

LA SOCIEDAD URBANA Y LOS DEVORADORES DEL TIEMPO. UN DIÁLOGO IMPROBABLE ENTRE JEAN ROBERT Y HENRI LEFEBVRE

*THE URBAN SOCIETY AND THE TIME EATERS. AN UNLIKELY
DIALOGUE BETWEEN JEAN ROBERT AND HENRI LEFEBVRE*

Rodolfo Oliveros

Escuela Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, México
ORCID: 0000-0002-0585-8562
caxtoli@yahoo.com.mx

Recibido: 19 de noviembre de 2021
Aceptado: 9 de diciembre de 2021

RESUMEN

Jean Robert trazó una mirada crítica sobre la modernidad capitalista y tomó diversas expresiones para su análisis, una de ellas fue el tiempo, sus devenires y transformaciones, marcado por lo que llamó *cronófagos*, máquinas devoradoras del tiempo. Una de las promesas siempre incumplidas de la modernidad es la permanente aceleración, y el automóvil es el medio, por excelencia, de esta promesa; siguiendo las reflexiones de Ivan Illich, consideró este tipo de máquinas como *contraproductivas*. Dos textos claves de Jean Robert: “La traición de la opulencia” y “Los cronófagos” nos adentran a la problemática del tiempo en la modernidad, atravesado por la técnica y el espacio. En este texto indagaremos algunas conexiones y reflexiones comunes entre Jean Robert y su propuesta de la *cronofagia* y la *producción del espacio* del filósofo marxista Henri Lefebvre,

buscando una lectura dialéctica del tiempo-espacio en la vida cotidiana del mundo moderno y las transformaciones espacio-temporales.

Palabras clave: Producción del espacio, producción del tiempo, sociedad urbana, cronófagos, Jean Robert, Henri Lefebvre.

ABSTRACT

Jean Robert drew a critical look at capitalist modernity and took various terms for his analysis, one of them was time, its becomings and transformations, marked by what he called *chronophages*, time-devouring machines. One of the always unfulfilled promises of modernity is permanent acceleration, and the automobile is the means, par excellence, of this promise; Following the reflections of Ivan Illich, he considered this type of machine as counter-productive. Two key texts by Jean Robert: *La traición de la opulencia* (The Betrayal of Opulence) and *Los cronófagos* (The Chronophages) take us into the problem of time in modernity, traversed by technique and space. In this text we will investigate some common connections and reflections between Jean Robert and his proposal of *chronophagy* and the *production of space* by the Marxist philosopher Henri Lefebvre, seeking a dialectical reading of time-space in everyday life in the modern world and space-time transformations.

Keywords: Production of space, production of time, urban society, chronophages, Jean Robert, Henri Lefebvre

El socialismo exige para la realización de sus ideales cierto nivel en el uso de la energía: no puede venir a pie, ni puede venir en coche, sino solamente a velocidad de bicicleta.

Iván Illich

INTRODUCCIÓN

Recuerdo que, con motivo de un seminario en torno a las modernidades alternativas, Jean Robert nos describió al capitalismo con

una sencilla pero clara metáfora: el sistema capitalista es como el Titanic: los pasajeros están divididos por clases sociales, la clase política, es decir el capitán, ve el inminente choque, pero es incapaz de hacer algo para evitarlo. Una vez en curso el naufragio, la primera clase cerró las puertas para impedir que las clases bajas subieran a cubierta; éstas, entonces utilizaran la madera y los muebles, y por medio de la destreza que han desarrollado como clase trabajadora, construyeron balsas que permitieran sobrevivir a una mayor cantidad de tripulantes, de todas las secciones. En *contrasentido*, las clases dominantes prefirieron perecer, apropiarse de las pocas lanchas, bajo el grito de sálvese quien pueda, dejando morir a la mayoría¹.

Esa metáfora, que en lenguaje sencillo nos compartió Jean, delinea la época turbulenta que nos ha tocado vivir y que algunos han llamado, como Wallerstein, la crisis estructural del capitalismo, o la *Tormenta* según los zapatistas; un momento definitorio, incluso para la larga duración geológica, y que daría existencia al antropoceno, propuesto por Crutzen, o al capitaloceno, como prefiere nombrarlo Jason Moore. Como sea, es un periodo de transición en la ecología-mundo capitalista² (2013, 2014) marcado, entre otras cosas, por la crisis ecológica y el cambio climático, que vuelve a poner el tema de la energía en el centro del debate. Un tema que había sido reflexionado por Ivan Illich en un pequeño ensayo titulado “Energía y equidad” (1978) a la luz de la crisis pe-

¹ Jean Robert utilizó recurrentemente esta metáfora para reflexionar sobre el capitalismo y la crisis civilizatoria en la que las clases dominantes han colocado a la humanidad. Al respecto, ver “Los pobres reinventan la política”, de Robert (2012).

² Para Jason Moore el capitalismo debe ser considerado como un sistema ecológico planetario en el que tanto el capital como la naturaleza se producen y reproducen continuamente. Humanidad y naturaleza son interdependientes, en otras palabras, la naturaleza es interdependiente consigo misma, en tanto, el humano es parte de la naturaleza y establece una relación total en la red de la vida (Moore, 2013: 17; Oliveros, 2021).

trolera del último tercio del siglo XX. Este ensayo abrió un sendero de reflexión para Jean Robert que seguirá, primero, en “La traición de la opulencia” (1979), escrito en conjunto con Jean Pierre Dupuy y, posteriormente, en “Los cronófagos. La era de los transportes devoradores de tiempo” ([1980] 2021), articulado a otro concepto propuesto también por Illich: la *contraproduktividad*.

Paralelamente, Henri Lefebvre, desde Francia, emprendía su monumental trabajo sobre la producción del espacio en diversos trabajos, que se enmarca en su obra sobre la vida cotidiana en el mundo moderno. Lefebvre buscó comprender la forma en que los sujetos nos proyectamos y concebimos en el espacio-tiempo social (Espinosa, 2019). Estudioso del discurso crítico de Marx, su obra permite, en muchos sentidos, ampliar las reflexiones del viejo Moro, a partir del momento histórico que le tocó vivir y de las transformaciones que tenían lugar en la modernidad capitalista.

Lefebvre aborda en diversos textos el tema de la producción de espacio y el tiempo, y será en “La producción del espacio” (2013) donde desarrollará de manera más completa su teoría sobre la producción del espacio y su papel en el capitalismo como problema límite. Una de las hipótesis principales de Lefebvre es que el capitalismo ha logrado sortear las diversas crisis por medio de la solución espacial, en una dialéctica de la destrucción y producción del espacio, en una continua expansión de la frontera geográfica, que hoy en día parece rebasar los límites planetarios de la mano de los grandes magnates Elon Musk, Jeff Bezzos y Richard Branson, y paralelamente, el proyecto de la oligarquía rusa en conjunto con el gobierno de Putin, por establecer una *nación espacial* llamada *Asgardia*, ante lo cual la hipótesis de Lefebvre se antoja, por lo menos, interesante para comprender las implicaciones de la llamada colonización del espacio exterior.³

³ Al respecto, el antropólogo portugués João Carlos Louçã realizó una interesante reflexión sobre el papel de la antropología en clave marxista, frente a las propuestas de la clase dominante sobre la colonización

El proyecto de una ciencia del espacio o espaciología de Lefebvre fue un trabajo que abordó a lo largo de toda su trayectoria, y cuya preocupación central es la necesidad de un conocimiento riguroso del capitalismo para poder llevar a cabo su superación. En ese sentido, uno de los rasgos particulares del capitalismo contemporáneo es la cosificación y fetichización del tiempo y el espacio, convirtiéndolos en absolutos que pretenden anular el tiempo y espacio vividos, es decir, la praxis transformadora.

A decir de Rolando Espinosa (2019), el marxista francés recorrió cuatro caminos distintos pero con la misma preocupación por el espacio: a) la urbanización del campo; b) el profundo conocimiento de la obra de Marx, b) su interés filosófico por el espacio y el tiempo y d) la modernidad y el espacio como problema límite (Espinosa, 2019: 507). En ese sentido, para Lefebvre el devenir de la historia tiene como conflicto central el predominio del espacio sobre el tiempo, y la necesidad del restablecimiento del tiempo y su primacía (Espinosa, 2019: 508).

Hacia el final de su vida, Lefebvre retomaría el problema del tiempo social, el cual ya había abordado en diversas obras, principalmente en su estudio de la vida cotidiana (Lefebvre, 1984). En su estudio sobre lo que llamó el *ritmoanálisis* (2007), analiza la relación del tiempo y el espacio a partir de los ritmos o tiempos sociales, que le permite completar su estudio sobre la producción del espacio, y que le permite vislumbrar la posibilidad de restituir el valor de uso y el cuerpo total (Espinosa, 2019: 509).

Por medio del *ritmoanálisis*, Lefebvre (2007) analiza dialécticamente la relación entre lo cíclico y lo lineal, la articulación contradictoria del cambio, la repetición, identidad y diferencia, fragmentación y unidad. En ese sentido, la subordinación del campo a

del espacio exterior. Ver “El compromiso de la antropología con este (y no con otro) mundo”, en el dossier sobre Antropología y Marxismo que coordinamos para el *Boletín Ichan Tecólotl* del CIESAS, en su número de diciembre del año 2021 (<https://ichan.ciesas.edu.mx/el-compromiso-de-la-antropologia-con-este-y-no-con-otro-mundo/>).

la ciudad, implicó la subordinación de lo cíclico a lo lineal; con el paso de la sociedad industrial a la urbana, la repetición se impone convirtiendo a la monotonía en el ritmo de la vida cotidiana.

Las contradicciones de la sociedad urbana se expresan como desfases temporales, el tiempo cíclico de la naturaleza y de nuestro cuerpo, choca con el ritmo de la producción y del consumo dirigido, podríamos decir, incluso, que ahora nuestro ritmo corporal es programado. Siguiendo a Lefebvre, podemos afirmar que en la modernidad capitalista no hay destrucción total del espacio, ni supremacía absoluta del tiempo, sino una intensa dialéctica que configura la vida cotidiana, llena de contradicciones.

El estudio de la vida cotidiana en el mundo moderno es un punto central de conexión entre la obra de Lefebvre y Jean Robert, el otro elemento que permite establecer un puente, entre ambos pensadores, es la centralidad de la técnica y de la energía, como mediación en la articulación contradictoria del tiempo y el espacio. En ese sentido, el objetivo del presente texto será explorar algunos puntos comunes en la reflexión de ambos autores sobre el tiempo y el espacio, y a partir de ellos abrir algunos senderos para pensar las transformaciones del tiempo en la vida cotidiana del mundo moderno capitalista. Pero también, pensar la confrontación entre dos formas de vivir en la ciudad, a partir de una diada de alegorías contradictorias: el automóvil y la bicicleta, una confrontación que nos permitirá pensar en las posibilidades de la *ciudad convivencial* y/o del *derecho a la ciudad*, *utopías* por las que Jean Robert y Lefebvre (2017) pensaron y lucharon.

Este contrapunteo del análisis de ambos autores sobre el espacio-tiempo se realiza desde un punto de vista materialista. En ese sentido, retomo el discurso crítico de Marx como marco general y la interpretación del filósofo Bolívar Echeverría.⁴ Para Marx, la centralidad está puesta en el mundo exterior, en tanto objeto

⁴ Esta interpretación sobre la concepción materialista de la historia a partir del pensamiento de Marx y Engels lo desarrollo más profunda-

real exterior que va siendo penetrado y conocido por el sujeto humano activo, y que lo va constituyendo; el objeto de conocimiento del materialismo histórico se compone de hechos con una existencia real y, por lo tanto, cognoscibles por vía del pensamiento.

Desde este punto de vista, el conocimiento es provisional e incompleto, selectivo y limitado, pero no por ello el objeto real de conocimiento pierde su unicidad. Es por ello que las nociones y los conceptos por medio de los cuales conocemos y le damos un sentido a la realidad objetiva, se transforman junto con la realidad, un proceso continuo de diálogo entre la realidad y los conceptos, pero dentro de una totalidad conceptual, aproximativa y en continuo desarrollo (Thompson, 2002). En ese sentido, entiendo la potencia del concepto de *sociedad urbana* como tendencia, propuesto por Lefebvre, un concepto que logra anticipar la configuración contemporánea de la modernidad y las implicaciones que tiene.

El materialismo de carácter dialéctico permite aprehender la objetividad en tanto proceso o praxis, a partir de la cual se establece toda relación sujeto-objeto, no como dos dimensiones separadas de lo real, sino como aquello que establece todo sentido de lo real y la posibilidad de la dimensión semiótica de la vida social o de su significación. El carácter dialéctico de este nuevo materialismo se fundamenta en la actividad práctica como constituyente de lo real, pero a partir de su especificidad histórica, es decir, del devenir de las diversas formas sociales que se concretizan en una época determinada. En este sentido, podemos afirmar que, en la producción del mundo objetivo, el ser humano se efectiviza como ser genérico, y su singularidad estaría dada por el proceso de producción de un modo determinado de su vida social por medio del trabajo, abriendo así, la posibilidad de su autarquía.

La actitud del sujeto ante la realidad está expresada en la finalidad con la que ha emprendido su actividad. La escala en la

mente en mi tesis de maestría y lo retomo en los siguientes párrafos de la presente introducción (Ver Oliveros, 2021).

que se lleva a cabo y los resultados no esperados, también son consecuencia de esa actividad y de la finalidad prefigurada idealmente que se manifiesta, además, como producción de conocimientos, conceptos, hipótesis, teorías o leyes, mediante las cuales el ser humano penetra en la realidad; en otras palabras, se actúa conociendo y se conoce actuando. Solo en tanto esta actividad práctica es objetiva o material, y su fin es la transformación del mundo sacionatural para la satisfacción de necesidades humanas, y tiene como resultado una nueva realidad, objeto y sujeto transformados, podemos hablar de praxis (Sánchez, 2011: 266-274).

Este marco general nos permitirá sentar un piso común desde el que revisamos las propuestas de Jean Robert y Lefebvre sobre el espacio y el tiempo, y la ciudad en la modernidad capitalista.

LA CIUDAD Y LA REVOLUCIÓN URBANA

El inicio del nuevo milenio estuvo marcado por un acontecimiento fundamental: por primera vez en la historia de la humanidad, la población que vive en zonas consideradas urbanas supera a la que habita en zonas rurales. Esto se constata con el surgimiento de ciudades –si todavía podemos llamarlas así– con más de 20 millones de habitantes; megaciudades que pueden superar en número la población de países enteros y cuyo crecimiento es sumamente acelerado, como la ciudad de Lagos, Nigeria, que pasó de 300 mil habitantes en 1950 a más de 21 millones en la actualidad (Davis, 2014). En el caso de la Ciudad de México, pasó de 906,063 habitantes en 1921 a 22 millones 828,011 en 2021, considerando su ampliación territorial que fue devorando áreas rurales en los diversos estados aledaños que hoy conforman la llamada Zona Metropolitana del Valle de México (ZMEVM).⁵

⁵ “Demografía de la Ciudad de México” (2021); “Zona metropolitana del Valle de México” (2021).

Este hecho implica, entre otras cosas, que la mayor parte de la población no produce los alimentos que consume, y que esta carga cae sobre las sociedades campesinas que, a pesar de contar con pocas y malas tierras, siguen abasteciendo a la gran mayoría de humanidad. Esto, además, nos permite ver que la dinámica urbana se ha impuesto sobre el campo: qué sembrar y como sembrarlo, a qué circuitos comerciales deben llevarse los productos agrícolas, los precios se establecen siguiendo las necesidades del capital y la demanda que proviene, principalmente, de las ciudades. En ese sentido, la agricultura se ha convertido en un sector de la industria con alta capacidad de inversión. No es casual que hoy en día sea en la bolsa de valores de Chicago donde se imponen la mayor parte de los precios internacionales de productos agroalimentarios.

Esto es un ejemplo de lo que Lefebvre (2014) llamó la *sociedad urbana*, aquella que ha completado la urbanización total, ya no virtual, sino realmente existente. Pero la sociedad urbana está caracterizada, además, por la programación del consumo, de ahí que el propio Lefebvre hablara de la *sociedad burocrática de consumo dirigido* (1968). Esta nueva forma social ha sustituido a la sociedad industrial, aquella que dio el mayor esplendor al modo de producción capitalista y que posibilitó su totalización. Engels, en su clásico texto *La situación de la clase obrera en Inglaterra* (1974), nos ofrece una extraordinaria etnografía del surgimiento de las ciudades industriales y el incremento de la población como resultado de un proceso de concentración y centralización del capital:

La revolución industrial tiene para Inglaterra la significación que tuvo para Francia la revolución política y la revolución filosófica para Alemania, y la diferencia existente entre Inglaterra de 1760 y aquella de 1844 es por la menos tan grande como aquella que diferencia la Francia del antiguo régimen de aquella de la revolución de julio. Sin embargo, el fruto más importante de esta revolución industrial es el proletariado inglés. [...] Ya hemos visto que el proletariado nació de la introducción del maquinismo. La rápida expansión de la in-

industria exigía brazos; el salario aumentó por consecuencia, y grupos compactos de trabajadores procedentes de las regiones agrícolas emigraron hacia las ciudades. La población creció a un ritmo acelerado, y casi todo el incremento se debió a la clase de los proletarios (Engels, 1974: 38).

Sobre este hecho, Marx afirmó que cada modo de producción produce sus propias leyes demográficas, y el capitalismo requiere de una población sobrante, que llamó *Ejército Industrial de Reserva*. De esta forma, la concentración de la población, de la industria y del consumo van formando un *tejido urbano* (Lefebvre, 2014), que deja constancia de la supremacía de la ciudad sobre el campo. Pero incluso esa ciudad industrial ha sido desbordada, sus límites geográficos son borrosos, algunos tratan de definirlo por medio del concepto de lo periurbano, que es tan ambiguo como la ciudad misma. A la par, tenemos lo que Mike Davis (2007) llamó la *urbanización in situ* del campo, es decir, que no fue el resultado del traslado de la población de una zona a otra, sino que la urbanización llegó y transformó estructuralmente un territorio rural, la ZMVM es testigo de este proceso. El desbordamiento de la ciudad y su remplazo por la sociedad urbana es resultado, además, del establecimiento de regiones interconectadas que articulan puntos urbanos, formando corredores urbano-industriales que sobrepasan fronteras nacionales. Al mismo tiempo, produce regiones enteras desconectadas y aisladas de este impulso, en ese sentido, estos corredores implican la construcción de grandes obras de comunicación para el comercio multimodal, lo que tiene como resultado la fractura los territorios que quedan fuera de dicha hiperconectividad, dejando una geografía llena de *suturas y cohortes*, una idea que Jean Robert recupera de Lefebvre, para describir la huellas que la “vías rápidas” marcan en la ciudad (Robert, 2021: 83).

Este paisaje desolador que deja a su paso la *sociedad urbana* es descrita detalladamente por Mike Davis (2014), quien lo nombra como *slums* o áreas urbanas hiperdegradadas y que reciben topónimos particulares en cada región:

[...] bustees de Calcuta, los chawls y zopadpattis de Mumbai, los katchi abadis de Karachi, los kampungs de Yakarta, los iskwaters de Manila, las shammasas de Jartum, los umjondolos de Durban, los intramurios de Rabat, las bidonvilles de Abiyán, las baladis de El Cairo, los gecekondus de Ankara, los conventillos de Quito, las favelas de Brasil, las villas miseria de Buenos Aires y las colonias populares de México DF (Davis, 2014: 14).

En ese sentido, la *sociedad urbana* implica una transformación espacial y temporal, la imposición de un ritmo: el de la producción y el consumo de mercancías; que se imponen incluso en el momento del goce, del llamado tiempo libre, que ha dejado de existir. Esta nueva forma social se asienta sobre la conquista y el desborde la ciudad misma, una implosión-exploración dice Lefebvre (2014: 8). Lo urbano se ha convertido en una fuerza productiva, ya no juega solamente el papel de condición para la producción, ahora tiene un papel activo.

Lefebvre ve a la *sociedad urbana* como una tendencia, una virtualidad. Hoy podemos decir que ese holograma se ha hecho patente e implica transformaciones de magnitud geológica, si tomamos como certeras las formulaciones del antropoceno y el capitaloceno, lo *urbano* se ha expandido, efectivamente, al planeta entero. En esa transformación, el neoliberalismo significó un gran sismo que modificó y aceleró la tendencia vista por Lefebvre (Smith, 2009). Los planes de ajustenoviembreural del FMI fueron en gran medida lo espoleadores de la pauperización de las familias campesinas y del éxodo masivo, del brutal empobrecimiento urbano y del surgimiento de asentamientos en tierra de nadie. De esta forma se da un aumento explosivo de la llamada economía informal que habita en las grietas de la sociedad urbana.⁶ Esta fue la punta de lanza de las medidas impuestas por la razón neoliberal al planeta entero.

⁶ Dos textos que ofrecen descripciones detalladas de estos sectores informales que logran vivir y sobrevivir en las grietas del sistema son *La razón neoliberal*, de Verónica Gago (2014), que narra las formas de orga-

La ciudad dejó de ser el lugar de la producción y de la reproducción, la base y reserva de la fuerza de trabajo de las economías nacionales. Ahora las regiones urbanas son plataformas para la producción global. Las viejas fronteras nacionales han sido borradas, y solo verán de nuevo su establecimiento ante el fenómeno migratorio, en todo caso, resultado del mismo proceso (Smith, 2009). Esto nos permite dar cuenta de esa gran anticipación de Lefebvre, cuando postuló el surgimiento de la *ciudad global*. Su establecimiento se ha facilitado por la tecnología informática y las comunicaciones; el sector capitalista que hoy toma las riendas de la economía mundial superando a las viejas armadoras de automóviles y en general al capital industrial. Hoy la renta tecnológica toma el lugar central en la reproducción ampliada del capital (Echeverría, 2013).

Como afirma Bolívar Echeverría (2013: 83-84), este ente que todavía llamamos “ciudad”, ha quedado rebasada y es el “escenario de una recomposición de la vida social, el escenario de una catástrofe inimaginable”, esto es precisamente lo que Jean Robert y Henri Lefebvre han descrito y sobre lo que han reflexionado, anticipando la *sociedad urbana*, de la que hoy podemos dar cuenta.

La ciudad, copada por la sociedad urbana, es el escenario de un drama que acontece en sus calles. Lefebvre (1968: 237-238) se pregunta: “¿Cómo puede funcionar esa sociedad? ¿Por qué no cae hecha pedazos?”; y responde, por el lenguaje y el metalenguaje, por la ideología y la *cotidianidad* que ha sido reprogramada por el capital. Sin bien, lo urbano significa alienación brutal del sujeto, guarda en su interior la promesa de una utopía, la posibilidad de establecer la autogestión generalizada, por medio de una revolución cultural que, afirma, solo puede ser total, que transformen el mundo, la vida y la sociedad (Lefebvre, 1968). Este drama se expresa como una batalla constante, entre los habitantes de esta nueva y contradictoria espacialidad.

nización y de inserción de la economía popular en la globalización neoliberal. El otro es un texto colectivo coordinado por Gustavo Lins Ribeiro *et al.* (2015) con el sugerente título de “La globalización desde abajo”.

Para Jean Robert (Dupuy y Robert, 1979), la modernidad capitalista altera violentamente los marcos de vida de las personas, altera el tiempo y espacio de la vida cotidiana, las relaciones sociales y el propio lenguaje. Para este autor el capitalismo produce *contrasentidos*, es decir, que nos obliga a sobrevivir a partir de aquello que nos destruye. Es por ello que considera al actual modo de producción como *contraproductivo*, y el caso en el que centrará su reflexión será el del transporte, que solamente pueden aumentar su velocidad a condición de incrementar los tiempos de traslado. En ese sentido, para Jean Robert, la producción del espacio implica la destrucción del sentido o, mejor dicho, la imposición de un contrasentido, que hace imposible la reproducción de la vida fuera de la lógica del valor. Y por ello es caracterizado por el autor como un modo de producción heterónimo, donde el individuo es trivializado y le es negada la posibilidad de ser. La gran preocupación de Jean Robert, y tal vez eso explica su cercanía con el zapaticismo, fue la posibilidad de que un modo de producción autónomo, que restituyera lo político, en cuanto capacidad de resolución local de los conflictos, pudiera llegar a establecerse, a sabiendas de que la autonomía y la heteronomía se encuentran articulados dialécticamente y, por lo tanto, son co-determinantes.

Por vías diferentes senderos de reflexión, Jean Robert y Henri Lefebvre, dan cuenta de las transformaciones espacio-temporales que implica la modernidad capitalista y el predominio de lo urbano como forma social vigente. Autonomía y autogestión, dos elementos articulados, inseparables, para pensar su superación.

LA CIUDAD COMO ARENA DE DISPUTA

Una de las expresiones propias de la sociedad industrial es, a decir de Jean Robert, la velocidad, la aceleración constante que distorsiona el tiempo y el espacio. Pero la velocidad es siempre relativa, depende de las disposiciones de los objetos en el trayecto y de la

mirada del sujeto. La aceleración, en la modernidad capitalista, genera una movilidad heterónoma, el sujeto es una máquina y el ser humano es un objeto incapaz de decidir rumbo y destino. Sin embargo, es solo la contra-cara de la movilidad autónoma, en la que el sujeto histórico recupera su lugar de sujeto, es capaz de desplazarse a partir de sus propias fuerzas, de su propio metabolismo, teniendo como eje de esa movilidad, su propio cuerpo.



Foto 1. “Huye de la ciudad. Hazla Retroceder”.
Autor: Rodolfo Oliveros, 2 de octubre del 2021, CDMX.⁷

⁷ Durante la marcha del 2 de octubre del 2021, en conmemoración del asesinato de estudiantes por parte del ejército federal y de cuerpos paramilitares, las y los jóvenes realizan pintas en las calles y muros del Centro Histórico de la CDMX; durante un momento la calle pertenece a los peatones y no a los automóviles, el tiempo des-acelera, mira al pasado y al futuro. “Huye de la ciudad. Hazla retroceder” se lee en los muros de un paso a desnivel, y nos permite pensar en lo invisible que es cada vez más la ciudad, para las y los jóvenes. Una forma espacial que no responde a las necesidades del habitar humano, sino de la concreción del valor. Paradójicamente, el tag representa la posibilidad

Invocaremos una imagen para pensar la dialéctica de la movilidad heterónoma y la autónoma, a partir de confrontar la imagen y el papel del automóvil –del *transporte*– frente a la bicicleta –el *transitar*–, en la forma espacial de la ciudad capitalista, dos formas contradictorias de estar, de habitar la espacialidad urbana. Pero es necesario situar esta confrontación como expresión de una de las dinámicas definitorias de este modo de producción: la guerra. Lo que queremos afirmar, y trataremos de demostrar, es que la ciudad es una arena de disputa en el valor y el valor de uso; cuya expresión es la guerra que se establece entre la máquina y el ser humano. Recordemos cuando Marx afirmó que el ser humano pasó, de utilizar las máquinas para facilitar su reproducción, a ser insumos, la sangre que dota de vida a las máquinas.

En “Los cronófagos” Jean Robert habla de un parte de guerra, con cifras de asesinados y heridos; ya en la década de los 60 y 70 las cifras son devastadoras y, efectivamente, equivalentes e incluso superiores a las muertes en una guerra oficial. Durante el año 2020 en la Ciudad de México, el 39% de las víctimas viales fueron peatones, seguido de ciclistas, en total más de trescientas víctimas de los automóviles (Martínez, 2021). A pesar de ello, podemos afirmar que esta guerra no es entre dos fuerzas bélicas equivalentes, tiene la forma de una guerra de invasión, de colonización del tiempo y el espacio (Lefebvre, 2014), en la que, por medio de la máquina, el *valor* los va capturando y recodificando, hasta volverlos un espacio y un tiempo des-humanizado (Robert, 2021).

de reapropiarse los muros grises de la ciudad y convertirla en otro espacio. En ese sentido, la restitución del valor de uso en la ciudad fue una preocupación central de Lefebvre, como bien lo hace notar Espinosa (2019) y de Robert, quien prefiere llamarlo *valor vernáculo*, para distinguirlo de lo que llama valores de uso absurdos, que cumplen necesidades imputadas por el capital (Robert, 2021: 118).



Foto 2. Las bicicletas blancas en la ciudad son la memoria en recuerdo de los y las ciclistas que perdieron la vida a causa de un automóvil.⁸
Autor: Rodolfo Oliveros, 2021.

⁸ Dice Jean Robert y Dupuy: “En una sociedad dominada por los mitos de la velocidad, la movilidad, la accesibilidad y la ubicuidad, el abultamiento de la sección ‘accidentes de tránsito’ es inevitable y forma parte de esos rebotes del desarrollo industrial que constituyen la ‘tercera fuente’ de los males que nos agobian. Un niño de cinco años ha resultado gravemente herido en uno de esos accidentes. Entonces se entabla una carrera contra reloj para salvarlo, una carrera que pone severamente a prueba a la organización de los servicios de urgencia y que finalmente culmina en un fracaso, en la muerte del niño. La discusión pública que sigue y el eventual proceso recaen solo sobre los rendimientos, estimados insuficientes, del servicio de urgencias. Del accidente en sí, ni hablar” (1979: 271). La Ciudad de México se ha convertido en la ciudad de los *antimonumentos*, la resignificación del espacio como memoria de la tragedia. Los feminicidios, el asesinato de niños y niñas, los estudiantes de Ayotzinapa, los mineros de Pasta de conchos, Samir Flores y los miles de ciclistas anónimos que son recordados por medio de las bicicletas blancas colgadas en los postes

No es casual el uso de una figura militar para describir la forma de organización del proletariado en el capitalismo industrial, por parte de Marx: el *ejército industrial de reserva*. Para Marx y Engels el capitalismo es la guerra permanente de clases sociales y la competencia, ideología por antonomasia del capital; la sufren en carne propia las y los obreros en una guerra permanente de todos contra todos en búsqueda de puestos de trabajo. En ese sentido, consideramos que el capitalismo y, en consecuencia, la *sociedad urbana*, no puede ser comprendida a cabalidad sin el concepto de *guerra*. Al respecto, en una epístola del Subcomandante Marcos con el filósofo zapatista Luis Villoro, afirmaba que las guerras *modernas* son irresolubles en términos de fuerza física, ya no es lo determinante. Hoy la *guerra moderna o total*, se lleva a cabo por todos los medios: militares, económicos, políticos, religiosos, ideológicos, diplomáticos, sociales y aún ecológicos, pero está definida por un hecho fundamental: la conquista de territorios; si no es posible conquistarlo se destruye y es despoblado, fracturado su tejido social, y es sustituido por una nueva geografía (SCI Marcos, 2016). Y podemos afirmar que esta geografía responde, sin lugar a dudas, a la lógica de la *sociedad urbana*.

En este contexto de guerra, afirma Jean Robert, los transportes hacen estallar la ciudad, las consecuencias perceptibles son el aumento de los tiempos y los costos de traslado. La escala de los desplazamientos se modifica, así como las posibilidades de acceder a ciertas velocidades; la estructura clasista de la sociedad se vuelve a imponer en este sentido, la velocidad ensancha la brecha, y solamente quienes cuentan con los recursos suficientes pueden acceder a las vías rápidas en las ciudades, las cuales han sido privatizadas; es una aceleración que solamente puede existir a costa del estancamiento de la mayor parte de la población.⁹

de la ciudad que devora a sus habitantes. Son los saldos de una guerra que atraviesa el país entero.

⁹ Un dato contado por una paramédica de la ciudad. A la Cruz Roja, una institución de asistencia privada, las empresas le donan las tarjetas para circular por los segundos pisos de la ciudad y por todas las vías de

Jean Robert, desde su experiencia en la Ciudad de México, nos lo recuerda justamente con la construcción del “segundo piso” de la vía conocida como Periférico, una política impulsada por un gobierno progresista¹⁰ en la capital del país. Según algunas estimaciones, la CDMX ocupa el treceavo lugar entre las ciudades más congestionadas. Los usuarios del transporte público pasan un promedio de 118 horas anuales en traslados, mientras que los automovilistas pasan 71 horas encerrados en sus vehículos. Otras estimaciones indican que el tiempo promedio de traslado diario en la CDMX son 88 minutos, y el 30% de población puede llegar a hacer más de dos horas en el transporte público.¹¹

cobro. En la división de la ciudad, la Cruz Roja atiende las zonas de mayor poder adquisitivo. En contraste, el ERUM, que es un servicio público del gobierno de la ciudad, no cuenta con los recursos necesarios para circular por las vías de cobro. La posibilidad de acceder o no a una vía de mayor velocidad, depende de la privatización del espacio, y de ello depende la vida de la población. La aceleración, en ese sentido, es solo una promesa de progreso, que solo puede ser cumplida para algunos.

¹⁰ Tal vez, la definición de los gobiernos que logran acceder a la administración del estado con una retórica de izquierda y se autodefinen como progresistas sea, efectivamente, la más adecuada, pero en el sentido dado por Benjamin (2008: 44): “Hay un cuadro de Klee que se titula *Angelus Novus*. Se ve en él un ángel, al parecer en el momento de alejarse de algo sobre lo cual clava la mirada. Tiene los ojos desorbitados, la boca abierta y las alas tendidas. El ángel de la historia debe tener ese aspecto. Su rostro está vuelto hacia el pasado. En lo que para nosotros aparece como una cadena de acontecimientos, él ve una catástrofe única, que arroja a sus pies ruina sobre ruina, amontonándolas sin cesar. El ángel quisiera detenerse, despertar a los muertos y recomponer lo destruido. Pero un huracán sopla desde el paraíso y se arremolina en sus alas, y es tan fuerte que el ángel ya no puede plegarlas. Este huracán lo arrastra irresistiblemente hacia el futuro, al cual vuelve las espaldas, mientras el cúmulo de ruinas crece ante él hasta el cielo. Este huracán es lo que nosotros llamamos progreso” (Tesis IX).

¹¹ El portal de noticias Reporte Índigo ha dedicado varias notas a este tema, de donde se han tomado las estimaciones reportadas por aplica-

Es posible observar aquí un posible diálogo entre la tríada establecida por Lefebvre para analizar el espacio: relaciones espaciales, espacio vivido y espacio concebido; y las descripciones propuestas por Robert, y en las que se observa una posible correspondencia entre la producción del espacio y la destrucción del sentido, una confusión entre lo móvil y lo fijo, una distorsión del espacio y el tiempo, y finalmente, el estallido de la escala.

Sin embargo, hay algo que los aleja; para Robert la escala propiamente humana es local y, al estilo de Shumacher (2011), reivindica el “*small is beautiful*”. El espacio distorsionado tendría como consecuencia la pérdida de legibilidad y de sentido –*contrasentido*–, la pérdida o extravío de la escala humana, la indiferenciación global y la pérdida local de la conectividad. Sin embargo, esta lectura deja fuera la posibilidad de que la acción humana, por medio de la cooperación y la acción política –el *acontecimiento*–, pueda llevar a cabo un escalamiento de los procesos, no como individuo, pero sí como colectividad; algo que sí es posible derivar de la propuesta lefebvriana y que Neil Smith logró trazar, incluso, como una necesidad en el proceso de confrontación y como posibilidad de superación del capitalismo, de ahí la insistencia de Lefebvre en que la revolución solo puede ser concebida como *total*.

En principio, tendríamos que afirmar que la escala no estalla, sino que es ampliada; el capitalismo hereda de épocas anteriores la escala local, la división ciudad-campo y la escala regional y nacional, por lo menos; con la modernidad se inaugura la escala urbana, internacional y global, las cuales fueron resultado de la ampliación del flujo de mercancías y de una tendencia constante a la universalización del valor, ello evidencia la tendencia a la unidad espacial que también Robert logra ver –la *indiferenciación*–, sin embargo, este proceso produce al mismo tiempo la fragmentación

ciones de transporte. Ver “Chilangos, entre los que más tiempo pasan en el transporte público: Moovit” (Reporte Índigo, 2016) y “Recuperar el tiempo perdido en la movilidad de CDMX” (Reporte Índigo, 2021).

y la diferenciación del espacio. Este proceso solo ha sido posible por una revolución constante en el sistema de transportación de mercancías y de la producción de un sistema tecno-científico, guiado por la lógica de la razón instrumental, y es aquí donde las indagaciones de Robert apuntan al centro de la modernidad. El comercio multimodal, el aumento en la velocidad y la aceleración en la rotación del capital, son las expresiones del tiempo-espacio contemporáneo, que trastocará la vida cotidiana y su forma de habitar.

Por lo tanto, el espacio diferencial, como es llamado por Lefebvre, es resultado de una tendencia simultánea a la unidad y a la fragmentación, que tiene como fundamento tanto la concepción absoluta como relativa del espacio. En ese sentido, es importante recordar que la elección civilizatoria que cada sociedad realiza en la forma de concebir el tiempo-espacio, es central para comprender su funcionamiento, las estructuras de poder y las relaciones sociales establecidas, así como su universo simbólico, en un momento histórico-geográfico determinado (Harvey, 1994).

Profundizando un poco sobre el problema del espacio, es necesario recordar que, en un primer momento de la historia humana, el espacio no se diferenciaba de la naturaleza; se experimenta el lugar, pero no el espacio en general, este todavía no ha surgido (Smith, 2020). El lugar corresponde a la experiencia inmediata del sujeto, cuyas relaciones sociales no ha pasado del estado natural, de la comunidad inmediata; es el ritmo de lo vivido que subordina el tiempo social al tiempo cíclico de la naturaleza. La escisión entre el lugar y la naturaleza acontece como resultado del desarrollo de las economías mercantiles y la expansión del intercambio, lo que permitió pensar el espacio más allá de la experiencia práctica, mientras que la producción de mercancías inauguró el tiempo lineal (Smith, 2020: 105-106, 116; Lefebvre, 2007).

Newton planteó los fundamentos de este espacio absoluto que estaba naciendo, que por su propia naturaleza, sin relación con nada externo, permanece siempre similar e inamovible. Pero también, plantea que el espacio relativo es una cierta dimensión mediada de los espacios absolutos que nuestros sentidos determinan

por su posición respecto a los cuerpos y con los acontecimientos materiales (Smith, 2006: 60-61), por lo tanto, el espacio es para Newton un referente universal de la existencia, sus características son: el ser vacío y puro, lugar de los números y de las proporciones, es visual, dibujado y espectacular. En tanto espacio vacío se irá llenando, tardíamente, de cosas y usuarios, que, sin embargo, permanece intocado por la actividad humana (Lefebvre, 1976: 28-29); la propia metamorfosis del sujeto, que pasa de productor a usuario tiene implicaciones profundas en la concepción del espacio absoluto. Aquí se inserta perfectamente el análisis de Jean Robert y la movilidad heterónoma de la ciudad; el sujeto que ya no es productor, sino solamente usuario, no es capaz de decidir, pues alguien más ya lo ha hecho por él. La concepción newtoniana se convertirá en el sentido común sobre el espacio en la sociedad capitalista y la generalización de la separación entre espacio social y espacio físico (Oliveros, 2021).

Con Einstein, el espacio relativo cobra una nueva centralidad, en este caso, el espacio absoluto solo era un caso especial del espacio relativo. Einstein afirmó que el abandono de los conceptos absolutos de tiempo y espacio estuvo condicionado por la observación, es decir, por la experiencia, de ahí la necesidad de la relatividad para explicar la equivalencia de todos los sistemas inerciales, no solamente se abre la posibilidad del espacio tetra dimensional, de la diversificación de los tiempos, y su interpretación como una dimensión geométrica más, constatando así la unidad espacio-tiempo (Einstein, 2013).

La teoría de la relatividad plantea la unidad espacio-tiempo por medio de la cinemática y llega a una nueva constatación: la dependencia entre la experiencia, el tiempo y la localización, es decir, el sistema de coordenadas. Ello no implica que el tiempo y el espacio absoluto pierdan sentido, siguen existiendo, afirma Einstein, en tanto que son medibles por medio de los relojes y los cuerpos rígidos, pero ese estado absoluto depende del estado de movimiento y, en ese sentido, son relativos (Einstein, 2013). No hay una pérdida de sentido, al menos no de forma absoluta,

como plantea Jean Robert, lo que tenemos es la multiplicidad de los sentidos, articulados de forma contradictoria, en un choque frontal. La percepción del tiempo y el espacio, las pendientes, los baches, la velocidad, varían según la forma de transporte, pero en tanto que la ciudad es producida para el automóvil, el sujeto que se encuentra contenido en él piensa que su percepción es la única posible y la mejor, se siente amo y dueño de la ciudad.

Esto lo podemos conectar con el concepto de *escala*, la cual no está dada, sino que es determinada por nuestra ubicación en el espacio-tiempo del universo. En ese sentido, Homo Sapiens está hecho a la medida del mundo, nuestro conocimiento es relativo a nuestra constitución, y el mundo que se nos ofrece (la Tierra, la naturaleza y el universo), es en relación con esa constitución. Es desde ahí donde miramos y percibimos el mundo. Es por ello que requerimos de una escala que determine otros mundos posibles y no los que se nos impone por medio del valor (Lefebvre, 2007).

La relatividad tiene consecuencias fundamentales: primero, que la localización de los cuerpos no concuerda rigurosamente con el sistema de coordenadas que había sido inaugurado por Descartes, ni con la geometría euclidiana, con ello, podríamos afirmar, siguiendo a Einstein, que la línea, el plano y el punto pierden su significado exacto, por eso parece que pierden sentido. Los fundamentos de la cartografía se ven trastocados y relativizados, con ello se constata su carácter aparente, de representación, pero no ya de la exactitud que se pretende otorgarle. Siguiendo los planteamientos de Franco Farinelli (Farinelli y Lladó, 2013), podemos afirmar que la modernidad inaugura y se fundamenta en la razón cartográfica y en el mapa como su expresión por antonomasia; en cuanto herramienta de dominación, impone límites, fronteras y una forma de concebir el espacio-tiempo. Ahora, como nunca antes, el mapa, al alcance de nuestras manos por medio de los dispositivos digitales, decide nuestro itinerario, marca nuestra ruta, siempre con un horizonte irremplazable: llegar más rápido.



Foto 3. La aceleración como norma en la ciudad, aunque no se tenga a donde ir. Autor. Rodolfo Oliveros, 2021.

Así como Lefebvre analiza cómo el espacio se ha convertido en mercancía, y no solamente en condición de la producción, contiene un valor y un valor de uso, se vende y se compra, se le fragmenta, etc., Robert y Dupuy afirman, simultáneamente, que el tiempo también ha sido convertido en mercancía; en principio podríamos decir, que en la modernidad el tiempo es un bien relativamente escaso, que forma parte un nuevo conjunto de nuevos bienes escasos: los bienes medioambientales (agua, aire, petróleo, etc.). Pero ¿cuál es el valor de uso del tiempo? ¿Cómo se establece su valor? En principio, el tiempo en sí, siguiendo a Marx, es lo que permite establecer la magnitud del valor de una mercancía, el tiempo es movimiento, es irrupción y acontecimiento, cómo es posible capturarlo y convertirlo en objeto fijo para ser vendido. En la modernidad capitalista, el tiempo, siempre escaso, se nos va de las manos, se venden tiempo aire para comunicarnos y establecemos horarios que determinan sa-

larios. Dice Jean Robert: la actividad es *cronófaga*, que es otra forma de afirmar que el trabajo es un chupa tiempo. Y, sin embargo, como afirmó Aristóteles, en el principio fue el tiempo.

De esta forma, tiempo y espacio se ven modificados, articulados y separados de forma paralela; el primero permite la superación de las distancias, que se acortan cada vez más, pero de forma desigual. No hay una destrucción absoluta del espacio, pero tampoco supremacía total del tiempo.



Foto 4. “Tomar las calles”. Autor. Rodolfo Oliveros, 2021.

Por ello podemos afirmar que, sin embargo, la velocidad no determina todas las formas de temporalidad; en ese sentido, afirma Ariel Colombo (2006), el tiempo es emancipación, lo *político* es la acción, y la *política* el constante aplazamiento, la intemporalidad,

reprimiendo sus propias potencialidades, y así como no hay tiempo sin espacio, podemos hablar también de un *des-plazamiento*, de todos aquellos que fuimos echados fuera de la plaza, del espacio; en ese sentido, todo es prorrogable y puede ser dejado para después. En contraparte el *acto* es el *tiempo*, los *acontecimientos*, es decir, el momento donde *lo político* se revela, detienen el tiempo –como el reloj que es detenido por la bala lanzada por los comuneros de París o por los insurgentes zapatistas, las carreteras son cortadas, los peatones vuelven a tomar las calles.

Sin embargo, este *tiempo extraordinario* no es eterno y el tiempo ordinario toma su lugar; en la modernidad, el tiempo ordinario es capturado para la valorización del valor, se busca ganar tiempo por medios técnicos, la actividad, de por sí cronófaga, se vuelve contra-productiva, incluso el momento de ocio es un tiempo marcado por la aceleración (ahora la plataforma Netflix nos ofrece la posibilidad de ver a una velocidad de reproducción aumentada los contenidos que ofrece, para seguir viendo esos mismos contenidos acordes a los tiempos que el usuario dispone en una vida acelerada), afirma Robert, de forma por demás predictiva: todo cuanto significa ganar tiempo, se valoriza. Y esto significa que la vida útil de los objetos se acorta, vivimos la era de la obsolescencia programada que aplica no solamente a los objetos, sino incluso a las modas teóricas, a las ideas e incluso a las identidades, que se han vuelto mudables; para Lefebvre, por otro lado, esto sería también expresión de la diferencialidad del espacio, de su fragmentación.

La producción del espacio encierra una tendencia contradictoria a la homogeneidad y a la diferencialidad, que se acompaña de una serie de oposiciones temporales: Innovación-durabilidad, modernidad-tradición, futuro-pasado, nuevo-viejo, progreso-atraso. En ese sentido, la idea de progreso encierra la promesa del cambio, de la innovación que bloquea la capacidad del sujeto, individual y colectivo, de definir su propia socialidad, por tanto, de ejercer su politicidad, la cual se encuentra enajenada por la política “profesional”, pero ahora, principalmente, por el mercado. El valor se ha apropiado del horizonte de futuro que, sin embargo,

solo llega a la próxima actualización del *gadget*, o es un tiempo porvenir distópico.

Mientras la izquierda, tal como plantea Traverso (2019), se queda anclada en la nostalgia del pasado, a pesar de ello, diversos movimientos antisistémicos son capaces de mirar por doble vía al pasado y al futuro, para hacer del presente un momento de experiencia enriquecida por medio de la construcción de un sujeto autónomo:

Cuando el Poder escribe la palabra “FIN”, la resistencia agrega el signo de interrogación que no sólo cuestiona el fin de la historia, sino que, también, se niega a aceptar un mañana que sólo lo incluye como derrotado. De esta forma, apostando a transformar el futuro, la resistencia apuesta a cambiar el pasado. La resistencia es así el doble vaivén de la mirada, el que niega y el que afirma. El que niega el fin de la historia, y el que afirma la posibilidad de rehacerla (Subcomandante Insurgente Marcos, 2004).

Es la posible restauración del intercambio del *Don* analizado por Mauss, y que para Jean Robert sería la prevención de la guerra de todos contra todos, la restauración de esta relación social basada en la reciprocidad, es una de las vías que nuestro autor ve para recuperar la ciudad, para volverla convivencial. Para que ello sea posible es necesario, sostiene, restaurar las relaciones cara a cara, que el fetichismo de la mercancía había ocultado y negado.

PALABRAS FINALES

No es posible analizar la modernidad capitalista sin el concepto de guerra y de sus diversas expresiones. Una de ellas es la ciudad, es el hecho urbano, siempre a punto de estallar, desbordada, pero siempre encontrando la forma de evitarlo. En la ciudad se vuelve a constatar la contradicción valor-valor de uso, como contradicción fundante de la modernidad capitalista.

Comprender esta guerra que atraviesa y lacera el cuerpo social, y el cuerpo en sí, puede iluminar las posibles alternativas, y

transformarlas en opción creadora, afirma esperanzado Jean Robert. Alcanzar la forma urbana convivencial es su horizonte; Lefebvre, en contraparte, aboga por el derecho a la ciudad, que inaugura una era de derechos ciudadanos. En ambos casos, se buscan tiempos y espacios que posibiliten la libertad, espacios de esperanza donde otros tiempos, diversos, sean posibles y no excluyentes. Recuperar la autonomía solo es posible si logramos construir la autogestión generalizada.

Lefebvre argumenta a favor y en contra de la *calle*, ese lugar de encuentro, es paso y circulación. Sin embargo, *la calle* ha sido invadida por el automóvil, presionada por la industria y por los presupuestos, el aparcamiento es la mayor obsesión del automovilista y del planificador urbano, lo mismo que la circulación y la velocidad. De esta forma, estos elementos, dice Lefebvre (2014), son los destructores de toda la vida social y urbana. Es el anonimato que aísla al individuo, a pesar de transitar en paralelo con miles de personas, es “un amasijo en búsqueda...” (Lefebvre, 2014). En ese sentido, la ciudad, la calle y la plaza han dejado de ser el lugar donde el sujeto se rencuentra con la comunidad, donde puede expresar su politicidad. Esto ha sido remplazado por el escaparate, por los paseos peatonales para el consumo de mercancía, para el mero espectáculo.

Al mismo tiempo, y de forma contradictoria, la calle es desorden y vida, posibilita la apropiación de *lugares* por parte del sujeto y de la propia ciudad, re-actualiza el tiempo-espacio y los re-coloca a la escala humana. La calle, en ese sentido, es una promesa, la posibilidad de que el valor de uso y el uso –el valor vernáculo, prefiere llamarlo Jean Robert–, vuelvan a tomar primacía frente al valor y el valor de cambio.

Para Jean Robert restaurar la reciprocidad por medio del intercambio del Don es central. Para ello, sin embargo, es necesaria la interrupción del tiempo histórico, de la continuidad de tiempo lineal, que lo bifurcará por medio del acontecimiento y así conjurar el futuro sin destino, al que nos ha condenado el capital. De esta manera, la posibilidad de una sociedad y una vida urbana liberadas

de las bridas impuestas por el valor, radica en que las técnicas, el arte y el conocimiento se coloquen al servicio de la vida cotidiana, de los peatones de la historia eso, dice Lefebvre, define hoy la realización de la filosofía. Con ello es posible recuperar el sentido humano de la técnica y del conocimiento, en cuanto colaboración, una necesidad que es fundamental si miramos el momento de emergencia que vivimos, ante la ruptura del metabolismo social, y que ya nos advertía Jean Robert, ese filósofo caminante, que ahora con cariño recordamos.

BIBLIOGRAFÍA

- Benjamin, W. (2008). *Las tesis sobre la historia y otros fragmentos*. Itaca.
- Colombo, A. (2006). *El futuro actual*. Prometeo Libros.
- Davis, M. (2014). *Planeta de ciudades miseria*. Akal.
- Demografía de la Ciudad de México (2021). En Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Demografía_de_la_Ciudad_de_México
- Dupuy J. P. y Robert, J. (1979). *La traición de la opulencia*. Gedisa.
- Echeverría, B. (2013). *Modelos elementales de la oposición campo-ciudad. Anotaciones a partir de una lectura de Braudel y Marx*. Itaca.
- Einstein, A. (2013). *Mi visión del mundo*. Tusquets.
- Engels, F. (1974). *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Esencias.
- Espinosa Hernández, R. (2019). “El proyecto de espaciología de Henri Lefebvre”. *Cuadernos de Geografía: revista colombiana de geografía*, 29(2), 505-525.
- Farinelli, F. y Lladó, B. (2013). *Del mapa al laberinto*. Icaria.
- Gago, V. (2014). *La razón neoliberal. Economías barrocas y pragmática popular*. Tinta Limón.
- Harvey, D. (1994). “La construcción social del espacio y del tiempo: una teoría relacional” [Conferencia]. Simposio de Geografía Socioeconómica, Universidad de Nagoya.
- Illich, I. (1978). *Energía y Equidad. Desempleo creador*. Editorial Posada.
- Lefebvre, H. (1968). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Alianza.
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política*. Península.

- Lefebvre, H. (1984). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Alianza.
- Lefebvre, H. (2007). *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. Continuum.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2014). “De la ciudad a la sociedad urbana”. *Bifurcaciones. Revista de estudios culturales urbanos*. <http://www.bifurcaciones.cl/2014/12/lefebvre-de-la-ciudad-a-la-sociedad-urbana/>
- Lefebvre, H. (2017). *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing.
- Lins Ribeiro, G.; Alba Vega, C. y Gordon, M. (2015). *La globalización desde abajo. La otra economía mundial*. Fondo de Cultura Económica.
- Louçã, J. C. (2021). “El compromiso de la antropología con este y no con otro mundo. Antropología y Marxismo”. *Boletín Ichan Tecólotl*, (33)355, <https://ichan.ciesas.edu.mx/el-compromiso-de-la-antropologia-con-este-y-no-con-otro-mundo/>.
- Martínez, David (13 julio 2021). “Ciclistas y peatones, las víctimas de la inseguridad vial”. Reporte Indigo. <https://www.reporteindigo.com/reportes/ciclistas-y-peatones-las-victimas-de-la-inseguridad-vial/>
- Moore, J. W. (2013). “El auge de la ecología-mundo capitalista. Las fronteras mercantiles en el auge y decadencia de la apropiación máxima”. *Revista Laberinto*, 38, 9-26.
- Moore, J. W. (2014). “De objeto a oikeios: la construcción del ambiente en la ecología-mundo capitalista”. *Revista Sociedad y Cultura*, 2, 87-107.
- Oliveros Espinosa, R. (2021). “La conservación ambiental como estrategia de acumulación de capital. La Reserva de la biosfera de la mariposa monarca”. Tesis de Maestría en Geografía, UNAM.
- Reporte Índigo (2016). “Chilangos entre los que más tiempo pasan en el transporte público: Moovit”. Reporte Índigo. <https://www.reporteindigo.com/reportes/ciudad-mexico-tiempo-transporte-publico-latinoamerica-moovit/>
- Reporte Índigo (2021). “Recuperar el tiempo perdido en la movilidad de CDMX”. Reporte Índigo. <https://www.reporteindigo.com/reportes/recuperar-el-tiempo-perdido-en-la-movilidad-de-cdmx/>
- Robert, J. (2012). “Los pobres reinventan la política”. *Tamoanchan. Revista de Ciencias y Humanidades*, 1(1). <http://www.critica.org.mx/revistas/tamoanchan1/pobreza.pdf>

- Robert, J. (2021). “Los cronófagos. La era de los transportes devoradores de tiempo”. *Itaca*.
- Sánchez Vázquez, A. (2011). *Filosofía de la praxis*. Siglo XXI.
- Smith, N. (2006). *La producción de la naturaleza. La producción del espacio*. SUA-FFYL-UNAM (Biblioteca básica de geografía, serie traducciones 2).
- Smith, N. (2009). “¿Ciudades después del neoliberalismo”? En Smith, Neil, *Observatorio Metropolitano*, R. Rolnik, A. Ross y M. Davis, Después del neoliberalismo: ciudades y caos sistémico (pp. 9-30). Museu d'Art Contemporani de Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, Colección Contra Textos.
- Smith, N. (2020). *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Traficantes de sueños.
- Schumacher, E. F. (2011). *Lo pequeño es hermoso*. Akal.
- Subcomandante Insurgente Marcos (2004). “El bolsillo roto. Las Altas Finanzas según los zapatistas”. Enlace zapatista. <https://enlacezapatista.ezln.org.mx/2004/11/17/el-bolsillo-roto/>.
- Subcomandante Insurgente Marcos (2016). “Apuntes sobre las guerras”. Enlace zapatista. <https://enlacezapatista.ezln.org.mx/2011/03/09/apuntes-sobre-las-guerras-carta-primera-completa-del-sci-marcos-a-don-luis-villoro-inicio-del-intercambio-epistolar-sobre-etica-y-politica-enero-febrero-de-2011/>
- Thompson, E. P. (2002). *Obra esencial*. Crítica.
- Traverso, E. (2019). *Melancolía de izquierda. Después de las utopías*. Galaxia Gutenberg.
- Zona metropolitana del Valle de México (2021). En Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Zona_metropolitana_del_valle_de_México