

COMENTARIOS A “CONTRA EL COCHE” (1994)

Olga Sabido Ramos

Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco,
Ciudad de México, México© olgasabido@hotmail.com |  <https://orcid.org/0000-0002-5658-4792>

Disponible en Internet en julio de 2025

El ensayo “Contra el coche” (1994) de Hortensia Moreno no ha perdido su actualidad y vigencia, sobre todo si consideramos la llamada época del Antropoceno o Capitaloceno, entendida como una era caracterizada por la modificación del planeta derivada de las actividades humanas y, más concretamente, del capitalismo y sus efectos depredadores sobre diferentes formas de vida, además de la humana.¹ La elección del ensayo parte de un horizonte interpretativo que reivindica un tema transversal en el escrito, a saber, la relación del cuerpo con los artefactos desde una perspectiva feminista. Desde mi lectura, el ensayo se cruza con tres *turns* intelectuales de gran relevancia para

CÓMO CITAR ESTE ENSAYO:

Sabido Ramos, Olga. 2025. “Comentarios a ‘Contra el coche’ (1994)”, *Debate Feminista*, año 35, vol. 70, pp. 81-87, e2561, <https://doi.org/10.22201/cieg.2594066xe.2025.70.2561>

DEBATE FEMINISTA 70 (2025) pp. 81-87

Año 35, vol. 70 / julio-diciembre de 2025 / 35 AÑOS DE DEBATE FEMINISTA

ISSN impreso: 0188-9478 | ISSN electrónico: 2594-066X

e2561 | <https://doi.org/10.22201/cieg.2594066xe.2025.70.2561>

© 2025 Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones y Estudios de Género.

Este es un artículo Open Access bajo la licencia CC BY-NC-ND

(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).

¹ https://debatefeminista.cieg.unam.mx/index.php/debate_feminista/article/view/434

quienes estudiamos la corporalidad: el giro material, el giro afectivo y el giro sensorial. En este breve comentario destacaré la relevancia y potencia de “Contra el coche” en diálogo con otros textos a los que invitan las reflexiones del ensayo.

“Contra el coche” apareció en 1994, cuando México era arrastrado por el remolino neoliberal y, al mismo tiempo, el Ejército Zapatista de Liberación Nacional se levantaba en resistencia en el sureste de México. El propósito del ensayo, en palabras de la autora, es: “discutir sobre el uso del coche en la ciudad de México en los umbrales del año 2000” (Moreno 1994: 107). Según el INEGI, en el año 2000 había un total de 15,611,916 vehículos de motor registrados a nivel nacional, mientras que en 2023 la cantidad había aumentado estrepitosamente a 58,199,293. Para la Ciudad de México, en el año 2000 había 2.5 millones de automóviles registrados, mientras que en 2023 la cifra aumentó a 6.4 millones. Es probable que el número sea incluso mayor, dado que muchos coches son registrados en Morelos y en el Estado de México para evadir impuestos. Pero la relevancia del ensayo no solo es cuantitativa, como detallo a continuación.

En el ensayo, Moreno enumera los inconvenientes que tiene el uso del automóvil en una gran ciudad como la entonces llamada Distrito Federal o DF. Además de sus efectos contaminantes y ecológicos, para Moreno, una de las consecuencias que tiene el uso del automóvil se relaciona con la erosión de la movilidad de carácter público, pues el coche tiene una “arrasadora capacidad” para desplazar “cualquier otra forma de transporte”, incluida la técnica corporal del caminar. Para otra pensadora feminista como Rebecca Solnit (2015), la investigación histórica da cuenta de que para las mujeres caminar tiene varias limitaciones incluidas las materiales. Cuestión que también destaca Moreno, pues: “Los pasos a desnivel suelen ser inseguros, sucios, peligrosos, con suficientes escalones como para desalentar a un atleta, e implican recorridos inverosímiles” (Moreno 1994: 109).

Moreno destaca su agudeza al distinguir la estratificación generezada de la movilidad de los cuerpos en las grandes ciudades. Así, en unas muy sugerentes “Notas para un urbanismo con perspectiva de

género” plantea: “no es lo mismo un peatón que una peatona; en un microbús y en una pesera, el peatón suele ocupar más espacio porque se sienta con las piernas abiertas. Además, una peatona suele ir con uno o dos o tres chiquillos de la mano y con el mandado a cuestras” (Moreno 1994: 109). Dichas instantáneas nos remiten a otra feminista, la fenomenóloga Iris Marion Young, para quien los estilos corporales están genéricamente diferenciados tal y como es visible en el espacio público: “se puede observar una diferencia típica en el estilo y extensión del cuerpo. Las mujeres en general no son tan abiertas con sus cuerpos como los hombres en su marcha y zancada” (Young 1980: 142)

En “Contra el coche” Moreno nos plantea cómo la libertad de los cuerpos en las ciudades supone, además de derechos, condiciones materiales de posibilidad. Para la inmensa mayoría de habitantes de la ciudad que no poseen un automóvil, caminar se convierte en un predicamento. La autora visibiliza otra dimensión material del espacio urbano: las banquetas, que se utilizan para “toda clase de actividades e inactividades, menos para caminar” (Moreno 1994: 109). En las ciencias sociales y el pensamiento feminista, volver a la materialidad y subrayar la importancia que adquieren las cosas (objetos) ha sido significativo, pues ha permitido destacar cómo los cuerpos extienden su capacidad de sentir a partir de diversos artefactos u objetos técnicos o viceversa, cómo estos moldean su sensibilidad, movimientos y posibilidades de hacer o no hacer.

En el sentido anterior, el ensayo también puede leerse en clave del giro material. Este horizonte interpretativo ha destacado la relevancia de las cosas para el estudio de los cuerpos, pues en las cosas se materializan formas de relaciones sociales. Al respecto, Bruno Latour plantea que las fuerzas morales de la sociedad se exteriorizan y materializan en los objetos (2017: 41). Latour pone varios ejemplos entre los que destacan dos artefactos relacionados con el ensayo de Moreno: el tope y el cinturón de seguridad. El primer artefacto lo encontramos en el espacio urbano y el segundo al interior del automóvil. Ambos objetos están constituidos por materia física, pero también —nos recuerda Latour— por las “leyes morales inscritas en la naturaleza de las

cosas” (2017: 41). Y es que un tope en la calle es una forma de resolver el problema de cómo obligar a los conductores a frenar cuando pasan frente a una escuela u hospital; por otro lado, un cinturón de seguridad insta un mecanismo de autocuidado tanto para quien conduce como para las compañías de seguros.

Por su parte, y en un razonamiento que podemos vincular a las apreciaciones de Latour, Moreno destaca en “Notas para una filosofía del tope” que: “desde que quitaron los topes en la Ciudad Universitaria, caminar por ahí se ha vuelto sumamente peligroso. El tope es la única razón por la cual un automovilista se detiene” (1994: 109). Asimismo, quienes planean la ciudad no pueden confiar en el “sentido moral” de quienes conducen un auto para que disminuyan su velocidad: “Al parecer no se puede inscribir en su cuerpo de forma duradera la regla moral ‘no correrás demasiado’” (Latour 2017: 34). Moreno advierte con mayor agudeza que Latour cómo a veces los artefactos tienen que coactuar para orientar a los cuerpos y, por ello, en la capital el tope auxilia a otro objeto técnico: el semáforo, pues en efecto, no existe confianza en el “sentido moral” de quien conduce un coche: “En la ciudad de México hay semáforos con tope, porque de otra manera ningún conductor se detendría” (Moreno 1994: 109).

Respecto a los cinturones a los que también Moreno hace alusión, Latour señala que la noción de seguridad se instala en el artefacto (2017: 41). Sin embargo, en “Notas para una etnografía del cinturón de seguridad” la autora nos plantea la pregunta: ¿seguridad para quién? Y es que no podemos soslayar que “entre más seguro es el coche para el conductor, más peligroso es para los peatones. Si el taxista trae cinturón de seguridad, probablemente se sentirá más seguro y correrá más rápido, se pasará más altos y pondrá en más riesgo la integridad de su pasajero (para quien no hay, por cierto, cinturón de seguridad)” (Moreno 1994: 110). Además, la autora nos permite problematizar cómo los artefactos encarnan diferentes sistemas de moralidad, pues “en las esquinas de la ciudad de México ya se puede adquirir un cinturón ‘de a mentiritas’ para engañar al mordelón” (Moreno 1994: 110).

Por otro lado, también hay que señalar que el cinturón de seguridad de un coche no está diseñado para todo tipo de corporalidades, por ejemplo, no toma en cuenta el cuerpo de una persona embarazada, alguien de muy baja estatura o con mucho busto. Al respecto, una cuestión que Latour no destaca es que la inscripción de las reglas morales en los objetos también supone una inscripción de guiones de género (*gender scripts*) (van Oost 2003: 195). Desde un enfoque feminista, la socióloga Ellen van Oost ha acuñado la categoría *guion de género* para referirse a la manera en que las representaciones de género de los diseñadores (en su mayoría hombres) se inscriben en la materialidad de los artefactos, como el cinturón de seguridad en cuestión. Así, el giro material con enfoque de género advierte que el uso de los artefactos, con los guiones de género materializados en estos, puede contribuir al mantenimiento o reforzamiento de las definiciones de género prevalentes en tanto orientan la motilidad en una dirección y no otra (van Oost 2003: 196). Esto no implica una determinación absoluta, pero lo que un enfoque feminista nos permite apreciar es cómo los artefactos sin duda invitan o inhiben ciertas posibilidades de los cuerpos generizados y su *performance*. O simplemente resultan más incómodos para unas personas que para otras.

“Contra el coche” también nos permite dialogar con el giro afectivo en tanto el automóvil es una mercancía a partir de la cual también circulan los deseos. La antropóloga Catherine Lutz (2018: 49) plantea que el coche funciona como dispositivo afectivo en el mundo contemporáneo, pues su comercialización implica un manejo emocional por parte de la mercadotecnia; y por otro lado, su uso cotidiano orienta diversos estados afectivos. Y es que el deseo de poseer un automóvil además supone la frustración por la congestión del tráfico o el recorrido de largas distancias que generan hastío y aburrimiento; así como los altercados y disputas entre conductores, conductoras, ciclistas, motociclistas, peatonas y peatones. A ello se suman los insultos misóginos en incidentes de tráfico como el clásico “Manejas como vieja”. De modo que el uso del automóvil también estructura los afectos cotidianos en las ciudades. Además, para Lutz (2018: 51) los efectos políticos del

automóvil se relacionan con el hecho de que se trata de un artefacto que “encapsula la individualidad”. Así, la dispersión urbana no solo segrega a la gente, sino que también alienta la “encapsulación psicológica” como forma de hiperindividualismo. Por eso último, el texto de Moreno tiene gran relevancia, pues coloca el problema del coche en el nivel de la ciudadanía (1994: 110) e invita a tomar en serio lo común, como el fortalecimiento del transporte público.

Finalmente, otro giro con el que se cruza la reflexión de un artefacto como el coche es el sensorial. El uso del automóvil modifica nuestro paisaje urbano tanto en el ámbito sonoro como en el visual y tiene un impacto en la atmósfera termoperceptiva y olfativa del entorno. Cuando se conduce un coche se emite una multitud de contaminantes que afectan el clima y el medio ambiente: “Uno de los cambios ligados al Antropoceno que resultan más patentes para la opinión pública es el aumento de la cantidad de CO₂ en el medioambiente, que contribuye al incremento del efecto invernadero —es decir, al dramático aumento de las temperaturas globales—, pero también a la acidificación de los océanos y a una desestabilización generalizada del clima” (Hansson 2022: 21). Como señala Soledad Martínez, “La creciente cantidad de automóviles ha cambiado el régimen sensorial de la ciudad para quienes caminan” (2023: 61). Por eso “Contra el coche” se enuncia como una especie de manifiesto en contra del automóvil y de la industria automotriz, que se han caracterizado por sus efectos contaminantes y despolitizantes, así como por la colonización del espacio urbano en detrimento de otras formas de cohabitar.

REFERENCIAS

- Hansson, Bill S. 2022. *Cuestión de olfato. Historias asombrosas sobre el mundo de los olores*, Barcelona, Crítica.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). 2024. Parque vehicular, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Disponible en <<https://sinegi.page.link/MhLP>>.
- Latour, Bruno. 2008. *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*, Buenos Aires, Manantial.
- Latour, Bruno. 2017. *Lecciones de sociología de las ciencias*, Barcelona, Arpa.
- Lutz, Catherine. 2018. “Movilidades emocionales y la economía política del afecto bajo regímenes de automovilidad”, en Edith Calderón Rivera y Antonio Ziriñón Pérez (coords.), *Cultura y afectividad. Aproximaciones antropológicas y filosóficas al estudio de las emociones*, Ciudad de México, Ediciones del Lirio, pp. 43-63.
- Martínez Rodríguez, Soledad. 2023. “Caminar con los materiales de la ciudad”, en Paz Concha Méndez, Daniel Muñoz Zech y Gerardo Mora Rivera (comps.), *Corporalidad y movilidad. Mapeos de lo común y territorios en fricción*, Santiago de Chile, Colección Estudios Urbanos, pp. 39-70.
- Moreno, Hortensia. 1998. “Contra el coche”, *Debate Feminista, Ciudad, espacio y vida*, año 9, vol. 17, pp. 107-110. [https://doi.org/10.22201/ cieg.2594066xe.1998.17.434](https://doi.org/10.22201/cieg.2594066xe.1998.17.434)
- Solnit, Rebecca. 2015. *Wanderlust. Una historia del caminar*, Santiago de Chile, Hueders.
- Van Oost, Ellen. 2003. “Materialized Gender: How Shavers Configure the User’s Femininity and Masculinity”, en Nelly Oudshoorn y Trevor Pinch (eds.), *How Users Matter. The Co-Constructon of Users and Technology*, Cambridge, The MIT Press, pp.193-208.
- Young, Iris Marion. 1980. “Throwing Like a Girl: A Phenomenology of Feminine Body Comportment Motility and Spatiality”, *Human Studies*, vol. 3, pp. 137-156.