

Vehículos

Vehicles

Pablo Fernández Christlieb

Universidad Nacional Autónoma de México

pablof@unam.mx

Resumen. El presente texto pretende hacer una descripción y una reflexión de la ciudad a partir de sus medios de transporte y del ser urbano que los utiliza. Intenta mostrar a la ciudad como un tejido o un entramado de vehículos en movimiento.

Abstract. The present text attempts to do a description as well as a reflection of the cities from the point of departure of its means of transport and the urban being who uses them. In other words, it tries to show the city as a tissue made of vehicles.

Palabras clave. Vehículos; ruedas; calles; pasajeros.

Keywords. Vehicles; wheels; streets; passengers.

A continuación se presenta la descripción de cinco tipos de vehículos. Los vehículos importan porque sus movimientos que se entrecruzan y entretajan son los que constituyen la consistencia de las ciudades, que libera y oprime a los denominados ciudadanos o, para el caso, peatones. Debido a que estos vehículos fueron captados en la Ciudad de México, un lugar espléndido para este tipo de observaciones y otras desgracias, su descripción no puede prescindir de los *mexicanismos*, ya que se les despojaría a dichos vehículos de su significado, aunque no de su transporte.

Aviones

Un avión es una cosa sumamente primitiva. Al revés de, por ejemplo, las vacunas o los antibióticos, que actúan con lógica bioquímica, al contrario de la radioactividad o el electromagnetismo, que son fuerzas sutiles, o de la mente que trabaja con material sin materia, los aviones, en cambio, se mueven con un aparataje de hace doscientos años, es decir, todavía con la misma fuerza bruta de la maquinaria de los ferrocarriles, a puro empuje contra el medio ambiente con el consabido derroche de tamaño, ruido y gasto. Ni siquiera son eléctricos. Es incoherente que sean cosas de mucha actualidad; nadie que crea que un avión es un dispositivo muy moderno, puede tener una mentalidad mínimamente moderna.

Más bien todavía tiene una mentalidad de tuercas y fierros, sólo que más pulidos y brillantes, para que parezca nueva. Y mientras tanto, los triunfadores que salen en los anuncios para motivar aspiracionistas, aparecen retratados con sus maletas listos para subirse a un avión, de los que van de Houston en adelante, sólo vuelo internacional rumbo al primer mundo, porque para medir el empuje del éxito, de nada sirve subirse a un avión que va a *Tapachula*, porque a eso le falta gasto y le falta ruido. Y así, por razones de foto,

todas las clases medias, en ascenso, en la *tablita* o de bajada, sueñan con caminar por un aeropuerto con la seguridad de una sobrecarga remolcando su equipaje, sin tener que *checar* nerviosas si traen el pasaporte, para así acceder a las clases aerosociales que son: *premiere*, ejecutiva, *platinum*, *business* y al final la *chinaca popular* de la clase turista que es por lo común adonde van a parar.

Según sus cuentas, subirse a un avión es subirse a la vida, y “la vida” es –según sus cuentas- algo que es *chic*, conecedor, bilingüe, cosmopolita y, sobre todo, algo donde no entran los desempleados ni los salarios mínimos ni los pobres de siempre, ni tampoco unos parientes a los que les van a presumir cuando regresen. Por eso, el día de vuelo, vestidos como ya se sabe, es decir, como ya aprendieron, de gente desenfadada que no se fija en lo que trae puesto pero bien que se lo fue a comprar adonde las marcas cuentan, o sea, cuestan, y sin hablarse mucho entre ellos para que se les note la normalidad y hasta el hastío de tener que estar ootra veeez en un avión, se dan a entender que no se merecen mutuamente, todo lo cual los hace sentirse como que *sí dan el ancho* para tales menesteres, y si hay que intercambiar algún comentario de convivencia con el desconocido de junto, el tema versa sobre cuestiones técnicas como el *boarding pass* y la Terminal 2, y ahí, justo el dato fundamental, esto es, el caro precio del boleto del avión, es el que mejor pasan por alto, para que se les note más.

Su mentalidad no es solamente primitiva como el avión que los lleva, sino además torpe, como se advierte en la vulgaridad soberana de que a los que van en primera los ponen hasta adelante para que a todos los de la clase turista les corra la envidia cuando pasen a *apretujarse* a sus asientos de atrás; y también salvaje, porque se suben con maletas *abusonas* que “de mano” no tienen nada, y se *avalanzan* en la fila de abordar, como si fuera de abordaje, para pasar antes que todos y *agandallarse* los portaequipajes. Seguro llevan *mole Doña María* en sus viajes trasatlánticos, chipotles de *La Costeña*.

Y un avión es un lugar promiscuo, ya que, por definición, 250 ocupantes en 270 metros cuadrados de superficie sin salida, se convierte en un refugio para damnificados, y después de cuatro u ocho horas de no moverse, cuando ya les dieron de comer, ya vieron una película con Julia Roberts, ya tienen sueño, ya quieren llegar y ya no caben en sus asientos ni en sus cuerpos, ya para entonces perdieron el estilo, y andan todos despatarrados sin compostura, estorbándose los unos a los otros, *chuecos* y desacomodados. No hay nada más promiscuo que enterarse cómo babea el de junto mientras duerme. El espectáculo es penoso. En los *microbuses Torres de Padierna-Cerro del Judío* también van todos hacinados y promiscuos, casi unos encima de otros, pero ahí por lo menos nadie se da las ínfulas de que es muy exclusivo. Ya al aterrizar se recomponen un poco y aún les queda prestando para robarse la *cobijita* de Aeroméxico.

Todo esto se arreglaría si los aviones tan sólo fueran vacíos, y es que cuando van volando allá arriba, hay que admitir que se ven bonitos. Silenciosos, hasta parece que no pesan, sino que se sostienen con fuerzas de levitación de ésas que no hay en la física newtoniana, que es la del gasto del empuje. Es incluso bueno verlos pasar, como monumentos flotantes,

y con que hubiera por el cielo puro *jet* de *DHL*, llevando las maletas sin tener que llevar a sus dueños, todo se les perdonaría.

Coches

Un automóvil no es un caballo evolucionado, sino una locomotora personal. La fascinación hipnótica que entrañaban los ferrocarriles del siglo XIX, durante la revolución industrial, esos largos monstruos que echaban chispas, humo, tableteo de metralleta y tonelaje, o sea, que despedían poder, y que arrasaban con distancias y paisajes, se transmitió en el siglo XX a los coches, con los que cada quien podía tener su pequeño tonelaje y su pequeño poder para él solo. Por eso los coches se han convertido en un ensueño irrenunciable para todos, y no se aspira a tener coche para transportarse o llevar cosas, sino para ser alguien y poder verse en el espejo sin bajar los ojos de la vergüenza; y podrán quitarle la casa, la familia, la comida y el cielo, pero no su ensueño con *quemacocos*. Es más práctico ir en taxi, camión o bicicleta, pero hay que ir en coche porque no es práctico sino simbólico.

A lo que se le denominó democracia fue al hecho de quitarle los rieles a las minilocomotoras de Henry Ford y dejarles nada más carriles, porque cuando el poder se vuelve personalizado hay que añadirle la libertad; claro que así como al poder individual se le denomina automóvil, a la libertad individual se le denomina fin de semana, que es cuando creen que pueden ir adonde quieran. Todo niño que quiera ser grande lo primero que quiere es aprender a *manejar*, porque ir de acompañante significa ir de subordinado. Aprender a *manejar* no es cosa tanto de sacar el *clutch* y *checar* el retrovisor que son meramente tecnicismos, sino verdaderamente participar del espíritu del poder del automóvil: aprender a *manejar* es aprender capitalismo salvaje, con todas sus audacias y emociones, que consiste en aprovechar todas las oportunidades de salir ganando, y en nunca considerar a los otros como semejantes o prójimos, que saldrán perdiendo. Saber *manejar* implica acceder a las calles de la vida, con la adrenalina en su punto, listo para actuar con decisión y sin miramientos a la hora de meterse en la fila viniendo de la bocacalle, de pelearse contra todos uno por uno y *round* por *round* para pasarse el amarillo del semáforo, de tocarle el claxon al pazguato de adelante, de obtener metros donde nadie regala ni centímetros, y meterse sin permiso donde no lo dejan, salirse por la *lateral*, clavarse en el estacionamiento, abrir atajos, responder insultos, y presionar, *apurar*, acorralar, intimidar a los otros, los otros todos que no son nadie.

En esta competencia de poderes y libertades personalizados, hay dominadores, donnadies y perdedores, que por sus coches los conoceréis: los primeros traen *Chargers* y *Hummers*; los donnadies son como una clase media de *Audis* por encima, de *Seats* por en medio y de *Tsurus* por abajo; y los perdedores, esto es, los 24 mil jóvenes anuales que lo que perdieron fue la vida en accidentes de tránsito, deben ser catalogados como el equivalente de los desempleados del capitalismo, ya que hasta en la edad coinciden. Y los peatones; no; perdón; éstos no existen; son como los pobres del capitalismo, sus nonatos.

Quién sabe por qué se escandalizan de las prácticas desleales, o más bien, innovadoras, de los motociclistas, que les gusta el capitalismo de aventura, o de los *peseros* y demás *chafiretes*, que son una especie de sicarios, *gangsters*, terroristas, y que por eso saben más capitalismo que nadie, porque saben que las reglas son para los tontos, los competidores son para eliminarlos y los *Chevys* son para aplastarlos. Así es el libre mercado de la vialidad. Como decía Herbert Spencer, un ingeniero de ferrocarriles que se volvió filósofo, en la sociedad sobreviven los más aptos, y los más aptos, como se dice actualmente, son los que se *friegan* a los demás con políticas agresivas. Y como decía Benjamin Franklin, un salvaje muy ingenioso, el tiempo es dinero, y así, cómo se va a dejar uno rebasar por un *baboso*, cómo no se le va a cerrar al imbécil ése que quiere pasar, cómo va a esperar a que arranque esa *vieja* que ni *manejar* sabe.

Los buenos optimistas opinan que no es para tanto, que *manejar* es nada más como jugar un videojuego, con todas sus audacias y emociones, y como en todos los videojuegos, uno no se los cree de veras y el asunto no pasa a mayores. Es cierto, pero es más fácil *correr* a un trabajador, negarle el empleo a un aspirante, estorbar el ascenso de un colega, creerse *la divina garza*, poner un *Oxxo* para acabar con la *tiendita* de la esquina, después de haber llegado *manejando* un coche, por puro sentir que todavía no se ha bajado de él. Seguro que *manejar* es como jugar *Tomb Raider* o *Killer Instinct*, pero es un dato empírico que no hay halcón de los negocios, especulador de bienes ajenos o funcionario inmoral, es decir, gente que sí sepa disparar, que no sepa *manejar*. Y, en suma, es un poco agotador vivir entre tantos ferrocarrilitos individualistas descarrilados.

Metro

Dentro de la categoría de “metro”, algo así como tren urbano subterráneo, están el de Londres y el de París, los dos primeros construidos que datan del siglo XIX, el de Montreal, el de Barcelona, al que Joan Manuel Serrat le hace una bonita canción, el de Nueva York, Sao Paulo, Santiago, Caracas, pero no está el de la Ciudad de México, ya que éste cae más bien dentro de la categoría de los *tianguis*, los *cinturones de miseria*, del *canal del desagüe* o de la categoría del día del juicio final, y será tal vez por esto último que de los pocos libros que se leen ahí, la mayoría son biblias evangelistas y otros manuales de resignación personal.

Desde afuera y desde arriba, sólo se ve cómo se sumen ríos de gente, y a uno luego se le olvida, pero abajo el asunto continúa. En efecto, el metro es una tubería del tipo albañal que se utiliza para el desalojo, con todo e ilusiones, de los desechos humanos de esta sociedad, de esos seres que ya *sacaron boleto* desde antes de formarse en la taquilla, porque, no tanto como debiera, pero cada tanto hay por la ciudad unos sumideros llamados entradas por donde los ciudadanos de a pie, es decir, a los que no les alcanza para un coche, caen succionados y por ahí se transportan estrictamente entubados, apachurrados, a presión, empujados por la fuerza de gravedad. No obstante, una de las grandes ventajas del metro es que no se ve, y así, los administradores de la ciudad lo pueden empeorar a gusto; de

hecho, para que los ciudadanos decentes, es decir, a los que sí les alcanza para un coche, no se den cuenta, las entradas han sido camufladas con puestos de discos y de relojes y de dulces, y así, sólo un observador atento advertirá que, como marabunta de hormigas yéndose por el *fregadero*, las muchedumbres de repente se hunden como si se las tragara la tierra, y ciertamente, se trata de un fregadero, nada más que en sentido civil. El problema ya no es de sobrepoblación sino de hidráulica.

Por la manera de ser tratados, los habitantes del metro se han vuelto todos feos, por falta de honor y sobra de ignominia: traen caras sin ángel que miran donde pueden, que es generalmente a la distancia, pero ha de ser una distancia en el tiempo o en la vida, porque dentro del metro, nomás no hay ninguna, y es por ello que a ciertas horas clave se tiene que separar a la bandada de mujeres de la jauría de hombres para que no haya enfrentamientos (“entrasamientos”, se ha de decir), aunque, de todos modos, ambos son grupos de seres abatidos, ya derrotados, a los que una humillación más no les inflige nada, y hasta se les ve, en horas de regreso, quitados de la pena, *ya qué*, comiendo *esquites*, papas a la francesa en platitos de *unicel*, *cacahuates japoneses* marca *geisha* con celofán y ruido y todo. Los habitantes del metro son gente cuyo domingo y dispendio consiste en comerse una rebanada de pizza Domino’s, que tiene franquicias en las estaciones (estará prohibido el pirataje, pero no el coloniaje), para ver si así se les pega un cachito de pertenencia a esta sociedad en donde sólo es visible el que consume. Al final del día o en horas de descanso, se juntan grupos de vendedores que se sientan en filita en el suelo del andén, y hablan y se les ve contentos de estar juntos, porque, con todo, el metro también es refugio de *punketos*, *cholos*, *chemos*, gays de los amanerados que reparten hojitas contra el sida, ciegos, lisiados que no es cierto que tengan “capacidades diferentes” y *niños de la calle* que no se encuentran “en situación de” como les encanta decir a los políticamente correctos creyendo que con eso ya arreglaron el problema, y es que se trata de un mundo tan anónimo, tan olvidado estilo Luis Buñuel, donde ya nadie ve nada, que todos caben: los que no son bien vistos en la superficie, están acá, *aguantando la vara* del maltrato, estoicos, porque el metro es una tubería con mal de parkinson, que trae a todos sus usuarios *zangoloteados*; a los pollos que transportan en trailers por la carretera los tratan con mayor delicadeza. Y la gente del metro, ella sí, ni pío: no se quejan, nada más se los ve en las sacudidas enterrando las uñas en los barrotos para no caerse y luego recuperar su verticalidad y su parsimonia, y uno se pregunta cómo es que ni chistan, no se enojan, e impávidos siguen con su mirada opaca y fija, y no se advierte en ciernes ninguna protesta ni movimiento por la dignidad de los habitantes del metro, tan diferentes de los *clasesmedieros empoderados* que bien que protestan porque alguien se les estaciona enfrente de su casa.

Parece raro que los suicidas del metro que suman una estadística celosamente guardada, escojan este lugar para tal intimidad, pero así como los que se matan en su casa es que quieren echarle la culpa a sus parientes, los que lo hacen andén abajo le están echando la culpa a toda la ciudad y a toda la sociedad, y por eso lo hacen justo en el escenario público que simboliza su derrota en este mundo. El rumor popular afirma que cuando el metro se queda detenido es que alguien se ha tirado a las vías. Y asusta que sea verdad, porque

últimamente se para entre dos estaciones una vez sí y otra también, a *tiro por viaje*, y de hora y cuarto que se hacía de *Neza* para acá, ahora se hacen dos.

Los usuarios del metro cada vez más se parecen a los *morlocks*, esos seres horribles del subsuelo de la novela del futuro de Herbert George Wells, aunque todavía las secretarias que agarran asiento sacan su cucharita para *enchinarsse* las pestañas; también se parecen a los habitantes perennes del metro de Buenos Aires que relata Julio Cortázar en un cuento tétrico, aunque todavía lo que más se anuncia en los vagones son desodorantes y automóviles, es decir, esperanzas, pero el día menos pensado la pérdida de dignidad podrá volverse indignación, y las turbas que hay ahí abajo, incluidos todos los que se perdieron en la estación del metro *Balderas*, van a salir a borbotones por otro agujero que se llama salida, y a ver si esta democracia de segundo piso no se inunda, y no se ahoga.

Triciclos

No constan en el registro nacional de vehículos, tal vez porque pertenecen a otra ciudad que la de las *tenencias* y los *emplacamientos*, que se supone que es la normal, pero lo cierto es que desde que empezó el siglo XXI han ido brotando, a pesar de no tener condiciones, por las calles de tránsito local de la ciudad, cada vez más. Extrañamente, todavía no han adquirido un nombre propio, por lo cual su nombre oficial es el único correcto, triciclos de carga, quizá porque los triciclos típicos de los niños han dejado de existir (con todo y niños típicos), y para más señas, son obligatoriamente amarillos aunque haya rojos y azules, “amarillo tráfico”, reza la ficha técnica, y son, pues, unos bicicletones de tres ruedas, dos adelante y una atrás, que, habiéndose comprobado que es más fácil empujar que jalar, vienen ingeniosamente equipados con un manubrio en la cajuela, o una cajuela en el manubrio casi tamaño *pick up*, y al parecer son inmensamente prácticos, versátiles y puede que hasta divertidos a juzgar por las caras más o menos sonrientes de quienes los van andando.

Aunque los fabrique la *Benotto*, no provienen de las bicicletas, como sus piezas darían a entender, sino de las carretas y los carretones y otros carritos, como su función deja claro. Por eso hay marcas muy hechizas, como *Regio*, *Trejo*, o la del *Herrero* que se ponga a hacerlos, y sus pilotos tienen más pinta de carretoneros que de ciclistas. Son una especie de *carrito de camotes* de segunda generación, con la salvedad de que los *camotes* mismos no tendrán segunda generación, a no ser que sean los *tamales* que en vez de silbato traen grabación y que son el culmen de la fantasía folklórica de los turistas que atisban el *México Profundo* cuando oyen *hay tamales oaxaqueños deliciosos tamales oaxaqueños*.

Podría esperarse que a los automovilistas les estorbaran, pero la verdad es que ni siquiera los han visto, porque da la impresión de que son de otra realidad, de una cuya ciudad no tiene segundos pisos ni anda corriendo tratando de alcanzar sus prisas. En efecto, es como si coexistieran dos ciudades en la misma, que se entreveran y se entrecruzan pero no se tocan ni se enteran. Mónadas, les llamaría Gottfried Wilhelm Leibniz. Una, que se mueve a

la velocidad de las citas perentorias, las compras urgentes y los trabajos pendientes, a la velocidad de la ilusión de la oportunidad del éxito atascado en un *eje vial*, y cuyas gentes creen verse bonitas. Y la otra, con una población que es bonita de puro no darse cuenta, que es de baja velocidad, baja intensidad, bajas ínfulas, que no le interesa llegar al primer mundo, con llegar a la esquina le basta, donde todo se mueve con tiempos de otros tiempos, en los que da tiempo de ir chiflando y saludando al de la *miscelánea* y la verdulería mientras llevan y traen garrafrones de agua, diecinueve en total, unos llenos y otros vacíos. A veces, en momentos como de epifanía, las dos ciudades se tocan y se descubren, cuando en una de éstas uno ve pasar uno de estos triciclos de carga y le da la sensación de que la vida se detiene, como para darles el paso, y se le esfuma su prisa y hasta el lugar adonde iba, mientras el triciclo amarillo pasa con quince cajas de refrescos todos llenos, plumeros y recogedores, niños sentaditos, escaleras de aluminio de éstas que se alargan, 170 kilos de *periódico que vendan*, flores, *anafres*, *raspados*, *jícamas* y cócteles de frutas, *chicharrones*, tanquecitos de gas para freír *sopes* y *quesadillas*, o los canastos grandotes de panadería ambulante con su termo *Coleman* para el chocolate caliente: en suma, cuando otro mundo pasa delante de las narices.

Según los expertos, si los triciclos traen llanta de moto –y si no también, opinan los que los usan– alcanzan a cargar hasta 400 kilogramos de peso, así que en las subiditas o cuando se pone el verde hay que ayudarse empujándolos a pie, pero estas dos ciudades paralelas se tocan de vuelta cuando los triciclos van vacíos o *agarran bajadita*, y entonces a estos carretoneros les sale un poco el alma de *trailereros* o *microbuseros*, y se avientan a la avenida, total, sienten que traen *lámina* suficiente para echársele a cualquier coche y para entrar por un momento en la realidad de los motores, y ahí se confunden con vehículos de ciudad moderna. Esto dura como 20 segundos.

Rueditas

La historia humana es curiosa: en la *Mechanica* de Herón de Alejandría, en el siglo I de nuestra era, ya aparecen especificados todos los usos de la rueda, incluso las turbinas, y sin embargo, es sólo hasta que una sociedad empieza a necesitarlos que se le vuelven a ocurrir; en el siglo XXI se está inventando otra vez una obviedad inmemorial: las rueditas.

Es falso que las culturas mesoamericanas no conocieran la rueda: sí la conocían, pero no les interesaba, y más misterioso que usar la rueda son las razones para no usarla: probablemente les daba *flojera* hacer caminos, o era más emocionante y más significativo el hecho de sentir en el cuerpo el peso de las cargas y el contacto con la tierra, o tal vez transportar era un acto tan serio que por eso solamente cargaban cosas importantes, como piedrotas para pirámides, y no se desperdiciaba acarreado banalidades. Así que las ruedas las dejaron en calidad de juguetes, cosas que no deben tomarse en serio.

Saber cuándo una rueda comienza a ser ruedita es algo incierto, pero aproximadamente es cuando mide menos de diez centímetros, aunque hay unas mayores que caen en esa

categoría, como los aparatos llamados *segways*, esos manubrios motorizados con rueditas tamaño plato que a la policía le gusta emplear en los centros comerciales. Así que a la mejor la diferencia es que las ruedas son grupales, o sea, para subirse varios y cargar lo de todos, y las rueditas son personales, lo cual es congruente con el individualismo y el aislamiento contemporáneos, aunque entonces las bicis, que no tienen rueditas, sino ruedas, también caben aquí. Bueno, o que las rueditas constituyen el único mecanismo del aparato, como en los carritos del *súper*, o bueno, que rueditas son aquellas ruedas que no alcanzan para atropellar, o simplemente que todo el mundo sabe de qué se trata cuando dice que algo “es de rueditas” o “tiene rueditas”, con lo que ahora sí queda claro.

El caso es que las rueditas surgen cuando la gente ya no tiene quien le cargue sus cosas, porque a principios del siglo XX, los pocos viajeros todos pudientes andaban con unos baúles gigantescos que incluso se llamaban “mundos”, que no tenían rueditas, pero sí cargadores, quienes, de paso, son los primeros descubridores de las rueditas en la forma de *diablitos*, en los años treinta. Fuera de eso, resultaba imposible concebir las rueditas dentro del imaginario colectivo, debido a que su lugar estaba ocupado por las asas, es decir, por unas agarraderas atornilladas a cualquier cosa, al baúl, a una televisión de setenta centímetros cúbicos de los años sesenta, a una maleta de cuero de veinticinco kilos estando vacía, que ya por eso, se volvían “portátiles”, lógica según la cual, la *losa del Pípila* sería portátil si le pusieran un asa, que es, más o menos, lo que le decían a los niños que mandaban a la escuela con una mochila *archiretacada*, que pueden aguantar nada más porque tiene de dónde agarrarse.

Y finalmente, las rueditas pueden aparecer cuando el planeta se hace más liso gracias a la tendencia civilizatoria de erradicar los baches y pulir los pisos, que coincide con que la gente se hace muy cosmopolita, viajando y comprando y necesitando maneras de llevar sus cosas; para que se aprecie la dificultad cultural de los inventos, la primera idea de las rueditas para las maletas fue la de copiar los *diablitos*, cambiándoles nomás el nombre (por el de, claro, “rueditas”), de suerte que es casi un acontecimiento revolucionario el día que a las maletas *Samsonite* se les incorporaron un par de rueditas ya integradas a la estructura, hecho que sólo fue posible porque había algo nuevo en la sociedad, a saber, una especie de micromadismo de multitudes yendo y viniendo de aquí para allá con todo y chivas.

Ya luego se las integraron a las personas mismas, y entonces, cosas que tradicionalmente habían sido juguetes, se profesionalizaron como medios de transporte, tales como los patines con las rueditas en línea inspirados en los de hielo, y los *patines del diablo* especializados que ya no se llaman así, y las patinetas que sirven para trasladarse por las calles, hasta esas patinetas de dos ruedas, las *ripstik*, que se impulsan solas de una manera novedosísima. Todo esto significa que las ruedas están a punto de volverse obsoletas, y que hoy empieza el mundo de rueditas, aunque tal vez significa más bien que actualmente ya nada más se inventan juguetes, o quizá que es un avance sin precedentes de la tecnología intermedia, o que cada quien anda con sus rueditas por su parte porque ya nadie *lo pela*.

Historia editorial

Recibido: 26/01/2012

Aceptado: 12/03/2012

Formato de citación

Fernández Christlieb, Pablo (2012). Vehículos. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 2(1), 9-17. Recuperado el XX de XX de 20XX, de http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/fernandez_christlieb



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de Reconocimiento 3.0 España de Creative Commons. Puede copiarlos, distribuirlos, comunicarlos públicamente, hacer obras derivadas y usos comerciales siempre que reconozca los créditos de las obras (autoría, nombre de la revista, institución editora) de la manera especificada por los autores o por la revista. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/es/deed.es>

Es responsabilidad de los autores obtener los permisos necesarios de las imágenes que estén sujetas a copyright.

Para usos de los contenidos no previstos en estas normas de publicación es necesario contactar directamente con el editor de la revista.

