

THELONIUS ON THE ROAD.

Posibilidades *kickwriting* para una *road ethnography* en la España precaria tardocostumbrista

Santiago MARTÍNEZ MAGDALENA*; **Morayma Giuliana MELÉNDEZ SUÁREZ****

*Universidad de Murcia. ** Escuela de Arte de Zaragoza
santiago.magdalena@um.es

THELONIUS ON THE ROAD. Kickwriting possibilities for a road ethnography in Spain precarious and postcustom

Resumen: La etnografía, por su condición, supone un desplazamiento metodológico, incluyendo en su acervo los viajes costumbristas y coloniales. Perdido este objeto en el cambio de atención hacia lo industrial y el consumismo, sería adecuado haber producido “etnografías de carretera” en contextos actuales. El automóvil como icono social, la carretera como símbolo cultural, el transporte, han producido escasas modificaciones metodológicas. Proponemos una aproximación heurística sobre una base socioetnográfica en itinerarios laborales que comprometen estos objetos, puestos en juego en una situación de precariedad contemporánea sobre territorios de reflexión y cansancio experiencial.

Abstract: Ethnography, for their condition, is a methodological shift, including your travel bitter and coloniales. Este Traditionalists object has been lost by putting attention to the industry and consumerism. It would be appropriate to have produced “ethnographies roads” in current contexts. The car as a social icon, the road as a cultural symbol, transport, few methodological changes have occurred. We propose a heuristic approach to study such objects in compromising situations working.

Palabras clave: Etnografía de carretera. *Road Ethnography*. Metodología diaspórica y nómada. Etnografía breve. Automóvil
Road Ethnography. Diasporic and nomadic methodology. Brief Ethnography. Car

“Detrás de mí, nada; delante, todo, como acontece siempre en la carretera”.
Kerouac, *On the road*, 2009.

I first met met Neal... (Kerouac, 2009) repite el arranque de un breve motor. Si bien toda etnografía supone un desplazamiento metodológico, contando además en el acerbo disciplinar con la “entrañable” tradición documental recreada en los viajes costumbristas y coloniales, perdido este objeto y transmutado hacia las variaciones industriales y post-industriales contemporáneas donde la velocidad del transporte y las comunicaciones son condición general, nada sería más natural que haber producido “etnografías de carretera” en contextos actuales. Pero parece que el motor se ha gripado. No contamos apenas con trabajos exploratorios en este sentido, centrándose en aspectos parciales o en torno a los problemas sociopolíticos y poblacionales de las grandes infraestructuras viarias, los coches como icono, el desarrollo del transporte, los accidentes y la ayuda en carretera, las peregrinaciones y convenciones de moteros, etc. (Ballent, 2005; Anta Felez, 2007; García Ochoa, 2008; Jimeno Aranguren, 2000; Piglia, 2008; Urry, 2007; Harvey, 2005; Dalakoglou, 2010; Dubisch, 2004; Rodríguez, 2004)¹. Apenas nada tomando la carretera y el viaje como aspecto de reflexión y en relación a las condiciones contextuales del viaje. El automóvil como icono social, la carretera como símbolo cultural, el transporte y la movilidad, en fin, no parecen haber sido merecedores en mucho del objetivo etnográfico (sí más sociológico), ni menos aún parece haber exigido modificaciones metodológicas consecuentes de acuerdo a su singularidad. Queremos practicar, además, una estética. Consideramos que también el objeto debe transmitir (socializa) al método un aire recreativo acorde con la actitud extrañada de la indagación, que no debe quedar incólume. No se trata tan sólo de ejercitarse en un “estilo” (narrativo) sino en asumir en la ciencia social las consecuencias de haber hecho del viaje un modo de vida (desplazada): un nicho identitario-profesional si se quiere mejor que habilite un método de investigación preciso a las condiciones del objeto que re-produce. Además, la carretera es, por definición, un artefacto “para” las relaciones, que lleva a algún sitio para hacer algo con alguien (“nosotros” desde atrás haciéndonos “presentes” a este alguien que queda/ba adelante); no constituye por ende ningún “paréntesis” vacío (el desplazamiento) que pueda obviarse como un tiempo muerto, consumible. Aquí se exigen nuevas averiguaciones. El movimiento empieza abriendo la vía al tránsito, con lo que motorizamos, a su vez, el campo. Un accionar(lo), dado que el campo/carretera es aquí un gran mecanismo. Con esta espera, propondremos aquí una aproximación ensayística que tome a la carretera como objeto central de la reflexión y la observación (ambas conjugadas: se observa para saber qué es una carretera) a propósito de este objeto secundario del desplazamiento relacional: en circuitos laborales que comprometen todos estos extremos, en nuestro caso, en una situación de precariedad contemporánea sobre territorios (regiones) aún sobreescenificados (marcos paisajísticos, tópicos regionales, nación, etc.), anidando entre la imposibilidad física, el cinismo y el humorismo cómico de una pobreza sin picaresca permitida. Las crónicas de viaje, las memorias de los itinerarios, en fin, de viajeros nacionales y extranjeros en una España exótica por lo demás fueron muchas y variadas, constituyendo, junto con otras descripciones costumbristas y caracterológicas (por parte de funcionarios o comerciantes *in itinere*, por ejemplo), un *corpus* problemático y una tradición intelectual, con cierto calado sobre todo en la época moderna (Villar García y Pezzi Cristóbal, 2003); el paisaje (habitado), de igual modo, será un marco general del objetivo descriptivo en estos viajes (Ortega Cantero, 1999). El desarrollo histórico de las vías de comunicación terrestres en España, con ser prácticas (atendiendo a la orografía), lo son asimismo territoriales y simbólicas, dado que el camino (agropecuario, rural, interurbano) está jalonado de hitos

¹ Es excepcional el acercamiento político de Illich (2005).

consecutivos que circundan/delimitan espacios propios y ajenos. Podríamos seguir hablando así, formalmente, varados en la plácida contemplación turística de la confortable casa trasplantada que mira a través de su ventana rodante, pero no sería otra cosa que una suerte de viaje alrededor de la habitación. Sin embargo, la velocidad hace de estas experiencias de consumo de tópicos (gastronómicos p. ej.), ya breves de por sí, que estén translocalizadas y por ende sean transterritorializadas. Como se verá, el turismo nos importaba poco aquí, más bien el avituallamiento o el desahogo fisiológico (las fuentes por ejemplo), y llegar cuanto antes: descansar en el camino no era equiparable a descansar al llegar, pese a los eslóganes de seguridad en carretera. El turismo es una máquina de activación de la diferencia cultural. Emprendemos un viaje como mecanismo de reproducción de las diferencias, cuando necesitamos recordarlas y disponer de ellas. Nuestro caso era distinto. El paisaje deja de mirarse: la carretera lo es, industrial y comercial, si se quiere, concentrado, que sólo ofrece paisajes laterales como brevísimo descanso de la mirada. Lo rural deja de pensarse, la precariedad laboral está delante y es el problema que centra el esfuerzo. El plato típico deja de probarse y las viandas trasportadas son de estricta supervivencia doméstica. Se come, se duerme, en el coche. El paisaje es una fuente o un urinario. Apenas compensa nada más.

Y hasta aquí bastaría una introducción ajena todavía a la movilidad de la carretera. En lo sucesivo sucesivo (Kerouac, 2009), los apuntes eruditos, como las reflexiones ensimismadas y sonámbulas que se asemejan a la estática de lo detenido, van tomadas en el susensorio artificial de un bastidor rodante cuya motorización proporciona la sensación de ingravidez, la cenestesia muelle del *in situ* barthesiana (una aceleración tal que parece “detener” el movimiento)², una sensación del *in itinere* en la cápsula volante de nuestro Sköda. Capaz de acortar los objetos hasta la ínfima característica del consumible, que los corroe en un tiempo acelerado³.

Catapultado, por encima de la cronología, fundiendo fragmentos, abriendo el campo de visión como firmamento o cerrando el *zoom* en la negatividad de la muerte por ensamblaje en un accidente, alucinando por una economía sensitiva, puede verse, por un instante, *Thelonius on the road*. Sobre la Rambla del Judío suena *Hit the road Jack!* de Ray Charles. El lector *Clarion DB328R de Enhancer⁴, High Power 45Wx4*, escupe reproches mientras nuestro coche da saltos sobre las lomas discretas de la carretera⁵. Aunque escuchamos distinta música para tan largos viajes, desde María Callas en Teruel hasta la *Fanfarre Ciocărlia*⁶ en la planicie de Yecla, llamamos a nuestro Sökda Fabia, mucho antes, *Thelonius*⁷. Matriculado el 14 de junio de 2000 con matrícula NA-XXXX-BD, color gris plateado, Fabia 1.9 SDI 5 V,

2 Si atendemos a la cenestesia del *in situ* que experimenta en hombre-jet (Barthes, 2005: 95-98), ese efecto de livianidad, la velocidad cero donde se anula la sensación de aceleración; una morfología racial, frugal y continente que anula su peso corporal, su piel y forma, su cuerpo en definitiva, compensando la potencia de la máquina con la ascesis del piloto.

3 Por seguir la metodología de Kerouac (vide infra) hemos prescindido de los capítulos primitivos, integrados en un único texto (véase la nota 18).

4 La conveniencia de citar marcas empresariales, sin ningún ánimo publicitario (con hacerlo), reside en denunciar o avisar, precisamente, que la carretera forma un conglomerado industrial/empresarial, hiper-normativo, sociopolítico, transterritorial, identitario (usuario), corporal y sensoriomotriz, indexado, como gran artefacto (cfr. Sánchez Criado, 2008: 29; y Tirado y Domènech, 2008: 67 ss.).

5 Este aparato no es el original; era un *Blaupunkt RCM 148, 4x35W*, también de frontal extraíble. Al no tener éste lector de CD decidimos cambiarlo por el Clarion, legado de un pariente. El cambio se efectuó en los talleres del concesionario oficial en Navarra, el 6 de agosto de 2009. Coste: 30,28 euros. Caro, si nos atenemos a que aunque el lector CD funciona correctamente, no así la radio, que nunca ha funcionado en absoluto (por cierto, como en el *Hudson* de Neal Cassidy; en Kerouac, 2009: 169). El coche tenía en esa fecha 70.623 kilómetros.

6 También la recopilación, más a propósito, *The Gypsy road. A musical migration from India to Spain* (Alula Records, 1999).

7 Kerouac (2009: 193, n. 1) llamó al *Hudson*, uno de los coches de sus itinerarios transamericanos, “El barco rumbo a China”, en referencia a la canción de Frank Loesser *On a Slowboat to China*.

neumáticos 4-185/60 R14 82T, avanza como una máquina escasa⁸ en un rodamiento continuo de más de 1600 kilómetros/semana, en un itinerario que por diversas vías exploratorias transcurre entre Pamplona/Tudela (Navarra) y Murcia/Cartagena (Murcia). Ida y vuelta a la semana (alrededor de 8 horas cada una) durante todo el curso lectivo (cinco años ya en el curso 2013-14), a lo que habría que añadir los desplazamientos ordinarios por las ciudades. Un coche, por lo demás, usado antes para labores agrícolas (cargando peso y materiales cortantes que lo erosionaron y mancharon). Aunque el coche posee una dimensión estética e identitaria (Anta Felez, 2007; De Oto y Rodríguez, 2009/2010), el nuestro apenas: no está tuneado ni customizado, sino averiado y reparado sucesivamente⁹; como útil de transporte, bien cargado, gran contenedor de libros y menaje doméstico de una casa a otra, sucio de restos de comida en el interior y tragantúa de moscos y polillas en el exterior, refugio de las inclemencias y alcoba en las frías noches de Teruel. Y, por cierto, escritorio, gabinete. Aunque le dimos un nombre cariñoso por su condición doméstica, nos desharemos de él en cuanto podamos, que no podemos. Heredado, lo utilizamos para desplazarnos a Murcia por motivos “laborales”¹⁰ en una España precaria, pobre, esperpéntica, y tardocostumbrista¹¹. El uso continuado durante tantos “años lectivos” lo ha llevado a un desgaste, en la imposibilidad de sustituirlo, de reparaciones constantes. Lo que da medida de la detención y clausura del futuro profesional que sobre él se soporta. Sin embargo..., y puesto que nos sirve de buró, nos permite hablar también de la carretera como objeto socioetnográfico: de la cinta continua, del mantenimiento no tanto del coche cuanto de la carretera¹². Una intensa metáfora del estado del país en la locura de sus gentes perfectísimamente administradas.

Porque aquí cabe preguntarse por la vocación de los pilotos. Alguna irrefrenable urgencia los enajena. Porque, ¿por qué viajar? Se responde mejor con la pregunta ¿en qué condiciones? Kerouac (2009) responde que o no se sabe o no importa, que la máxima es desplazarse a toda costa como una necesidad perentoria; que te libera de la persecución de la ley, que la carretera iguala como desconocido (loc. cit.: 312)¹³; que otorga “la pureza de moverse y de

8 Anta Felez (2007) repasa el significado social, étnico, industrial, del coche como artefacto u objeto cultural, que se articula en tres niveles de análisis: simbólico-mercantil, socio-industrial, y con poder de evocación del ordenamiento social. El coche aparece aquí como objeto etnográfico, con uso social, pero ligado igualmente a las políticas industriales, la movilidad, los modos de conducción y el nacionalismo. No obstante, el coche como artefacto incorpora algunas características más que lo disponen en su producción de movibilidades. La condición maquina del viaje ha sido entendida por De Oto y Rodríguez (2009/2010: § I).

9 Llegamos a no poder cerrar las puertas o bajar las ventanillas a causa de fallos electromecánicos, o incluso a circular sin la quinta marcha.

10 La ironía, o simplemente la autocaricatura, será una de nuestras actitudes indagatorias principales. Y lo decimos con la sinceridad estratégica de quien preferiría los exabruptos coléricos como expresiones más acordes con “la situación” que hoy todo lo excusa.

11 Dada nuestra condición situada, preferimos referir la tendencia hacia las hazañas descabelladas, mejor que con el quijotismo (con ser proverbial), con el término *Gigantismo* acuñado por Víctor Ruiz Añbarro (*Vascología de bolsillo: evocaciones, interpretaciones y divagaciones en tono menor alrededor del País Vasco, sus gentes y sus hechos*, Pamplona, 1966) para explicar esta porfía. Creemos que, de usar el humor, no es posible desembarazarse o prevenirse, ni renunciar, a los tópicos caracteriales, con ser, por lo demás, contrarios a nuestras ciencias psico-, socio- y antropológicas en las que nos hemos criado.

12 Sobre la imposibilidad, en estas condiciones, de publicar y cumplir por tanto con las exigencias promocionales, baste una cita malencarada: “El número de publicaciones exigido... se adapta al contexto específico en el que se ha realizado la investigación cuya productividad se está evaluando. En todo caso, debe quedar demostrada la capacidad del solicitante de producir resultados regularmente y difundirlos en las revistas de referencia en su especialidad durante los 5 últimos años... de su trayectoria profesional” (ANECA, *Programa de Evaluación del Profesorado*, 2008: 55).

13 De Oto y Rodríguez (2009/2010: 7) aseveran que la carretera, por contra del hogar, donde uno es “alguien”, permite ser un desconocido, un “nadie” que tiene que explicarse de nuevo, perdiéndose en la traducción de uno mismo. La carretera niega identidad (volver es imposible porque el lugar al que se regresa es ya “un otro lugar”) al igual que concede otra más plástica, menos fija, como suma de instantes confiados a la memoria.

llegar a algún sitio, no importa adónde -dice Kerouac, op. cit.: 191 y 192-, tan rápido como fuera posible y con el máximo entusiasmo y la máxima comprensión de cuantas cosas nos topáramos”. Sin embargo, lejos estamos nosotros de estas libertades *hipsters* y *beatniks*, aunque sí somos generaciones perdidas, explotadas, basura, pseudo-paradas pero ahítas de un no-tiempo (rebasamiento) para la protesta o la revolución, *outsiders* como resistencia, relapsos de sostén, quizá domesticadas o sin fuerza efectiva, más bien hipotecadas, “preocupadas”, “contadoras de kms.”, previsoras del gasto, “por seguir adelante”, llegados a destino antes de emprender el viaje, como los viajeros accidentales de Kerouac (2009: 290-291). Como “esclavos” y “lumpen”, o como “generación basura” (también como “falsos asociados”) hemos sido adjetivados en numerosas ocasiones por catedráticos, titulares y becarios en los departamentos, con diversa intención. Todo sobre un horizonte democrático: el derecho está, pero se aleja cada vez más. Es una lejanía, un arcoiris, Dios en potestad. Como nos confiaron una vez (“resentidos sociales” nos llamaron), también es posible que este empuje, más allá de la vocación (y su sospecha), tenga que ver con la pretensión de un escalamiento social, siendo un imposible alcanzar lo que prometía el acceso a la educación, o lo que ésta permite: si “decir”, y no sólo escuchar (de eso trataba también la educación cuando fuimos alumnado), sirve, hoy (no sabemos si ayer), para esto. Mejorar o progresar siempre fue sospechoso, una forma de resistencia progresiva (que delata el movimiento) denunciada con el verbo de la ilegitimidad: “medrar”. Estaremos intentando alcanzar un lugar social que no nos corresponde en la relación energía-desplazamiento-equidad (Illich, 2005), que está ocupado, sin tener legitimidad. Una usurpación imposible y socialmente condenatoria, imperdonable. Algo de todo esto, sobre todo lo que concierne a la (im)potencia de la educación y la desazón del fracaso como recurso moral para educar a los hijos (en el estudio), lo hemos hablado con alguno de nuestros alumnos y sus familias¹⁴. Pero hay algo más en nuestro caso: la Apostasía cultural de una Navarra estrecha que resta futuro¹⁵; y la vocación política (por tanto no vocacional) de buscar auditorios (ese alumnado impávido) a los que decir algo que tan solo es un aviso, y un aliento. De Oto y Rodríguez (2009/2010: 11; cfr. Illich, 2005, para una acepción más política) dan las variedades particulares de estas máquinas simbólicas: máquina deseante del ascenso social, máquina liberadora del desplazamiento en el viento, máquina del estatus, máquina del poder de transformación personal, máquina del prestigio social prestado, máquina deseada por el ojo furtivo como metonimia de la esperanza de escape de órdenes agobiantes de la moral, máquina que produce el camino a veces individual de la representación del sujeto en las ilusiones de la modernidad supuestamente liberadora, máquina de la disciplina social (sobre todo en transportes públicos)¹⁶; pero entienden “el viaje físico como el viaje político de toda una generación” (De Oto y Rodríguez, loc. cit.: 4; cfr. Illich, 2005); un viaje afectado y sin retorno, de desarraigo y exilio; un viaje de traslado irrepitible y errancia (De Oto y Rodríguez, loc. cit.: 5 y 12): apropiándose de lo desconocido y renovando lo propio (ib.: 8). La actualidad de nuestro país, en el que se obra un desmantelamiento social por la desvirtuación económica¹⁷, merma la igualdad de oportunidades, estableciendo ficciones legítimas pero no transformables en realidades, cuyo hiato es cada vez más abismal. Podemos persistir en lo vocacional, pero es un argumento falaz y vicario. Somos profesionales. Pero sin nicho¹⁸. Tenemos la profesión, pero no el trabajo. Es-

14 En especial con nuestro queridísimo Joseba Iturrate y su mujer Inés.

15 Sobre la discriminación étnico-política en los juegos laborales preferimos calla, volviendo a la obediencia.

16 Que también hemos usado en ocasiones hasta depender casi exclusivamente del coche. Sin él, especialmente en las averías, no hay movilidad posible: da la ventaja de la disponibilidad y movilidad inmediatas, propia de la individualidad y competitividad laboral.

17 A la par que el desmantelamiento de las ciencias sociales y humanas sumergidas en la “cultura del emprendimiento” (Pfeilstetter, 2011).

18 Sobre la precariedad del profesorado novel véase, entre otros, Carabaña (2002) y De Montes (2008). La incertidumbre se asimila en la condición de la movilidad: las llamadas a probar fortuna en el extranjero, desde

tamos llamados a la revolución, pero no tenemos brazos y callamos con la vergüenza de los desdentados. Pero el viaje nos concede la identidad migrante, aunque como forma de locura. Siempre lo fue, indocumentados como estuvimos (cfr. De Oto y Rodríguez, 2009/2010: 9 ss.), como formas reconstructivas de identidad, como formación generativa (¿qué otra cosa es la promoción?). Sin embargo, en nuestro caletre despiadado hay otra excusa mejor, la que nos motoriza y nos lanza contra el muro con la fuerza de la aceleración progresiva: la persistencia de la voz, el ser escuchados, la búsqueda del auditorio, el prurito de las muchas lecturas, los fracasos, los anhelos y las luchas sociopolíticas privadas y públicas, con ser humildes; el tener qué decir y buscar a quienes escuchen, la discusión y el eco, la humanidad docente que busca al alumnado (sobre todo) cada vez más lejano, que nos convierte, más que en peripatéticos, en titiriteros de la legua, en una España cómico-dramática: por eso es que corremos cientos de kilómetros para decir lo mismo aquí que nos escuchan y allá que esperan nuestra fatigada voz. El silencio y las posibilidades de escucha derridianas están aquí muy presentes, a la luz de la memoria histórica española. Corremos los que no hemos llegado. Todo parece una prolongada ficción, que se descubre en su cualidad precisamente porque se desmorona en esta España del precarismo postcostumbrista, tardo-profesional (así ya en las víctimas de los accidentes novelados por Ballard) y postindustrial, reaccionaria consumista y desmemoriada sin rehabilitación que ponga a cero la igualdad de oportunidades (Navarro, 2002), anestésica transicional, gripada, quebrada definitivamente por esta crisis *-crash* del ficcio “Bienestar”-: esas paupérrimas patrias rodantes sin límite de velocidad del Seat/Fiat 600, 850 y 124, el Renault 4/4, 5 y 6 o el Citroën 2CV (García Ruiz, 2003) restauradas en los Audi y BMW todoterreno sobre identidades aún profundamente patriarcales y religiosas. De cualquier forma, y aunque en sentido social fuera, si no lo es esto, lo cierto es que la condición viajera tiene algo más que un efecto de transposición de lugares, atesorando la exigencia de la huida, y manifestándose contra-gregaria (al menos del origen, buscando una agrupación intelectual más bien infraestructural)¹⁹. Sin embargo, el coche remite al viaje, siendo éste un ascenso social sólo en el sentido del turismo contemporáneo; en nuestro caso el coche se pliega por una parte al útil laboral (como un arriero o comercial), y por otra a una identidad migrante o que a ella empuja (que sólo es gregaria y ascendente de manera parcial). En cualquier caso, un horizonte social de llegada parece oscuro e inviable; pero sí subjetiviza y hace funcionar su engranaje sociológico. De Oto y Rodríguez (2009/2010) ponen al coche como productor/generador de una libertad traducida por la economía maquina. El viajero continuo “se introduce o monta [en] la máquina para someterse a las regularidades que ella produce, se sube al espacio estriado de la experiencia que la misma produce..., [en los] espacios íntimos de la experiencia viajera subalterna” (De

la propia academia, sobrepasan a las recomendaciones de abandono. Por último, la imposibilidad de la carrera docente está jalonada por las constantes y crecientes exigencias de la ANECA (esa construcción de absurdos e imposibles), sobre todo de investigación, y que tanto viaje y esfuerzo (por procurarse experiencia docente) hacen inviable: es así que en cinco años nuestras publicaciones sean pírricas (más bien inexistentes), y que, ante la desposesión de los objetos y recursos de investigación, hayamos decidido asumir como objeto de investigación las palas de equilibrio y el propio alambre: de ahí surgió la carretera como objeto y método. Sin financiación alguna, por supuesto; con aquellos benditos “medios propios” (si al menos tuviéramos “coche de empresa”..., nos reímos); con una metodología apropiada a nuestro despacho-coche (que se mueve y nos mueve) y nuestro campo-viaje (el propio movimiento y lo que deja a los lados como abandono).

19 Nuestro coche, además de las características y usos que hemos citado, tiene la utilidad propia de un vehículo barato en el mantenimiento, que permite igualmente la movilidad. Pero la seguridad funciona como argumento de exculpa social. Una de las sensaciones más apabullantes de nuestra estancia en la Universidad de Murcia ha sido la de llegar al aparcamiento de nuestra Facultad y estacionar “abajo” o “debajo” de enormes todoterrenos Mercedes, BMW, etc., rodeados por innumerables Audi. Decimos “abajo/debajo” (en verdad “al lado” y “entre”) por sentirnos achicados ante la envergadura de esas moles motorizadas, casi pisados por ellas. Una sensación que siempre nos causó gran extrañeza; emoción común, por lo demás, en toda Murcia (al parecer existe gran demanda de vehículos de alta gama, tanto nuevos como de ocasión).

Oto y Rodríguez, 2009/2010: 10-12). Y lo que ofrece es una esperanza, una irrepitibilidad que puede ser fatal pero necesaria.

Sin embargo, algo lleva, algo arrastra este desplazamiento de fuerza, un lastre bien oneroso, el peso del coche, su tonelaje que la aceleración aligera en algo. Como hemos adelantado ya en nota y como veremos después, lo que el movimiento continuo deja al lado, al margen del camino-cuña no es prescindible o marco (ese lugar pintoresco de paso o por el que se pasa como entretenimiento y distracción de la fatiga al conducir), sencillamente porque no es eso, cuneta, fuente, paseo o merendero. Ahí no va a residir (quedarse, como atrapado) el Folklore que miramos (Velasco Maíllo, 1990). El Folklore lo llevamos dentro²⁰, como un funeral privado; nos sustraemos de él como lugar de procedencia; lo llevamos en las interacciones de cuneta, arrastrándolo como una lata atada por la chiquillería pérfida al maltrecho parachoques trasero (el delantero hace tiempo que está hundido por las bolas de acero de las caravanas de los utilitarios vecinos en los estrechos y concurridos aparcamientos)²¹. “Sería interesante mirar cómo aparcas, he tenido que subirme a acera. La próxima vez llamaré a la policía”, nos dejó en nota de parabrisas un enojado vecino de aparcamiento en Zaragoza²². Si la Educación, ese ámbito en el que predicamos, está por lo demás devaluada y ofrece como exclusiva la precariedad de la que venimos gozando (profesorado asociado y eterno tutor de la UNED nunca promocionado), lo popular, lo típico, el costumbrismo, lo folk, deviene post-, tardo- o apocalíptico en un panorama postcostumbrista y tardoconsumista, y apocalíptico-populista (lo post-popular). Aquí hemos llegado al verdadero Folklore: al post-Folklore (por abreviar). Más que un juego de palabras dolientes. Lo estamos viendo ya, lo veremos aún con mayor claridad al arrancar el coche.

“Pronto, pronto”, nos prometemos, “arribamos pronto”, que es un enseguida, al Levante de la roja luz murciana. Autovía A-30, Campus de Espinardo, aparcamiento del Edificio Luis Vives, para saltar al Aulario Giner de los Ríos. Clase, sin preparar, boca abajo, Lester improvisando bajo la tenue luz humeante de Billie Holyday en el Clarion de Enhancer. La música suena, la voz que habla se escucha como en el tenebroso susurro de un Amén entre las calidades de un catedrático.

Y es aquí donde, en el ejemplo automovilístico puesto en clase, reflexionamos acerca de las posibilidades de Metodologías breves sobre itinerarios del instante: con el fin de explorar elementos para una *Road Ethnography*. Algo meditado en los largos viajes, y aquí rememorado: Bajando la ventanilla²³ para escupir un instante nos detuvimos a pensar en la necesidad metodológica. Hasta no dar con la lectura de Kerouac (2009), cosa que hicimos bastante tarde, empezamos la redacción del trabajo articulándolo en los epígrafes propios del análisis ordinario, secciones capitulares que nos limitamos a dar ahora en nota como sugerencia de índice²⁴. El modo de escritura de Kerouac (2009) como rollo continuo (si

20 Cfr. las distintas leyes históricas de los accidentes laborales y de circulación en Europa, muy próximos a cuadros folklóricos en el segmento sociológico de los obreros, en De Francisco López (2005).

21 En la ITV de 2013 nos han exigido cambiar la placa de matrícula delantera por la ilegibilidad del desgaste.

22 En otras ocasiones hemos tenido notas de protesta en relación, nos consta por comentarios de amigos y vecinos, con nuestra matrícula de Navarra. Algo de esto hemos sufrido también en el ámbito laboral. Son las patéticas incomodidades de las posadas.

23 Las roturas del sistema eléctrico de ventanilla han sido tan numerosas en nuestro Sköda (por cierto, como el bombín de la puerta y su sistema eléctrico) que más valdría haber reventado el motor del coche (imposibilidad que nos manifestó nuestro antiguo vendedor del concesionario, por muchos kilómetros que hiciéramos). Hemos desistido de ellas. En alguna ocasión nos vimos en la necesidad de dejar el coche al fresco.

24 Hemos prescindido de los capítulos primitivos, que de todos modos hemos integrado en el texto: *Thelonius on the road*; La vocación de los pilotos; Metodologías breves sobre itinerarios del instante: elementos para una *Road Ethnography*; La carretera como gran artefacto: Cinta continua de muertes accidentales; Instantes no cronológicos (topológicos: cenestesias del *in situ*); Instantes cronológicos (transtopológicos); Tardocostumbrismos de una España precaria; 110/120/130 (en referencia a los límites de velocidad).



Fotografía 1. La Carretera como objeto de estudio antropológico. Firme deformado en la carretera de La Almunia de Doña Godina a Magallón, Zaragoza (2012) Fotografía propia.

bien lo distribuyó en cinco libros) nos pareció más adecuado, si bien su espontaneidad y ausencia de aparato crítico son muy limitados de aplicar en nuestro caso. Aun así y todo, la *kickwriting* de Kerouac (De Oto y Rodríguez, 2009/2010: 4), adaptada, ha permitido hilar todo el entramado analítico-experiencial al objeto, de manera que éste ha quedado bien cosido como máquina de la experiencia itinerante²⁵. Con esto queremos hacer notar que si el objeto (el viaje) es móvil, la metodología también habría de serlo; si el objeto es producido (por la velocidad maquínica), su aparato de aprehensión, fluida (análisis de la producción metodológico-experiencial). Diásporas y nómadas²⁶. Otra cuestión es la del género narrativo. La carretera aparece aquí como objeto de análisis. Pero las subjetividades del viajero acelerado por el sistema y las otorgadas a los detenidos en el camino (los habitantes y po-

²⁵ Hemos dudado también en eliminar las fotografías, pero consideramos que el efecto visual es aquí importante, con ser estático.

²⁶ La metodología ha sido primeramente experiencial, en forma de Etnografía breve o rápida, aprovechando las breves paradas de descanso o averías, cuyas observaciones han sido volcadas en una minúscula libretita portada en la guantera, con auxilio fotográfico; después, narrativa y fenomenológica en relación a la máquina y el cuerpo trasladado, y a la carretera como objeto de análisis; finalmente macrosocial, en relación al automóvil, y el contexto laboral, económico y nacional.

bladores sedentarios que habitan al margen y al paso del camino, que lo usufructúan pero con mayor lentitud y menor insistencia) hacen que se hable de un género discursivo, de una trama narrativa (García, 1977; Correa, 2006). Sin embargo, las dificultades epistemológicas de la carretera hacen que el género sea algo más complejo que la simple *road movie* donde las vivencias se ordenen en secuencias correlativas: “cosas que pasan a lo largo de un recorrido”, no siendo en absoluto secuencial (Herce, 2001: 65). Pero el lenguaje cinematográfico, visual y literario es complejo y hábil para sofisticar más esta descripción experimental, como estamos viendo.

La carretera puede conceptualizarse, pensamos, como Gran artefacto: como una cinta continua de muerte accidental. En un doble sentido que puede seguirse desde narrativas y estéticas concretas que podemos describir con Frank Gore recorriendo las carreteras americanas con su *pick-up* en calidad de técnico auxiliar del Departamento de Carreteras (Fernandes y Henriques, 2006). Funcionario meticuloso anota fecha, lugar y especie identificada (en lo posible) de los animales atropellados en las rutas del sur. Sueña con escribir la *Great American Novel*, rodar la *road movie* definitiva o fotografiar los grandes espacios naturales, heredero de Jackson Pollock y Ansel Adams, homenajeado por Sam Shepard. Sus diarios de notas son pobres para una novela, sus fotografías estériles. Pero los muchos viajes dan abundantes “sin embargo”. La fatiga de sus viajes lo redime. Porque llega, triunfa, inspirado definitivamente en un motel con cuadros de flores prensadas, sofá agujereado y cabezas de ciervo de plástico donde colgar la ropa. Tomado de la revista neoyorkina de artes plásticas *Ars(e)*, su *Special Issue* “Frank Gore. Art on the Road” (Fernandes y Henriques, 2006: 31) cita las obras de Gore “On the road: A tribute to Jack K Great Dane with three Chihuahuas, Warm Springs, Nevada, 1989” (Museum of Modern Art, New York), “Sketch for Ferlinghetti: Siamese Cat & Toad, Prescott, Arizona, 1994” (Cleveland Museum of Art) y su obra emblemática “American elegy: Crushed coyote & fast food scraps, Hernandez, New Mexico, 1987” (Whitney Museum of American Art, New York).

Leíamos esta “Elegía americana” de J. C. Fernandes ilustrada por L. Henriques (2006) cuando paramos a descansar en lo alto de Cofrentes (Valencia). Así caímos en la cuenta, buscando en qué entretenernos (recolectando latas prensadas por las pisadas de los dominigueros) en la explanada junto a la caseta de camineros y una viña, para añadir una dimensión estética que desquicie lo que somos: recolectando productos del descanso doméstico en el itinerario constante de las gentes que se trasladan eternamente, nosotros como ellos. “Capaz” nuestra máquina, lo adelantamos ya, “de acortar los objetos hasta la ínfima característica del consumible, que los corroe en un tiempo acelerado”.

No es el coche lo que te mueve²⁷. Es un gran artefacto de acción continua. Una idea en tránsito. Como una ensoñación cenestésica pensamos con la erudición estanca del escritorio portátil: Los viajes sucesivos, por su reiteración, nos han hecho reflexionar, con el apoyo de la lectura de Simondon y Stiegler, por un lado, y de la teoría del actor-red/traduccion (Tirado y Domènech, 2008; Latour, 1998), por otro, acerca de la consideración de la carretera como un objeto de gran envergadura y complejidad. Envergadura y complejidad poco aparentes, dada la interiorización mecánica de las rutinas de conducción y la socialización (“normativa” y “práctica”, si no fueran redundantes) del código vial, la mecánica y manejo del automóvil²⁸. La definición de carretera como vía de tránsito no arroja apenas luz sobre

27 Tirado y Domènech (2008: 65 ss.; siguiendo a Latour, 1998) muestran las asociaciones sujeto-objeto, entre semiobjetos y semisujetos de ensamblajes sociotécnicos con un ejemplo latourniano sobre automóviles frenados por bandas de regulación de velocidad, lo que supone el desembragado y la movilidad hacia lugares previsorios ingenieriles. En efecto, podemos suscribir lo que Latour (1998: 273): “Los objetos reales forman siempre parte de instituciones, se agitan en su estatus mixto de mediadores, movilizan personas y tierras remotas, dispuestos a convertirse en gente o cosas, sin saber si están compuestos por uno o varios, de una sola caja negra o de un laberinto que encubre multitudes”.

28 La relación territorial con el turismo pragmáticamente representada para una conducción asistida por mapas



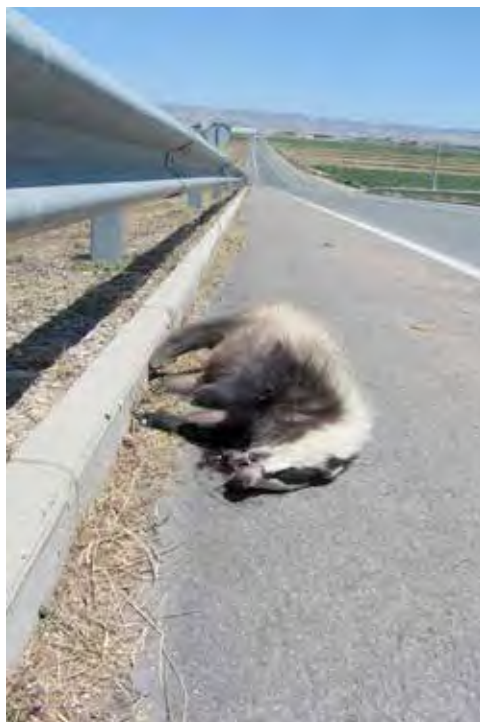
Fotografía 2: Lata oxidada recogida en lo alto de Cofrentes. 2012. Colección *Pusilánime Lester* para *Del Natural Social* (2012).

un conglomerado que funciona como gran sistema de ensamblajes humanos, mecánicos, urbanos y territoriales para la movilidad, y que atropella territorios y paisajes ubicándose en ellos y teniendo o negando acceso a los mismos en puntos de entrada y salida ficticios (arbitrarios: sobre el paisaje, la orografía y la planificación urbana y rural, o a pesar de ellos más bien). Kevin Lynch (2005) se ha preocupado inestimablemente por los deshechos y el deterioro, mencionando en especial los casos que acarrear la planificación urbana y de tránsito²⁹. Estos grandes sistemas necesitan, por supuesto, ser mantenidos de una manera asidua e integral (González Sáiz, 2007). Porque este gran sistema arroja de sí (se mantiene limpio) a los seres vivos no automovilizados que atraviesan “inconvenientemente” la carretera³⁰. El propio sistema dispone de una labor de mantenimiento, no sólo restableciendo la fluidez y el orden de la circulación retirando vehículos siniestrados o regulando el flujo con radares y policía, sino evacuando vertidos, desbroces y retirada de árboles caídos, desprendimientos o eliminando animales y, por supuesto, rehabilitando infraestructuras básicas (como el piso

de carretera puede verse en Akerman (2002). Los GPS entrarían quizá dentro de los sistemas de vigilancia (Bañuelos, 2003).

29 Lynch (2005: 110,183 ss. y 202) lamenta el despilfarro espacial y humano que suponen las grandes carreteras y accesos, y proporciona ejemplos de recuperación para la ciudadanía. Es ejemplar además el experimento social del comportamiento expoliador sobre un coche abandonado en la cuneta (op. cit.: 98-99 y 187).

30 Vide el estudio de la Sociedad para la Conservación de los vertebrados “Mortalidad de vertebrados en carreteras-Proyecto PMUC” (Madrid, 2003). En nuestro caso podemos recordar el “encontronazo” en la N-330 con un enorme jabalí (al que afortunadamente solo golpeamos en el morro) en una oscura noche de regreso a casa con el Fiat Punto prestado por la familia al estar *Thelonius* en el taller.



**Fotografía 3: Tejón atropellado en las carreteras de la Ribera de Navarra (junio de 2012).
Fotografía propia.**

asfáltico), reseñalizando verticalmente y remarcando las señal horizontales sobre el pavimento (González Sáiz, 2007: 20-21). Catts y Zurr (2006) hablan del “cuerpo extendido” como otras formas de cuerpos semivivos, generalmente como producto de la intervención tecnológica en alguna de sus formas y resultados. Entre ellos citan los cuerpos semivivos de animales atropellados en las carreteras. Lynch (2005: 153: figura 76) recuerda a Donna Hensley, artista estadounidense que fabrica joyas y muebles o instala murales con los restos de animales muertos recogidos en la carretera, que somete a limpieza entomológica, por cierto. La sensibilidad viene entonces como doblez, entre el valor de la vida humana, trascendida en el accidente, y los costes de vidas menores y adicionales (“naturaleza”, animales), que dan a la moral una estética.

Por otra parte, la carretera ha de mantenerse al margen de las obras públicas y privadas que la afectan y atraviesan (tendidos subterráneos, desagüederos, etc.), y prever las incidencias climatológicas (viabilidad invernal) que impedirían su uso continuado (González Sáiz, 2007: 22). Estas características, uso continuado, mantenimiento constante y eliminación de elementos que puedan impedir su uso, nos llevan a definirla como un gran artefacto: cuya forma que ensambla varios sistemas toma la forma de una cinta continua (bucle)³¹ que se motoriza desde puntos de acceso múltiples y que produce muertes accidentales. “Accidentales” porque si se respetan las conductas prudentes de conducción (estipuladas en las normativas y aprendizajes de manejo vial), si la carretera está bien conservada, etc., el resultado es la supuesta disminución de accidentes mortales. Dicho al revés, un “accidente” es un error o un fallo, bien interno (fallo mecánico en una recta, por ejemplo), bien de ensamblaje de los sistemas (fallo mecánico de frenado en una pendiente o una curva, por ejemplo), pero que da lugar a un nueva fusión. El accidente mismo puede considerarse así un ensamblaje

31 Bucle que da como índice el mantenimiento recursivo del coche que supone la carretera (vide Fig. 1).



Fotografía 4: Recordatorio de muerte en accidente de carretera en una curva del alto de Cofrentes (2012): lugar y primer plano. Nótase cómo se ha conformado el altarcito con restos de lo que parece ser una motocicleta.

resultado de la experiencia cinética si relativizamos a las víctimas como productos (aunque necrofílicos)³² de la fusión cuerpo-máquina y en cuanto la ruptura del viaje puede ser literal, obrando sobre los cuerpos, desmembrándolo en las vías en un espectáculo difuso, en un ensamblado tecnoestético (De Oto y Rodríguez, 2009/2010: 9-10)³³. Ciertamente, leímos:

“El automóvil es, sin duda, uno de los focos privilegiados del despilfarro cotidiano y a largo plazo, privado y colectivo. No sólo por su valor de uso, sistemáticamente reducido, por su coeficiente de prestigio y de estilo de vida sistemáticamente reforzado, por las sumas desmesuradas que se invierten en él; también lo es y más profundamente por el espectacular sacrificio colectivo de chapas, de mecánica y de vidas humanas que representa el Accidente: gigantesco *happening*, el más bello de la sociedad de consumo, mediante el cual se da, en la destrucción ritual de materia y de vida, la prueba de su superabundancia (prueba inversa, pero mucho más eficaz, para la profunda imaginación, que la prueba directa por acumulación). Para ser, la sociedad de consumo tiene necesidad de sus objetos o, más precisamente, tiene necesidad de destruirlos. El uso de los objetos sólo lleva a su pérdida lenta. El valor creado es mucho más intenso cuando se produce su pérdida violenta” (Baudrillard, 2009: 35)³⁴.

Los vehículos ponen en riesgo permanente, a través de los fallos mecánicos, a sus conductores, como una metáfora de otras carencias vitales, como fusión protésica (cfr. De Oto y Rodríguez, 2010: 3). Ciertamente crean víctimas que deben evitarse, constituyendo una “epidemia” mundial, si no una guerra silenciosa (*gran performance*), que además requiere un tacto y una sensibilidad paterna; pero tratarla así es ya un síntoma de condescendencia con el sistema del gran artefacto de afectos que admite las enfermedades como fallos

³² En seguida podremos documentar la polémica suscitada por Baudrillard a propósito de la novela *Crash* de J. G. Ballard (y la película de D. Cronenberg con el mismo título, coproducida por Canadá y el Reino Unido, 1996) y los cuerpos posthumanos.

³³ El trabajo de Catts y Zurr (2006) debería avanzar consideraciones nuevas sobre los accidentes de tráfico y los reensamblajes de las “víctimas”/usuarios dentro del artefacto.

³⁴ Pudimos asistir a varios accidentes, algunos mortales, en la carretera durante todo este tiempo. No nos fue posible fotografiar en tránsito ninguno de ellos por razones obvias; tampoco nos tocó atender a heridos. En nuestro caso, tuvimos varios percances, uno con contusiones; en otro el parte no pudo evitar que nuestra compañía asumiera el costo a pesar de haberse dado en un aparcamiento con el segundo coche involucrado entrando por dirección prohibida (Parte del seguro de tramitación del accidente, 23 y 25 de mayo de 2011).

sistémicos o accidentes biológico-mecánicos. Y que recrea la memoria como parte de aviso moral del artefacto³⁵.

La polémica desencadenada por la perspectiva posthumana ha sido recogida en el texto “Psicología: cuerpo y mente. La política ciborg del cuerpo”³⁶, donde se da cuenta de las críticas a la celebración que Baudrillard hace de la novela de J. G. Ballard *Crash* (Baudrillard, 1991; citamos también la película de Cronenberg). El texto sigue los argumentos de Vivian Sobchack (1991), que tacha de “obscena” la banalización del tecnocuerpo de Baudrillard, criticando la deshumanización por la vía de la equiparación o superación tecnológica que objetiva al sujeto por el dolor. Si así fuere, la insensibilidad postmoderna estaría celebrando la dramatización de las víctimas en una sociedad del espectáculo. La crítica terminará por “desear” para Baudrillard un accidente en carne propia que le ayude, suponemos, a valorar el sufrimiento de las víctimas. Sin embargo, en la novela de Ballard, y en la película, encontramos otros sentidos. La leíamos cuando ya habíamos descansado del último cuatrimestre académico. “Volviendo a casa”, por así decir, con alguna excursión a Mazarrón sobre la rambla de Azohía; en casa, en Pamplona, “al llegar, al quedarnos”, ante la perspectiva de la ventana lluviosa, leíamos a Ballard mientras veíamos la película de Cronenberg. Ballard, tras la convalecencia del accidente de su protagonista (él mismo en realidad), escribe:

“Nuestro apartamento en Drayton Park estaba a un kilómetro y medio del aeropuerto, en un agradable islote de viviendas modernas, con estaciones de servicio y supermercados. Un ramal de acceso a la autopista periférica norte se deslizaba frente a nosotros sobre elegantes pilares de hormigón, y nos ocultaba la mole distante de Londres. Yo contemplaba esta inmensa escultura móvil, cuya calzada parecía elevarse por encima de la barandilla en la que yo estaba apoyado. Esa presencia reconfortante, esas familiares perspectivas de velocidad y dirección calculadas me permitieron reorientarme de nuevo. Las casas de nuestros amigos, la tienda en la que yo compraba las bebidas, el pequeño cine..., todo volvió a alinearse por sí mismo al borde de la autopista. Comprendí que los habitantes humanos de este paisaje tecnológico ya no servían como puntos de referencia ni como indicadores de distintas zonas de identidad. Los morosos paseos... de la aburrida mujer de mi socio por los pasadizos del supermercado, las riñas domésticas de nuestros pudientes vecinos, todas las esperanzas y desvaríos de este plácido distrito suburbano plagado de infidelidades, perdían importancia ante la sólida realidad de las autopistas de geometría constante e inflexible y los preciosos contornos de los parques de automóviles” (Ballard, 2008: 52).

Algo en lo que viven ordinariamente muchas personas³⁷. Nosotros decimos, al llegar cada vez a nuestro piso en Pamplona: “Parece que nada ha cambiado”. Sin heridas Pam-

35 Es común encontrar cenotafios, capillitas y cruces en las cunetas recordando a las víctimas de la carretera (Djukich y Finol, 1998), en especial en las curvas o grandes rectas. En España abundan las simples cruces, con flores y a veces fotografías, pero también hemos documentado placas, figuras, lápidas y cenotafios de piedra. En el caso de la fotografía que reproducimos puede verse la configuración memorial del accidentado y sus circunstancias, como icono mecánico (cuyo monumento recordatorio se ha fabricado sin elementos religiosos, y sí maquínicos; colocándose en lo alto de la curva donde supuestamente tuvo lugar el percance fatal); poco más adelante puede verse inscrito (un *graffiti*) en ese lugar un aviso que suponemos tiene alguna relación: “Corre pero no caigas”. Hitos que marcan caminos morales: una muerte pública o una memoria pública y admonitoria. Recordemos que los caminos están jalonados por hitos religiosos (cruceros, vírgenes y santos).

36 losojosdelafilosofia.wordpress.com/2008/10/15/psicologia-cuerpo-y-mente-a-la-politica-ciborg-del-cuerpo/

37 Cada vez que pasamos por Casetas (Zaragoza) no podemos dejar de preguntarnos por la vida en una estrecha calle a un metro del quitamiedos de la N-232, con al menos una veintena de casas habitadas.



Fotografía 5: Dramatización de un accidente de tráfico en la ciudad de Madrid para la campaña de prevención de accidentes de tráfico de la D. G. T. (s. d.).

plona resulta pobre³⁸. En las perspectivas morales hay algo de contradicción. Lo cierto es que las propias campañas de prevención de accidentes incluyen dramatizaciones y hasta performances muy significativas (en nuestro entorno, la promotora es la D. G. T.) que construyen y reconstruyen el accidente como un evento publicitario que explora sensibilidades concretas (un recurso supuestamente concientizador)³⁹. Tejero y Chóliz (1995) evalúan las reacciones emocionales frente a estas campañas publicitarias de prevención. La “crudeza” y el “realismo” de las consecuencias perniciosas como forma de persuasión de conductas inapropiadas en la conducción son recreadas por medios dramáticos. Curiosamente (o no tanto), la evaluación (además de frente a un grupo control con estímulos relativos a la juguetería y la alimentación), es comparada con campañas publicitarias menos amenazantes pero más sugestivas, como las de consumo de profilácticos y perfumes. Una banalidad experimental que algo tiene que ver con la idea del coche y el viaje de carretera como frenesí sexual de las novelas de Ballard y Kerouac⁴⁰.

La violencia analítica de poner juntos (no “equiparar”; más bien “poner juntos”, abalanzar uno contra otro de manera exploratoria y heurística) a víctimas y representaciones (no tanto celebrativas, sino hiper-reales, re-escenificadas, re-ementacizadas) es lo mismo que ponerlas frente a sus resultados (los del sistema), lo que da lugar, precisamente, a la denuncia y la liberación del pensamiento sobre un objeto no consumido por su condición moral.⁴¹

Ballard (2008: 70 ss.) visita, tras la convalecencia de su accidente, el desguace donde podrá encontrar su coche. Observando el automóvil destrozado reconstruirá la “identidad” del auto, no sólo en la recreación de la memoria del accidente o los hundimientos ejercidos por la violencia del choque, sino a partir de los indicios de vida de su habitación interior (mapas de carretera, fotos y objetos personales en la guantera, con una pertenencia equívoca) o de

38 Lo cierto es que el único accidente que hemos sufrido fue en la ciudad de Pamplona: al parar en un semáforo una conductora despistada que conducía detrás con un enorme perro sin atar en el puesto del copiloto nos chocó con pocos desperfectos aunque nos produjera un tirón cervical.

39 En las Guías y otros documentos editados por la D. G. T. u otras asociaciones (como la Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes) pueden verse los argumentos y reconstrucciones fotográficas (con algunas poses del mérito de los miembros de rescate) que dan de sí lo suficiente para reforzar estas consideraciones. Por cierto, Ballard (2008: 81) hace trabajar a la esposa de su víctima en el Laboratorio de Accidentes de Tránsito, mencionando las “películas [televisivas] de simulacros de accidentes”.

40 Hemos visto el resultado espectacular de varios accidentes (un exotismo moderno del desastre industrial que conduce al temor frente a la naturaleza desbocada): camiones destrozados con la carga volcada en la carretera de La almunia de Doña Godina, vuelcos de utilitarios en Navarra y Teruel en número alarmante, rastro de sangre de dos víctimas mortales en Santa Eulalia (Teruel), etc.

41 Ballard (2008: 72), por cierto, establece una tibia comparación entre estos extremos al referir los automóviles destrozados en los accidentes a los fragmentos de aviones en un museo de guerra.



Fotografía 6: Desensamblaje-ensamblaje en un accidente de tráfico. Fotografía de la izquierda: modificada a partir de prensa regional de sucesos (accidente de tráfico con muertos en la carretera de Épila, Zaragoza, 2012); fotografía de la derecha: obra de la serie *Comprensión* de Cesar Baldaccini, artista plástico (tomada a partir de las fuentes citadas por Aranda, 2006).

muerte arrebatada y heridas (hilos sanguinolentos y restos humanos propios o de la víctima expulsada hasta el capó y prendados en la chatarra del coche); pero, sobre todo, habitándolo de nuevo, no tanto en una recreación del accidente, ni, por supuesto, una celebración maníaca, sino acomodándose en el nuevo habitáculo que es el coche estrujado por el empuje violento en el que lo dejó el accidente:

“[T]iré de la puerta del conductor y no sin esfuerzo conseguí abrirla. Me acomodé en el polvoriento asiento vinílico, que la curvatura del suelo inclinaba ahora hacia atrás. La columna de dirección se había levantado unos quince centímetros. Metí las piernas crispadas en el automóvil y apoyé los pies en la goma de los pedales, que ahora sobresalían apretándome las rodillas contra el pecho. Frente a mí, el tablero de instrumentos se había curvado hacia dentro, partiendo las esferas del reloj y el velocímetro. Sentado en esta cabina deformada, que olía a polvo y tapizados húmedos, traté de recordarme a mí mismo en el instante de la colisión, esa falla que quebró la relación técnica entre mi propio cuerpo⁴², las certidumbres inmediatas de mi piel, y la estructura mecánica que lo albergaba [...] Contemplando este reducido [habitáculo]... comprendí que la cabina aplastada de mi automóvil, que parecía un vehículo estrambótico adaptado para una criatura extremadamente deformada, era el paradigma perfecto de los acelerados futuros de mi existencia” (Ballard, 2008: 71 y 72).

La cultura del simulacro no sólo es estética, ni banaliza a las “víctimas” (ya usuarios-consumidores) por ello: “en la cultura del simulacro tecno-científico, la tecnología de carreteras ocupa un importante lugar. En pocos años no sólo se ha avanzado en sus técnicas de

⁴² Que ya Ballard considera tecnológico.



Fotografía 7: En el sentido de las agujas del reloj, “Pie y neumático”, y “Ambulance disaster” de Andy Warhol, ambos de 1963; “Accidente”, de Frida Kahlo, 1926; e instantánea de Mell Kilpatrick (tomadas de Aranda, 2006).

seguridad y control, sino que ha fabricado un enorme arsenal de elementos, donde el cable, el vidrio, el acero, e incluso las propias técnicas de comunicación, le inscriben con toda propiedad en aquél” (Herce, 2001: 65). El arte contemporáneo no ha renunciado a explorar estos eventos. Mell Kilpatrick (*Car crashes & other sad stories*, 2000) en los años cuarenta; Andy Warhol (*Ambulance disaster*, 1963; *Accidente automovilístico blanco 19 veces*, 1963; *Pie y neumático*, 1963; etc.) en los sesenta; y un considerable elenco de artistas pop y post, así como escritores y cineastas (Frida Kahlo, Robert Rauschenberg y John Cage, John Chamberlain, Jacques Monory, Cesar Baldaccini, J. G. Ballard, Kerouac, David Cronenberg, etc.) (Aranda, 2006).

Sin embargo hay algo más. Tenemos que pensar que el futuro del accidente será sólo un asunto de no-víctimas neumáticas, un error de sistemas, dado que existe una tendencia ingenieril a desplazar al menos la atención humana para dejarla en manos de la inteligencia artificial en una conducción asistida y totalmente robotizada (Marchau, 2000). Aun así y todo, el accidente supone una totalidad sintética que comprime las relaciones normativizadas de la sociedad (cfr. Sánchez Criado, 2008: 29; y Tirado y Domènech, 2008: 67 ss.) y que supone, como en el caso de Kahlo, una marca identitaria que determina una vida (Aranda, 2006: 129). El hecho de que Ballard (2008: 54) cite a Brueghel y a Hieronymus Bosch encarnados entre los automovilistas a propósito del concierto final de catástrofes tecnológicas

(específicamente automovilísticas y aéreas)⁴³ que supondría un *autogedón*, donde las colisiones menores son “ensayos privados” (op. cit.: 53), advierte que la pretensión del autor es reflexiva acerca de los despropósitos tecnológicos, tomando la opción inversa (estética) a la posición moral. Su Prólogo de 1974 aclara la vía del cultivo de la propia psicopatología (Ballard, 2008: Prólogo). La relación con la totalidad es manifiesta, discutíamos sin *Theonius*, cuando Ballard (2008: 58 ss.) lleva a su amante al lugar del accidente que tuvo después de su visita a ésta, donde colisionó con otro vehículo y mató a un ingeniero, dejando herida a su mujer médico; mientras la amante de Ballard rehúsa esta excursión y se distrae en la cuneta ojeando el *Paris-Match*, miraba ésta “las fotografías de las víctimas del hambre en Filipinas” (op. cit.: 59). Una calculada contraposición de estéticas de consumo visual⁴⁴.

La carretera, sea como fuere, se conforma como un bucle estático que se cierra y repite sobre sí mismo a partir de su accionado (motorización). Los usuarios (Illich, 2005) acceden a la carretera desde distintos puntos de acceso (como sistema experto)⁴⁵, y se ponen (la ponen) en funcionamiento en este accionar. La cada vez mayor falta de acceso a la electromecánica del coche (caja negra) y la imposibilidad o dificultad de huir de la carretera como gran infraestructura hace del usuario, que se limita al accionado y manejo del sistema, un “funcionario”. La carretera se dinamiza cada vez y en cada accionar: es decir, cada vez que un vehículo entra o accede a la misma desde un punto de acceso (una entrada, un cruce). Este gran artefacto que se mueve en cada accionar también permite salir (desaccionar), y expulsa con un servicio (salida, cruce de salida de la carretera), un fallo (accidente mecánico o un desprendimiento) o una muerte (limpieza de un animal muerto, por ejemplo). Siempre funciona (o está en disposición de hacerlo, de poder accionarse) porque es constantemente reparada y mantenida⁴⁶. De hecho, la obsolescencia de los vehículos y la propia carretera (en su desgaste)⁴⁷, que obedecen a la necesidad del consumo, sobre todo suponen el mantenimiento constante del artefacto⁴⁸, y acarrear, por ensamblado, la obsolescencia humana

43 Recuérdese la presencia de imágenes aéreas en la película de Cronenberg.

44 Ballard (loc. cit.) prosigue: “Esta inmersión en un tema paralelo de violencia era una estrategia protectora. Los graves ojos de estudiante [de la amante] apenas se demoraron ante la foto de un cadáver hinchado que abarcaba toda una página. Los dedos se le movían con precisión [al pasar las hojas de la revista] sobre esta secuencia de mutilación y muerte, mientras yo seguía mirando el empalme donde a cincuenta metros había matado a otro hombre”. Desde luego, la relación con la totalidad incluye en Ballard aspectos sexuales, amorosos, relativos a la (in)fidelidad matrimonial, el trabajo y el ocio, la identidad urbana y la normatividad social: “El anonimato de este empalme me recordaba el cuerpo de Renata [la amante], el cortés repertorio de fisuras y salientes que un día serían tan extrañas y significativas para algún marido suburbano como ahora lo eran para mí estos parapetos y líneas divisorias” (ib.).

45 Sistema experto porque coacciona el tránsito y lo dirige unidireccionalmente. No podemos atravesar un bosque ni ejercer la línea recta. Sólo podemos transitar por la vía que nos obliga. Es un camino ensamblado jurídicamente, con derecho de paso público (a veces no tan público) sobre las servidumbres privadas.

46 La carretera, así, no tiene fin. Aunque sea un artilugio finito (cuantificable en kms útiles o inútiles pero en relación a un km-cero), por supuesto se amplía y mejora; pero sobre todo se mantiene y acciona. La carretera no puede dejar de llevar a algún sitio y partir de algún otro sitio (lugares de salida y acceso). Kerouac (2009: 193) ilustra esas sensaciones de agotamiento de la carretera; frente a un pantano dice Neal Cassady: “¿Se ha terminado la carretera?”; atrapados en una avenida circular y desolada (al no haber servicio de restauración), Kerouac responde malhumorado “no hay salida”, hasta encontrar de nuevo la “autopista humana” (ib.: 194); por último, “la carretera, al final, tendría que dar la vuelta al mundo. ¿Adónde iba a ir si no?” (ib.: 321).

47 La “crisis” en España ha supuesto un abandono muy considerable de las infraestructuras viarias. Vide el artículo “La Asociación Española de la Carretera preocupada por el abandono de las infraestructuras viarias”, *CIMBRA. Revista del Colegio de Ingenieros de Obras Públicas*, 402: 54; o “La crisis agrieta las carreteras españolas”, *El País*, 23 de junio de 2012. Sobre la irracionalidad de las inversiones y diseños de las infraestructuras en España vide también Bel (2010).

48 Kerouac (2009: 213) manifiesta ingenuamente por boca de Bill Burroughs: “Millones de norteamericanos mueren al año por culpa de neumáticos defectuosos que al rodar se calientan y acaban reventando. Podrían fabricar neumáticos que no reventaran nunca”.

(Anders, 2011). Un mantenimiento que en la crisis económica no está asegurado: metáfora de la imposibilidad del gran mecanismo sociodemocrático.

Estos y otros pensamientos teníamos en mente mientras brincábamos con nuestro viejo coche sobre la ramblas de los barrancos de Fortuna (Murcia), desacelerando entre Los Baños y los epitafios simbólicos del camino a contemplar prostitutas de carretera sentadas en sillas de jardín bajo el sol.

Instantes no cronológicos (topológicos: cenestesia del *in situ*). El tiempo está ligado al espacio, lo incluye. Así pensábamos. Pero no como una concatenación sucesiva de causa-efecto o una cronología de momentos correlativos. Cada elemento de conteo es un instante porque se consume, pero el tiempo se para en la sensación de la quietud artificial. Cápsula y conmoción. La percepción tradicional, la perspectiva, da paso a una subjetividad maquinada del instante (consumible). La definición del paisaje desaparece conforme a los cánones perceptivos ordinarios y permite la experiencia de un espectador móvil (Herce, 2001). Se trata de una “transformación cinética de la percepción” (Herce, 2001: 61), la cual “afecta profundamente a la propia aprehensión del paisaje y destruye la utilidad de la perspectiva estática”. Critica este autor el transcurrir del tiempo como suma correlativa de diapositivas: “no nos vale, por tanto, sustituir el pictograma o el cuadro por una sucesión de fotogramas a lo largo del recorrido...⁴⁹; porque ello sería confundir el cine con con la linterna mágica, la velocidad con el *paso a paso*” (ib.). Algo comprensible desde el rápido viaje en automóvil por autovías y secundarias que añaden algo más que su simple paisaje como adición de marcos pictóricos y ventanas de comunicación breve.

Así leíamos pensativos al paso del barranco del Cilluelo (Zaragoza), camino de casa. Una aceleración alucinante de perspectivismo cinético sobre los parques eólicos de Magallón, con el piso deformado, su carretera ondulada con innumerables huecos ahondados por la lluvia, la ausencia de la pintura vial sobre un asfalto parcheado una y otra vez, ruta elefantiásica de gran tonelaje y máquinas agrarias, acosados en las cunetas por “tramos de concentración de accidentes”, cruces y flores de accidentados, saltos y baches serpenteantes que giran con la cintura neumática de *Thelonius*⁵⁰. Mientras tanto, M. Gausa (1998; citado por Herce, 2001: 61) recuerda que la percepción cinética de la alta velocidad produce la fusión de contornos, la disolución de las líneas de límite, la supresión de enfoques, y la superación del paisaje fondo-figura, con elementos instantáneos singulares y repetición uniforme que trastocan la relación accidentes/todo, para proporcionar una aprehensión de la globalidad por enfoque *zoom*⁵¹, de enfoques y desenfoques progresivos, superposiciones, dilatación y contracción, transiciones borrosas y ángulos ciegos (como en el retrovisor del coche), puntos de vista sumativos en la incoherencia e instantáneos, en una maraña de di-

49 Cita a K. Lynch (*The view from the road*, MIT Press, Cambridge, 1968).

50 La carretera que va de Cortes de Navarra a Zaragoza, y la de Mallén a Ricla y La almunia de Doña Godina (Zaragoza) reúne todas estas características (véase la Fotografía 1). Algo histórico por mucho que la crisis actual alerte sobre el abandono de las carreteras, como dijimos.

51 Tiene este mismo sentido, como duplicidad del artefacto, la reconstrucción de la memoria de los accidentados. Los traumatismos, en especial los craneales, pero asimismo algunas manifestaciones del duelo, refieren esta construcción de lo vivido por medio del encaje de fragmentos (difícil por su no conexión e incoherencia, lagunas no asimiladas, etc.). Así nos consta en algunos trabajos académicos que hemos pedido a nuestro alumnado relativo al tránsito vial, accidentes, y similares. Algunos accidentados nos han relatado reconstrucciones por fragmentos, usando el término *micro-videos* (flashes de memoria) u otros parecidos al usar símiles y metáforas visuales y cinematográficas (de todos modos más propias de la publicidad y el cine). Braudillard (1991: 317) menciona la retórica cinematográfica de *Crash* (donde se siguen los accidentes con grabaciones y acercamientos *zoom* al flujo vehicular; así Braudillard, 2009: 21, 60, etc.). Las carreteras, por último, disponen de dispositivos de televigilancia del estado del flujo, accidentes, infracciones, etc., con radares fotovelocimétricos, cámaras, helicópteros y coches policiales con radares móviles e inspecciones periódicas (Guerra Salabardo, 2003; García Platas, 2003), de modo que es un artefacto permanentemente observado-observador bajo la premisa de la seguridad (Bañuelos, 2003).

fusión y fusión imbricadas. En *Crash* el efecto *zoom* se superpone también, además de a la estética performativa y foto-cinematográfica, a la sensorio percepción de la velocidad y “el viaje” interiorizados en las percepciones inducidas por el consumo de drogas, por un lado, y en la expresividad de una excitación tecnosexual, por otro (Ballard, op. cit.: 188 ss.). Riesgo y excitación de la velocidad como en el sexo y la drogadicción, con sus efectos sensitivos y espacialmente visuales. Las alucinaciones ópticas de luces aceleradas y frías, iluminación del paisaje, tormentas eléctricas hipercerebrales, y sensación de ingravidez⁵², son aquí inquietantes:

“Cuando llegamos al... empalme [aceleré al llegar a] la autopista. Todas las perspectivas habían cambiado. Los muros de cemento de la ruta de acceso retrocedían a los costados como riscos luminosos. Las líneas divisorias se hundían y torcían en un laberinto de serpientes blancas, que se contorsionaban llevando las ruedas de los automóviles en los lomos... Los letreros y señales volaban sobre nosotros como bombarderos... Apreté las manos... [sobre] el volante, impulsando el coche a través del aire dorado” (Ballard, loc. cit.: 189).

Y llevan a considerar la cenestesia del *in situ*, aunque sea de modo redundante (al añadir el ácido lisérgico a la velocidad) o, al modo braudillardiano, hiperreal: “Dos autobuses y un camión nos dieron alcance, y las ruedas parecían inmóviles, como si estos vehículos fueran parte de un decorado escenográfico suspendido del cielo⁵³. Al mirar en derredor, tuve la impresión de que todos los automóviles de la carretera permanecían estacionarios, y que la rotación de la tierra debajo de ellos creaba esa ilusión de movimiento” (Ballard, loc. cit.: 190). Una cuestión esta última, por cierto, que tiene que ver y alimenta nuestra concepción de la carretera como gran artefacto, donde puede entenderse que los coches no hacen girar sus ruedas sino con la tracción del dispositivo; siendo la carretera la que gira en un mecanismo de cinta continua haciendo rodar a los vehículos como parte móvil ensamblada en el transporte de personas y mercancías; vehículos estáticos en realidad en la cenestesia del *in situ*, en cuanto acceden al sistema experto de movilidad y son acelerados. Hoy, esta conjunción de elementos sensorio perceptivos, pueden verse en las simulaciones de conducción: videojuegos, simuladores de entrenamiento, etc.

No hay paisajes fijos, no hay vistas encuadradas, continúan estos autores, mientras Edgar Winter aparejaba su *Tobacco Road* en una grabación de 1992; el observador no está fuera, sino que es acelerado adentro del sistema de aceleración⁵⁴. Una “topología total” de planos creados (Herce, 2001: 61) por la integración cenestésica del *in situ* (Barthes, 2005)⁵⁵. Pero la ilusión cenestésica no sólo es visual/perceptiva, ni tampoco y sólo sensitiva de la experiencia de aceleración (las vísceras aceleradas, levemente desplazadas al caer intestinos abajo

52 Podemos recordar los saltos en la ondulación de la carretera en la Cuesta de la Central camino de Pamplona, donde se despegan los neumáticos, o las tormentas de invierno en la carretera de Almansa a Yecla, donde tuvimos tropiezos con perros asilvestrados y lluvias intensas, las nieblas y nieves de Teruel, etc., todo con distintos grados de despersonalización con la máquina. Sin embargo, es la carretera y el paisaje post- lo que da la mayor sensación alucinante, como añadimos en seguida.

53 Es curioso constatar cómo el lamentable estado de las carreteras y la señalización, o el enorme flujo de tráfico pesado, contribuyen de manera efectiva como causa “real”, túnel de hiperrealidad, al efecto de ensoñación cuando se circula por ellas, más incluso que por el mero cansancio y otras alteraciones que no sean inducidas. Camiones volcados y quemados, coches socorridos o abandonados en aparcamientos por la crisis dan una sensación de condensación.

54 Illich (2005) asimila esto a una “aceleración social” que el acceso las distancias y el acceso al transporte hace asimétrica.

55 Cita Herce la obra *Metrópolis* de Paul Citroën (Sala de grabados de la Ryksuniversiteit, Leiden). Sin embargo, nos convence más la original *Metrópolis* de George Groz.

en una hondonada de unión entre rampa y puente; así en los vanos de unión de los viaductos de El Rincón de Ademuz, Valencia) o el frenesí del corazón al aumentar la velocidad o raspar una curva (por ejemplo en la carretera sur de Sinarcas, Valencia); es real en cuanto exigencia de ensamblaje (o hiperreal, cromada y fluida, con Braudillard). El accidente que puede frenar o parar de golpe (en cuestión de segundos, más bien) esta ilusión, descomponiéndola en fragmentos de realidad obtusa: el muro, el árbol, la cuneta, el paisaje cortante..., no puede dar de sí lo suficiente más que para proporcionar la muerte por fusión de materia semiviva/mineralizada-blanda/dura (Catts y Zurr, 2006).

Instantes cronológicos (transtopológicos). “Detrás de mí, nada; delante, todo, como acontece siempre en la carretera”, dice Kerouac (2009: 121). Lo que viene delante es lo que queda(rá) atrás. Salir de la cápsula, detenerse es estar en otro lugar. La carretera supone ausencias en el espacio inmenso (lo que inmediatamente deja atrás, a quienes deja atrás, todo ello apagado en lo diminuto), y crea extensiones hacia puntos de destino, “un misterio de espacios sucesivos que se devo(ran) a sí mismos” (Kerouac, 2009: 379). Aquí surge una economía mecánica que deviene emocional, dando lugar a transiciones argumentales que son espaciales. Es verdad, leíamos en De Oto y Rodríguez (2009/2010: 2-3), que “el viaje es por definición un espacio-tiempo distinto del ordinario-cotidiano”, y que la economía maquínica rompe con lo establecido para añadir una “apertura”⁵⁶. La experiencia del movimiento permanente reside en la gestión de la angustia de la aceleración (De Oto y Rodríguez, 2009/2010: 6), que resulta en una “conmoción”, en una perturbación del intervalo histórico.

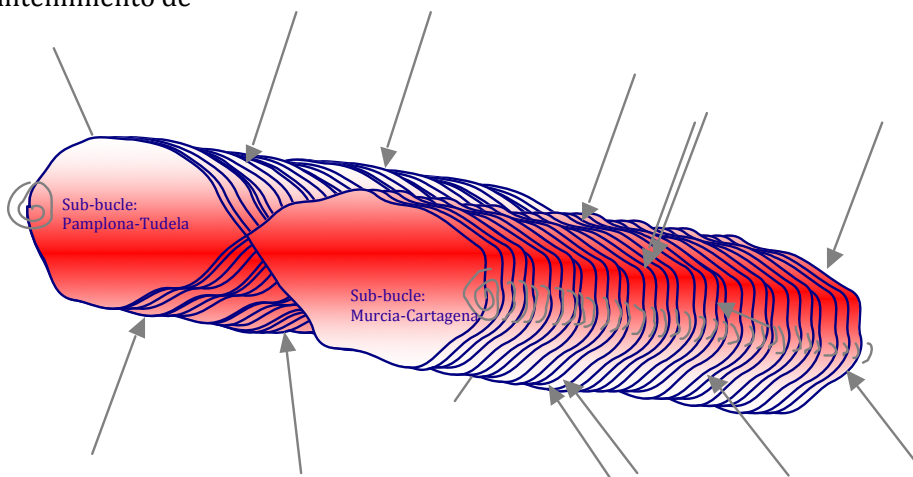
Pero todo esto acarrea una distorsión de la sucesión de instantes al modo cronológico. Herce critica así la consecución, la ganancia de momentos a costa de los anteriores de los *road movies* (Herce, 2001: 65). La estructura maquínica no incluye solamente al automóvil acelerativo, sino a la propia carretera como sistema y gran artefacto, con capacidad para proporcionar nuevos “topos abstractos” (Gausa, op. cit.; citado por Herce, 2001: 63). Es una emoción, y una percepción, por tanto, que vienen añadidas, dadas por hecho, en el sistema acelerativo completo. Pero, ¿y los lugares? A los que se va, por los que se pasa, de los que se viene. También: están añadidos, dados de antemano, pero en distancias y momentos no consecutivos, por lo que la brevedad del instante los convierte en elementos consumibles (fungibles) de la economía maquínica. Una disposición del espectáculo (Herce, 2001: 63) con vanos, huecos de tránsito, lugares sin lugar, cinta magnética que proporciona mágicamente un carro veloz de flujos desencajados (acuosos, lunares, graduados, desenfocados). Una topología del abismo visual y el empuje y vaciez sensorio-perceptivos. La aceleración es antigraavitaria (cenestésica del *in situ*), pero que con su poder desenfocante, trastoca el orden cronotópico trayéndonos lugares hasta nuestra pupila detenida en la gravedad sub-0 de la potencia maquínica. Una memoria de penumbras y alucinaciones gratuitas.

Los territorios por los que *Thelonius* pasa (no nosotros, detenidos en la cenestesia capsular del *in situ* de mandos y controles)⁵⁷ son o están, por él mismo merced al artefacto de la carretera, aún sobreescenificados. Decimos “sobre-escenificados” porque la hiper-identidad folk de los márgenes de la carretera acusan a la tecnología que los produce (el viajero que pasa y mira, que no podrá quedar impune, viéndose afectado por la intromisión de su apar-

56 De Oto y Rodríguez (2009/2010: 6 ss.) siguen a Magris (2008: 21) cuando dicen que recorrer el mundo significa descansar de la intensidad doméstica. Baudrillard (1991: 314) lo había recalado ya: “The car is not the appendix of an immobile domestic universe: there are no more private and domestic universes, only figures of incessant circulation, and the Accident is everywhere as irreversible and fundamental trope, the banalizing of the anomaly of death”.

57 Es verdad que somos *nosotros* (esa tecnología yoica extendida en las ampliaciones maquínicas) quienes *conducimos* a *Thelonius*, pero la misma verdad que hace que *Thelonius* vaya por donde la carretera marca, a la velocidad que se determina y a la que buenamente puede el coche, etc.; es decir, por donde la carretera marca y como él puede. Fuera de ella lo marcan los caminos, con menos eficacia; y fuera de ellos nuestro auto fracasa.

Fig. 1. Bucle recursivo del mantenimiento de



- 1: Instalación del lector del CD, 6-8-2009, Pamplona. Km.: 70.623.
 - 2: Cambio de ruedas, pastillas y discos de frenado, 20-10-2009, Pamplona. Km.: -
 - 3: Cambio correa distribución diesel, cambio aceite y filtros, cambio amortiguadores, kit distribución, 6-4-2010, Pamplona. Km.: -
 - 4: Cambio correa accesorio, Murcia, 8-5-2010. Km.: 99.000.
 - 5: Revisión de seguridad SPV, cambio alternador eléctrico, Murcia, 13-5-2010. Km.: 99.486.
 - 6: Cambio aceite, Murcia, 15-7-2010. Km.: 109.225.
 - 7: Cambio *silentblock*, cambio amortiguador delantero, cambio frenos, Murcia, 22-10-2010. Km.: 175.151 (erróneo).
 - 8: Cambio de aceites y filtros, cambio de ruedas, Pamplona, 11-11-2010. Km.: 125.244.
 - 9: Cambio de aceite y filtros, Murcia, 5-3-2011. Km.: 143.149.
 - 10: Sustitución pastillas frenos delanteros, Sinarcas, Valencia, 4-5-2011. Km.: -
 - 11: Accidente en el aparcamiento de la facultad, Murcia, 23-5-2011.
 - 12: ITV, Tudela, 8-6-2011. Km.: -
 - 13: Cambio aceite y filtros, Murcia, 11-2-2012. Km.: -
 - 14: Sustitución de los *silentbolck* brazo suspensión, Murcia, 13-4-2012. Km.: -
 - 15: Cambios de aceite, filtros y ruedas delanteras, Pamplona, 4-6-2012. Km.: 192.523.
 - 16: ITV, Pamplona, 4-6-2012. Km.: 192.523.
- NOTA: faltan al menos tres reparaciones sin consignar: al menos un cambio de aceite y filtros, un cambio de frenos, y un cambio de calentadores.

to técnico)⁵⁸. Pero aunque tratemos esto en seguida, los efectos *zoom* de la sensación visual que se apodera del cuerpo eyectado en la sensorio percepción como realidad antigravitatoria hace ahora que estas escenificaciones estén tanto sobre- y pro- como bajo- y retro-dramatizadas. Es así que, decimos, Teruel “parece el escenario de un Western. Teruel desmiente a Teruel”, porque el desvío por el microclima del valle del Turia (de Villaestar a Libros y los pueblos del Rincón de Ademuz en la provincia de Valencia) hacen que Teruel sea menos desértico (en realidad “monótono”) y hostil. “Teruel desmiente a Teruel” porque la capital es hermosísima, por mucho que en Murcia nos digan lo contrario. Pero Teruel, siempre Teruel, que se eterniza en los campos del Jiloca, te hace morir mientras *Thelonius* no termina, no puede, atravesarlo acá por el alto de Singra. Tanto kilómetro, y tan largo. De la entrada por Cariñena a la serranía de Paniza (con ser Zaragoza un apéndice del exceso turolense) sufres un paisaje atronador, no por horrisono, sino por inmisericordemente luengo. Teruel sobra, es prescindible en el viaje⁵⁹, si pudiéramos saltarlo tecnológicamente como en un avión, pero no podemos⁶⁰. La provincia está allí, como un espacio material penetrable, no es post, pero

58 Recordemos la asunción de las metodologías diaspóricas en Martínez de Albéniz (2005).

59 Teruel es una región menospreciada en la España citadina. Pensemos en las campañas “Teruel existe” (Amézaga y Martí i Puig, 2012).

60 Paradójicamente cuenta con un aeropuerto para reparaciones y desmontaje de aviones. Vide <http://www.abc.es/local-aragon/20130322/abci-gran-cementerio-aviones-teruel-201303221851.html>

sí su fragmentación capsular.

Tardocostumbrismos de una España precaria es lo que podemos aventurar en cuanto contexto al margen, una interrelación brevísima que queda al paso, que con distintas velocidades desacelera en el accionar-desaccionar con la carretera. Y que tiene un efecto alucinatorio que se añade a la aceleración. Lo precario de una España Folk no es su costumbrismo, sino su situación sociolaboral infrapenosa (Standing, 2013), fruto de la ilusión morfínica de un pasado no resuelto (Navarro, 2002) que ha llevado bajo el régimen financiero a la quiebra de lo que nos prometieron como Bienestar y alcance social. El pueblo pobre somos nosotros, sin la posibilidad (robada) de la picaresca. La subsistencia del precario que ni tan siquiera ora. Solo labora. Llegamos al lugar del que partíamos. Apenas nos hemos movido, hemos perdido toda posibilidad de verticalidad y nos incitan, nos sugieren amablemente al exilio no reconocido del extranjero. O nos expulsan al margen, al contexto y la horizontalidad. Los que estamos quietos y detenidos (aun en un auto), somos nosotros/los otros/los de provincias⁶¹; los otros/los de siempre/los que son verdaderamente un “Nosotros” y que se llaman así y los que ostentan legitimidad/, pasan y desaceleran para ver el paisaje de las ruinas post- o tardo-populares como ocio, en un pintoresquismo actualizado a lo Madrazo, a lo Iribarren que atiende a la pobreza contemplándola⁶². ¿Qué es pues este tardo-Folk? ¿Dónde está el costumbrismo de esta España retrosecular? ¿En la carretera, al costado del camino?

Eric Dolphy escupe en su clarinete bajo el comienzo angular de su *Epistrophy* monk-niana. La carretera, el viaje, nos arroja a las alteridades consecutivas e instantáneas de la vía como repetición/seriación, cuya existencia fantasmal está reproducida (aniquilada, más bien) por la inercia de una aceleración incesante. Cuando por algún motivo nos detenemos (y no lo queremos en absoluto: ni el accidente o la avería, ni el descanso, ni la necesidad fisiológica) el tiempo se nos abre a los demás vivientes al costado del camino. Tiene lugar un encuentro. Lento, largo, sobre-representado, aunque breve: un encuentro de obligaciones⁶³. Detenerse significa, por tanto, abrirse camino, ponerse en marcha al paso de los hombres, relacionarse sobre todo. Podemos “detenernos” entonces a descansar⁶⁴, y dado que nos transportamos al trabajo y estamos trabajando (*in itinere*), podemos detenernos brevemente a holgar en la interacción desabrida de la desaceleración y el acceso o la salida. Un ocio auténtico no menos porque sea esporádico y nuestra relación, pongamos con los *contadini*⁶⁵ de los pueblos a los costados de la carretera (evidentemente, ironizamos), sea mero entre-

61 Un “Nosotros” falso, sólo prometido: en verdad, siempre los otros, los “de provincias” (como nos tildaron en la puerta del Archivo Nacional haciendo la tesis doctoral porque llegamos temprano, fuera de hora).

62 Sobre el pintoresquismo de España vide <http://cvc.cervantes.es/literatura/viajeros/topicos/pintoresquismo.htm>

63 De Oto y Rodríguez (2009/2010: 7 y 8) indican que la fugacidad de los contactos alberga la sospecha de la profundidad de los vínculos que, paradójicamente, se disuelven con rapidez; por lo que hay que pensarlas más como pérdidas que como ganancias. Esta fuerte unión reside en la autenticidad de la explicación de uno *de nuevas*, de un desconocido a otro; y que causa “micro-heridas” en la subjetividad viajera. Sin embargo, esto no garantiza nada, porque otra cosa es la nefasta actitud, creemos, del excursionista.

64 Si atendemos a la cenestesia del *in situ* en el efecto de livianidad y velocidad cero.

65 Íbamos por esa época aprendiendo italiano por medio de CDs musicales (en el coche), o películas y series televisivas en los portátiles. Como resultado de nuestra ironía autocrítica y decolonial, o simplemente del cinismo social por el desplazamiento (inter-regional), los llamamos también “autóctonos y nativos indígenas” (“españoles”, como reverso de los nativos americanos señalados por el haber colonial español). Evidentemente, la categoría social de este costumbrismo excursionista (más bien obrero o laboral) es aún racista en cuanto campesino (europeo) e indígena llevan aparejada una misma ilación categorial consecutiva, de la que somos conscientes (Martínez Magdalena y Gómez Quintero, 2007), de ahí que se sume la ironía (recordamos que la voz de estos excursionistas es falsa o está desautorizada al ser el lumpen de la academia y proceder, por cierto, del mundo rural, al menos en parte; se mantiene como acusación por la imposibilidad de la ascensión social y la presencia cínica del resentimiento).

tenimiento ilustrado⁶⁶, sino sobre todo porque, en rigor, descansar en el viaje (no es posible hacerlo fuera de él) está englobado en el proceso general del trabajo-ocio; pero sí es, un poco, apartarse de él, bajar al riachuelo a almorzar, por ejemplo⁶⁷. Más dudoso será parar en una Estación de Servicio (*La venta del cuerno*⁶⁸, digamos) dispuesta en el gran engranaje de la carretera⁶⁹. Como adelantamos, el sistema del Gran Artefacto puede fallar, o algunos de sus elementos (actuando entonces como accesos y salidas). De modo que existe otra parada obligada, la debida a un fallo técnico que te arroja al camino o al pueblo. Aunque sea más o menos largo el periodo de reconstitución del mecanismo o reincorporación como elemento al Gran Artefacto, sigues perteneciendo a él. Vincula, obliga, esta vez sin mínimos, aunque fuerce un ocio perverso en el que te conviertes en sujeto observado y novedad en el pueblo. No obstante, te abre ideológicamente (al camino interior, a la sabiduría del viaje, al conocimiento y crecimiento personal, al desplazamiento político; ironizamos) en cuanto los tiempos no mecánicos (arrojado a la vía por un fallo mecánico) facilitan un tempo “liviano”, carnal, no motorizado, “al paso” del hombre, a la “contemplación” reposada, al “padecer” (merced a la fatiga del paso con la tecnología corporal) que produce el “compadecer” (así en De Oto y Rodríguez, 2009/2010: 3). El mejor caso lo experimentamos un día señalado en el calendario (un aniversario familiar que nos eximió del trabajo por un día), cuando, descansando para comer en Sinarcas (comarca de Requena-Utiel, provincia de Valencia)⁷⁰, *Thelonius* sonó “a rayado” de una manera tan alarmante que, cayéndose de él “algo más pesado”, fue imposible continuar. Hacía tiempo además que “sonaba” el eje delantero derecho⁷¹. Anotamos, telegráficamente:

“4 de mayo. [Celebración familiar]. Avería en Sinarcas. Mecánico Javier. Pastillas de freno⁷². Espera. Casa Turismo rural Vinyales. Niños. Wifi⁷³.”

66 Esta cuestión que relaciona la actitud *excursionista* de los viajeros urbanos como diferencia de clase no sólo es propio de la tradición literaria costumbrista (y etnográfica, por cierto), sino consecuencia de la misma planificación e ideación de las grandes carreteras (Herce, 2001), del artefacto que intercomunica grandes ciudades atravesando pueblos accesorios, pintorescos, como paisaje (Aguiló, s. d; Rodríguez et al., 2007; Ruiz Fernández et al., 2013), “natural”, por cierto; las andanzas de los amigos de Kerouac (2009: 20, 166, 266-267 y 417-419) traen a colación estas relaciones, que tocan aspectos como la comprensión de la mentalidad campesina (y su filosofía popular como trascendente), las prácticas utilitarias (supuestamente brutales) con animales y la naturaleza, la espiritualidad simple y noble, la tradición (entre pintoresca, estrecha y coercitiva, aniquiladora del yo) y, en fin, las posibilidades de conocimiento que ofrece la carretera. La carretera, al paso de los pueblos, concluye Kerouac, “civiliza” (Kerouac, loc. cit.: 417) o, en su inexistencia, condena al “silencio” (ib.: 419).

67 Tenemos un grato recuerdo en Villel (Teruel), donde el coche, por cierto, dio ruidos nuevos después de arrancar.

68 En el solar de la antigua venta homónima de Ferreruela de Huerva (comarca del Jiloca, Teruel). La venta mencionada en el celeberrimo *Diccionario* de Madoz.

69 La venta del Cuerno S. L. Servicio inscrito en el Boletín Oficial del Registro Mercantil (nº 69, 14 de abril de 2009), cuya actividad es la comercialización de derivados del petróleo, el mantenimiento del automóvil y medios de transporte, así como hostelería, restauración y venta de productos alimentarios.

70 Con motivo, otra vez, de acceder en la plaza a una fuente riquísima de agua fresca.

71 A pesar de cambiar el rodamiento del eje (Taller Martínez de Tudela, s. d.), el sonido sordo persistió. Diversos mecánicos (era una pregunta recurrente a cada arreglo), como también amigos y familiares entendidos que lo probaron, dieron diferentes diagnósticos: unos nos cambiaron las ruedas traseras (Taller mecánico en Santomera, s. d.), curiosamente abombadas por desperfectos de fábrica; otros acusaron a los rodamientos; otros a los amortiguadores (Taller F. V., Murcia, 22-10-2010) o trapecios (Taller Huerta, Sinarcas, Valencia, 4-5-2011); hasta dar con el problema: los *silentblock*, cambiados por unos grupo Vag Orificio 13MM, a razón de 12,95 euros sin IVA cada uno (Taller F. V. de Murcia, 13-4-2012). Más tarde, en 2013 supimos que se trataba de la transmisión (Taller en Zaragoza, s. d.).

72 Factura del Taller Huertas (Sinarcas, Valencia, 4 de mayo de 2011): 122,72 euros por sustitución de pastillas de freno delantero.

73 A través de nuestro ordenador portátil y unas llamadas pudimos cancelar nuestras clases en Murcia.

Petanca y parque de la fuente. Biblioteca. Martes y jueves, 19'30 a 21 hs. [Por tanto estaba cerrada.] Hostal Restaurante Pocholo (962315441). 35 hombres jubilados. Nos miran. Por la ventana miramos. Frente a la panadería Oscar, en grandes ventanales (4) más la puerta de ventana. Planta octogonal elevada. "Tomando Nescafé classic descafeinado gana un sueldo de 2000 euros al mes para toda la vida", en una taza de porcelana "china" con logo de Cafés Miñana (961541234) y dentro, en el borde: "Todos dicen...¡esto es café!". Ejercicios para mayores en la biblioteca... [Buscamos dónde comer:] Señor [camarero con dificultades de habla:] 12-14 euros menú en el bar de Sinarcas:

-Potaje y sopa.

-Merluza en salsa y carne (ininteligible).

¿La biblioteca?

-A la izquierda y recto. [Cerrada.]

Periódico *Levante*. Tres tazas de café y patatas. Haciendo espera. Aburrimiento. Los abuelos observan desde el chafán y dos ventanas el paso y contrapaso (de vuelta) de un camión perdido. Viene de vuelta -dicen, entre que ven la tele [sic], juegan a las cartas otros grupos, o leen el periódico" (Nota de campo, 4/5/2011).

No hemos encontrado apenas en la bibliografía el término post-costumbrista⁷⁴, si bien no merece mucho detalle. Importa, no obstante, conjeturar que el costumbrismo actual no supera al tradicional ni literario, que no excluye trazas de unas tradiciones que se inscriben en un entramado más amplio de personajes. Este postcostumbrismo que se nos antoja toma relevancia además por acercarse, si no a las tradiciones, sí a las actividades cotidianas (no sólo rituales) de los pueblos que atravesamos participando puntualmente (en sentido espacial-temporal) y casi siempre (salvo la mayor demora del ejemplo anterior) *in itinere*. Esta puntualidad es resultado del acceso parcial y momentáneo al sistema o artefacto. Por un caso el 3 de noviembre de 2011. Pasando el banco de niebla del puerto de Paniza (Teruel), entrando en el cruce de Caminreal (dirección hacia Teruel por la carretera secundaria de Torremocha del Jiloca, N-330), formamos parte, durante aproximadamente 10 minutos, sobre las 11:50 hs., de un cortejo fúnebre de algún vecino local al vernos atrapados en el convoy sin poder adelantar. Es cosa inusual encontrarse en esta carretera secundaria un rosario de unos cinco vehículos lentos, al menos tras un coche fúnebre. Al principio creíamos que se trataba de un tractor, pero ampliando la visibilidad descubrimos otra cosa⁷⁵. Pudimos adelantar al estos vehículos porque giraron por la entrada de ese pueblo. Hicimos el símbolo manual de *Le cornuto* y nos acordamos no sólo de la presencia de la muerte en el sistema, sino de la función apotropáica de los símbolos fálicos que se regalan los conductores (una vez nos obsequiaron con un dedo corazón erguido por la ventanilla merced a un mal adelantamiento) o que detentan muchos vehículos, sobre todo camiones.⁷⁶

Eric Dolphy termina exahusto. ¿Encontramos en todo esto un Folk puro, canónico aunque actualizado? "Tan breve"...⁷⁷ No, lo señalaremos como tardo- al menos por su puntua-

74 Neocostumbrista o similares: un costumbrismo descriptivo (poco político) de las convenciones sociales discretísimas de nuestra tardomodernidad contemporánea. Pitman (2004), a propósito de J. Villoro, explora las posibilidades de la crónica de viajes en un contexto postmoderno. Cerezo (2012) transita la España televisiva actual desde el costumbrismo literario histórico.

75 Algo similar nos pasó un año después en la entrada a Teresa de Cofrentes, formando parte de otro cortejo fúnebre.

76 Aunque no compartamos su interpretación, pueden verse éstos en los trabajos de Eibl-Eibesfeldt (*e. gr.*, 1993: § 2. 2. 7. *La transformación cultural de disposiciones innatas*).

77 Podríamos poner otros ejemplos ordinarios, como conversaciones con hortelanos en relación a las manzanas y tomates de Libros (Teruel), comidas con vecinos en Mas de los Mudos o Torre Baja (Valencia), charlas con los

lidad. Porque la actualidad de la España precaria de los asociados y tutores de la UNED jamás promocionados, pícaros de la legua, quijotes de los caminos, cómicos ambulantes, gitanos de carromato y saltimbanquis, vendedores de los tónicos de la promesa y cuentistas de a pie, gigantes dislocados y polifemos del glaucoma, milagreros diaspóricos y comerciantes de vértebras del espíritu, arrieros huertanos, no radica en otra cosa que en esta respetable tradición de lo que somos y seremos. El lumpen explicándose ante la Guardia Civil: En varias ocasiones nos aconteció: matrícula de NA⁷⁸. Nos sacan de la vía. “Pare ud. el motor”. Cantaba María Callas en esta ocasión. “Documentación”. A dónde van, de dónde vienen. Que es un por qué. Tan lejos, tan a menudo (nos conocemos a todos los guardias civiles al menos desde Jumilla hasta Teruel, nos han auscultado el coche, nos han registrado el capó, hemos soplado y dado la documentación). Expliquémonos⁷⁹, señor: estamos haciendo méritos. “¿Méritos?” En eso se basan las sociedades modernas. La ANECA, oiga. Agencia Nacional de Evaluación del No-Profesorado aún, señor. Ministerio de Educación. Un itinere. Que nos pide méritos. ¡Tantos, amigo!⁸⁰ Algo fácil de entender, por otro lado; poco asombró al guardia. “¡A qué vienen tantas heroicidades y protestas!” En un curso de formación del profesorado sobre la Calidad de los centros universitarios nos explicaron que nuestra “situación” era debida a cómo la universidad (de ahí la necesidad de la reformas) era una “empresa ineficiente dado que ofrecía doctores sin posibilidad de trabajo, productos de valor añadido sin futuro”.

Y así ponemos fin a tanta cuestión. “Continúe, y tenga cuidado en la carretera”.

110/120/130. En 2011 el Ministerio de la Presidencia⁸¹ restringió la velocidad máxima de conducción por las carreteras españolas en 10km/h., pasando de 120 a 110 km/h⁸². Las críticas no se hicieron esperar⁸³; otras hubo a favor, como la de la Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes (folleto de noticias de la Comunidad Autónoma de Madrid, s. f.), que argumentaba, además de la necesidad de ahorro energético, la prevención de accidentes. En 2014 se anuncia la ampliación a 130 en determinados tramos y autovías.

Thelonius iba desde nuestro piso hipotecado en Pamplona a una urbanización de unos amigos en Murcia. En un Postindustrialismo que consume como verticalidad social en la identidad que va de los polígonos industriales en la que por primera vez nos recibieron a las urbanizaciones y grandes superficies comerciales (Serrano, 1997). Llegamos a IKEA.

consumidores del agua de la fuente de San Antonio (Salinas y Briones, 2006) que bajan de Requena a recogerla con grandes botellones de plástico, etc.

78 Esta matrícula nos ha costado varias anécdotas incómodas: alejamiento de otros coches en las filas de retención en semáforos, notas en el parabrisas pidiendo no aparcar en la puerta de ciertas casas o en determinadas aceras, etc., especialmente en Murcia. Sin más significado que los estereotipos entre regiones. Nosotros nos asombramos del terrible tráfico murciano, y nos aleccionaron sobre la idea de que desobedecer el código de circulación era oponerse o desconfiar del Estado.

79 La inutilidad de estas explicaciones la comprobamos también en otros casos de una irrealidad post- en los que tuvimos que “explicarnos”: los Servicios de Salud de Navarra y la Región de Murcia; Hacienda (Foral), Servicio navarro de Empleo e INEM.

80 Recreación de dos encuentros (2011 y 2013) en controles de tráfico de la Guardia Civil. En el primero el guardia civil que nos atendió tuvo una simpática actitud contemporaneizadora al explicarnos a su vez su caso: guardia civil salmantino desplazado sin cupo de regreso a su tierra por muchos años, echando de menos a su mujer y mentando a otro ministerio. En otra ocasión la Guardia civil nos sorprendió durmiendo en el coche en Jarafuel (Valencia), teniendo que dar explicaciones otra vez.

81 Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y se reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovías.

82 Vide “Límite: 110Km/h.”, revista *Tráfico y Seguridad vial*, 207: 24-26.

83 El ahorro de combustible en un mercado inestable supone un freno más a la movilidad, unido al uso o no de autopistas.

Popular. Y es aquí por tanto donde queda el tardo-costumbrismo español de la década de los dosmil. En una aceleración hacia la nada, contra Kerouac. Más a favor de Illich (2005). Sólo los 258906 km andados a fecha del 27 de abril de 2014. Poco más es nada.

Bibliografía

AGUILÓ, M.

S. d. *El diseño de la carretera como acceso, paisaje y monumento.*

AKERMAN, James R.

2002 “American Promocional Road Mapping in the Twentieth Century”, *Cartography and Geographic Information Science*, 29(3): 175-191.

AMÉZAGA, I., y MARTÍ I PUIG, S.

2012 “¿Existen los Yimbis? Las plataformas de reivindicación territorial en Soria, Teruel y Zamora”, *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 138(1): 3-18.

ANDERS, G.

2011 *La obsolescencia del hombre: Sobre la destrucción de la vida en la época de la tercera revolución industrial. II.* Valencia: Pre-textos.

ANTA FÉLEZ, J. L.

2007 “Automóviles en la frontera norte de México. Una (primera) reflexión del y para el trabajo de campo”, *Gazeta de Antropología*, nº 23: Artículo 02.

ARANDA BARRIO, I.

2006 *El accidente de coche en el arte. Defensa de la huella del icono del automóvil y los siniestros derivados de él como temática en la representación artística.* Madrid: UCM. Tesis doctoral.

BALLARD, J. G.

2008 *Crash.* Barcelona: Minotauro.

BALLENT, A.

2005 “Kilómetro cero: La construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, Tercera serie, nº 27, Buenos Aires, 1er semestre 2005: 107-137.

BAÑUELOS, J.

2003 “Videovigilancia en la sociedad panóptica contemporánea”, *Razón y Palabra*, 31: s. p.

BARTHES, R.

2005 *Mitológicas.* Madrid: Siglo XXI.

BAUDRILLARD, J.

1991 “Ballard’s Crash”, en *Science Fiction Studies*, 18 (55): parte 3.

2009 *La sociedad de consumo.* Madrid: Siglo XXI.

BEL, G.

2010 “La racionalización de las infraestructuras de transporte en España”, *Cuadernos económicos de ICE*, 80: 211-228.

CARABAÑA, J.

2002 “La carrera del profesor universitario cada vez más larga, más pobre y más precaria”, Conferencia en la Universidad de Valencia, en García Calavia M. A.; Cano Cano, E. (coords.). *¿Hacia dónde va la Universidad?:* 45-68. Valencia: Germanía.

CATTS, O., y ZURR, I.

2006 “Hacia una nueva clase de ser-El cuerpo extendido”, en *Artnodes. Revista de intersecciones entre artes, ciencias y tecnologías*, 6: 1-12. Revista electrónica UOC.

CEREZO, A.

2012 “De Mesonero Romanos a España Directo o la fantasía costumbrista de lo que podría ser”, *Journal of Spanish Cultural Studies*, 13(1): 83-98.

CORREA, J.

2006 “El *Road Movie*: Elementos para la definición de un género cinematográfico”, en *Cuad. Músic. Artes Vis. Artes Escén.* (Bogotá), 2 (2): 270–301.

DALAKOGLU, D.

2010 “The road: An ethnography of the Albanian–Greek cross-border motorway”. *American Ethnologist*, 2010, vol. 37, no 1, p. 132-149.

DE MONTES DELGADO, M. V.

2008 “La problemática del profesorado principiante en la universidad del siglo XXI”, en I Congreso Internacional sobre Profesorado principiante e inserción profesional a la docencia, Sevilla, 25-27 de junio. Sevilla: Universidad de Sevilla, Facultad de Ciencias de la Educación: 17 pp.

DE FRANCISCO LÓPEZ, R.

2005 “Trabajo y accidentes de circulación o reflexiones desde la máquina, el cuerpo y las condiciones de trabajo”. *La Mutua: Revista técnica de Salud Laboral y Prevención*, 13: 99-127.

DE OTO, A., y RODRÍGUEZ, J.

2010 “Travesías. Ensayos sobre el viaje, las imágenes y los desplazamientos”, en *Revista Hermeneutic*, 9: 1–14.

DJUKICH DE NERY, D. y FINOL, J. E.

1998 “Antropología de la muerte: monumentos funerarios en carreteras venezolanas”, en *Heterogénesis. Revista de Artes Visuales*, 25: s. p.

DUBISCH, Jill

2004 “‘Heartland of America’: memory, motion and the (re)construction of history on a motorcycle pilgrimage”, en S. Coleman y J. Eade, *Reframing Pilgrimage. Cultures in Motion*. London; EASA, cap. 6.

EIBL-EIBESFELDT, I.

1993 *Biología del comportamiento humano. Manual de Etología humana*. Madrid: Alianza.

ESTEVAN, A., y SANZ, A.

1996 *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Bilbao y Madrid: Bakeaz, CC. OO. y Los Libros de la Catarata.

FACTOR, R., MAHALEL, D., y YAIR, G.

2007 “The social accident: A theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents”, en *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 39, Issue 5, September 2007: 914-921.

FERNANDES, J. C. (Guión), y HENRIQUES, L. (Dibujo)

2006 “Elegía americana”, en *Tratado de umbrografía*. Barcelona: Devir Contenidos: 18-32.

GAUSA, M.

1998 “Territorio en territorios (paisaje operativo sobre paisaje anfitrión)”, en *Quaderns*: s. p.

GARCÍA OCHOA, S.

1977 “Algunas notas sobre la aplicación de la categoría de género cinematográfico a la *Road Movie*”, *LIÑO. Revista Anual de Historia del Arte*, 15: 187-196.

2008 “El automóvil y la cultura del siglo XX: una reflexión antropológica”, *SituArte*, año 3, n° 5: 25-32.

GARCÍA PLATAS, R.

2003 “Tele-vigilancia y gestión inalámbrica del tráfico”, *Carreteras, revista técnica de la Asociación española de la carretera*, 129: s. p.

GARCÍA RUIZ, J. L.

2003 *Sobre ruedas: una historia crítica de la industria del automóvil en España*. Madrid: Síntesis.

- GÓMEZ, J.
S. d. "Imágenes, territorios y caminos. Cartografías del Automóvil Club Argentino, 1922-1932". <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Nuevastecnologias/Cartografiatematica/01.pdf>
- GONZÁLEZ SÁIZ, F.
2007 "La conservación integral de carreteras en España", *Revista de Obras Públicas*, n° 3.483: 19-28.
- GUERRA SALABARDO, Á.
2003 "La captación de imágenes", *Carreteras, revista técnica de la Asociación española de la carretera*, 129: s. p.
- HARVEY, P.
2005 "The materiality of state-effects: an ethnography of a road in the Peruvian Andes". *State formation: anthropological perspectives*. S. d.: 123-141.
- HERCE VALLEJO, M.
2001 "Paisajes y carreteras: notas de disidencia", *I. T.*, n° 55: 58-65.
- ILLICH, I.
2005 "Energía y equidad". En *Obras reunidas I*: 327-365. México: FCE.
- JIMENO ARANGUREN, R.
2000 "Autopistas y desarrollo rural: gestión política y movilizaciones populares en Navarra", en Fernández de Larriona, K. (ed.). *La administración de los paisajes: desarrollo e impacto local*: 75-98. Vitoria/Gasteiz: UPV-Escuela de Trabajo Social.
- JOUFFE, Y., y LAZO CORBALÁN, A.
2010 "Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile", *EURE*, vol. 36, n° 108: 29-47.
- KEROUAC, J.
2009 *En la carretera. El rollo mecanografiado original*. Barcelona: Anagrama.
- KILPATRICK, M.
2000 *Car crashes & other sad stories*. Verona: Taschen.
- LATOURE, B.
1998 "De la mediación técnica: filosofía, sociología, genealogía". En Domènech, M. y F. J. Tirado (comps.), *Sociología simétrica. Ensayos sobre ciencia, tecnología y sociedad*: 249-302. Barcelona: Gedisa.
- LYNCH, K.
2005 *Echar a perder. Un análisis del deterioro*. Barcelona: Gustavo Gili.
- MARCAU, V.
2000 *Technology Assessment of Automated Vehicle Guidance: Prospects for Automated Driving Implementation*. Tesis doctoral. Delft: Delft University Press.
- MARTÍNEZ DE ALBÉNIZ, I.
2005 "Diáspora y sociedad del conocimiento; de una (chata) sociología de la diáspora a las diásporas sociológicas". En Ariño Villaroya, A. (ed.), *Las encrucijadas de la diversidad cultural*: 581-604. Madrid: CIS.
- MARTÍNEZ MAGDALENA, S., y GÓMEZ QUINTERO, J. D.
2007 "Imágenes del Tercer Mundo. Geografía y etnografía imaginarias en la representación simbólica de la conmisericordia contemporánea". En: O. Calavia; J. C. Gimeno; y M. E. Rodríguez (eds.). *Neoliberalismo, ONGs y Pueblos indígenas en América Latina*: 63-89. Málaga: SEPHA.
- NAVARRO, V.
2002 *Bienestar insuficiente, democracia incompleta. Sobre lo que no se habla en nuestro país*. Barcelona: Anagrama.

ORTEGA CANTERO, N.

1999 “Romanticismo, paisaje y Geografía: los relatos de viajes por España en la primera mitad del siglo XIX”, *Ería. Revista cuatrimestral de Geografía*, nº 49: 121-128.

OLIVES PUIG, J.

2005 “Antropología vial: una propuesta humanista”, Ponencia presentada a las *II Jornadas sobre Búsqueda de soluciones al Problema de los Accidentes de Tráfico*, Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón (UZ)-Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico, Zaragoza, 13-15 de abril 2005.

PFEILSTETTER, R.

2011 “El emprendedor. Una reflexión crítica sobre usos y significados actuales de un concepto”, *Gazeta de Antropología*, 27 (1): artículo 16.

PHILLIPS, D. P.

1977 “Motor vehicle fatalities increase just after publicized suicide stories”, en *Science* 24 June 1977, Vol. 196, nº 4297: 1464-1466.

PIGLIA, M.

2008 “Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carretera. Argentina, 1924-1938”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <http://nuevo-mundo.revues.org/40923>

PITMAN, T.

2004 “Postmodernity, post-tourism and postmodern irony: Juan Villoro’s Palmeras de la brisa rápida, and the possibility of a postmodern travel-chronicle”, *Bulletin of Spanish Studies*, 81(1): 77-97.

RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J., et al.

2007 *Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas, 1748-1936*. Madrid: CEDEX-CEHOPU.

RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J.

2004 *Las primeras autopistas españolas (1925/1936)*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

RUIZ FERNÁNDEZ, R., et al.

2013 “La recuperación del patrimonio de las carreteras históricas”, *Revista de Obras Públicas: Organo profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, 3540: 51-58.

SALINAS ROBLES, S., y BRIONES MARTÍNEZ, J. M.

2006 “Fuentes y manantiales de Requena”, *Oleana: Cuadernos de cultura comarcal*, nº 21: 143-152.

SÁNCHEZ CRIADO, T.

2008 “Introducción: en torno a la génesis técnica de las ecologías humanas”. En Sánchez Criado, T. (ed.), *Tecnogénesis. La construcción técnica de las ecologías humanas. Vol. 1*: 1-40. Madrid: AIBR.

SERRANO, J. M.

1997 “Las grandes superficies comerciales en España (Hipermercados). Estudio de una realidad cambiante”, *Revista de investigaciones geográficas*, nº 18: 55-80.

SOBCHACK, V.

1991 “Baudrillard’s Obscenity”, *Science Fiction Studies*, 18 (55): parte 3.

STANDING, Guy.

2013 *El precariado: una nueva clase social*. Pasado & Presente.

TEJERO, P., y CHÓLIZ, M.

1995 “Evaluación de la reacción emocional producida por mensajes sobre consecuencias de accidentes de tráfico”, en *Anuario de Psicología*, 65: 83-99.

TIRADO, F., y DOMÈNECH, M.

2008 “Asociaciones heterogéneas y Actantes: el giro post-social de la teoría del actor-red”. En Sánchez Criado, T. (ed.), *Tecnogénesis. La construcción técnica de las ecologías humanas. Vol. 1*: 41-78. Madrid: AIBR.

VELASCO MAÍLLO, H.

1990 “El Folklore y sus paradojas”, *Revista Española de Investigaciones Sociológicas (REIS)*, 49: 123-144.

VILLAR GARCÍA, M. B., y PEZZI CRISTÓBAL, P. (Eds.)

2003 *Los extranjeros en la España Moderna*. Actas del Coloquio Internacional, Málaga 28-30 de noviembre de 2002. 2 tomos. Málaga.

URRY, J.

2007 “Culturas móviles”, en Zusman, P., Lois, C. y Castro H. (Comp.) (2007), *Viajes y geografías*. Prometeo, Buenos Aires, s. p.

