

Conducir, una experiencia espiritual

Franck Damour*

Université Catholique de Lille
E-mail: franck.damour@univ-catholille.fr

DOI: 10.14422/ryf.vol286.i1459.y2022.004

Recibido: 15 de mayo de 2022

Aceptado: 20 de julio de 2022

RESUMEN: Por término medio, un europeo utiliza su coche seis horas a la semana. Es mucho menos que un smartphone o un televisor, pero es suficiente para que sea uno de los objetos técnicos más utilizados. El coche no es un accesorio neutral y transparente, cambia nuestra percepción y acceso al mundo. La conducción es, pues, una de esas prácticas técnicas en las que se constituye nuestra humanidad. Esto significa que los desarrollos en la industria del automóvil no son ajenos a nuestra vida espiritual.

PALABRAS CLAVE: espiritualidad; tecnología; antropología; automoción.

Driving, a spiritual experience

ABSTRACT: On average, Europeans use their car six hours a week. It is much less than a smartphone or a TV, but it is enough to make it one of the most used technical objects. The car is not a neutral and transparent accessory, it changes our perception and access to the world. Driving is thus one of those technical practices on which our humanity is constituted. This means that developments in the automobile industry are not unrelated to our spiritual life.

KEYWORDS: spirituality; technology; anthropology; automobility.

* Este artículo apareció por primera vez publicado en francés en la revista *Études* 7 (2022), 61-72.

1. Introducción

La industria automovilística está experimentando un gran cambio en el contexto de la crisis climática: al pasar de los motores de gasolina a los eléctricos, está recuperando una de las posibilidades técnicas de equipamiento de los automóviles que se había abandonado a partir de los años 20 en favor de la gasolina exclusivamente. Este cambio debe tenerse en cuenta porque el automóvil es un objeto técnico global: es el resultado de una compleja cadena de producción cuya dimensión política es evidente; tiene una dimensión energética decisiva para el planeta, un impacto igualmente decisivo en el desarrollo de las zonas urbanas y rurales, y un lugar importante en el presupuesto de quienes los utilizan. Es portador de un fuerte impulso, entre fantasías mágicas, símbolos sexuales, el regocijo del riesgo, y una ruptura con la gravedad....

2. Un gran cambio “técnico”

Esta dimensión global hace que el coche sea uno de los objetos técnicos más debatidos y discutidos, desde el punto de vista medioambiental, de seguridad, político e incluso ético, con el desarrollo del llamado coche “autónomo”. Pero,

curiosamente, este objeto se piensa más bien en su uso cotidiano y en los efectos que este uso tiene en el ser humano. Pasar de un coche de gasolina a uno eléctrico es una cuestión tanto ecológica y social como espiritual.

De hecho, a pesar del actual discurso dominante, este cambio de energía no sólo tiene como objetivo responder al desafío climático: requeriría una reforma en profundidad del modelo de vehículo individual¹. Más bien, el cambio a la propulsión eléctrica forma parte de una trayectoria iniciada en la década de 1980, en la que los automóviles estaban cada vez más cargados de equipos electrónicos e informáticos. En esencia, la electricidad y su circulación se han convertido en la esencia técnica del automóvil, y la electrificación definitiva de la propulsión no hace sino completar un proceso más antiguo, integrando esta máquina técnica en un flujo general de electricidad que es a la vez sensor y soporte de datos. El futuro

¹ Véase, por ejemplo, el artículo de opinión colectiva “La transition écologique impose de révolutionner le modèle obsolète de la voiture individuelle”, *Le Monde* (2 de mayo de 2022). Podemos pensar en el fracaso de los sistemas de coche compartido lanzados a principios de la década de 2000.

coche eléctrico generalizado será rastreado por el fabricante, pero también por la aseguradora, por toda una serie de empresas ávidas de datos masivos, e incluso por el Estado o los ayuntamientos que regulan el tráfico: cada recarga permitirá la transferencia de datos que no hayan sido realizados en tiempo sincronizado por los dispositivos de a bordo.

Por lo tanto, este cambio no es tan brutal y se limita a acompañar la transformación del *auto*-móvil en el *hetero*-móvil. ¿Es esto lo que está en juego en las guerras del automóvil, de las que la crisis de los “chalecos amarillos” fue un llamativo avatar? No se trata sólo de un enfrentamiento entre “el fin de mes” y “el fin del mundo”, sino también entre dos concepciones políticas del automóvil: la promesa de emancipación a través de la motorización generalizada de los trabajadores hace tiempo que se convirtió en alienación, y la mutación energética no hace sino confirmarlo. En efecto, el coche autodirigido era un sueño de autonomía a través de estos vehículos individuales con sistemas de energía a bordo, capaces de ir sin interrupción de carga de un punto a otro, ofreciendo a todos la posibilidad de “acceso privado a la

movilidad en el espacio público”². Desde los años 80, este sueño se desliza hacia la heteronomía asumida y declarada de un vehículo integrado en una red global que se ocupa de todo: los “heteromóviles” han empezado a invadir las calles. Es este cambio el que el filósofo Matthew Crawford denuncia, con su habitual talento, en *Why We Drive*³ por su dimensión política y también porque forma parte de una “pérdida de contacto” con el mundo. Al criticar el sistema automovilístico a mediados de los años setenta, Ivan Illich hizo el mismo diagnóstico: la forma que adopta la tecnología contemporánea crea un déficit de corporeidad al establecer una desproporción, una desarmonía, entre los seres humanos y las cosas que componen el mundo. Aquí nos gustaría profundizar en estos análisis sugiriendo que este cambio técnico tiene una dimensión espiritual.

3. ¿Conducir o ser conducido?

Seamos claros: por “espiritual” no me refiero a lo que se categoriza así en la industria del libro, una

² P. YONNET, *La société automobile, Le Débat* 31 (1984), 143.

³ M. B. CRAWFORD, *Why we drive: toward a philosophy of the open road*, Harper Collins 2020.

especie de dimensión adicional de la vida, el condimento en la sopa diaria que la realza sin cambiar su naturaleza. Por espiritual me refiero a la experiencia de convertirse en humano, a la vida del espíritu en todas sus dimensiones. En un notable ensayo sobre su trabajo como cuidador, René-Claude Baud lo define así: "Aprendí la dimensión espiritual de toda la existencia, independientemente de las creencias, prácticas y moral individuales. Lo que hace que un hombre viva es el *suelo* del que se alimenta"⁴. Este suelo está formado por todas las dimensiones de la vida humana, incluido el diseño y el uso de los objetos técnicos que median nuestra relación con los seres y las cosas.

Los objetos técnicos, especialmente los que utilizamos en nuestra vida cotidiana, y el uso que hacemos de ellos, son constitutivos de este suelo del que nos nutrimos. Los objetos técnicos son una modalidad de nuestra presencia en el mundo, lo que en el régimen cristiano se llama nuestro modo de encarnación. Siguiendo a André Leroi-Gourhan, toda una línea de pensadores ha descrito hasta qué punto las técnicas son constituti-

vas del ser humano: el ser humano es *homo faber*, y su desarrollo no puede pensarse al margen de las técnicas, que no son más que extensiones de su cuerpo. Si los objetos técnicos son también constitutivos de nuestra encarnación, ¿podemos pensar en el desarrollo de una vida del espíritu sin ellos? ¿No es esto más cierto en el caso de los objetos que utilizamos a diario, cuyo alcance es, en última instancia, más decisivo que el de ciertas tecnologías que polarizan tantos debates éticos y que la mayoría de los humanos nunca utilizarán?

De este modo, la elección de un coche parece sencilla: necesito un vehículo que pueda conducir de forma autónoma. ¿Pero es tan sencillo? ¿Hasta qué punto conduces un coche? ¿Basta con girar unos botones y un volante? ¿Los distintos sistemas de asistencia a la conducción no te quitan el poder de conducir? ¿Hasta qué punto no es el coche el que nos impulsa controlando nuestro comportamiento, o, por el contrario, convocando a nuestras distintas inteligencias? En resumen, un coche no es un objeto neutro y lo que ocurre con él forma parte de lo que experimenta su conductor. Si, citando a Bernard Stiegler, la tecnología es "la búsqueda de la vida por me-

⁴ R.-C. BAUD, *Ce qui remonte de l'ombre. Itinéraire d'un soignant*, Lessius, Au singulier, 1970.

dios distintos a la vida”⁵, el coche es también la búsqueda de la vida por medios distintos a la vida.

He tenido tres coches en mi vida. El primero fue un Citroen 2CV, el segundo un Citroen Berlingo y el tercero un Toyota Prius. Cada uno de estos coches ha sido una experiencia muy diferente para mí. Me gustaría dejar claro que sólo soy conductor debido al tamaño de mi familia y a una vida en los suburbios. No tengo un gusto especial por la mecánica y no soy especialmente hábil. Si es posible tomar el tren, prefiero utilizarlo. Mi experiencia es, pues, la de un usuario ignorante de su máquina y dependiente de ella. En esto, es diferente de la de Matthew Crawford. En efecto, el filósofo estadounidense es también mecánico y las páginas que movilizan sus conocimientos técnicos son bastante fascinantes. El objeto técnico es en gran parte oscuro para mí, a veces tiene una dimensión mágica, me conviene mientras “funcione” en silencio, como un órgano sano. Sin embargo, esta posición cándida, lejos de descalificar este análisis, nos permite captar lo que está espiritualmente en juego en la mayoría de

las dimensiones técnicas de nuestra vida.

4. “Esto no es un coche”

Es posible que hayas visto esta pegatina en la parte superior de la ventana trasera de un 2CV: “Esto no es un coche”. El eslogan completo añade: “Pero es una forma de vida”. Cuando compré el mío en 1996, sólo me quedé con la primera parte, como alusión al cuadro de René Magritte y, sobre todo, como oportunidad para ofrecer un momento de meditación a los desafortunados usuarios de la carretera atascados, a veces despoticando, detrás de mi coche. Conducir un 2CV nunca ha dejado de confirmar la veracidad del eslogan, obviamente por el anacronismo técnico que su uso representaba ya a finales del siglo xx: desde los años 80, un 2CV ya no era un coche.

Por necesidad, todos los usuarios del 2CV aprenden los rudimentos de la mecánica. Los peligros son demasiado numerosos y frecuentes para confiar en los servicios de un mecánico. Una de mis primeras adquisiciones, además de algunas herramientas, fue un manual de mantenimiento cuyas fotografías oscuras no eran muy fáciles de leer. Pero confrontando estas

⁵ Citado por T. REIGELUTH, “Le rapport magique à l’Intelligence artificielle, ou comment vivre avec l’aliénation technique”, *Quaderni* 105/1 (2022), 35-52.

imágenes con las piezas del motor que se me ofrecieron, por ensayo y error y con mucha paciencia, la reparación fue posible. Tanto es así que se estableció una relación singular entre este coche y yo. Mi forma de conducir cambió, me volví más atento a las sensaciones, los ruidos, los chirridos y los crujidos. Redescubrí una forma de relación corporal similar a la que se forjó con la bicicleta de mi adolescencia. Me sentí unido a este vehículo de una manera mucho más íntima de lo que había imaginado.

En cualquier caso, conducir un 2CV es singular: la velocidad se siente a partir de los 50 kilómetros por hora, al igual que el terreno. Los riesgos climáticos están fuertemente presentes, lo que a menudo hace que esta experiencia de conducción sea similar a pilotar un barco en medio de un mar tormentoso. No podría escribir esto mejor que Jean Rouaud, en *Les champs d'honneur*⁶:

“Cuando llovía copiosamente, lo que no es una anomalía en la costa atlántica, el 2CV, zarandeado por la ráfaga de viento, boqueando contra el viento, tomando agua por todos lados, parecía un barco de cabotaje destartado embarcado contra el pronóstico del tiempo en un mar demasiado grande. La lluvia caía

sobre el capó, cuya precariedad se percibía con preocupación, un trueno ondulante y amenazante, que resonaba en la pequeña cabaña como una llamada de las profundidades. A través de uno, y luego de varios agujeros microscópicos en la tela, se formaban lentes de agua en el interior, que pronto crecían, se estiraban, se agitaban, se partían y caían verticalmente sobre una cabeza, un brazo, una rodilla o, si había espacio, en el hueco de un asiento, hasta que, sumando los pequeños barrancos, formaban un pequeño y considerable charco que no había que olvidar esponjar antes de sentarse...”.

Tal máquina de rodar nos conecta así con nuestro cuerpo, con nuestra inteligencia, con nuestro *mestizaje*, como dirían los griegos, así como con el mundo tal como es: irregular, impetuoso, exigente.

Esta fragilidad hace que la conducción de un vehículo de este tipo sea más acogedora para los demás usuarios del mundo: medimos mejor la fragilidad de los peatones y ciclistas, así como la ansiedad de los demás conductores ante un vehículo tan anacrónico, una anomalía rodante. Esto me recuerda lo que el papa Francisco dijo sobre aquellos conductores romanos que, moviéndose “con juicio y prudencia” en el tráfico de la capital italiana (quien lo ha experimentado mide el alcance del ejemplo papal), participan “si-

⁶ J. ROUAUD, *Les champs d'honneur*, Minit 1990.

lenciosamente” en el bien común. Esta atención a los demás usuarios de las calles y carreteras permite una reconquista espiritual. Este 2CV es un coche ligero, de chapa frágil y frenos caprichosos, un objeto que vuelve a centrar mi atención y la libera de este capitalismo que, por el contrario, espera capturarla para su propio beneficio a través de la mediación tecnológica⁷.

Conducir un vehículo de este tipo cultiva una invitación a la sociabilidad. En primer lugar, está el de los aficionados a la mecánica, especialmente a los vehículos antiguos. Por encima de todo, está el de la vida cotidiana: de hecho, casi todos los días eran una oportunidad para experimentar lo que yo llamo el efecto “Madeleine de Proust” de conducir un 2CV. Cuántas personas me saludaron amistosamente al pasar el coche, o me hablaron, o se apresuraron a mencionar una anécdota familiar. Ciertos objetos técnicos generan

encuentros improbables e imprevistos, y nos llevan a modificar nuestra disposición interior: aceptar estos momentos de discusión significa dejar de cumplir siempre el programa, transformar cada trayecto en un viaje potencial, cada espera en un atasco en un viaje.

Al final, la conducción de este coche fue una experiencia de desconexión y convulsión: me llevó a donde no quería ir. Se apoderó de mí a través de mis sentidos, de mi cuerpo, de mi capacidad de relación. Como dicen los filósofos y sociólogos de la tecnología, el 2CV tiene una verdadera “agencia”: una capacidad de acción en sí mismo, sobre el mundo, las cosas y los seres. En el día a día, este coche me ofrecía una experiencia de la realidad porque estaba a la altura del ser humano, proporcionada.

5. Envejecer juntos

Obviamente, la compra de la Berlingo fue un paso hacia una forma de confort y estandarización. Al principio, llaman la atención sobre todo los accesorios (la radio del coche, el aire acondicionado, la calefacción) y luego la fiabilidad de la mecánica. Sin embargo, todavía es posible realizar pequeñas reparaciones además del mantenimiento: a veces he jugado con el

⁷ M. B. Crawford hace un buen trabajo analizando las motivaciones de los gigantes digitales para desarrollar coches automatizados: captar datos y colonizar partes de nuestra vida en las que nuestra atención sigue siendo requerida por el mundo real y en las que es difícil navegar conscientemente por Internet (por supuesto, nuestros coches ya lo hacen automáticamente, por nosotros).

sistema eléctrico, el encendido, he sellado algunas fugas, he desmontado y vuelto a montar las ventanillas laterales, el sistema de elevación de la baca y otras pequeñas cosas que no sabía que existían hasta que se estropearon.

Sin embargo, esta Berlingo es claramente un coche: no hay necesidad de mostrarlo en la ventana trasera. Lo conduje inconscientemente durante años, sin tener que preocuparme por ello. Nunca ha generado ninguna socialización, salvo por su extrema utilidad para mover o transportar niños, por su modesta robustez. Esto se parece a lo que los anuncios de coches familiares nos mostraban (“mostraban”, ya que puede observarse que casi han desaparecido de las promesas de los fabricantes, sustituidas por experiencias solitarias o festivas). Sin duda, la preocupación de los ingenieros del vehículo estaba conseguida: ofrecer una versión más barata del icónico Espace de Renault, lo que entonces se llamaba un “ludospace”. El Berlingo es ante todo un vehículo utilitario, una herramienta sobria y eficaz al servicio de una familia numerosa, móvil, juguetona y errante.

Esta funcionalidad sencilla y sin florituras le ha permitido perdurar. Y ahí, como en esos matrimonios de la razón, nació una histo-

ria de ese tiempo compartido. No quiero hablar de los recuerdos que este vehículo, un poco como una extensión de la casa, ha tomado, apareciendo en los álbumes fotográficos casi como un miembro de la familia, ¡una especie de duende de la casa! Y al igual que el elfo de Harry Potter, acabó ganando su libertad y dejó de ser sólo un coche como premio a su lealtad. Esta Berlingo se está haciendo vieja, el aire acondicionado ya no funciona, la calefacción sigue funcionando pero la mayoría de las veces a contrapelo, el asiento del conductor parece un sarcófago, las rótulas chirrían y se necesita un ingenioso truco para cerrar las puertas traseras... Una especie de armonía, hecha de pliegues y hábitos mal planchados, ha deformado su carrocería mecánica y plástica, desgastado su piel de tela y metal. Si sabe cómo hacerse dócil a los demás conductores, sólo los miembros de mi familia conocen todos los trucos para hacerlo funcionar plenamente. Se ha acostumbrado a nuestras manos, nuestros cuerpos y nuestros gestos. Esta Berlingo desempeña el papel de *memento mori*: nos da, día tras día, una lección de sabiduría y sencillez. Encarna el servicio que querían prestar los ingenieros y trabajadores que la construyeron hace más de veinte años. Fabricado en una línea de producción, un producto

estandarizado, tardó años en convertirse en un objeto único e irreproducible. En definitiva, una extensión del cuerpo familiar, como una prótesis familiar, que refuerza nuestra humanidad al permitirnos cultivar las virtudes de la sencillez y la acogida.

6. ¡Conducir es dejarse llevar!

Estas son las palabras, extrañas a decir verdad, que me dijo el vendedor del concesionario Toyota el día que me hizo probar uno de sus vehículos híbridos: “¡Conducir es dejarse llevar!”. Pronto me di cuenta de lo espiritualmente correcto que sonaba.

Obviamente, la adquisición de un Toyota Prius fue un paso más, probablemente un avance. Lo primero es la desaparición de la conducción. Inmediatamente me sentí como un pasajero en una experiencia más que como un usuario, y mucho menos como un conductor. Todo comienza con la llave de contacto. Volvamos atrás por un momento. Para arrancar mi 2CV, solía utilizar una llave de plástico y metal que introducía en el neiman para arrancar el coche. A veces (por no decir a menudo), el neiman se atascaba. Tenía dos soluciones: utilizar la manivela y lanzar el motor de arranque di-

rectamente, desde el exterior, delante del motor, o conectar los cables que el neiman debía poner en contacto. El Berlingo, más robusto, ofrecía un neiman que nunca se estropeaba y un arranque garantizado, si los tornillos de platino lo permitían. Con el Toyota, la llave es una opción: el coche se abre en cuanto toco la manilla, simulando “reconocerme”, y el motor arranca con un botón mágico llamado “Power”. La primera vez, sentí el regocijo y la euforia de un capitán Picard en su nave interestelar cuando da la orden de salida: “¡Arranca!”.

El Prius es un objeto técnico opaco: al levantar el capó, una placa metálica cubre la mayor parte de las piezas. El mecánico me habla de “diagnóstico informático”, no de reparación. Incluso el folleto de servicio está en línea. El coche también ha tomado el control de mis movimientos a través del GPS. Su diseño permite transferir la atención del conductor (de su atención a la “máquina”) a la de los sensores automatizados del vehículo. O mejor dicho, este diseño es el vector del sistema que regula mis movimientos de la misma manera que regula el trabajo del propietario del garaje, que entretanto se ha convertido en un “distribuidor”. Porque se trata de un vehículo con especificidades técnicas

que otros propietarios de talleres no conocen del todo. ¿Voluntad del fabricante? ¿Las limitaciones técnicas? En cualquier caso, aparte de llenar el depósito y llevarlo a la visita de servicio, ya no puedo hacer nada con este vehículo. A no ser que pertenezca a una red de hackers que sepan hackear el ordenador de a bordo, este Toyota seguirá siendo totalmente opaco.

La conducción se ve alterada, compensada, regulada. Quien lo conduce se comporta de la misma manera en la carretera. De hecho, conducir ya no es un problema. En el vehículo, no somos más que un rastro luminoso en la pantalla del GPS: no sentimos ni el viento, ni el frío, ni el alivio. Hace falta una placa de hielo o una inundación para que la realidad nos alcance. Como ha señalado François Dagognet, estos coches que, a través de pantallas y voces sintéticas, se esfuerzan por hacer “legibles” los peligros de la carretera convierten la conducción en una “aventura menos física que metafísica”⁸. Diríamos de cierta metafísica que pretende aislar la mente del cuerpo y el cuerpo del mundo. La conducción se convierte en un comportamiento fuera de la tie-

rra y del mundo, del que el peso desproporcionado del vehículo es la expresión perfecta: es una cuestión energética y ecológica, pero también espiritual. O, más exactamente, es una cuestión energética y ecológica porque es espiritual. Un encuentro fortuito me permitió pasar unos minutos en un Tesla: vi la culminación de este arco tecnológico iniciado en los años ochenta, con esta gigantesca pantalla táctil que ocupa el lugar del salpicadero, convirtiendo el volante en algo anecdótico. Un vehículo Tesla es un hetero-móvil total y fluido, del que sólo somos los invitados a bordo (con toda la polisemia del término): además, el sitio publicitario de la marca muestra coches conduciendo sin seres humanos...

Está claro que este vehículo no fue diseñado para envejecer: eternamente joven, un día desaparecerá de golpe. En cierto modo, la electrificación de la motorización completa un proceso de licuación del automóvil iniciado por Alfred Sloan en los años 20. El que fuera presidente de General Motors de 1923 a 1956 revolucionó el automóvil a través de las ventas: inventó el cambio de modelo anual y la multimarca, con el objetivo de un coche “para todos”. En la actualidad, el “*esloanismo*” ha moldeado literalmente la ingeniería del automóvil, disolviendo la tecnología

⁸ F. DAGOGNET, “Une machine à traduire”, *Les cahiers de médiologie* 12 (2001), 201.

en el marketing. En este sistema, el vehículo no puede envejecer y no pertenece a su conductor, al que se le pide cada vez más que lo compre mediante un contrato de *leasing*. El círculo se completa: el marketing informa a la ingeniería, que desarrolla sistemas que luego son asumidos por el marketing. Cabe señalar que Alfred Sloan fue también un pionero del *management*, una gran inspiración para Peter Drucker, cuyo papel clave en el desarrollo del *management* neoliberal es bien conocido. La coincidencia, en los años 80, del advenimiento del neoliberalismo y de sus avatares empresariales con la transformación del automóvil no es casual: si el coche correspondía a la era liberal del asalariado, el hetero-móvil es el coche del neoliberalismo.

El Prius es un ejemplo perfecto de cómo la industria del automóvil ha convertido estos coches en elementos de una amplia red: ya no conducimos un 2CV o una Berlino, sino un Toyota, y la referencia a la marca no significa una experiencia mecánica singular (como conducir un Ferrari o un Bentley). Significa estar embarcado en una hetero-movilidad, el momento intermitente de una red que es a la vez energética, financiera y administrativa, y cuyo punto común es la circulación eléctrica.

Tomar conciencia de esto puede ser fascinante y estimulante: hay una experiencia espiritual aquí, una mezcla de entrega y la sensación de poder que viene de ser parte de una red de energía. El Toyota forma parte de un antiguo imaginario espiritual en torno a la electricidad. Escapar de esta experiencia espiritual requiere un conocimiento técnico mucho más complejo de adquirir que aprender a golpear con una llave inglesa un juego de tornillos de platino para restablecer el contacto. Evitar ese contacto es precisamente la problemática espiritual de estos objetos técnicos autónomos⁹.

7. Conclusión

No todo está escrito en el *design* (tanto el “dibujo” como el “diseño”) de un objeto técnico, incluso uno tan complejo como un coche. Las máquinas sugieren experiencias éticas y corporales del mundo. Llevan una narrativa a la que podemos adherirnos, pero que

⁹ Por supuesto, la argumentación es forzada: ningún objeto técnico es totalmente cerrado, depende del contexto de uso y de los usuarios. Sin embargo, algunos objetos integran esta parte de la acción del usuario, mientras que para otros se trata de un secuestro del objeto y de una actitud de “caza furtiva” (Michel de Certeau). Esto también es parte de una vida de la mente...

puede ser interpretada o subvertida: en el uso de las máquinas se desarrolla una vida mental. Sin embargo, no todas las máquinas dan el mismo espacio a esta vida de la mente, o al menos no a la misma vida de la mente.

El relato de mi experiencia espiritual como conductor podría hacer creer que sólo cuenta la vieja máquina, que estoy cultivando una “actitud amish”. Es cierto que la temporalidad juega un papel: el 2CV y el Berlingo sólo se abrieron del todo cuando quedaron anacrónicos, técnicamente anticuados. Tal concepción presupone una progresión lineal de las tecnologías, que sabemos que forma parte de una narrativa triunfalista que exalta la innovación¹⁰. Lo importante era su durabilidad y densidad como objeto técnico. Como decía Hannah Arendt, “los objetos tienen la función de estabilizar la vida humana y —contra la afirmación de Heráclito de que uno no se baña dos veces en el mismo río— su objetividad reside en que los hombres, a pesar de su naturaleza cambiante,

pueden recuperar su identidad en sus relaciones con la misma silla, la misma mesa”. Si estas máquinas pueden inscribirse en el tiempo de una vida humana, si perduran a nuestros ojos, es porque están proporcionadas, sintonizadas temporalmente con las capacidades sensoriales y corporales humanas, en una palabra: son automóviles. En el caso del Prius, no he comprado un automóvil, sino el acceso a un sistema. El *diseño* del coche se subordina entonces a un guion restrictivo que niega toda autonomía al conductor. Estos vehículos cerrados pueden ser más seguros, más ecológicos (si creemos a los fabricantes) pero, al encerrar los cuerpos, al abstraerlos de su mundo, sólo les impiden vivir de su espíritu. Si este modelo técnico se convierte en el modelo dominante, más allá de los coches, lo que estamos presenciando es simplemente un empobrecimiento espiritual del mundo humano. Porque un mundo humano sin objetos técnicos ya no es del todo humano. Tampoco es espiritual. ■

¹⁰ El historiador David Edgerton desmiente alegremente este mito en su ensayo *Quoi de neuf ? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Seuil, 2013.