

Héctor J. Hoytce

Tras otro progreso: Filosofía de la tecnología desde la periferia

Editorial Educación Emergente, Cabo Rojo, P.R., 2013

Capítulo 6

La sustitución de las cercanías por la lejanía

6.1 El error de fondo en la práctica actual del progreso

El progreso en vitalidad, prosperidad y diversidad no depende tanto de la cantidad de opciones a nuestra disposición ni de la agilidad con que decidimos, sino de la propia elección. Sospechamos que cuando a una persona lo suficientemente afortunada para haber logrado cierta dicha le toca pensar en el valor de su vida, aquello que prevalece no tiene que ver con cuántas opciones tuvo a su disposición ni con cuánta agilidad eligió, sino con los resultados, muchas veces inesperados, de algunas de sus elecciones. Son precisas la multiplicidad de opciones y la libertad de elección, sin duda. Llevamos siglos machacándolo. No obstante, el progreso humano

CAPÍTULO 6: LA SUSTITUCIÓN DE LAS CERCANÍAS POR LA LEJANÍA

depende sobre todo del desenlace vital que resulta de ciertas elecciones. La defensa de la libertad de elección no debe librarse como si ella fuera el logro en sí misma, sino desde la perspectiva del logro deseado como resultado de la elección.

Uno de los resultados más evidentes del patrón de multiplicar las opciones y agilizar la elección con la tecnología en los escenarios de guerra es la sustitución de las cercanías por la lejanía. Como vimos, en lo posible se hace la guerra a distancia. La sustitución sobresale como resultado del patrón y como un fin más o menos implícito de las tecnologías de guerra. Con tecnología, se multiplican las opciones y ágilmente se opta por la lejanía. La práctica actual del progreso nos distrae y nos absorbe, de modo que poco nos damos cuenta de la sustitución que efectuamos. Generalmente, pensamos que tenemos más opciones; más bien, como en la guerra, hacemos otras cosas. Mientras creemos que tenemos más opciones a nuestro alcance y que algunas de estas se agilizan, acontece que aquello que puede efectuarse en la lejanía se vuelve más atractivo que lo que puede efectuarse en las cercanías, obstaculizando así toda posibilidad de progreso en vitalidad, prosperidad y diversidad.

Veamos el asunto, primero, en el contexto de la filosofía de la tecnología. Nuestra constitución como forma tecnológica de vida nunca es tan sencilla como que sumamos opciones a las que ya teníamos. No se trata de que añadimos opciones en la lejanía a opciones en las cercanías. Tampoco se trata de que ocurren más cosas, al mismo tiempo y en el mismo lugar, ni de que hacemos más cosas, como algunos teóricos imaginan [Beck, 34]. En particular, no es cierto que podemos estar al mismo tiempo en dos lugares [83]. En cualquier contexto cultural, las tecnologías aceptadas e implementadas sustituyen unas opciones, unos hechos y unas acciones por otras opciones, hechos y acciones.

Ya en los setenta, el filósofo de la tecnología Emmanuel G. Mesthene había teorizado que "mientras la tecnología comienza simplemente añadiendo a las opciones disponibles para el hombre, termina alterando el espectro de sus opciones y las proporciones o jerarquía de sus elecciones" [117]. Análogamente, Ihde discute las que denomina 'tecnologías de imagen' en términos de 'finalidades latentes:'

Lo que es descubierto excita; lo que es encubierto puede ser olvidado. He aquí un secreto para las trayectorias tecnológicas con relación al desarrollo. Hay finalidades latentes [*latent telics*] que se manifiestan a través de invenciones tecnológicas [*that occur through inventions*]. [*Technology and the Lifeworld* 78]

Illich, por su parte, presentó el concepto del "monopolio radical" según el cual "un proceso de producción industrial ejerce un control exclusivo sobre la satisfacción de una necesidad apremiante excluyendo en ese sentido todo otro recurso" [*La convivencialidad* 81]. Así, no solamente puede parecer que gran parte de las oportunidades de empleo y de vida se concentran en el exterior, sino que un artefacto tan ordinario como el televisor ilumina el mundo de oportunidades en dicho exterior y otro como el automóvil monopoliza sectores de cualquier ciudad convirtiendo "el derecho a caminar" o el derecho a un medio de transporte más orientado a las cercanías en un derecho "nominal" [82]. De múltiples maneras, las cercanías quedan opacadas. Así es la práctica actual del progreso.

El crítico cultural Neil Postman nos plantea que puede el ser humano fácilmente "ver solo lo que las nuevas tecnologías pueden hacer," y a la vez ser "incapaz de imaginar lo que van a deshacer" [5]. Borgmann, por su parte, expresa el problema como sigue: "el uso de un dispositivo nunca es meramente algo que añadimos a nuestras vidas, sino que también y siempre

es una substracción neta de alguna otra cosa" ["Reply to My Critics" 349]. El foco de atención tiende hacia la lejanía manteniendo la disponibilidad hacia la movilidad. El foco de atención tiende hacia la lejanía que puede acercarse a través de todo tipo de tecnología de ágil transportación. El foco de atención tiende hacia la lejanía que podemos acceder -aunque no acercar- a través del televisor y del ordenador. El foco de atención tiende hacia la lejanía incluso en los casos en los que se le teme a la tecnología actual, pues hay que obligarse a sacarle provecho para 'ir con los tiempos' o porque es necesario ('no hay remedio').

Asimismo, entre los de mayor edad se escucha muchas veces la convicción de que lo relacionado con la tecnología actual es arena de los más jóvenes. Como a los últimos se les identifica con lo novedoso, debemos asumir la tecnología actual con arrojo porque el mismo 'empuje' que la juventud debe tener para 'echar adelante en la vida' se asocia a sentirse bien accediendo a lo lejano. De no haber dicho empuje, los jóvenes y los viejos padecemos algo así como un *cultural lag* o retraso cultural (W. F. Ogburn citado en Mitcham, "Science" 251), presunta enfermedad inventada a principios del siglo veinte en aras de entregarnos a la práctica actual del progreso. En cualquier caso, se dice que 'no podemos pretender detener el progreso,' o que hay que 'movernos con los tiempos.'

Se trata de un "mito tenaz," como lo expresara Baudrillard: "el del avance sin interrupción de las técnicas y del 'atraso' moral de los hombres respecto de estas técnicas" (*El sistema* 142). En la periferia del presunto acontecimiento, el atraso moral corresponde sobre todo a los hombres y a las mujeres que no han podido asumir los 'retos' que presenta el progreso. Parecería que las tecnologías están más 'adelantadas' que aquellos y aquellas destinados a tomarlas para sí (Mitcham, "Science" 251). No se piensa lo que Langdon

Winner pensara a mediados de los noventa: "Cada afirmación encarnada en la tecnología puede también contar como traición [...]" (*La ballena y el reactor* 371).

Conviene cotejar estadísticas que apuntan al alcance del patrón de sustituir las cercanías por la lejanía. Nicholas Carr cita estudios que concluyen que mientras el uso de la Red ha estado en aumento, el tiempo empleado viendo televisión se ha mantenido estable o ha aumentado. Las conocidas encuestas *Nielsen* indican que las horas que los estadounidenses están frente al televisor aumentaron un dos por ciento entre 2008 y 2009 a treinta y ocho horas semanales, más horas que nunca, sin contar el tiempo que ven televisión en sus computadoras. En Europa, el promedio en 2009 era de doce horas a la semana, o una hora más que en el 2004 (loc. 1495). Asimismo:

Para el 2009, el promedio de horas en línea de los adultos en los Estados Unidos era de doce horas a la semana, el doble del promedio en 2005. Si consideras solo los adultos con acceso a Internet, las horas en línea suben considerablemente, a más de diecisiete a la semana. En adultos más jóvenes, los números son más altos, con la gente en sus veinte permaneciendo más de diecinueve horas a la semana en línea. Los niños estadounidenses entre las edades de dos y once estaban usando la Red aproximadamente once horas a la semana, un aumento de más del sesenta por ciento desde el 2004. (loc. 1479)

Las horas frente a la pantalla no son tantas en Europa, pero la tendencia por edades es la misma. Carr cita una encuesta internacional de 27,500 adultos entre las edades de dieciocho y cincuenta y cinco años que arrojó que la gente está treinta por ciento de su tiempo libre en línea, con los chinos en la delantera, dedicando cuarenta y cuatro por ciento de ese tiempo a

CAPÍTULO 6: LA SUSTITUCIÓN DE LAS CERCANÍAS POR LA LEJANÍA

la Red (loc. 1479-1495).⁴² Esta data no incluye el tiempo que empleamos en nuestros equipos móviles, que también aumenta rápidamente. De acuerdo a un estudio citado por Carr que fue comisionado por el *Council for Research Excellence* y llevado a cabo por el *Center for Media Design* en *Ball State University*:⁴³

[...] la mayoría de los estadounidenses, no importa la edad, está al menos ocho horas y media diarias mirando un televisor, un monitor de computadora, o la pantalla de sus teléfonos móviles. Frecuentemente, usan dos y hasta los tres aparatos simultáneamente. (loc. 1513)

6.2 Un fragmento de vida cotidiana

Para gran parte de la humanidad, la confusión entre la agilidad de elección y el progreso podría culminar en "atención parcial continua," el nombre que Linda Stone, investigadora de *Microsoft*, le ha dado a uno de los resultados del supuesto progreso en las tecnologías de comunicación (Friedman 23). También existe evidencia de que la enfermedad conocida como déficit de atención guarda relación con la sociedad saturada por los medios y por la información (Ferneding 123, 212, 260; Carr loc. 2142). No es preciso ser pesimistas para identificar los problemas que, a nivel social, podemos estar enfrentando con nuestra capacidad de atención, o lo que es más grave, con nuestra capacidad de atención sostenida requerida para modos extendidos de lectura, escritura y conversación, así como con nuestra más específica capacidad para leer y para pensar con profundidad.

Tomemos al azar un fragmento de vida contemporánea. Conducimos el automóvil hacia una escuela a media hora del hogar para después seguir al trabajo, a aproximadamente media hora más dependiendo del tránsito. Mientras tanto, vemos en la pantalla del multiusos móvil fotos de la fiesta de cumpleaños de un pariente que se ha mudado a la Florida, atendemos una llamada y se nos anuncia que está entrando otra ya identificada. Las llamadas tienen que ver con el trabajo. Tomamos la segunda llamada y solicitamos que nos esperen unos segundos en lo que atendemos la primera. Los niños, uno de los cuales no está bien amarrado según indican los controles, están en los asientos traseros entretenidos -uno con un videojuego personal y el otro viendo la televisión cuya consola está integrada al auto. Pero, también podríamos compartir durante la media hora de viaje a la escuela. De hecho, independientemente de las cosas que cada quien hace por su lado, estas personas sentadas en el mismo automóvil de vez en cuando se hablan.

Este fragmento de vida cotidiana de las clases más acomodadas en el centro y en la periferia -fragmento de vida burguesa y pequeño burguesa, además de promesa para el proletariado mejor parado- debería ser más problemático de lo que por lo general parece. A nuestro juicio, tomamos demasiado ligeramente el tipo de vida que estamos construyendo. Entre otras cosas, recordando un poco a Karl Marx y los tiempos en que quizás se caminaba al "trolley" o se llegaba a pie o en bicicleta al trabajo y a la escuela, ¿qué ha quedado intacto del

⁴² La encuesta internacional que Nicholas Carr cita como consultada en el siguiente enlace en diciembre de 2008 es auspiciada por *TNS Global* y se titula "Digital World, Digital Life:" <www.tnsglobal.com/assets/files/TNS_Market_Research_Digital_World_Digital_Life.pdf>. *TNS Global* actualmente encuesta a 72,000 consumidores en sesenta países alrededor del mundo. China continúa en la delantera con un promedio de cinco horas semanales de compra por Internet (véase <www.tnsdigitallife.com>). Véase también el artículo "Internet Addiction Sets In, as BRICS Countries Benefit from Online Confidence Boost" en <www.tnsglobal.com/press-release/internet-addiction-sets-brics-countries-benefit-online-confidence-boost>.

⁴³ El estudio, con fecha del 26 de marzo de 2009, puede accederse en <www.researchexcellence.com/vcm_overview.pdf>.

valor de uso, del valor que no es mercancía o valor de intercambio, en las experiencias de estos personajes contemporáneos si hasta el aire acondicionado que respiran en el auto ha venido a ser algo por lo que hay que pagar?

Propongamos, más allá de dicha pregunta, un tipo de análisis que esclarezca asuntos que el concepto de valor de intercambio no esclarece. El videojuego que entretiene a uno de los niños, por ejemplo, es un sistema de soporte dentro de otro -el automóvil que lo transporta. Es un *cocoon* dentro de otro más amplio *cocoon*, según la célebre analogía con los capullos de gusanos, insectos y orugas. Pero aquí el capullo no cumple ninguna función de metamorfosis o desarrollo. Más bien, el *cocoon* es una especie de burbuja o una cápsula que nos aísla. Cada uno de los capullos que forman parte de estos momentos de la vida en el automóvil es un mundo aparte y desligado de las cercanías. Cada persona está dentro de su burbuja. No se trata de un todo que es simplemente más complejo que cuando íbamos al trabajo y a la escuela en los tiempos en que no contábamos con esas tecnologías. Es algo cualitativamente diferente: sustituimos casi sistemáticamente las cercanías por alguna lejanía. Cada cual está en alguna lejanía particular y todos están alejados el uno del otro. Las cercanías en el sentido de encuentros reales con aquellas cosas que no nos remiten casi total e inmediatamente a alguna lejanía quedan opacadas. El mismo destino se reserva a los encuentros presenciales, cara a cara, con otras personas y con uno mismo.

Con ello no queremos decir que los encuentros presenciales están exentas de mediación. Las cercanías no son más 'naturales' que las lejanías. La mediación cultural y tecnológica la encontramos tanto en las cercanías como en la lejanía. Tampoco las cercanías

nos presentan una cara 'más humana' que la lejanía, ni están completamente exentas de lo lejano. Pero las cercanías continúan siendo cualitativamente diferentes de la lejanía por su carácter presencial. Las cercanías implican compromisos y continuidades que se pierden en las lejanías. La tarea del progreso, de otro progreso, depende, pues, del fortalecimiento de las cercanías.

Quizá prácticamente la humanidad entera sabe que tarde o temprano tenemos que superar situaciones como la planteada en el ejemplo previo, aunque se repitan a diario en espacios tales como el hogar, la escuela, el trabajo y el auto. Sabemos que tenemos que proveer tiempo para compartir presencialmente los unos con los otros. Algunos y algunas lo logramos aquí y allá en lo que nos seguimos atiborrando de tecnologías que repiten el mismo patrón de multiplicación de opciones y agilización de la elección. La agilidad a su vez nos incita a la opción de sustitución de alguna cercanía por alguna lejanía. No hemos venido achicando el tiempo y el espacio para así poder explorar cada vez más de ese mismo tiempo y espacio. Buckminster Fuller, como Ulrich Beck, estaba embelezado en las expectativas de progreso cuando sugería esto. Mumford lo estableció claramente: "El efecto de acelerar la transportación es la disminución de las posibilidades de la experiencia humana directa -hasta en la experiencia de viajar" [*The Pentagon of Power* 204-5]. La experiencia humana directa no es otra cosa que la experiencia presencial.

Retornando a nuestro fragmento de vida cotidiana, ¿para cuándo vamos a dejar la superación de la situación que nos seduce y nos absorbe? ¿Para cuando la escuela sea virtual y podamos teleconmutar al trabajo? ¿Para cuando no sea necesario transportarnos a nosotros al trabajo y a los hijos a la escuela? Mumford nos recuerda que ya desde la Feria Mundial celebrada en la ciudad de Nueva York en 1964, se presentó la escuela del futuro como un niño recibiendo, desde su casa, información

CAPÍTULO 6: LA SUSTITUCIÓN DE LAS CERCANÍAS POR LA LEJANÍA

procesada por una estación central (*The Pentagon of Power* 286). ¿No se tratarían estas eventualidades de otras formidables burbujas, pegadas en este caso no a un automóvil, sino a un hogar presuntamente bien equipado?

Preguntemos qué están captando los niños sentados atrás en ese automóvil de estos tiempos acerca del mundo que les tocará a ellos continuar construyendo cuando sean adultos. De hecho, si lo que han de continuar construyendo es exactamente el mismo país en que viven, ni siquiera lo están viendo o pensando, pues han sustituido por alguna lejanía todas las cercanías que puedan darse en una conversación dentro del espacio de un automóvil o mirando a través de sus ventanas. No ven la ciudad por la que transitan o es muy poco lo que de ella pudiera llamarles la atención. Tendría que ser relativamente espectacular lo que los sacara de sus respectivas burbujas. Tampoco se ven o se hablan el uno al otro, al menos no tanto como en el caso de que los equipos que tienen a su disposición fueran otros. Quizás el mundo que les tocará a ellos continuar construyendo tiene más que ver con lo que manejan en sus pantallas que con la ciudad por la que transitan y con el país que habitan. Eso constituye un problema serio.

El fenómeno en forma aislada no puede ser objetable. Después de todo, como nos recuerda Rafael Bernabe respecto al caso de Puerto Rico, el automóvil implicó cierta "liberación del Padre, del Párroco, del vecindario, de la chaperona" [23].⁴⁴ En el fragmento de vida cotidiana que hemos estado explorando, ninguna de las personas en el auto está haciendo algo incorrecto o malo. Leer un buen libro o el periódico y conversar detenidamente acerca del estado de las cosas en el país también constituyen formas de sustituir las cercanías por la lejanía. La lectura individual, sobre todo,

representa cierto modo de burbuja. Del mismo modo, en vez de estar embelesados con una lejanía digital, los niños pudieran estar jugando el tradicional *Monopolio* en una mesa integrada a una SUV bien equipada. En ese caso, los niños estarían, en alguna medida, sustituyendo las cercanías entre ellos por alguna lejanía sugerida en el tablero. Sin embargo, como en la conversación acerca del estado de las cosas en el país, la sustitución sería mucho menor, pues los niños estarían compartiendo y la presencia de ambos entraría en la experiencia del juego de *Monopolio*.

Nos referimos a una tendencia con notables implicaciones para la vitalidad, la prosperidad y la diversidad. Hoy, en general, tenemos menos encuentros reales con aquello que no nos remite total e inmediatamente a alguna lejanía, menos encuentros cara a cara con otras personas y menos encuentros con nosotros mismos. Los agentes racionales de Rawls -aquellos puros y ágiles electores- podrían, en la práctica, tener demasiadas opciones a su disposición, o, más bien, las que resaltan alejan a los unos de los otros y a todos de la localidad. "Conducir" el automóvil "nos prepara para los juegos de computadora, y viceversa" es la conclusión de Julian Stallabras, un inglés estudioso del automovilismo [123]. Sobre todo, consideramos que las opciones que tienen a su disposición aquellos niños y su padre no son las que pudieran ser para genuinamente progresar. Por un lado, está "la violencia" de "padecer la congestión en todos los órdenes y todas las direcciones," según señalara el escritor puertorriqueño Luis Rafael Sánchez en su libro *No llores por nosotros Puerto Rico* [123]. Además de esa violencia, lo que en Puerto Rico llamamos 'el tapón' de miles de motores siempre entorpeciendo parcialmente el movimiento crea un panorama de un lugar incómodo, de una geografía de ningún lugar, como lo expresara Stallabras [113-34].

⁴⁴ La chaperona, en Puerto Rico, es una mujer que acompaña a las parejas a todas partes con el propósito de vigilarlas.

Por otra parte, desde la década de los ochenta Winner argumentaba en su libro *La ballena y el reactor*, que todo lo que nos encontramos en la carretera -personas, árboles o edificaciones- son obstáculos en una carrera de obstáculos para los automóviles. La disponibilidad de más y mejores carreteras, en las que se pueda llegar rápido de un lugar a otro sin interrupciones, se torna en el objetivo principal al diseñar una ciudad o al llevar a cabo nuevas obras de infraestructura. El diseño de las ciudades se circunscribe al uso del automóvil, modo de transportación concebido para ser utilizado a altas velocidades y para recorrer largas distancias en periodos cortos de tiempo. Dado a que en un creciente número de ciudades el automóvil predomina, el aspecto de las ciudades viene a ser prácticamente el mismo. "Ciudades que pierden sus características únicas, se convierten en espacios," nos indica Hughes en *Human-Built World* con relación a la homogenización de la arquitectura de las ciudades [102]. Lejos de permitirnos aprovechar todas las oportunidades imaginables en los espacios que habitamos, los automóviles son "cápsulas aislantes" que "impiden sentir en cuerpo propio el cuerpo del otro," como lo explica el puertorriqueño Rubén Nazario en "Siete pasos por la ciudad movедiza" [56-7].

Si la tecnología actual nos permitiera aprovechar con gran facilidad todas las oportunidades imaginables, ideal implícito en el primer patrón de multiplicar las opciones y agilizar la elección, y por hacer no quedara nada que fuera necesario, no podríamos vivir otra cosa que cierto modo de desesperación. Que la tecnología nos permitiera aprovechar con gran facilidad todas las oportunidades imaginables es técnicamente imposible precisamente por razón de aquellas subtracciones, finalidades latentes, monopolios radicales y alteraciones en el espectro de opciones que mencionamos en el acápite anterior. De todas maneras, la gente, por lo general, no es ni tan siquiera tan ambiciosa con el aval optimizador. No pretende ser algún dios. A nuestro

juicio, la gente se entrega a las ágiles elecciones y punto. De hecho, en cuanto a esta reflexión dirían algo así como lo siguiente: 'No es tan malo lo que pasa en ese automóvil. Ahora los niños pueden ver la ciudad, hablar entre ellos y con el papá, y también, si lo prefieren, ver televisión o jugar videojuegos. El padre, por su parte, puede aprovechar el tiempo para comunicarse con la oficina, con clientes y con amigos y familiares en lo que deja a los hijos en la escuela, como puede compartir con sus hijos y luego continuar en dirección al trabajo.'

6.3 De acoplamientos tecnológicos

La multiplicación de opciones y la agilidad de elección responden a una forma tecnológica de vida en que nos constituimos atendiendo ciertos fines a costa de otros que pueden pasar inadvertidos. Los últimos se van olvidando mientras nos enfocamos en los primeros, cuya visibilidad nos invita a modificar las tecnologías que sean necesarias para atenderlos aún más ágilmente. Ese proceso activa otras finalidades que se van a hacer sentir.

Examinemos nuevamente el fragmento de vida cotidiana que hemos descrito. En esta ocasión, tomemos el automóvil, medio generalizado de desplazamiento, como punto de partida. No se trata de un singular automóvil, sino de una forma de vida en una ciudad. De dicha forma de vida se desprende que, cuando sea preciso atender el asunto de la movilidad de la ciudadanía, se piense muy regularmente cómo manejar el flujo y el estacionamiento de los vehículos. También se desprende cierto rediseño paulatino de todo vecindario, de la ciudad y de la transportación entre las ciudades para así acomodar el automóvil. Asimismo, se desprende la transformación de la producción agrícola para atender los fines de la transportación. Se desprende, a su vez, la conveniencia de la ambientación del aire dentro de

CAPÍTULO 6: LA SUSTITUCIÓN DE LAS CERCANÍAS POR LA LEJANÍA

la cabina; la conveniencia de las opciones de radio como medio de información sobre el movimiento del tránsito en el país, sobre el estado del tiempo o sobre los eventos sociales durante el fin de semana, a los que, por supuesto, hay que ir en auto; y la conveniencia de las opciones de música, de ubicación, de rastreo y de instrucciones para llegar a cualquier lugar con la ayuda de un satélite. Se hacen convenientes también el teléfono móvil, para aprovechar el tiempo perdido, así como los juegos electrónicos y la televisión para entretenernos mientras estamos inevitablemente amarrados a un asiento. Es posible que lleguemos a pensar que sería mejor un automóvil que no necesitara conductor o que lo necesitara cada vez menos (que fuera, como decíamos de tecnologías contemporáneas de guerra, 'inteligente'). O, ¿qué tal si el automóvil volara, la escuela fuera virtual y pudiéramos trabajar todo el tiempo desde la computadora en el hogar? Como bien indica Stallabrass: "la irracionalidad de la situación total es enmascarada y levemente mitigada por un racionalismo extremo en los detalles" [126].

En última instancia, los fines asociados a la forma de vida del automóvil nos conducen necesariamente a la superación de su uso. Cada paso en esa dirección -y esto es lo crucial- va sustituyendo cabalmente una realidad que pudiera ser rica en cercanías por una aparatosa realidad artificial con gran movilidad y vocación hacia la lejanía. En todo momento durante el proceso, podemos decir que si no fuera por x tecnología no podríamos hacer esto o lo otro, o que si pudiéramos contar con x tecnología podríamos, además, hacer aquello que todavía no podemos hacer. Pensaríamos que eso es 'progresar,' aunque más bien incurriríamos en la falacia de la imaginación lineal presentada en el Capítulo 3 y continuaríamos ensamblando un modo de vida fundamentalmente pobre. Se trata de acoplamientos de tecnologías que desatienden lo verdaderamente importante.

Llamaremos *acoplamientos debilitadores* aquellos que nos invitan a abandonar las cercanías que enriquecen la vida. No queremos decir con esto que ~~son~~ los acoplamientos debilitadores son malos, ni que las tecnologías que incluyen lo son. Más bien, afirmamos que ensamblados como están, no permiten que los usuarios y los constructores puedan ver con claridad las cercanías que están abandonando al entregarse a un errado sentido del progreso. El padre y los hijos en el mismo automóvil ejemplifican los acoplamientos debilitadores. Pero este tipo de acoplamiento abarca distintos espacios, actividades y lugares. El diseño de establecimientos de comida rápida orientados al automóvil, los sistemas de autopistas entre las ciudades, ciertos videojuegos, los teléfonos móviles y otros equipos que se adaptan fácilmente al automóvil forman parte de la amplia gama de medios, estructuras y entretenimientos que debilitan la conexión de los seres humanos con las cercanías que pudieran enriquecer sus vidas.

Por el contrario, denominaremos *acoplamientos fortalecedores* aquellos que nos invitan a aprovechar las cercanías. Si los primeros no son acoplamientos malos, los segundos tampoco son buenos. Sin embargo, los acoplamientos fortalecedores permiten ver con claridad aquello en lo que hay que ~~hay~~ ^{hay} que esforzarse para progresar.

6.4 De acoplamientos fortalecedores

Para ilustrar preliminarmente lo que implica un acoplamiento fortalecedor, relatemos lo que ha acontecido en la ciudad de Bogotá, Colombia en años recientes. El alcalde de la ciudad, Enrique Peñalosa, logró obstaculizar la entrada a la ciudad de más de la mitad de los automóviles que lo hacían a diario, y construyó un carril para autobuses y bicicletas. Uno de los resultados ha sido la rehabilitación de áreas por las que nadie andaba puesto que eran peligrosas

para quienes no transitaran en auto. Gran parte de estas áreas, asimismo, se convirtió en pequeños centros urbanos donde la gente suele ir a reunirse, a compartir y de compras. También, se logró que floreciera un número de pequeños negocios en partes de la ciudad en que los negocios estaban en crisis.

Un ejemplo diferente, y a la vez tan particular como el de Bogotá, lo encontramos en el libro *The Ethics of What We Eat* del filósofo Peter Singer y del escritor y jurista Jim Mason [216-7]. La *Peacework Organic Farm*, ejemplo de agricultura apoyada por la comunidad, está ubicada cerca de Rochester, Nueva York. Sus dueños pertenecen a una asociación más amplia de agricultura orgánica que abarca todo el noreste de los Estados Unidos: la *Northeast Organic Farming Association*. La finca *Peacework* tiene unas quince cuerdas en las que se cultivan vegetales, frutas y hierbas orgánicas para venta comercial mayormente a nivel local. *Peacework* también cuenta con un peculiar sistema de membresía de unas trescientas familias en el área metropolitana de Rochester. Cada familia paga mensualmente entre \$14 y \$20, dependiendo de sus ingresos. Para mantener la membresía, las familias también se comprometen a ayudar en la finca, trabajando mediodía tres veces por estación, lo que, por supuesto, implica contar con el automóvil. A cambio, cada familia semanalmente recibe a domicilio una caja de producto fresco, lo que requiere al menos un camión. El arreglo entre la finca y las familias constituye un acoplamiento fortalecedor porque implica la cercanía del trabajo en grupo, a lo que tendremos que regresar, y porque conecta al consumidor con los detalles de la producción de su alimento. Conviene mencionar, además, que Singer y Mason citan un estudio que concluye que, en el año 2004, había más de 3.700 mercados de agricultores locales organizados y bien establecidos en los Estados Unidos, lo que es más del doble del número de mercados en la década previa [138]. No son malas noticias desde el punto de vista del fortalecimiento de las cercanías.

⁴⁵ Para la historia del monitor fetal, la principal tecnología en la historia reciente del parto medicalizado, véase Kunisch [41-60]. Véase también el ensayo de Luce [239-44].

Mientras tanto, en países de la periferia como Puerto Rico, las llamadas plazas del mercado, acoplamiento fortalecedores, generalmente languidecen y resultan inaccesibles frente a los supermercados, acoplamiento debilitadores, de las cadenas globales. A la vez que los mercados locales disminuyen en países de la periferia, otros tipos de interacciones entre las personas van desapareciendo. Singer y Mason citan un estudio en el que se señala que la gente tiene diez veces más conversaciones en un mercado de agricultores locales que lo que típicamente tiene en los supermercados [138]. Partiendo del trabajo que estos autores han citado, podemos inferir que en Puerto Rico hemos estado perdiendo gran parte de las conversaciones propias de las plazas del mercado.

acoplamiento

6.5 De ensamblajes debilitadores

Nuestro argumento no tiene que ver solo con el automóvil, los videojuegos, los teléfonos móviles o los televisores. Tiene que ver con la salud. En lo que respecta al parto, por ejemplo, muchos expertos coinciden en que la intervención del personal especializado de nuestros hospitales ha venido a constituir una historia plagada de dispositivos tecnológicos que, en forma creciente, van desvinculando al recién nacido de la madre y del padre. Entre las medidas tomadas con la medicalización de todo parto, se encuentran las drogas para calmar dolores en su gran mayoría inducidos por la propia intervención especializada. La medicalización de todo parto, presentara o no peligros a la salud de la madre y de la criatura, agilizó el proceso para beneficio de ciertos profesionales e industrias, a expensas de la genuina salud y la cercanía amorosa.⁴⁵

Nuestro argumento también está vinculado a la defensa nacional, a la vigilancia y a la seguridad. Mientras más distancia ciertos gobiernos quieran cubrir con los misiles nucleares, más necesaria se torna la disminución

CAPÍTULO 6: LA SUSTITUCIÓN DE LAS CERCANÍAS POR LA LEJANÍA

del peso en los químicos y la miniaturización de los detonadores (Mackenzie 424). Esa es la dirección que tomaron los Estados Unidos y la Unión Soviética en la segunda mitad del siglo veinte, lo que resultó además en la creciente posibilidad de armas nucleares cada vez más portátiles. Como necesario resultado del patrón dominante, dicha posibilidad creó la necesidad de fortalecer los sistemas de vigilancia por satélite y por otros medios, como también condujo a la necesidad de fortalecer los sistemas y otros medios para burlar los sistemas y otros medios de seguridad del enemigo. Se ha argumentado que en los setenta, los satélites de espionaje posibilitaron la estabilización de la carrera armamentista entre los Estados Unidos y la Unión Soviética (Mackenzie 432).

Mientras tanto, hemos destinado la humanidad a la vigilancia total y a la formación de un pequeño club de países que posee armamentos nucleares y que tiene la capacidad para diseñar, construir y almacenar más armas de ese tipo. La consecuencia evidente es la necesidad de supervisarse mutuamente y de evitar, o más bien posponer, la entrada de otros al club. La cadena aparentemente inexorable que hemos descrito constituye otro acoplamiento debilitador. Notemos, asimismo, que los acoplamientos debilitadores se entrelazan unos con otros: los sistemas de satélite aparecen tanto en el ejemplo de la familia en el automóvil como en el de las defensas nucleares de diversos países.

Por otra parte, los acoplamientos debilitadores nos distraen de lo que ocasionamos en cada localidad al mismo tiempo que sustituimos las cercanías por alguna lejanía. Una vez más, Singer y Mason nos ofrecen un ejemplo: no se comprometen con el principio de siempre comprar localmente, puesto que comprar alimentos locales fuera de estación puede resultar más dañino para el ambiente que comprarlos importados (146-7). El asunto,

no obstante, es más complejo. ¿Por qué no comprar generalmente lo que esté en estación localmente, acción que colaboraría con el fortalecimiento de un número significativo de cercanías y con mayor diversidad de productos alimentarios a nivel global?

Del mismo modo, es preciso evitar caer en el simplismo de que un norteamericano, en todo caso, hace más bien comprando habas de un agricultor pobre en Kenya que comprándolas a un agricultor local (156-7). Dicha conclusión de Singer y Mason, en apariencia sensible a las necesidades en la periferia, se deriva de un análisis muy pobre del poder adquisitivo de uno y otro agricultor en un momento dado. Este tipo de decisión del consumidor del centro -que no es nada difícil en el contexto de los supermercados de hoy- pasa por alto no solo los costos ambientales de la transportación transoceánica, sino también la importancia de promover la diversidad agrícola. En la periferia, por ejemplo, el comportamiento al que nos referimos, si es suficientemente insistente, a la larga no promoverá otra cosa que no sea la producción agrícola que esté en demanda en el centro, en vez de la producción mejor adaptada a las condiciones climáticas y estacionales, culturales y de suelo de cada localidad.

Por otra parte, en el centro, poco o nada generalmente se sabe de las condiciones de trabajo y otras condiciones en el lugar en que se producen las habas. Tratar de incidir positivamente en dichas condiciones desde el exterior a través de algún organismo gubernamental o no gubernamental, a más de los intereses comerciales involucrados en la transportación global de las habas de Kenya, puede más bien resultar en la complicidad de esos organismos con la consolidación de los intereses comerciales que persiguen acaparar la lejana producción de las habas. Lo que comienza como un reclamo de justicia

global puede terminar promoviendo el gigantismo y la centralización que caracterizan el comercio y la producción de estos tiempos.

En lo que se refiere a la ética de lo que comemos, Singer y Mason tienden a favorecer el gigantismo al que nos oponemos en nuestro argumento a favor de fortalecer las cercanías. Concluyen una y otra vez que resulta más factible promover cambios en una política de una compañía global que tratar de cambiar muchas políticas de pequeñas empresas. A su favor presentan los siguientes ejemplos: el logro, en los noventa, de una organización liderada por un accionista que perseguía mejorar el trato a los animales en el caso de *McDonald's* en los Estados Unidos (69-70); las luchas que resultaron en mejores condiciones de trabajo para los colectores de tomates en el caso de *Taco Bell* (168); y las auditorías y las inspecciones a que se someten estas compañías globales en comparación a los restaurantes independientes (75). No concordamos con esta postura, pues sigue siendo en las cercanías donde se puede constatar que, de hecho, se han superado las injusticias y los diferentes tipos de chantaje que los inmensos acoplamiento posibilitan en conjunto con las mismas agencias gubernamentales de auditoría, certificación e inspección, como podemos ver a través del libro de Singer y Mason (37-41, 101-10). También, tanto en el centro como en la periferia, es solo en las cercanías que podemos proteger la diversidad estacional del agro y de otros tipos de diversidad.

Las relaciones entre las partes de un acoplamiento debilitador o fortalecedor no son causales. No hay determinismo entre las partes. Los acoplamiento de los que hablamos, en todo caso, son construcciones sociales. Todo acoplamiento siempre puede pensarse y hacerse de múltiples maneras antes que la construcción adquiera lo que el historiador Thomas Hughes denominaba *momentum* tecnológico y nos imponga ciertos arreglos

sociales y políticos, arreglos entre las cercanías y la lejanía en el contexto de nuestra discusión. Para Hughes, un ejemplo paradigmático de *momentum* tecnológico es la red eléctrica de un país. Se pueden hacer cambios y modificaciones en la manera en que se abastece una red eléctrica de un país, pero una vez establecida, difícilmente se puede dismantelar como tal (Hughes, *Networks of Power*). El automóvil como medio de transporte urbano e inter-urbano es un ejemplo más reciente de una tecnología que ha adquirido *momentum* en gran parte del globo y parece estar adquiriéndolo en el resto (Nye 57-61).

6.6 De comprar libros en forma presencial

Un ejemplo de los efectos de un acoplamiento debilitador se manifiesta en la alegría de alguien a quien, estando a punto de comprar un libro en *Amazon.com*, se le presenta la opción de leer las razones que tienen otros clientes alrededor del globo para recomendar o no el libro. Esta persona puede alegar que no se ofrece este tipo de información en las librerías 'tradicionales' (aunque nosotros preferimos llamarle 'presenciales'). Ante la multiplicación de opciones y la agilidad de elección, se pierde de perspectiva la proximidad presencial que podríamos fortalecer a través de lo que en gran medida serían tecnologías diferentes. Es muy poco el tiempo que los contemporáneos en general dedicarían a repensar la tienda presencial y sus tecnologías como parte de un acoplamiento fortalecedor. Pero es una tarea precisa: repensar la tienda alrededor de fines como los de la conversación entre los clientes que frecuentan la misma; incluso, alrededor de posibilidad de comunicación entre clientes situados en un contexto local particular y otros clientes de otras librerías alrededor del mundo. Tampoco pensamos lo suficiente respecto a las posibles debilidades de opiniones sueltas de lectores alrededor del mundo. Estas opiniones, no importa cuán acertadas

CAPÍTULO 6: LA SUSTITUCIÓN DE LAS CERCANÍAS POR LA LEJANÍA

puedan ser en otros contextos, estarán en gran medida desvinculadas del contexto de vida en las cercanías particulares de nuestra lectora imaginaria.

Detengámonos en las opiniones desgajadas de un contexto particular. ¿Cuál es el problema con estas opiniones? En lo que respecta a la compra de libros por Internet, no debemos perder de vista que la opinión de un lector acerca de un libro varía según el contexto en que lee el libro y su particular trasfondo. El mejor libro acerca de un tema puede ser, entonces, diferente en diferentes contextos. En lo que respecta a leer acerca del automóvil como tecnología reveladora de nuestros tiempos, por ejemplo, nuestro juicio es que en Puerto Rico hay que recomendar a Julian Stallabrass, autor inglés, a Paul Hawken y a sus colaboradores Amory y L. Hunter Lovins, autores norteamericanos, entre otros, pero también hay que recomendar textos de los puertorriqueños Rafael Bernabe, Ana Lydia Vega y Luis Rafael Sánchez, así como ensayos compilados por Maribel Ortiz y Vanessa Vilches bajo el nombre de *Escribir la ciudad*. En Puerto Rico, una librería presencial podría recomendar estos u otros autores a alguien interesado en el tema. Una librería presencial también podría ayudar a divulgar el trabajo de un innovador arquitecto local como Fernando Abruña, por ejemplo, quien ha participado por décadas en el diseño de edificios verdes y de automóviles que propicien, a su vez, otro modelo de ciudad que fortalezca cercanías y permita que la mayor cantidad de personas pueda disfrutar presencialmente de distintos espacios.

¿Se podrán hacer recomendaciones como las mencionadas matizadas por el contexto local desde las tiendas virtuales? No es imposible. De hecho, tiendas virtuales de todo tipo de mercancías y de todo tipo de servicios, al igual que poderosos *search engines* como Google, se esmeran en lograr la total individualización de lo que recomiendan a sus clientes. Pero esta individualización no corresponde a lo que planteamos

de la tienda presencial. La total individualización de lo que viene a recomendarse responde más bien a la información en torno al comportamiento del cliente que se encuentren en unas bases de datos. La tienda local, por el contrario, es un foco de vida arraigante en una comunidad, y puede procurar y establecer vínculos entre seres humanos que comparten una misma localidad.

Y si en la virtualidad a la que prácticamente todo tipo de comercio viene a acceder como plataforma para sobrevivir en el mercado global de hoy se modificaran los algoritmos con los que se individualizan las recomendaciones para integrar a estas las recomendaciones de otras personas que pertenecen a la localidad de cada individuo, permítasenos preguntar primero, ¿para qué? ¿Qué razón tendríamos para reconstituir una cercanía en la lejanía de la virtualidad? ¿Para hacerlo todo más cómodo, más fácil? El progreso, sin embargo, no es tan sencillo, o, en otras palabras, eso no es todo lo que acontece al comprar por Internet. Como hemos visto, el patrón que acompaña la multiplicación de opciones y la agilización de la elección es la sustitución de las cercanías por algo lejano. En la guerra, el propósito en un lado de la contienda es penetrar el territorio enemigo desde la lejanía. Aquí, mientras a algunos se le hacen más fáciles sus compras, otros, sobre todo en el centro, penetran mercados desde la lejanía. En la virtualidad reina la lejanía, por lo que el escenario arraigante desde la virtualidad carece de posibilidades reales.

Con el paso de los años y el auge del comercio electrónico, hemos dejado a un lado la tienda local. Eventualmente, nos quejamos de que no encontramos nada de lo que buscamos en esas tiendas locales, lo que es de esperarse. Mientras crecen los inventarios en las tiendas virtuales, los de las tiendas locales vienen necesariamente a reducirse. En el caso de las librerías, tampoco nos debe sorprender que gran parte de los

autores locales enfrente dificultades diseminando sus trabajos, ni hablar de las casas editoras. Mientras tanto, leer en forma descontextualizada es deshacerse de la localidad y del país propios; es desarraigarse, lo que no podemos ver como ningún tipo de superación en vitalidad, prosperidad y diversidad. Algo análogo habría que decir acerca de la compra de todo tipo de artículo, mercancía o servicio. A fin de cuentas, la virtualidad en la que reina la lejanía vacía toda localidad de personalidad y potencial propios; es decir, la vacía de la vitalidad, la prosperidad y la diversidad que asociamos al progreso.

En el contexto de la cultura tecnológica actual, no es razonable esperar que en el centro y en la periferia la gente declare que los acoplamientos que predominan pueden ser debilitadores, eslabonamientos que probablemente tienen que ver con el resultado de compartir cada vez menos, tanto en los automóviles como en las tiendas y en otros lugares públicos. Los ideales de la multiplicación de opciones y la agilidad al elegir toman la forma de una burbuja para cada cual y en cualquier lugar. Los fines de las tecnologías que predominan se convierten en nuestros fines y las tecnologías en sí también se convierten en fines.

No obstante, según hemos indicado previamente, en los países donde presuntamente más se ha progresado, ya no se asocian tanto el progreso y la felicidad. Según investigaciones citadas por Borgmann, al menos en el centro del supuesto acontecimiento del progreso, "la felicidad no es pensada simplemente como más consumo." Más importante aún, "la gente sigue a la vez encantada e insatisfecha" con la tecnología ["Reply to My Critics" 357], lo que estimamos cierto de la periferia también. Aunque la gente esté 'encantada' con poder tener un televisor en el automóvil, por ejemplo, la insatisfacción, al menos, es un potencial punto de partida para un cambio en dirección.

6.7 Las cercanías

Un patrón cultural tecnológico puede poner a nuestra disposición ensamblajes de tecnologías que obstaculizan más de lo que tienden a fortalecer cercanías. Por ello, es más importante reflexionar sobre y cambiar el patrón que las tecnologías particulares. Nadie en su sano juicio puede querer, por ejemplo, acabar con el comercio electrónico. Postulamos que en lo que concierne a las condiciones generales que posibilitan el progreso con la tecnología, lo importante no es un número creciente de opciones a nuestra disposición ni la agilidad con que podemos elegir. El progreso con la tecnología es el resultado de que la misma satisfaga fines que fortalezcan las cercanías. Entendemos por cercanías todo aquello que tiene proximidad presencial, encuentros reales con las cosas, y encuentros cara a cara con otras personas y con uno mismo. No contamos con forma más abreviada de decirlo que *el progreso en felicidad radica en fortalecer las cercanías en el sentido de lo presencial*. Ello pone en perspectiva las cosas, los conocimientos y las actividades que nos pueden encaminar hacia un cambio en dirección o, en otras palabras, hacia un cambio en el patrón dominante.

Conviene aclarar que nuestro acercamiento preliminar al principio de las cercanías no es lo que Arnold Pacey, siguiendo la tradición de Schumacher, ha llamado "pensamiento centrado en la gente" como contraparte al "pensamiento centrado en los objetos" (*Meaning in Technology* 178-80, 187). El problema con esta terminología es que sugiere que debemos tomar la tecnología como algo secundario y concentrarnos en la gente; es decir, poner la tecnología al servicio de la gente. Si así lo hacemos, no podremos concebir lo que en gran medida pudiera ser una tecnología diferente. Como hemos visto, el hecho ya es que predomina la definición instrumental de la tecnología. La práctica actual del progreso toma las tecnologías como cosas,

CAPÍTULO 6: LA SUSTITUCIÓN DE LAS CERCANÍAS POR LA LEJANÍA

conocimientos y actividades que deben estar al servicio de la gente multiplicando sus opciones y agilizando la elección. Ya se piensa comúnmente que debe predominar el pensamiento centrado en la gente y que todas las tecnologías se justifican porque en alguna u otra forma 'ayudan' a la gente. Pensando en la tecnología a la disposición a mediados del siglo pasado, Ortega y Gasset estimó que ya contábamos con una "finca," o un "repertorio" de "dos servidores por cada civilizado" (*Meditación 49*). Para seguir especulando, podríamos decir que ahora son cuatro servidores o sirvientes por cada civilizado. Pero, como hemos establecido ampliamente, las tecnologías no son meros sirvientes; las tecnologías albergan fines en sí mismas y se convierten ellas mismas en fines que se hacen sentir. Se requiere hacer y apropiarse las tecnologías cuyos fines más implícitos y explícitos fortalezcan las cercanías en el sentido de lo presencial.

Por otra parte, es preciso insistir también en que el fortalecimiento de las cercanías no equivale al fortalecimiento de los valores locales, aunque se trate de un acontecimiento local. Toda proximidad presencial acontece en una localidad espacial. Los valores locales, no obstante, en uno u otro caso podrían desviarnos del progreso con la tecnología. En ese sentido, lo local como tal no es lo que planteamos que se ha de fortalecer. Tampoco se trata de los valores comunitarios, provinciales o regionales que también podrían desviarnos. Podemos decir, sin duda, que lo que vale de lo comunitario, lo provincial, lo regional y lo local son las cercanías que pueden albergar y que pueden fortalecerse con acción, trabajo y creatividad en algún contexto tecnológico, que siempre existe.

6.8 Del contraste entre tecnologías fortalecedoras y tecnologías debilitadoras de las cercanías

Si siempre hay algún contexto tecnológico, ¿cómo podemos distinguir tecnologías más fortalecedoras de otras más bien debilitadoras y así promover más las primeras en el contexto de un cambio en dirección? Las tecnologías siempre incitan el fortalecimiento de algunas cercanías y obstaculizan el de otras. Hasta en las autopistas, en las que a duras penas podemos a veces mantenernos despiertos en lo que conducimos de una ciudad a otra, se fortalecen relaciones entre dos o tres personas que tengan que viajar frecuentemente juntas. Dudamos mucho, sin embargo, que los comercios y las tiendas virtuales o electrónicas, el trabajo y la escuela desde la comodidad del hogar, y el automóvil o el avión como sistemas de soporte de vida dentro de los cuales puede haber otros sistemas de soporte de vida individual, en general, tiendan a avivar y a animar muchas cercanías.

acoplamiento

Ejemplos específicos se prestan a cierta inevitable ambigüedad y gradación. El automóvil con el que se va al trabajo y se dejan los niños en la escuela, según ilustramos al comienzo de este capítulo, es la pieza central en un ~~ensamblaje~~ debilitador. El automóvil con el que los suburbanitas de Rochester se transportan para colaborar en la finca *Peacework Organic Farm*, según el acuerdo de la membresía, es, en efecto, una pieza necesaria en un acoplamiento fortalecedor. Lo mismo podemos decir del camión con el que se reparte el producto a domicilio. Mucho depende del contexto en que apropiamos cada tecnología y mucho también depende de la concepción y del diseño al hacer cada tecnología. No obstante, se desprenden de nuestras reflexiones varias características comunes de tecnologías en principio fortalecedoras de las cercanías.

Las *tecnologías arraigantes*, en general:

- colaboran con el esfuerzo, el trabajo y la creatividad en el desarrollo de alguna o varias capacidades;
- motivan la creación de lazos entre seres humanos en la presencia de las cercanías;
- arraigan a las personas en alguna localidad;
- nos vinculan con los recursos que aprovechamos al apropiarnos y nos comprometen con su mantenimiento; y
- en la consecución de estos fines, no nos cierran el paso al ejercicio de la autonomía moral.

No siempre encontramos todas las características mencionadas en las tecnologías en contextos fortalecedores de las cercanías. Asimismo, algunas características pueden estar presentes solo parcialmente. Necesitamos, en consecuencia, ejemplos paradigmáticos que modelen el contraste que perseguimos establecer entre tecnologías arraigantes que tienden claramente a fortalecer cercanías y tecnologías desarraigantes que tienden evidentemente a debilitar cercanías:

- una bicicleta en comparación con un automóvil
- un velero en comparación con un bote de motor
- una tabla de *surfear* en comparación con un *jet ski*
- un instrumento musical en comparación con un equipo de reproducción de música
- un piano con el que puedes aprender a tocar piano en comparación con un piano que toca un número de ritmos, tonalidades y canciones dependiendo de la combinación de botones que aprietes
- una tienda de libros con espacios, equipos electrónicos e itinerario de actividades acomodados de manera tal que promuevan lazos y vínculos entre usuarios en comparación con *Amazon.com*

Todas estas cosas tecnológicas tienen sus correspondientes actividades y conocimientos que muestran un marcado esfuerzo en optimización:

- la ocupación de Irak en comparación con un misil *Tomahawk* dando en el blanco
- la preparación de una cena en comparación con descongelar y calentar en el horno microondas una comida rápida
- la incitación a la construcción de cosas únicas que algunos juegos electrónicos ofrecen en comparación con la superación sucesiva de obstáculos en otros tipos de juegos electrónicos
- la creación de algo único en una estación de trabajo que así lo requiere en comparación con laborar en una línea de ensamblaje de manufacturas

Nuestro argumento no es de tipo moral, en donde lo primero es bueno y lo segundo malo. Por supuesto que debe haber espacio para tecnologías comparativamente debilitadoras, pero es absolutamente preciso que haya más espacio del que hay para tecnologías arraigantes. El tipo de deliberación que en la práctica nos conduciría al progreso tiene más que ver con poder modificar los acoplamientos tecnológicos que predominan para que estos sean más fortalecedores de las cercanías que con elegir entre tecnologías comparativamente fortalecedoras y tecnologías comparativamente debilitadoras.

6.9 De las filas que se agilizan mientras se añaden otras

Tomemos a modo de ejemplo de un acoplamiento tecnológico la aviación comercial. Algunos de los puestos de trabajo más significativos que nos quedan están relacionados con los procesos de mantenimiento de la aviación comercial, con la mecánica y con la reparación de las aeronaves. Sin embargo, si examinamos cuidadosamente la aviación comercial, nos percataremos de que, en la forma en que está estructurada actualmente, constituye un acoplamiento bastante debilitador. Para poder salir de viaje en un avión comercial, debemos primero entrar al aeropuerto en una larga fila [o cola]

CAPÍTULO 6: LA SUSTITUCIÓN DE LAS CERCANÍAS POR LA LEJANÍA

de autos. Luego, debemos hacer otra fila y otra, y así sucesivamente, incluyendo sentarnos en fila en el avión hasta eventualmente llegar a la cercanía que era el destino. Existen, asimismo, muchas actividades ensambladas de esta manera, tales como los servicios funerarios, los restaurantes de comida rápida en el contexto del tránsito automovilístico en la ciudad y las líneas de ensamblaje de manufacturas. Ante tantas filas, es de esperar que la agilización se convierta en el fin por excelencia. Desde el punto de vista del progreso en felicidad, sin embargo, el asunto no apunta hacia la agilidad en la fila como tal: el fin debe ser otro.

Retomando el ejemplo de la aviación comercial, nos percataremos que, en cualquier vuelo contemporáneo, se puede entablar una buena conversación presencial o, incluso, cultivar cualquier otro tipo de cercanía más solitaria como pensar. Sin embargo, la cercanía que puede sucederse ocurre al margen del fin o, más bien, a su pesar. El fin del vuelo aéreo es un desplazamiento ágil en extremo, lo que inevitablemente aún toma tiempo, y sería insoportable si fuera demasiado incómodo. Escuchar música o ver una película no constituyen cercanías, aunque sí buenos alicientes para la fila.

Nos resulta bastante difícil pensar en el fortalecimiento de las cercanías desde el punto de vista de viajar en avión, pero no nos resulta difícil desde otros puntos de vista asociados a la aviación, tales como: el equipo de pilotaje, el equipo de asistentes de vuelo, los controladores aéreos, los expertos en mantenimiento, los diseñadores y los constructores de naves y la aviación deportiva, que es muy diferente a la comercial. Con la posible excepción de la aviación deportiva, todas estas formas de vida han venido sintiendo en diferentes grados los efectos de una extrema agilización que, en

algunos casos, reduce las capacidades que se requieren y, en otros, elimina puestos de trabajo significativo. En cada caso, es valioso tener un concepto amplio de la totalidad de las formas de vida que queremos promover y cómo se han de entrelazar. No es difícil pensar cómo pueden fortalecerse las cercanías subvirtiendo acoplamientos debilitadores tales como los servicios funerarios, los restaurantes de comida rápida en el contexto del tránsito automovilístico en la ciudad, y las líneas de ensamblaje de manufacturas.⁴⁶

Es típico presumir que no importa las tecnologías que se pongan a nuestra disposición, los seres humanos siempre encontramos maneras de enriquecer las cercanías, lo que no creemos constituye una forma acertada y productiva de tomar el asunto. La disposición a hacer lo mejor de las circunstancias en que nos encontremos es una virtud de gran valor humano, sin duda. Pero es un error presumir que esas circunstancias revelan algún modo de progreso, y que los humanos siempre podemos encargarnos de resolver el asunto de pasarla bien. La cultura tecnológica actual nos lleva en otra dirección que no es pasarla bien ni ser felices. Parecería que con las largas filas que se agilizan mientras se añaden otras, la tecnología actual 'nos traga,' como escribe acerca de la autopista Rafael Bernabe [30].

6.10 El principio de las cercanías

Entendemos que el problema de haber progresado poco o nada reside en la desintegración de las cercanías a la luz de los supuestos de la forma actual de progreso. *El progreso a través de la tecnología es el resultado de que los fines de las tecnologías que apropiamos y construimos para nuestro uso y el de los demás, en sus diversos acoplamientos entre sí y en apertura a la lejanía, fortalezcan las cercanías.* La diferencia que postula el principio de las cercanías es la presencia

⁴⁶ Para un argumento sobre la posibilidad de fortalecer las cercanías al interior de acoplamientos debilitadores tales como las líneas de ensamblajes de manufactura, véase Sclove, *Democracy and Technology* (69-72).

de las cercanías, donde se produce la vitalidad, la prosperidad y la diversidad, en una palabra, la felicidad que buscamos en el progreso.

Si las tecnologías contemporáneas favorecen la multiplicación de opciones y la agilidad de elección, las tecnologías que vislumbramos han de fortalecer las cercanías. Queremos, en gran medida, una dirección en tecnología diferente, que arraigue. No pretendemos abolir los teléfonos ni nada por el estilo, aunque pudieran hacerse menos necesarios. Lo mismo ocurre con los automóviles, que nunca debieran constituirse en monopolio, y con la aviación comercial. Plantear dicho cambio en dirección no es lo mismo que plantear control o dominio sobre la tecnología tal cual es, puesto que lo que proponemos es en gran medida una tecnología diferente con otros fines en vez de el establecimiento de límites o ámbitos para la tecnología actual. Estamos alterando los fines que un buen número de tecnologías ha de satisfacer. Ello implica otra cultura tecnológica y un cambio en dirección. En primera instancia, no se trata tampoco de cierta política pública o de cierta legislación que establezca y delimite cómo se han de concebir, diseñar y producir tecnologías. Se trata de una elección al apropiarse y al hacer tecnologías. Evidentemente, la elección de esas tecnologías debe ser libre y ha de surgir en el contexto de una multiplicidad de opciones. El error actual es que la práctica del progreso dominante no es otra cosa que la multiplicación de opciones y la agilización de elección.

Hay agilidad en todo esfuerzo optimizador. Agilidad hay, por ejemplo, en una antigua crátera de vino, que al menos en el caso de los griegos, derivaba su peculiar forma de que tenía como fin que se la pudieran pasar de mano en mano en el evento festivo. También era importante que la crátera fuera pesada para darle importancia al vino y para, de vez en cuando, tener que colocarla en el piso y contemplar las escenas inscritas a su alrededor. Por otro lado,

con una herramienta así no beberían tan rápido, lo que alargaba el evento. A nosotros, este ejemplo quizá nos parezca incomprensible, pero, en el mejor de los casos, debe ser aleccionador. ¿O vamos a concluir que a los griegos antiguos no se les podía ocurrir algo más ágil que la crátera? Los griegos agilizaban lo que querían agilizar. La agilidad que caracteriza la cultura tecnológica predominante hoy, nos incita muy eficientemente a favorecer siempre alguna lejanía. Podríamos no solo contar con tecnologías ágiles fortaleciendo las cercanías, sino también querer elegir las. Ahora, en contraste, contamos con monopolios radicales de tecnologías siguiendo un patrón que tiende a resultar en el empobrecimiento de la vida en general.

CAPÍTULO 6: LA SUSTITUCIÓN DE LAS CERCANÍAS POR LA LEJANÍA

Definiciones

Acoplamiento debilitadores: conjuntos de tecnologías particularmente útiles en conjunto que se acoplan entre sí invitándonos a abandonar las cercanías que enriquecen la vida. Los acoplamientos debilitadores y las tecnologías que los componen no son malos de por sí. Sin embargo, ensamblados como están no permiten que los usuarios y los constructores vean con claridad las cercanías que están abandonando al entregarse a un errado sentido del progreso.

Acoplamiento fortalecedores: conjuntos de tecnologías particularmente útiles en conjunto que se acoplan entre sí invitándonos a aprovechar las cercanías. Si los acoplamientos debilitadores no son malos de por sí, los fortalecedores tampoco son buenos de por sí. Sin embargo, los acoplamientos fortalecedores son superiores a los debilitadores en el sentido de que nos permiten ver con claridad aquello en lo que hay que esforzarse para progresar.

Tecnologías arraigantes: tecnologías que colaboran con el esfuerzo, el trabajo y la creatividad en el desarrollo de alguna o varias capacidades; tecnologías que motivan la creación de lazos entre seres humanos en la presencia de las cercanías; tecnologías que arraigan a las personas en alguna localidad; tecnologías que nos vinculan con los recursos que aprovechamos al apropiarnos y que nos comprometen con su mantenimiento; tecnologías que, en la consecución de estos fines, no nos cierran el paso al ejercicio de la autonomía moral.

Planteamiento medular

El progreso a través de la tecnología será el resultado de que los fines de las tecnologías que apropiamos y construimos para nuestro uso y el de los demás, en sus diversos acoplamientos entre sí y en apertura a la lejanía, fortalezcan las cercanías. *El principio de las cercanías* postula la necesidad de la presencia de las cercanías, pues allí se producen la vitalidad, la prosperidad y la diversidad -en una palabra, la felicidad que buscamos en el progreso.