LECTURA COMPRENSIVA

**CLASE N°3 (sincrónica)**

INGRESO A LAS CARRERAS DE TÉCNICOSUPERIOR EN PROGRAMACIÓN Y TÉCNICO SUPERIOR EN SISTEMAS



PAUTAS DE APROBACIÓN

* Participación activa en las clases.
* Haber realizado todas las actividades propuestas en el Moodle.
* Respeto por las participaciones propias y ajenas, que las intervenciones sean adecuadas y pertinentes(se sugiere no utilizar mayúsculas si se comenta algo en el *chat* de *meet* y, en todo momento, respetar la palabra de los otros)
* Lecturadelostextosindicadosdurantelaclaseycomotarea.
* Realizarlasactividadesquesefueransolicitando.
* Utilización de diccionarios versión papel o digitales. Se sugiere para el abordaje de terminología desconocida consultar a la RAE: <https://dle.rae.es/>
* Aprobarelexamendelamateriaosurecuperatorio.

**Objetivo de la clase:** Esperamos que luego de esta clase seas capaz de Diferenciar diferentes bases textuales, identificar un texto argumentativo de otros tipos textuales, que puedas realizar síntesis y resumen de textos variados y que logres diferenciar los procedimientos que constituyen *la trama argumentativa* para decodificar la intencionalidad subyacente en los textos con esta base predominante.

# Iniciaremos la clase, haciendo un repaso de lo trabajado en el Moodle y consultando dudas o preguntas.

*Luego,te proponemos revisar el vídeo sobre argumentación(te recomendamos tomar apuntes y marcardudas):*

<https://www.youtube.com/watch?v=PMFiooFtNrc>

*Ahora, para ampliar, vamos a revisar qué sucede con la síntesis y resumen de textos argumentativos y, luego, veremos unos ejemplos:*

## LA ARGUMENTACIÓN

### Síntesis de textos argumentativos

Los textos argumentativos presentan una dificultad particular para ser tomados como objeto de resumen: respetar el orden expositivo del texto (que es una de las características que definen al resumen como tal) supone, en general, no poder reducir ostensiblemente su extensión.

Es por eso que sobre textos argumentativos es conveniente llevar acabo otro tipo de operación: la síntesis.

La síntesis es la exposición de la estructura lógica de un texto primero en un texto segundo sin necesidad de respetar el orden original de las macro proposiciones. Es decir, realizar una síntesis de texto argumentativo es explicitar el razonamiento macro estructural de ese texto fuente en un segundo texto más breve.

Cabe recordar que las macro estructuras no tienen porqué estar explícitas en los textos, por lo que en la operación de síntesis muchas veces es necesario recurrir a la construcción personal de los enunciados que funcionan como macro estructuras.

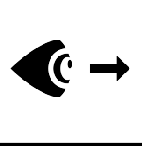
En cuanto a la aplicación de las macro reglas, debe tenerse en cuenta que, con el fin de reunir los argumentos macro proporcionales, la de mayor utilidad será la macro regla de construcción. Esta última permitirá agrupar los argumentos expuestos en la demostración y los datos de la exposición en una menor cantidad de argumentos.

# Te proponemos que,antes de iniciar el análisis del texto propuesto para esta(que ya han comenzado a trabajar en el campus) , realices el siguiente ejercicio.

1. **Señalá qué tipo de argumentos son los siguientes (cita de autoridad, ejemplificación, etc.):**
   1. **La educación es buena para el desarrollo de la sociedad. HIPOTESIS**
   2. **Según el INEGI de México, el promedio nacional de libros leídos al año por persona es de cuatro. CITA DE AUTORIDAD**
   3. **La práctica docente como el ejercicio de la ciudadanía solo es posible en libertad. GENERALIZACION**
   4. **¿Por qué sería buena la eutanasia? Pregunta retorica**
   5. **Es cierto lo que indica la sabiduría popular, aunque para ser aceptado requiere comprobación científica. HACER CONCESIONES**
2. Elige una de las siguientes tesis y construye una línea argumentativa coherente:
   1. “El ciberespacio es el mejor lugar para construir aprendizaje.”
   2. “La escritura y la lectura mejoran la calidad de vida de los ciudadanos, así como ayudan a transmitir la cultura y tradiciones de un país.”

**RECESO**

# Para la segunda parte de la clase vamos a trabajar con el texto propuesto para esta clase y la resolución de una guía de lectura:



## ¿SE PUEDE ORIENTARLA TECNOLOGÍA?

### POR PABLO CAPANNA

Al principio, no todas las locomotoras andaban sobre rieles. Entre 1820 y 1840, circuló por los caminos ingleses toda una variedad de locomotoras ruteras que transportaban carga y pasajeros. En la carretera París-Ruán, de 1884, el último ómnibus de vapor todavía compitió sin éxito con los motores de explosión, aunque se siguieron fabricando autos de vapor hasta 1926.

Alarmados por la presencia de esas humeantes aplanadoras que espantaban a los caballos y destrozaban los caminos, los legisladores británicos pensaron en frenar su difusión y no encontraron nada mejor que limitar su velocidad. Votaron entonces la “locomotive act” de 1865, que restringía la circulación de locomotoras en las carreteras. La ley establecía que cada máquina a vapor debía tener por lo menos tres tripulantes, uno de los cuales debía adelantarse a pie agitando una bandera roja. La intención de los legisladores era favorecer el ferrocarril, que prometía un tránsito más ordenado, aunque cabe pensar que más de uno tendría pensado invertir en el negocio ferroviario.

**La bandera roja**

La ley de locomotoras logró frenar durante tres décadas el desarrollo del auto a vapor. Pero no solo favoreció el ferrocarril. También le dio un decisivo impulso al desarrollo del motor de explosión, que resultó más eficiente y más barato, de manera que los límites de velocidad se fueron extendiendo. A fines del siglo XIX, Benz, Daimler, y Peugeot ya fabricaban autos en pequeña escala. Una novela utópica de 1883 ("The Diothas", de John Macnee) predecía el triunfo del auto en el siglo XX e imaginaba los caminos señalizados de hoy, aunque solo se atrevía a pronosticar una velocidad de 30 km/h.

En 1886, mientras un empleado de Edison llamado Henry Ford armaba su prototipo y comenzaba a soñar con la fabricación masiva, los legisladores británicos procedieron a derogar la ley de la bandera roja. Quizá lo habrán hecho para evitar equívocos libertarios, lo cierto es que ya nadie la respetaba.

**El polvo del camino**

Para 1908, cuando Ford ya estaba produciendo 10.000 autos por año, la Real Comisión del Automotor presentó un informe a la Corona británica donde señalaba Como el principal problema planteado por los carruajes sin caballos era el polvo que levantaban al rodar por los caminos, los expertos de la comisión, que sin duda serían profesionales competentes, planteaban un problema que hoy nos parece irrisorio aunque en el contexto del momento era bien concreto. Para superarlo surgieron nuevas tecnologías, como el neumático y los caminos asfaltados, que, a su vez, permitieron desarrollar mayores velocidades. Pero todavía no se pensaba en el monóxido de carbono.

Ford, el hombre que puso el auto al alcance de las masas, escribió que su propósito había sido permitirle a la gente que fuera al campo a disfrutar de la vida al aire libre. Pero al poner a Norteamérica sobre ruedas, generó infernales problemas de tránsito, y a la larga, acabó por darnos las autopistas, los moteles, las estaciones de servicio y otros engendros que colonizaron el campo hasta volverlo irreconocible. Cortázar lo comprobaría medio siglo más tarde, cuando hizo la experiencia de volverse “autonauta”, recorriendo a paso de tortuga un paso de autopista.

Las leyes de tránsito y las tecnologías de seguridad surgieron a la zaga de la innovación. Al principio, no había sido posible prever que el auto llegaría a ser la principal causa de mortalidad, que reformaría la planta de las ciudades y el estilo de vida de sus habitantes, incluyendo, por supuesto, su salud. Se diría que las leyes habían resultado inútiles, al intentar ponerle freno a un progreso inevitable. A lo sumo, lo habían desviado para acabar desviando las cosas. Al fin y al cabo, lo que estaba en curso era nada menos que la primera revolución industrial y toda la experiencia del pasado se había vuelto inútil.

**El alud del cambio**

Según se cuenta, un oficial que presenciaba la primera prueba nuclear en Alamogordo (1945) habría exclamado: “¡Dios mío! ¡Estos melenudos (los físicos) han perdido el control!”. De hecho, las primeras impresiones de uno de los físicos responsables (Oppenheimer) también fueron bastante apocalípticas. La energía nuclear fue, durante medio siglo, el mejor ejemplo de una tecnología temida, tanto por sus aplicaciones bélicas, que nos pusieron al borde del suicidio, como por las pacíficas, que tampoco resultaron ser la panacea que prometían ser (en los años ’50, el presidente norteamericano Eisenhower anunció que gracias a la generación nuclear “la electricidad iba a ser tan barata que no valdría la pena cobrarla”).

Mejor recibidas fueron las telecomunicaciones, aunque nos dieron la globalización, que transformó dramáticamente la vida de muchos, y el auto particular, que provocó grandes entusiasmos, hasta que comenzamos a ver sus consecuencias indirectas. En general, lo que provoca sentimientos ambivalentes no es la tecnología en sí, que nunca deja de ofrecer aspectos positivos. Lo que más preocupa es la velocidad y la imprevisibilidad del cambio, especialmente en cuanto no vemos su dirección ni percibimos su intensidad. Y sobre todo, el temor a que se vuelva incontrolable. Al tradicional “¿qué inventarán mañana?” de los Picapiedras, fiel expresión de ese asombro optimista propio de los años sesenta, han sucedido las agorería provocadas por el descontrol de los sistemas técnicos y sus efectos no deseados: Chernobyl, los derrames de petróleo, los apagones, el agujero de ozono. La actitud más generalizada combina tanto la inevitabilidad del cambio tecnológico, destinado fatalmente a transformar nuestras vidas, como la incertidumbre respecto de su confiabilidad última. Parece inevitable que una innovación engendre la siguiente, sin que nadie pueda controlar su aplicación.

De hecho, confiamos en que cualquier medicamento debe afrontar rigurosos controles experimentales antes de ser habilitado para la venta; el desastre de la talidomida en los sesenta nos ha enseñado mucho al respecto. Pero nadie ha testeado los efectos psicológicos de los videojuegos (hasta que los Pokémon provocaran algunos ataques epilépticos) ni los de la exposición al chateo o a la cibernavegación prolongada. ¿Qué decir de la clonación, o de los proyectos, por ahora utópicos, como la nanotecnología?

**El fatalismo tecnológico**

Von Neuman fue una de las mentes más brillantes de este siglo, aunque no una de las más sabias si recordamos su ciego belicismo. Él fue quien escribió alguna vez que las posibilidades tecnológicas son irresistibles para el hombre. Si el hombre puede ir a la Luna, irá, si puede controlar el clima, lo hará... Comentando esta frase lapidaria, el historiador Lewis Mumford observaba que cuando gente como Von Neuman atribuía ciertas características al “hombre”, estaba afirmando algo a lo sumo válido para el hombre occidental en una etapa determinada de su historia. Yendo más lejos, también cabría preguntarse quién es el hombre sujeto de la frase, ¿todos los hombres, algunos hombres, o los dueños del poder?

Según Mumford, el corolario lógico a la tesis “el hombre fatalmente hará todo lo que tecnológicamente sea posible” sería el absurdo: si el hombre tiene el poder para destruirse a sí mismo, y con él toda la tierra, lo hará. Por cierto, es algo que hasta ahora ha sido evitado, a pesar de que en los momentos más agudos de la Guerra Fría se llegó a acumular un arsenal nuclear suficiente para destruir toda la vida terrestre, no una, sino catorce veces. No hubo una ley de la bandera roja para la energía nuclear: nadie la hubiese cumplido. Pero lo que sí hubo fueron procesos políticos y diplomáticos más o menos eficaces que orientaron su desarrollo. Llegamos a bordear más de una vez el desastre, pero, por lo menos, hasta ahora pudimos evitarlo. El “teléfono rojo” no fue una innovación técnica, pero sí una valiosa herramienta política para canalizar un peligroso poder tecnológico.

**La mano invisible**

Cualquier discusión que trate de tecnología y sociedad o de políticas tecnológicas como transferencia y apropiación suele plantearse en términos exclusivamente económicos, a lo sumo se la suaviza con algún componente “ecológico”. Pero la historia enseña que, en realidad, el cambio tecnológico fue el factor que menos comprendieron los economistas clásicos conexcepción de Marx.

Las innovaciones tecnológicas nacen a menudo como respuesta a las necesidades del mercado, pero pueden crear su propio mercado o alterar sustancialmente las reglas del juego. A mediados de siglo, el mercado era promisorio para la producción y el perfeccionamiento de los pulmotores destinados a las víctimas de poliomielitis, pero una nueva tecnología (la vacuna Sabín) los volvió casi innecesarios.

Es cierto que siempre fue inútil ponerle límites a la invención. Pero, ¿se puede controlar o siquiera orientar la innovación tecnológica? De hecho, lo primero que comprobamos es que la innovación ya está eficazmente orientada. Esto es, se orienta por los intereses económicos. Si recurrimos a ese software ideológico llamado “pensamiento único” que aún prospera en los países atrasados, caeremos en una receta que combina el fatalismo con la fe en los mecanismos del mercado.

Si una tecnología no es eficiente, no prosperará, se dice porque el mercado habrá de descartarla. Si trae consecuencias indeseadas el mercado la rechazará o corregirá sus efectos creando nuevas tecnologías correctoras. Llevando este razonamiento a sus últimas consecuencias, debemos confiar que el agujero de ozono se cerrará como consecuencia de la interacción de productores y consumidores, que el calentamiento global será evitado por la competencia global, que siempre lleva a la optimización y que el desempleo se resolverá con la transferencia de la mano de obra al sector de los servicios.

Estamos ante una versión actualizada de la mano invisible de Adam Smith. O una versión vulgarizada de esa selección natural cuya acción Wallace (el colega de Darwin) comparaba con el regulador automático de las máquinas de vapor.

**El mercado de la guerra**

Siguiendo esta lógica, se diría que el mejor mecanismo darwiniano para controlar las tecnologías bélicas sería la guerra, el único mercado capaz de demostrar la competitividad de los que ganan. Pero con ese criterio, Cortés era superior a los aztecas porque contaba con arcabuces, pero en su tiempo también lo eran los hunos, que disponían de monturas con estribo, y los nazis que pusieron a punto las V2.

Puede que esto sea cierto, pero se trata de un método demasiado costoso, y nada recomendable. Si se hubiera apelado a las leyes del mercado bélico para resolver la confrontación Este-Oeste, no estaríamos acá para contarlo. Las leyes mecánicas del mercado, guiadas por esa suerte de demonio de Maxwell que es la mano invisible, no resuelven los problemas globales. Tampoco las prohibiciones inoperantes, como aquella Locomotive Act que sólo consiguió acelerar aquello que se proponía frenar. Menos aún lo son las absurdas leyes que acaba de aprobar el estado de Kansas, que excluyen la evolución y el Big Bang de los planes de estudio. ¿Por qué no se nos ocurrió probar con la inteligencia?

“A la naturaleza sólo se la vence obedeciendo sus leyes”, decía Bacon. Sólo los locos pretenden vencer la gravedad con el voluntarismo, los demás volamos usando la aerodinámica. Nadie hace represas a gran altura, sino aprovechando las depresiones naturales. Tampoco es posible fundar un régimen duradero sobre la violencia y la ignorancia.

Si es cierto que los inventos no pueden ser desinventados, las innovaciones, que generalmente consisten en aplicar los inventos, pueden ser orientadas hacia el bien común. Pero ya no se trata simplemente de tecnología: hablamos de política.

**El caso del plomo**

En un notable artículo de 1994, Norman Balabanian proponía un caso paradigmático en el cual hubo un exitoso control político de los efectos de la tecnología: la cuestión del plomo.

Sabemos desde hace mucho que el plomo no se lleva bien con nuestra química, y que su ingestión causa daño permanente, especialmente en los niños. Pese a conocerlo, la industria produjo durante décadas cañerías de plomo, pinturas con base de plomo, pilas de plomo y naftas con plomo.

Con el tiempo, las cañerías de plomo fueron reemplazadas por las de cobre y plástico. Las pinturas con plomo, después de envenenar a varias generaciones, salieron de circulación. Lentamente, las naftas sin plomo se van imponiendo, mientras se crean nuevas tecnologías más respetuosas del medio ambiente que el viejo motor de explosión.

¿Cómo se logró esto? ¿Las naftas y las pinturas sin plomo se impusieron porque eran más baratas? ¿La industria automotriz mejoró el diseño de los motores porque el mercado lo requería?

Nada de eso: todo se logró mediante instrumentos políticos. Se elaboraron leyes más adecuadas y eficaces, que distribuían premios y castigos económicos, para favorecer las tecnologías más limpias. De acuerdo con las fuerzas de mercado, los norteamericanos estarían respirando e ingiriendo más plomo que antes, porque los nuevos productos eran más caros. Pero hubo leyes federales que obligaron a fabricar motores que sólo consumían nafta sin plomo a partir de cierta fecha. Del mismo modo, las autoridades regionales establecieron reglamentaciones para las petroquímicas, así como se puso freno a la emisión de clorofluorocarbonos y establecieron normas de seguridad para evitar los escapes de dioxina. Por su parte, los Estados fueron regulando la fabricación de pintura, y las normas municipales de edificación prohibieron el uso de cañerías de plomo.

Nada de eso causó un retroceso tecnológico ni un empobrecimiento de la calidad de vida. Simplemente, obligó a abandonar el fatalismo y tomar medidas políticas, regulando esa responsabilidad ambiental que sólo el poder de la comunidad puede garantizar.

**Tecnología y política**

Se podría definir la política como el conjunto de los recursos que se utilizan para movilizar las fuerzas inherentes a la organización social. La tecnología, en cambio, sería el empleo de las fuerzas naturales para mejorar las condiciones de vida de las sociedades.

La política es un asunto puramente humano, mientras que la tecnología implica la interacción entre el hombre y la naturaleza, con la cual adquiere una dimensión “ecológica”. Pero puesto que son los hombres quienes producen y emplean la tecnología, y a la vez los que viven en el medio físico, la interacción de política y tecnología se hace inevitable y necesaria.

La política tiene sus aspectos irracionales, que lamentablemente son los que mejor conocen y manejan la mayoría de los políticos. Pero también tiene su racionalidad que se expresa en las leyes, cuando son elaboradas por equipos técnicos competentes, aún corriendo el riesgo de ser tildados de tecnócratas.

Los suecos fueron los primeros en encarar con seriedad el problema de las centrales nucleares y los japoneses han comenzado a hacer responsables a los productores de la basura (envases, productos descartables) que incorporan al medio ambiente.

Se dirá que el estado nacional ya no puede regular el flujo de tecnologías en un mundo globalizado. Pero algunos estados lo consiguen, aunque a veces, exporten la contaminación. Pero ya parece haber llegado el momento de negociar soluciones globales para los problemas globales. Se diría que sentarse a discutir los fines y los medios es tan urgente como poner algo de racionalidad en el inestable sistema financiero mundial.

**Ahora, te pedimos que completes la siguiente guía de lectura:**

1. ¿Qué palabras desconocidas o autores que no te sean familiares y se mencionen en el texto tuviste que buscar durante el trayecto asincrónico?
2. ¿Qué base textual predomina? Justificá.
3. Realizá una síntesis del texto de 6 líneas.
4. Resumí el siguiente fragmento del texto utilizando resaltador:

“Al principio, no todas las locomotoras andaban sobre rieles. Entre 1820 y 1840, circuló por los caminos ingleses toda una variedad de locomotoras ruteras que transportaban carga y pasajeros. En la carretera París-Ruán, de 1884, el último ómnibus de vapor todavía compitió sin éxito con los motores de explosión, aunque se siguieron fabricando autos de vapor hasta 1926. Alarmados por la presencia de esas humeantes aplanadoras que espantaban a los caballos y destrozaban los caminos, los legisladores británicos pensaron en frenar su difusión y no encontraron nada mejor que limitar su velocidad. Votaron entonces la “locomotive act” de 1865, que restringía la circulación de locomotoras en las carreteras. La ley establecía que cada máquina a vapor debía tener por lo menos tres tripulantes, uno de los cuales debía adelantarse a pie agitando una bandera roja. La intención de los legisladores era favorecer el ferrocarril, que prometía un tránsito más ordenado, aunque cabe pensar que más de uno tendría pensado invertir en el negocio ferroviario.”

1. ¿Cuál es la hipótesis del texto?
2. Explicá cada subtítulo en relación con su contenido.

**¡Muchas gracias! Nos vemos en la próxima clase con dudas y a trabajar sobre el modelo de examen.**