Sistemas de seguridad activa en los automóviles, ¿la cura o la enfermedad?

Hoy en día, se vuelve más común para las personas encontrarse con objetos que los ayuden en las tareas del día a día. Un ejemplo claro de esto lo podemos encontrar en los celulares que pueden llegar a ser una gran herramienta para comunicarnos; pero que, sin embargo, también se han convertido en objetos de vicio. Esto también lo podemos observar en los automóviles.

Primero podemos hablar de los sistemas (o también llamados asistentes) de seguridad activa, los cuales normalmente solo encontramos en automóviles de “gama alta” o del “segmento premium”.

Estos sistemas en ocasiones pueden llegar a significar la diferencia entre la vida y la muerte. Baste, como muestra, el “Sistema de frenado de emergencia” (Peugeot, 2020), el cual detecta todos los objetos que se cruzan en el camino del automóvil, y en caso de que aparezca un objeto frente al coche que pueda significar un choque, en caso de que el conductor no frene, el sistema automáticamente frena, evitando la colisión.

Así mismo, el “Sistema de monitoreo del punto ciego”, en los automóviles, ha demostrado ser uno de los más funcionales en ciudades como la nuestra (CDMX), donde podemos llegar a encontrar una infinidad de “obstáculos” como motocicletas o bicicletas a los lados del automóvil. Este sistema funciona cuando, por ejemplo, vas a dar una vuelta a la derecha en una calle sin darte cuenta, por el punto ciego que existe en los espejos de los coches, que tienes a una motocicleta tratando de rebasarte por la derecha. Debido a que este sistema te avisa, por medio de un punto de color rojo en el espejo del auto, del motociclista u objeto a tu lado, podemos lograr evitar miles de choques o accidentes viales.

Y, finalmente, el “asistente de mantenimiento de carril” en conjunto con el “sistema de alerta de atención para el conductor” han llegado a ser de valiosa importancia ya que, mientras uno detecta si el conductor va haciendo movimientos en zigzag (como cuando se maneja borracho), el otro detecta si el conductor va manejando cansado. Ambos sistemas buscarán patrones que indiquen que el conductor no se encuentra en las condiciones necesarias para poder estar manejando el vehículo y tratarán de mantenerlo a bajas velocidades, o en casos extremos llevarlo a un lugar seguro donde pueda estacionarse y llegar a un alto total. Como resultado, las demás personas conduciendo en la misma vía de este conductor van más seguras y protegidas.

Ahora bien, hay otros casos donde la tecnología no se utiliza como medio para reducir el error humano durante situaciones muy específicas al momento de manejar, llegando a ser una ayuda excesiva para el conductor y quitándole gran parte de su labor al volante.

Es así que muchas personas llegan a una “zona de confort” detrás del volante donde no necesitan las habilidades mínimas para poder conducir. Uno de los ejemplos más comunes que vemos es el famoso “asistente de estacionamiento” (o “Park Assist” en inglés) (Peugeot, 2020)que tanto vemos promocionado en los medios de comunicación. Es impresionante el punto de pereza al que hemos llegado. Mientras que antes era casi impensable que dejaras a otra persona estacionar tu auto, ahora ni siquiera nos interesa ser nosotros quienes lo estacionamos, y en cambio dejamos a éste hacerlo por su cuenta.

Más aun, otro sistema similar es la “cámara de visión de 360 grados” (Peugeot, 2020), en la cual el vehículo renderiza varias imágenes de diferentes cámaras en su exterior para que puedas observar desde dentro los objetos a tu alrededor y así puedas estacionarte mejor, por ejemplo, en alguna plaza pequeña de un centro comercial. Sin embargo, muchas veces las personas llegan a utilizar en exceso este sistema para estacionarse; o, por el contrario, no llegan utilizarlo del todo en las situaciones que verdaderamente lo ameritan.

Debido a lo anterior, podemos decir que la herramienta se ha vuelto, más que una extensión de nosotros, un ser ajeno que empieza a pensar por nosotros, e incluso llega a ser más capaz que nosotros para resolver los problemas o las situaciones que se nos presentan.

**No híbrido, híbrido y eléctrico… ¿Qué es esto?**

Comúnmente cuando empezamos a hablar de la eficiencia y el rendimiento que va a darte se tanque en kilómetros, empiezan a aparecer opciones que parecen muy llamativas como los híbridos. En cambio, cuando empezamos a buscar un auto que sea más ecológico que los demás siempre nos aparecen los autos eléctricos y los híbridos (enchufables o no enchufables). Pero la verdadera pregunta es si realmente hacen gran diferencia los autos eléctricos o si solo son una moda más.

Si nos enfocamos en la cantidad de contaminación que producen los automóviles de combustión interna, nos damos cuenta de que son un factor clave para que ésta siga su incremento. Sin embargo, si analizamos un poco más la fuente de donde proviene la energía eléctrica de nuestro hogar (que es la que alimenta a los autos eléctricos), podemos darnos cuenta de que tampoco son la solución a nuestro problema y que incluso puede estar aportando aún más a la contaminación.

Imagen que contiene captura de pantalla

Descripción generada automáticamente

Esto se debe a que la manera en que producimos energía sigue siendo por medio de los combustibles fósiles, por lo que únicamente estamos “moviendo” el punto en que expulsamos los contaminantes: de las ciudades a las “zonas verdes”.

Imagen que contiene iPod

Descripción generada automáticamente

Mientras que los automóviles híbridos no enchufables utilizan energía que producen al frenar, y tienen un pequeño motor eléctrico (que se alimenta de esta energía) más el motor normal. La manera en que trabajan es durante el arranque y momentos como cuando nos encontramos en el tráfico a vuelta de rueda, el único motor trabajando es el eléctrico, y una vez que ya se necesita de más potencia, empieza a trabajar el motor a gasolina, produciendo que estos coches sean autosuficientes en cuanto a la electricidad que necesitan para su motor eléctrico y de esa forma disminuyan las emisiones producidas por tanque de gasolina que necesita el motor de combustión interna.

Por lo tanto, vale más la pena un auto híbrido para contaminar menos que un carro eléctrico como muchas veces nos pueden hacer llegar a pensar.

Impacto social

Según Marx, el valor de cambio es el valor que le da el mercado al producto. Específicamente, el valor de cambio varia con respecto a los diferentes valores de uso y el comportamiento de dicho mercado. Siendo así, el valor de uso la capacidad de un producto de satisfacer alguna necesidad humana. Bajo estas premisas, el humano ha cambiado el uso que le da al automóvil y como busca satisfacer algunas necesidades disfrazadas de menesteres. El auto se convirtió en un instrumento con un valor social determinante para la realidad en la que el humano radica. El funcionamiento inherente de la máquina para ser llamado auto se comparte en cada modelo que existe, pero el valor social que cada uno toma le otorga privilegios al comprador. Esto se vuelve una lucha constante entre la insatisfecha existencia del humano y la superflua necesidad de poseer.

Para Erich Fromm, el mundo necesita dejar de vivir en un “modus vivendi” de posesión. Vivir solo siendo y desarrollando lo crítico y abstracto de la cualidad más humana, el raciocinio. Él expresa su disconformidad con la publicidad y como solo lleva a un materialismo sin fin. En un mundo plasmado por un falso sentimiento de pertenencia hacia las cosas, se necesita que los valores éticos formen parte de lo que ciegue a la sociedad. El auto ha creado junto con toda la falsa mercadotecnia, estereotipo que han causado que la sociedad origine sus creencias y preferencias en una ignorancia cómoda, sin necesidad de abrir los ojos.

Sigmund Freud, describe el sentimiento oceánico como aquel que nunca acaba y que no tiene barreras. El infinito deseo humano concibe una búsqueda por un conjunto de factores que lo harán sentir que cumplen un fin último. Encuentra cualquier objeto que supla o le transmita este sentimiento que rige su actuar. ¿Cómo es posible que en un mundo que grita por ayuda, sigan aumentando las emisiones de carbono producidas? La sociedad moderna prefiere coches más grandes que le proporcionen mayor comodidad. Un auto de mayor tamaño necesita más combustible y eso ocasione que se duplique la emisión de ese automóvil. Ahora, este fenómeno se sobrepone a la alta demanda de autos eléctricos. El problema ambiental no radica en como la ciencia busca una verdad única sino como el humano tiende a su auto destrucción.

En lo sociocultural, el impacto del automóvil es innegable. Fue en el siglo XX que el automóvil se volvió un producto cotidiano de consumo y de primera necesidad, gracias a la masificación de su producción y la adaptación de las grandes metrópolis para su circulación.. Justamente en esta época, el automóvil pasó a ser un símbolo de la autonomía y una expresión del estatus social (El País, 2016).

La cultura occidental se vio revolucionada con la aparición de los ideales racionales y liberales del siglo XVIII. Esto se relaciona con el automóvil, en el sentido que su uso representa todo lo que es considerado “bueno” por estas corrientes de pensamiento: el desarrollo urbano, el éxito social y el progreso de la tecnología (Christilleb, 20..).

La expansión de estas ideas, sumada al crecimiento de la popularidad del automóvil, ha propiciado la aparición de lo que puede llamarse “cultura del automóvil”. Este rasgo de las sociedades contemporáneas consiste en la tendencia a ver el automóvil como un objeto central. Tal forma de pensar ocasiona que, como ya se ha mencionado, el automóvil sea un objeto de utilidad tanto práctica como social. Es, además, producto del proceso de globalización, ya que la diversificación de los puntos de producción automotriz lleva a una mayor facilidad para adquirir automóviles ().

Según el investigador de la UNAM, Federico Fernández Christlieb, esta cultura centrada en el automóvil divide de forma inmediata a aquellos que poseen un carro y a los que no. Además, Christlieb afirma que el crecimiento metropolitano actual se da en función de los automovilistas. Existen casos de vías peatonales convertidas en automovilísticas, cambio que a su vez facilita la aparición de más vehículos (Crónica, 2014).

La posesión de un automóvil es vista como prueba de un mayor nivel socioeconómico, debido a los gastos que conllevan su compra y mantenimiento. Por ello, dentro de la sociedad mexicana, la compra de un automóvil a menudo se asocia con un ascenso dentro de la escala social (Crónica, 2014). A menudo, la preferencia por el automóvil también se deriva de la idea que éste proporciona un nivel mucho mayor al del transporte público, como si se tratase de una extensión del mismo hogar (Marco Movil, 2013).

Cabe mencionar que las políticas públicas suelen construirse a favor de los vehículos privados. Esta situación causa que se canalicen recursos a la construcción de una infraestructura que sólo beneficia a un sector específico de la población. Asimismo, medidas gubernamentales como el “Hoy No Circula” resultan poco eficaces, debido a la facilidad de comprar múltiples vehículos para circular la mayor cantidad de días posible (Crónica, 2014).

Originalmente, el automóvil se concibió como representación del triunfo burgués sobre el resto de la población. Se pensó originalmente como un bien privativo, no disponible para el resto de la población, que permitiese al individuo desplazarse en el momento que fuera necesario y sin sujetarse a los itinerarios de otros medios como el ferrocarril (Gorz, 2009). Pese a su llegada al alcance de la población general, permaneció como un instrumento de opresión sobre las masas, en función de la clase social.

Fuentes:

https://elpais.com/ccaa/2016/09/24/catalunya/1474741171\_922697.html

http://congreso.pucp.edu.pe/cibim8/pdf/25/25-16.pdf

http://www.cronica.com.mx/notas/2014/845003.html

http://marcomovil.blogspot.com/2013/04/de-la-cultura-del-automovil-la-cultura.html

http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal4/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/08.pdf

http://catarina.udlap.mx/u\_dl\_a/tales/documentos/lco/andrade\_a\_ja/capitulo0.pdf

https://www.letraslibres.com/mexico-espana/la-ideologia-social-del-automovil