



III. DISCUSIÓN
III. DISCUSSION

El transporte a través de la cultura: notas para un epílogo / *Transport through Culture: Notes for an Epilogue*

Dhan Zunino Singh

(pág 221 - pág 228)

En este artículo se presentan algunas reflexiones sobre cultura y transporte a modo de epílogo del dossier del presente volumen. Las reflexiones parten de los aportes teóricos del llamado giro de la movilidad donde se aborda el fenómeno del transporte desde las ciencias sociales y humanidades. Se señalan aquí algunas implicancias de la relación entre el movimiento de personas y de cosas, las prácticas y relaciones sociales en movimiento, la experiencia de viaje, la mediación tecnológica y sus representaciones. Especialmente, se reflexiona sobre las fuentes y métodos para comprender la cultura de la movilidad. Asimismo, plantea algunos desafíos para el análisis cultural.

Palabras clave: Cultura, Transporte, Ciencias Sociales, Teoría, Metodología

This article shows some reflections about culture and transport as an epilogue for the special issue in the current volume. These reflections are based on new insights provided by the so-called mobility turn in which transport is tackled by the Social Sciences and Humanities. Here it is highlighted some implications about the relationship between movement of people and things, practices and relations of being in motion, the travel experience, the technological mediation and representations. Particularly, the paper reflects on the sources and methods to understand the culture of mobility. Moreover, it states some challenges for the cultural analysis.

Key Words: Culture, Transport, Social Sciences, Theory, Methodology

Dhan Zunino Singh. Investigador, CONICET, Universidad Nacional de Quilmes (Argentina). Especialista en cultura, movilidad y ciudad. Editor asociado del *Journal of Transport History*. Co-editor de *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (Biblos, 2018). dhansbastian@gmail.com

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 10/12/2020

1. INTRODUCCIÓN

Parece haber un efecto de opacidad de las tecnologías para los usuarios de las mismas, que en los estudios de ciencia, tecnología y sociedad (CTS) llaman *blackboxing*, y cuya complejidad es sólo legible a los ojos de técnicos expertos. Sin embargo, los usuarios también producen conocimiento sobre ellas porque las experimentan, sienten, imaginan, reflexionan a través de sus prácticas diarias o a través de representaciones textuales, visuales, etc. Las tecnologías y sus usos y representaciones son por ello objeto de indagación de las ciencias humanas. En los estudios de transporte —principalmente desde perspectivas económicas, políticas, geográficas, técnicas— el foco ha estado puesto en las materialidades y flujos mientras que las prácticas sociales y el análisis cultural de las mismas solían quedar relegado. Desde el giro cultural o campos de estudios especializados, como la literatura de viajeros o estudios del turismo, abrieron paso a indagar las experiencias de la movilidad, sus imágenes, significados, etc.

La cultura puede transformarse en una forma de conocimiento sobre el transporte. El análisis de los textos e imágenes o mirando al transporte como artefacto cultural también puede disputarles a los técnicos el saber sobre la movilidad y los medios que usamos para realizarla, porque lo cultural no se trata de una dimensión del fenómeno o la forma en que impactan las tecnologías de transporte en la sociedad o la cultura, sino una puerta de entrada para comprender cómo nos co-producimos en tanto sociedad con/a través de artefactos, sistemas, regímenes, experiencias de movilidad e inmovilidad. Lo cultural, por tanto, nos permite comprender el lugar que ocupa la movilidad en nuestra vida cotidiana, en la producción de territorios, de experiencias, pero también en nuestro pensamiento económico, político, social e incluso filosófico.

La sentencia de que “el transporte es Civilización” de Rudyard Kipling o la idea de que “todo lo sólido se desvanece en el aire” que Marshal Berman toma del *Manifiesto Comunista* no pueden entenderse sin las transformaciones materiales que conllevaron la revolución industrial, especialmente en el transporte y la comunicación con la máquina a vapor aplicada al barco y el ferrocarril, y el telégrafo. Pero a la vez, la sensación de comprensión del tiempo-espacio no es sólo efecto de la velocidad de las nuevas máquinas, sino que activa ideas y representaciones que modelan la forma en que interpretamos dichas transformaciones. Incluso, podemos movernos más atrás de esas invenciones para ver cómo ellas nacen de la cultura en forma de fantasías o ficción, pero también de ideas científicas y discursos de progreso. Es decir, estas tecnologías tampoco se comprenden sin las ideas-fuerzas, valores y figuraciones que le dieron origen y modelaron el sentido de las transformaciones que produjeron. Se trata, en definitiva, de explorar no sólo las representaciones sobre el transporte (como efectos de su presentación) sino cómo fue imaginado y, aún más, cómo las sociedades se pensaron a sí mismas a través de los transportes.

Las estrategias para explorar la forma en que el transporte atraviesa nuestra cultura moderna, en las formas en que modela y es modelado por ella, son diversas tanto como las fuentes o materiales a los cuales incluir en el análisis. En una versión más limitada de cultura, las artes y la literatura se vuelven fuentes predilectas; en una versión más amplia y apelando a la intertextualidad, podemos incluir las voces de los no letrados, planos, mapas,

publicidades, discursos políticos y científicos, y las propias materialidades de las máquinas y las infraestructuras como documentos de la cultura del transporte.

Para guiar esta reflexión primero abordaremos los aportes del llamado giro de la movilidad, luego la relación entre transporte y cultura para finalmente caracterizar dos formas de comprender esa relación.

2. DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD

Para movernos más allá de considerar a lo cultural como una mera dimensión del transporte o indagarlo en forma de “impacto”, tal vez sea importante precisar de qué estamos hablando cuando hablamos de transporte: si hablamos de un artefacto como el tren, la bicicleta, el automóvil; o de la infraestructura o sistemas como el ferrocarril, la carretera, los canales; de la práctica de viajar de las personas o del desplazamiento de cosas no humanas —lo que en estudios de transporte se distingue entre transporte de pasajeros o cargas. O si seguimos la distinción que algunos estudios contemporáneos realizan entre movilidad y transporte, dando a entender que lo primero refiere a lo humano (acciones, motivos, etc.) y lo segundo a lo no-humano (los modos, sistemas, infraestructura). Desde el llamado giro de la movilidad esa distinción pierde sentido porque por movilidad se entiende el movimiento así como el no movimiento, real o imaginado, de personas, no humanos, cosas, imágenes, ideas, dinero, agua, etc. donde el transporte, como la migración, el turismo, la comunicación, son fenómenos particulares de movilidad. En este sentido, es más preciso hablar de movilidades en plural y luego especificar de qué tipo de movilidades uno se está refiriendo: no es lo mismo el viaje cotidiano en la ciudad —el llamado *commuting*— que un viaje científico exploratorio en el siglo XIX o viajes por turismo masivo. Porque las movilidades son prácticas sociales, encarnadas, con sentido (Jensen 2009), atravesadas por relaciones de poder (Cresswell 2010), que cambian según los contextos espaciales e históricos: el caminar, por ejemplo, que podía ser considerado vagabundeo en la Europa medieval, romantizado en la Inglaterra del siglo XIX como turismo campestre, práctica burguesa y aristocrática en una alameda o parque victoriano, puede ser hoy visto como deporte sano (*footing*) para contrarrestar el sedentarismo de la vida moderna urbana (Urry 2007, Giucci 2018). Estas interpretaciones expresan relaciones de poder: así, por ejemplo, en los EEUU no es lo mismo un americano blanco que corre por deporte que un afro-americano corriendo por las calles, él cual es visto como un sospechoso (Cresswell 2016).

En el llamado giro de la movilidad (Sheller y Urry 2006), por lo tanto, las prácticas y representaciones son intrínsecas a la definición de movilidad. Y aunque para los analistas de la cultura esto pareciera obvio, no lo ha sido tanto ni en el campo de los estudios del transporte ni incluso en las ciencias sociales. Y esto es así porque existió una fuerte idea de que el transporte era el mero desplazamiento entre un punto A y B, el viaje era un tiempo muerto, y que éste sólo debía reducirse por medio de la aceleración del movimiento (Urry 2007). Los espacios de tránsito (aeropuertos, autopistas, estaciones de metro) fueron considerados como no-lugares (Augé 2000). La imagen de automatización de los pasajeros, deshumanización, aislamiento, o relaciones secundarias en los espacios de movilidad, en contraste con los significados, emociones, sociabilidades que se generan en los lugares fijos

y de proximidad no solo ha sido una caracterización de la hipermodernidad que describe Marc Augé sino de la metrópolis moderna (Simmel 1986). En los análisis de la sociología clásica como los de Robert Park (1999) se advierte también que la experiencia de viajar en transporte público en la ciudad tiende a disociación de lazos, o relaciones secundarias, diferentes a las de comunidad que se establecen en los barrios, por ejemplo. John Urry (2007) ha acuñado el concepto de *dwelling-in-motion* (habitar en movimiento) para señalar que moverse es una forma de habitar el mundo, justamente para redirigir los conceptos (como sociabilidad, identidad, significado, experiencia, etc.) y métodos que las ciencias sociales desarrollaron para analizar los espacios fijos hacia los espacios y experiencias móviles. Esto no quiere decir que no haya diferencias y especificidades entre espacios móviles y lugares fijos, sino que en esos espacios de tránsito donde parece que no sucede nada existen en realidad diferentes formas de apropiación y lugarización (Jirón 2018), sentidos, afectos, memorias, sociabilidades y experiencias. Incluso, la experiencia de hastío, soledad, cansancio, indiferencia, el no hacer nada en el viaje son significativas y afectivas; por lo tanto, merecen la atención del análisis cultural (Zunino Singh 2018). Lejos de un tiempo muerto, es un tiempo vivido. Y esto ha sido reconocido por el propio Marc Augé *El metro revisitado* (2010), donde señala que el concepto de no-lugar obtura mirar las experiencias en, memorias, afectos generados por la rutina del viaje.

Para nuestra discusión, es importante agregar que las movilidades suelen ser hibridaciones de humanos y no-humanos, es decir, que suelen estar mediadas por tecnologías (Urry 2007). Aquí, antes que separar la movilidad (humana) del transporte (lo técnico), se busca comprender la especificidad que produce el ensamblaje humano/no-humano. De este modo la experiencia del viaje en automóvil no es lo mismo que la de pedalear porque entablamos relaciones e interacciones específicas con cada artefacto (Dant 2014). Incluso con el mismo artefacto nuestra posición es relacional. Tomando la experiencia del viaje en tren: no es lo mismo lo que vive el pasajero, el guarda, el motorman, el señalero. Bruno Latour, por ejemplo, ha criticado a Augé en su etnología del metro porque sobreabunda en su propia experiencia como pasajero olvidando la red de relaciones humanas y no-humanas que hacen posible el viaje en el metro (Latour citado en Merriman 2009). En otros términos, podríamos decir que Augé se queda en el *front* de la escena del viaje sin incluir el *backstage*. En general, cuando lo social o cultural del transporte es el foco análisis, se hace énfasis en la experiencia de los usuarios. Incluso, hay énfasis en ciertos usuarios en detrimento de otros: por ejemplo, en los estudios sobre el automóvil se ha privilegiado la experiencia del conductor por sobre el *passenger* —la experiencia de quienes son llevados en el auto— (Laurier et. al. 2018).

El análisis cultural del transporte ha proliferado centrado en artefactos específicos, siendo el automóvil y el ferrocarril los más estudiados, pero también el avión o la bicicleta. Muchas veces, estos análisis pasaron por alto la práctica de caminar. Los estudios de la movilidad han buscado descentrarse del foco en el modo de transporte para leer la movilidad como un proceso más amplio (Mom 2003) o ligarlos a procesos como la urbanización o modernización urbana, migraciones, turismo, la construcción de la identidad nacional, relaciones de género, imperialismos, etc. buscando poner en cuestión la relación entre movilidad y libertad, superando la dicotomía nomadismo-sedentarismo, señalando las diversas y desiguales experiencias de movilidad, apuntando que la inmovilidad forma parte del fenómeno de la movilidad.

3. EL TRANSPORTE Y LA CULTURA

El giro de la movilidad en las ciencias sociales y humanidades nos abre un enorme campo de exploración teórica, metodológica y temática. Hoy podemos incluir desde el transporte de alimentos a la circulación de información digital como fenómenos de movilidad y analizar sus espacios, tecnologías, prácticas y representaciones. Pero existen precedentes en el análisis cultural del transporte que se han vuelto referencias obligadas como *The Railway Journey* de Wolfgang Schivelbusch ([1977] 1986). Sin dudas, la literatura de viajeros conforma un campo en sí mismo de larga exploración sobre la cultura de la movilidad. Asimismo, los estudios sobre el automóvil en los EEUU no sólo abordaron la relación entre el humano y la máquina sino el impacto en la sociedad de consumo y en la identidad nacional (Seiler 2008). El libro de Schivelbusch traza, por su temprana aparición pero también por las teorías, métodos y fuentes que utiliza, varios caminos que fueron seguidos por quienes realizan un análisis socio-cultural del transporte.

De un modo heterodoxo que combina la teoría social con el psicoanálisis, de Freud a Walter Benjamin, Schivelbusch aborda las transformaciones sociales, en el territorio, la percepción del tiempo-espacio que introdujo el viaje en tren en el siglo XIX. Los discursos de los viajes, incluyendo escritores, son fundamentales para la reconstrucción de las percepciones. Se presta atención a la sociabilidad dentro del tren, teniendo en cuenta el diseño espacial del mismo y comparando las diferencias entre EEUU y Europa. También analiza la relación con el paisaje que la aceleración del transporte produce, especialmente a través del sentido visual. La “vista panorámica” producida por el viaje en tren, dado que el espacio que atraviesa se percibe a lo lejos como un plano que se sucede lentamente mientras es imposible fijar la mirada que en lo que sucede inmediatamente cerca del tren porque transcurre con mucha rapidez, provoca una distancia/dislocación sensorial con el medio ambiente —diferente a la proximidad que se percibía en el viaje en carro tirado por caballos.

George Revill (2012) revisa la fuerte influencia que tuvo el trabajo de Schivelbusch poniendo en cuestión el modo en que se producen esas representaciones ya que las percepciones que se toman en cuenta son un de un grupo social privilegiado, el punto de vista del pasajero letrado, dejando otras miradas afuera de las que probablemente tampoco queden registros porque no eran letrados; pero sobre todo es importante señalar que la percepción de dislocación suele ser preponderante en las primeras experiencias de viaje de cualquier nuevo tipo de transporte —sucede con el avión, también— hasta que esos viajes se vuelven cotidianos y la experiencia naturalizada. En otros términos, si al principio sucede una desterritorialización, existe también una reterritorialización. Como señala Lögfren (2008) en su etnografía del viaje en ferrocarril: la aparición de una nueva tecnología de transporte es un momento privilegiado de observación para analizar los cambios en las prácticas y representaciones mientras que observarlas en lo cotidiano suele ser difícil porque están naturalizadas.

No obstante, hay una fuerte tendencia a mirar las prácticas antes que las representaciones sobre la misma en los estudios contemporáneos sobre la movilidad; tendencia basada en la crítica a la representación. Influenciado por las teorías no representacionales y especialmente a través de indagaciones etnográficas se ha puesto el acento en “viajar con el objeto”, observar cómo nuestra cultura se manifiesta en las formas de hacer. En otras

palabras, observar la presentación antes que la representación. De este modo, allí donde algún momento la poesía, la ficción literaria o cinematográfica, la fotografía y la pintura fueron fuentes para analizar las metáforas o construcciones simbólicas sobre el transporte y la experiencia de viaje, la cultura parece desplazarse hacia las prácticas o la performance. No obstante, como informan algunos especialistas en los estudios socio-culturales de la movilidad, el llamado a mirar más allá del discurso vino a contrabalancear el fuerte énfasis en el giro lingüístico o en los textos para mirar más al objeto y a los sujetos pero esto no debería, sin embargo, tirar por tierra el modo en que los significados dan cuenta de las culturas del transporte. El llamado, aquí, es abrir el abanico de fuentes que dan cuenta de lo cultural, ir más allá de los discursos e imágenes e incluir materialidades y prácticas no discursivas (ver Colin Divall en Zunino Singh y Thelle 2017).

Como bien advierte Tim Cresswell (en Zunino Singh y Thelle 2017), la representación es siempre fragmentaria, no sólo por el punto de vista del sujeto que enuncia sino porque no da cuenta de la totalidad de la experiencia. Pero al mismo tiempo, nuestras formas de hacer son culturales, aprendidas socialmente, en nuestras experiencias —como viajar siendo pasajero, conductores, caminantes—, es decir, en nuestros modos de presentarnos, las representaciones actúan. En este sentido, prácticas y representaciones se afectan mutuamente. Se puede agregar que muchas experiencias de viaje pueden estar prefiguradas por las representaciones acerca de determinados transportes, de las expectativas que ellos despiertan.

4. LAS CULTURAS DEL TRANSPORTE O EL TRANSPORTE EN LA CULTURA

El análisis cultural sobre el transporte nos abre un abanico de exploraciones y saberes notable. Nos permite revisar nociones sobre la modernidad, el progreso —desde la relación entre velocidad y modernidad, movimiento y libertad—, sobre las relaciones de poder —la sujeción y control social observadas a través de regímenes de (in)movilidad. Nos permite conocer que no existe un sujeto universal—el conductor, el pasajero, el peatón— sino sujetos diversos y experiencias desiguales asociadas al género, la clase, la raza o la edad. También conocemos a través de la cultura las emociones y afectos como la fascinación y fobia por lo nuevo, los modos en que cambian nuestras percepciones del tiempo y el espacio, las formas de habitar en movimiento, la construcción de identidades, las tensiones entre la proximidad física y la distancia social, las sociabilidades que se entablan en poco tiempo en lugares de tránsito, etc.

Como hemos mencionado, las fuentes de exploración también son amplias y diversas, pero tienen fuerte relación con el modo en que definimos transporte y cultura, y las decisiones metodológicas para abordarlos. Tal vez diversos son los caminos si entendemos lo cultural como el mundo simbólico o si incluimos también prácticas y materialidades, si nos circunscribimos a la literatura, el cine, las artes o incluimos publicidades, vestimenta, manuales, etc. Si ubicamos lo cultural como apropiación —es decir, el sentido creado a partir de los usos— o también consideramos cultura los discursos y representaciones que surgen en el momento de concebir, inventar, planificar un nuevo tipo de transporte. Si exploramos la cultura a través de la movilidad imaginada o la vivida a través de la experiencia. Si, además, como se señaló en un principio, hablamos de movilidad, que es un

concepto más amplio que el transporte, o decidimos utilizar este último. Si decidimos usar el término de transporte, cabe definir si nos referimos a la tecnología, al artefacto, o también a sus usos y los efectos de este en el espacio (por ejemplo, el automóvil y la proliferación de autopistas con respecto al paisaje y a aquellos que no son automovilistas y se ven afectados por esa infraestructura). Y especialmente, cabe definir dónde lo ubicamos: si es el objeto de una representación o una mediación entre lo material y lo imaginario. Sobre esto último, Colin Divall y George Revill (2005) introdujeron un debate dentro de la historia del transporte donde la cultura es clave para comprender las estructuras sociales, la vida cotidiana, los procesos materiales. Reconocen el carácter de hibridación de la movilidad, el modo en que el transporte está atravesado por relaciones de poder, pero fundamentalmente llaman a no quedarse en las representaciones (estéticas o simbólicas) y restituirlas en la trama socio-material para ver cómo la cultura opera produciendo la vida social.

Un camino de exploración que puede tomarse es estudiar el transporte en la cultura: cómo aparece representado el artefacto y sus usos y experiencias en lo que habitualmente se entiende como cultura —en el cine, el arte, la literatura, etc. Desde este modo se han producido importantes contribuciones desde el campo de la historia, la crítica literaria, los estudios de cine y arte, o en términos más generales, los estudios culturales. Aquí el análisis suele estar más marcado por las teorías propias de cada campo, por el análisis sobre el autor/director, la trama, y los géneros discursivos con que se producen las representaciones; a veces con una lectura más hermenéutica. La historia cultural del transporte, por ejemplo, ha sido alimentada por investigadores que no se considerarían a sí mismos especialistas del transporte pero que, explorando los sentidos, afectos, prácticas y relaciones sociales de diversos transportes y viajes, contribuyeron a comprender el lugar de ellos en nuestro imaginario colectivo.

El otro camino posible es que el objeto de estudio sea la cultura del transporte, por lo tanto, la tecnología, sus prácticas y representaciones son exploradas por diversas fuentes, entre ellas las artes, la literatura, el cine, la música, pero no solamente. Se busca, entonces, dar cuenta de los significados que producen los transportes, la forma en que modelan nuestras prácticas y discursos, pero también el pensamiento filosófico, la política, el territorio, nuestras formas de relacionarnos, de comunicarnos, nuestros deseos y temores, nuestras nociones de tiempo y espacio, nuestros cuerpos y relaciones, nuestras ideas sobre el pasado, presente y futuro.

BIBLIOGRAFÍA

- AUGÉ, M. (2000) *Los no lugares*. Barcelona: Gedisa
 — (2010) *El metro revisitado*. Barcelona: Paidós
 CRESSWELL, T. (2010) “Towards a Politics of Mobility”, *Environment and Planning D: Society and Space* 28(1), 17–31
 — (2016) “Black moves: Moments in the History of African-American Masculine Mobilities”, *Transfers* 6(1), 12–24
 DANT, T. (2014) “Drivers and passengers” en Adey, P, et al. (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*. New York: Routledge
 DIVALL, C., & Revill, G. (2005) “Cultures of Transport: Representation, Practice and Technology”, *The Journal of Transport History* 26(1), 99–111
 GIUCCI, G. (2018), “Caminar” en Zunino Singh, D. et. al. (eds.) *Términos clave para los estudios de la*

movilidad en América Latina. Buenos Aires: Biblos, 49–56

JENSEN, O. (2009) “Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice”, *Mobilities* 4(1), 139–58

JIRÓN, P. (2018) “Lugarización en movimiento” en Zunino Singh, D. et. al. (eds.), *Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos, 2018, 85–94

LAURIER, E. et al. (2008) “Driving and ‘passenger’: notes on the ordinary organization of car travel”, *Mobilities* 3 (1), 1-23

LÖGFREN, O. (2008) “Motion and emotion: learning to be a railway traveller”, *Mobilities* 3 (3), 331-351.

MERRIMAN, P. (2009) “Marc Augé on Space, Place and Non-Places”, *The Irish Journal of French Studies* 9, 9-29

MOM, G. (2003) “What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field”, *The Journal of Transport History* 24 (2), 121-138

PARK, R. (1999) *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: Ediciones del Serbal

REVILL, R. (2012) “Perception, Reception and Representation: Wolfgang Schivelbusch and the Cultural History of Travel and Transport”, *Mobility in History* 4, 3-48

SCHIVELBUSCH, W. ([1977] 1986) *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Leamington Spa, UK; New York; Hamburg: Berg.

SEILER, C. (2008) *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*. Chicago: The Chicago University Press.

SHELLER, Mimi y Urry, J. (2006) “The new mobilities paradigm”, *Environment and Planning A* 38, 207-226

SIMMEL, G. (1986) “Las grandes urbes y la vida del espíritu” en *El individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península, 247-262

URRY, J. (2007) *Mobilities*, Cambridge: Polity

ZUNINO SINGH, D. & Thelle, M. (2017) “Mobilities and Representations: A Conversation with Peter Merriman, Colin Divall, Sunny Stalter-Pace, and Tim Cresswell”, *Mobility in History* 8, 7-8

ZUNINO SINGH, D. (2018) “Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana”, *Tempo Social*, 30(2), 35-54



IV. PERSPECTIVAS IV. PERSPECTIVES

