

# Cosmogonía del automóvil: hacia una fenomenología automotriz de la ciudad

Alberto López Cuenca

Doctor en filosofía, profesor titular y coordinador  
del Doctorado en Creación y Teorías de la Cultura  
Universidad de las Américas, Puebla







Un Pumabus con el mural de Siqueiros adherido, corre por la Avenida de los Insurgentes frente a la Rectoría  
Fotografía: Gerónimo Santamaría

Australia está recorrida por un laberinto de sendas invisibles. En su magnífico libro *Los trazos de la canción*, Bruce Chatwin narra cómo el mito de la creación de los aborígenes de la isla delineó esos espacios imperceptibles: "Los mitos aborígenes de la Creación hablan de los seres totémicos legendarios que deambularon por el continente en el tiempo del Ensueño cantando el nombre de todo lo que se les cruzaba por delante —pájaros, animales, plantas, rocas, charcos— y dando vida al mundo con su canción."<sup>1</sup>

Chatwin rememora que los distintos caminos abiertos por los cantos originarios de los seres totémicos, denominados "Huellas de ensueño", "Trazos de la canción" o "Pisadas de los antepasados", son recorridos a pie por los aborígenes a lo largo de su vida. La senda que emprenden es un viaje ritual mediante el cual hollan en los pasos de sus antepasados reconstituyendo su canto y reviviendo así la creación misma del mundo. Al final de su libro, el viajero Chatwin comparte con el lector la historia de Limpy, un aborígen ya anciano quien le pide ayuda para antes de morir volver a recorrer su camino, a cantar de nuevo su ensueño. El novelista y un amigo acomodan así a Limpy en su Land Rover y emprenden la marcha; a los pocos minutos, advierten la confusión y desazón de su pasajero: Limpy no puede identificarse con lo que ve por la velocidad del automóvil, que convierte árboles, montañas y paisajes en evanescencias imposibles de aprehender. El desplazamiento en coche trasmuta la experiencia mítica con el entorno en una inmersión carente de sentido, falta de asideros para quien habita el mundo como caminante.

La comprensión del mundo como peatón no es ajena a nuestra cultura. No hay que recurrir a los aborígenes australianos para advertir que habitar el espacio desde el caminar forma parte también de otra mitología mucho más cercana, la moderna, expuesta paradigmáticamente por Charles Baudelaire<sup>2</sup> e interpretada por Walter Benjamin,<sup>3</sup> que por ser de sobra conocida no vamos a exponerla, pero sí a enfatizar que el *flâneur*, paseante que deambulaba por los celebrados pasajes del París del siglo XIX, difícilmente encontraría un lugar privilegiado en la ciudad contemporánea. Se hallaría seguramente en estado de estupefacción como Limpy, inserto dentro de un espacio articulado por avenidas y calles para el desplazamiento de vehículos, no de viandantes. ¿Frustra esta ordenación la posibi-



David Alfaro Siqueiros, *El pueblo a la universidad, la universidad al pueblo*, 1956  
Fuente: ISSUE/UNAM, Colección universidad, 3392

**López Cuenca sostiene que con la reciente aparición del "coche-persona" y no simplemente la de un sujeto en automóvil, el espacio urbano se revela como un laberinto aún por cartografiar**





Murales de Carlos Mérida en la Unidad Habitacional Presidente Juárez, 1950-1952  
Edificios y murales demolidos después del sismo de 1985  
Fotografía: Guillermo Zamora, Archivo Mágina Pani

lidad de que los sujetos se vinculen existencial y míticamente con la ciudad? De acuerdo con los afortunados términos del sociólogo Marc Augé, ¿es la ciudad actual un no-lugar al que es imposible asirse desde la velocidad del automóvil?

El no-lugar es lo contrario del lugar, un espacio donde aquellos que lo atraviesan no pueden leer nada ni de su identidad en relación con ellos mismos ni con los otros, o, en general, de la conexión con los demás, y, consecuentemente, —nada pueden ver ahí— de su historia común.<sup>4</sup>

Lo cierto es que para quienes desde su nacimiento se han relacionado con el espacio circundante a través del automóvil lejos de ocupar un espacio asintomático habitan otro. Por ello, más que desacreditar la experiencia automovilística de la ciudad, la pregunta es qué experiencia del espacio urbano tienen quienes manejan o se transportan en automóviles. ¿Qué mitología y cosmovisión pueden imaginarse desde el automóvil? Si atendemos a algunos momentos del arte moderno es incuestionable el lugar primordial que en su panteón ocupa el automóvil ya que representa la experiencia de la velocidad. Ése es el caso de la narración absolutamente mítica mediante la cual presenta el futurismo italiano en 1909 una exaltación de la máquina y de la velocidad como valores estéticos máximos.

Nosotros afirmamos que la magnificencia del mundo se ha enriquecido con una nueva belleza, la belleza de la velocidad. Un coche de carreras con su capó adornado con gruesos tubos parecidos a serpientes de aliento explosivo... un automóvil rugiente, que parece correr sobre la ráfaga, es más bello que la Victoria de Samotracia.<sup>5</sup>

En México hay trabajos que por su formato y localización bien pueden entenderse inscritos en una "estética para el automóvil", como el de Carlos Mérida (murales de la Unidad Habitacional Presidente Juárez, 1952), David Alfaro Siqueiros (*Velocidad*, 1953 y/o *El pueblo a la universidad, la universidad al pueblo*, 1956), o Luis Barragán y Mathias Goeritz (*Torres de Satélite*, 1958). Obras que ilustran cómo los modos simbólicos en las ciudades, en este caso las formas estéticas pero también las arquitectónicas y propagandísticas, pasan de interpelar a los paseantes para dirigirse hacia los coches.

En realidad, la ciudad habla a los sujetos que se desplazan en automóviles. O eso se pensaba, que podía dissociarse al uno del otro. En un texto reciente, el sociólogo Nigel Thrift<sup>6</sup> apunta que el coche no sólo ha sido una pieza clave en la redefinición arquitectónica de los espacios urbanos en la segunda mitad del siglo XX sino que en torno a él se gesta lo que podría llamarse



Las Torres de Satélite desde "coche-persona"  
Fotomontaje: Gerónimo Santamaría





La Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México a través de su División de Educación Continua invita a los diplomados del segundo semestre

## Carlos Mérida logró un conjunto de extraordinario interés plástico a base de líneas ondulantes horizontales, subrayando así una impresión de fuga, no solamente en armonía con el elemento arquitectónico, sino haciendo referencia a la velocidad de los automóviles en los túneles

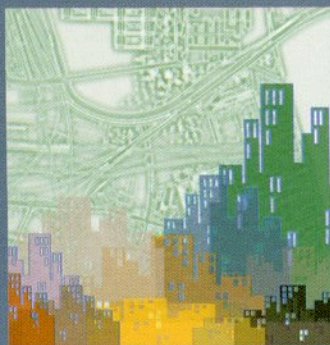
*Mathias Goeritz*

"fenomenología del automóvil", un modo de ser que se da en la experiencia de la persona "automovilizada" y de la humanización del automóvil.<sup>7</sup> Thrift entiende que esta fenomenología de la conducción ya ha sido más o menos documentada, y celebra al respecto especialmente *How Emotions Work* de J. Katz, pero sostiene que es necesario diagnosticar los cambios que ha experimentado la conducción en los albores del siglo XXI. La transformación realmente crucial se produciría con el nacimiento de un híbrido, algo más que una persona en un coche: el coche-persona.

Según Thrift, la sofisticada computarización de los automóviles los convierte en interfaces que, como las computadoras o los teléfonos celulares, nos conectan al mundo. El resultado de la imbricación entre automóvil y persona sería "nuevas formas de inteligencia material, una transubstancialización más fluida".<sup>8</sup> En otras palabras, los coches se transforman en "entidades híbridas en las que inteligencia e intencionalidad son distribuidas entre humanos y no-humanos en modos que son cada vez más inseparables".<sup>9</sup> Rasgos distintivos de este proceso de integración son la ubicuidad del software de las computadoras de los coches, las cuales controlan desde la suspensión hasta las maniobras de estacionamiento y la ergonomía, que busca integrar por interfaces, tecnologías y usuarios de una manera cada vez más cercana.<sup>10</sup> Thrift concluye que actualmente se produce un "envolvimiento de automóvil y cuerpo"<sup>11</sup> y por tanto una experiencia inédita del espacio urbano como automovilístico y no simplemente la de un sujeto en automóvil. La tarea ahora sería detectar y hacer visible esa red de experiencias, sensaciones, afectos y relaciones interpersonales que se despliegan en el espacio urbano de los coches-persona. ¿Qué tipo de sujetos habitan esa ciudad y cómo lo hace? ¿Qué mitologías conducen su existencia? Si Thrift está en lo correcto, nos hallamos ante un laberinto de sendas invisibles aún por cartografiar. ■

### Notas

1. Bruce Chatwin, *Los trazos de la canción*, Muchnik, Barcelona, 1988, p. 12.
2. Charles Baudelaire, "Les fleurs du mal", en *Œuvres complètes*, tomo 1, Bibliothèque de la Pléiade, Gallimard, París, 1975.
3. Walter Benjamin, *Libro de los pasajes*, Akal, Madrid, 2005.
4. Marc Augé, *L'impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Payot & Rivages, París, 1997, p. 109.
5. Filippo Tommaso Marinetti, "Manifiesto futurista", en *Escritos de arte de vanguardia, 1900-1945*, Istmo, Madrid, 1999, p. 141.
6. Nigel Thrift, "Driving in the City", en *Non-Representational Theory. Space, Politics, Affect*, Routledge, Londres, 2008.
7. *Ibidem*, p. 80.
8. *Ibidem*, p. 83.
9. *Ibidem*, p. 83.
10. *Ibidem*, pp. 83-84.
11. *Ibidem*, p. 85.



### diplomado normas y ordenamientos legales para desarrollo urbano y construcción en el distrito federal 2008

en colaboración con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal

#### plática introductoria

25 de agosto/17:00 hrs/entrada libre previo registro

#### duración

agosto 25 a noviembre 26/2008/148 horas

#### objetivo general

actualización en el conocimiento de la normatividad legal para la correcta aplicación de códigos, leyes, reglamentos, normas, acuerdos y procedimientos administrativos para proyectar, construir, supervisar, dirigir, modificar, ampliar, reparar, remodelar, reutilizar, regularizar y operar todo tipo de edificaciones en el distrito federal

#### estructura

11 cursos, 37 sesiones, 3 conferencias magistrales de entrada libre, 3 talleres y 1 mesa redonda

#### coordinador general

Arq. Héctor Ferreiro León

#### sesiones

lunes, martes y miércoles de 17:00 a 21:00 hrs



### diplomado el diseño del espacio urbano entre lo público y lo privado

#### plática introductoria

19 de septiembre/17:00 hrs/entrada libre previo registro

#### duración

octubre 10 a noviembre 29/2008, enero 9 a febrero 28/2009  
120 horas

#### objetivo general

proporcionar a los participantes un acercamiento integral a la actualidad del diseño urbano otorgando las herramientas e instrumentos necesarios para un diseño urbano contemporáneo en el contexto del desarrollo sustentable y ambiental

#### estructura

4 módulos/120 horas

#### coordinador general

M. en Arq. Jaime Collier's Urrutia y Arq. Ana Areces Viña

#### sesiones

viernes de 17:00 a 21:00 hrs y sábados de 9:00 a 14:00 hrs



### diplomado-taller administración y control de obra con base en los precios unitarios

#### plática introductoria

12 de septiembre/10:30 hrs/entrada libre previo registro

#### duración

septiembre 22 a diciembre 3/2008/120 horas

#### objetivo general

Aplicar técnicas para la administración en obra, de acuerdo a los objetivos y parámetros del proyecto, analizar las actividades, tareas, duración y los recursos que se emplearán en la ejecución de las obras a través de la organización del proyecto, destacando la importancia de una evaluación final de la obra

#### coordinador general

Arq. José Miranda Cruz

#### sesiones

lunes, miércoles y viernes de 7:30 a 11:30 hrs