.

----- (1991) *Nunca Fuimos Modernos. Ensayo de Antropología Simétrica*. Siglo XXI. México D.F.

----- (1998) “La Tecnología es la Sociedad hecha para que dure” en *Sociología Simétrica*, pp. 109-143. Gedisa, Barcelona.

----- (1998) “De la mediación técnica, Filosofía, Sociología, Genealogía” en *Sociología Simétrica*, Gedisa, Barcelona.

----- (2001) *La Esperanza de Pandora*, Gedisa, Barcelona.

----- (2008) *Reensamblar lo social: una introducción a la Teoría Actor-Red*. Primera Edición. Buenos Aires, Manantial. Traducido por Gabriel Zadunaisky.

----- (2013) *Investigación sobre los Modos de Existencia*. Paidós. Buenos Aires.

Mom, G (2011) Encapsulating culture: European car travel, 1900–1940, en *Journal of Tourism History*, 3:3, 289-307, DOI: 10.1080/1755182X.2011.575957

----- (2014) *Atlantic Automobilmism: Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*. New York.

----- (2014) “Orchestrating Automobile Technology: Comfort, Mobility Culture, and the Construction of the ‘Family Touring Car’ 1917–1940” en *Technology and Culture*, ISSN-e 1097-3729, Vol. 55, N°. 2, 2014 , págs. 299-325

Pacheco, P (2013) “Sociología de la Ciencia y Semiótica. El esquema actancial en la Teoría del Actor Red y el Programa Constructivista” en *Revista REDES*, Universidad Nacional de Quilmes, vol. 19 núm. 36.

Sánchez Mejorada C, & Portal (2017) “La Supervía Poniente: reconfiguraciones socio-espaciales en el sur-poniente de la Ciudad de México” en *Ciudad Global Procesos Locales. Megaproyectos Transformaciones Socioespaciales Y Conflictos Urbanos En La Ciudad De Mexico*.

Simondon, G (2008) *El Modo De Existencia de los Objetos Técnicos*. Buenos Aires.

Sheller, M. (2004) “Automotive Emotions” en *Theory, Culture & Society*, Vol. 21, Año 2004. London.

Simmel, G. (2005) “La Metropolis y la Vida Mental” en *Bifurcaciones*, núm. 2. Disponible en http://www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones_004_reserva.pdf

Thrift, N. (1996) *Spatial Formations*. London. Sage.

Urry, John (2004) “The ‘system’ of Automobility” en Theory, Culture & Society Vol. 21. Año 2004.

Venturini, T (2014) Buceando en el Magma. Cómo explorar controversias con la teoría del Actor-Red. Disponible en <http://www.brunolatourenespanol.org/>

Páginas web Institucionales

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

<https://www.gob.mx/semarnat>

Secretaria de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano.

<https://www.gob.mx/sedatu>

Diario Oficial de la Federación.

<https://www.dof.gob.mx/>

Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CDMX.

<http://www.paot.org.mx/>

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf

Organización de las Naciones Unidas. Habitat. Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2016

<http://conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/07/Reporte-Nacional-de-Movilidad-Urbana-en-Mexico-2014-2015-Final.pdf>

Fuentes Electrónicas

<http://www.supervia.mx/>

<https://cronicadeunecocidiollamadosuperviaponiente.wordpress.com/2012/08/04/testimonio-de-cristina-barros-agresiones-de-granaderos-a-opositores-de-supervia-poniente/>

<https://www.televia.com.mx/tag-televia>

<https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/>

<https://www.biodic.net/palabra/habitaculo/#.WxyEIu4vw2w>

<https://www.clasificacionde.org/clasificacion-de-vehiculos>

<https://www.frogx3.com/2013/08/01/carteles-publicitarios-automoviles>

<https://archivo.eluniversal.com.mx/notas/874596.html>

<https://conceptodefinicion.de/twitter/>

ANEXO METODOLÓGICO

Los informantes fueron seleccionados respondiendo a la característica principal de ser usuarios del automóvil, ya sea poseedores o únicamente usuarios. La principal pregunta por responder en el trabajo de campo fue ¿Cómo se media con el automóvil? El muestreo que se realizó fue de tipo cualitativo, fue un tipo de muestreo que respondió a las necesidades específicas de este trabajo de investigación. No se tomaron en cuenta categorías previas para la conformación de la muestra, es por ello que no se puede encontrar en el listado la característica de ubicación específica dentro de la ciudad o clase social, ya que para los objetivos de este estudio esas variables no fueron relevantes.

Es importante resaltar que los entrevistados que fueron retomados para describir al automóvil como empleado laboran en diferentes rubros. Uno de ellos es dueño de una empresa dedicada a los estudios sobre el territorio (PL) quien tiene a su mando personal que viaja en el automóvil constantemente, se retomo dentro de su narrativa este aspecto laboral ya que fue lo que se rastreó con mayor intensidad en su discurso, es decir, el automóvil como empleado que le ayudó a tener control sobre sus empleados. Otro de los informantes que fueron citados en este apartado (YZ) es también dueño de una empresa privada dedicada a los artículos ecológicos quien además en todo momento retomó la importancia del automóvil como un puente de acceso a otros estratos sociales en el sentido del acceso. El automóvil como empleado en este informante es retomado en su capacidad de desempeñar tareas como entregas y traslados, por otro lado, también enuncia la importancia del automóvil como un compañero que permitirá tener una imagen favorable, y como un instrumento de acceso.

Finalmente, dentro de este apartado se analizó la relación que los informantes tienen con su automóvil tomando en cuenta su perfil del empleo, como fueron empleados de empresas privadas y profesores universitarios, músicos, y finalmente un mecánico que brindó la experiencia de tener al automóvil como un protagonista que permite que el programa de acción “empleo” se lleve a cabo y la misma actividad permite conocer íntimamente y a fondo al automóvil.

A continuación, se presenta información de cada uno de ellos respetando su anonimato únicamente colocando las iniciales de los nombres.

Informante	Sexo	Edad	Ocupación	Entidad
MAEC	Mujer	34	Profesora investigadora medio tiempo. UAM	Ciudad de México
ER	Mujer	36	Psicóloga, empleada en el IMSS	Ciudad de México
MDS	Hombre	34	Sociólogo, estudiante de doctorado	Ciudad de México
GLA	Hombre	36	Diseñador Industrial, empleado en agencia	Ciudad de México
ACC	Hombre	23	Estudiante universitario	Ciudad de México
ECC	Hombre	25	Ingeniero Industrial, empleado	Ciudad de México
AGD	Hombre	58	Profesor investigador tiempo completo, UAM	Ciudad de México
JAV	Hombre	60	Músico, catedrático en el Conservatorio Nacional de Música	Ciudad de México
RAL	Hombre	37	Chofer en institución de gobierno /mecánico	Estado de México
RAG	Hombre	67	Mecánico/ retirado	Estado de México
MAS	Hombre	46	Comerciante, tianguista. Venta de accesorios para celular y juegos de video	Estado de México

PLJ	Hombre	45	Ingeniero en Geodesia y cartografía dueño de consultora de estudios del territorio	Ciudad de México
AC	Hombre	41	Tapicero, comerciante	Estado de México
JPR	Hombre	26	Abogado empleado en el Banco de México	Ciudad de México
ABC	Hombre	34	Ejecutivo de ventas en Samsung	Estado de México
AGR	Mujer	35	Empleada en empresa transnacional de energía eólica	Estado de México
GA	Mujer	54	Ama de casa	Ciudad de México
FRC	Hombre	44	Comerciante	Estado de México
GC	Mujer	50	Profesora Investigadora tiempo completo. UAM	Ciudad de México
YZ	Hombre	40	Dueño de empresa privada	Ciudad de México