

Vida cotidiana y velocidad

conocimiento seguro y los hábitos tradicionales, que formaban parte integrante de las instituciones sociales, se convierten en simples opiniones y las múltiples y continuas interpretaciones de estas en simples hipótesis revocables y sin ningún tipo de exigencia. Por ello puede afirmarse que el pluralismo moderno ha socavado la integridad y fiabilidad de la que disfrutaban no solo las instituciones religiosas, sino también las de signo partidista (política, sindical, social, cultural).

VELOCIDAD Y CIUDAD

Una de las primeras mentes europeas que con gran lucidez y a contracorriente advirtió que la sobreaceleración del tiempo era el factor constitutivo clave de la modernidad fue el poeta simbolista francés Charles Baudelaire (1821-1867), «la voz más poderosa del pecado original de la modernidad», según la autorizada opinión del crítico literario italiano Claudio Magris. Lúcidamente el poeta francés presentó la figura típica del habitante de la ciudad moderna por excelencia, París; el París planificado y regulado de nuevo, entre 1850 y 1860, por el barón Georges Eugène Haussmann, prefecto de la ciudad en tiempos de Napoleón III, con objetivos más bien de tipo militar y antirrevolucionario que propiamente urbanísticos y estéticos. Para Baudelaire, la ciudad es un catalizador de los mil ingredientes, tendencias y contradicciones de que consta el espacio urbano tal como podía observarlo y experimentarlo él mismo como peatón. El poeta describe el tránsito frenético y convulsivo de la gran ciudad como uno de los aspectos más típicos e inquietantes de la vida moderna: «Cruzaba el boulevard corriendo, en medio de un caos en movimiento, con la muerte galopando hacia mí por todos

lados», apunta Baudelaire. El hombre moderno arquetípico, tal como él lo presenta, es principalmente el peatón (*flâneur*), el hombre sin sosiego, lanzado peligrosamente en medio del bullicio circulatorio, que no es sino «un inmenso y peligroso caos en movimiento», esto es, una corriente desenfrenada que arrasa sin contemplaciones todo lo que encuentra a su paso demoledor. El tránsito frenético por las plazas y los bulevards parisinos no conoce límites espaciales o temporales, sino que inunda con su fluir nervioso la gran mayoría de los espacios urbanos y de los ritmos temporales de los individuos. Por su singularidad nos permitimos recordar que, ya en 1915, el reconocido urbanista catalán Cebrià Montoliu (1873-1923), en relación con la situación del tránsito en la ciudad de Barcelona, hacía notar que «el tránsito recreativo [coches individuales] ha alcanzado, si no lo ha superado ya, su límite, el gran número de coches individuales, mayoritariamente objetos recreativos, representa un gran obstáculo para las comunicaciones y el transporte realmente útiles para la sociedad».

Con una buena dosis de amarga ironía, a menudo no exenta de un extraño resentimiento, Peter Sloterdijk afirma que «puesto que en la modernidad no se concibe al individuo sin su movimiento, el yo y su automóvil, por ejemplo, constituyen, metafísicamente hablando, de la misma manera que el cuerpo y el alma, una misma unidad de movimiento. El coche es el equivalente tecnológico del sujeto trascendental, que es activo por principio». Con harta frecuencia la velocidad expresada en términos automovilísticos ya no guarda ninguna relación útil y rentable con las facilidades de desplazamiento. No se trata, en efecto, de una velocidad provechosa con una finalidad conscientemente predeterminada por el ser humano, sino de un mero *complemento* suntuario, ostentativo y orgulloso del individuo como pueden ser, por ejemplo, un

Vida cotidiana y velocidad

perfume o una joya. Parece evidente que los actuales medios electrónicos, que son, entre otras muchas cosas, potentísimos aceleradores de la velocidad (a menudo, mucho más allá de las posibilidades receptoras y asimiladoras del ser humano), están modificando radicalmente nuestra conciencia temporal y espacial y, como consecuencia necesaria, las relaciones de todo tipo que establecemos con la ayuda de su mediación porque el ser humano, sean cuales sean las condiciones de su contexto vital, siempre será un «ser de mediaciones» al que la inmediatez le está absolutamente vetada. A propósito de esta nueva situación, Manuel Castells ha escrito: «La transformación del tiempo bajo el paradigma de las tecnologías de la información, constreñido por las prácticas sociales al uso, es uno de los fundamentos de la nueva sociedad en la que hemos entrado, conectada cada vez de una manera más inextricable con la aparición del espacio de los flujos», es decir, de la total inestabilidad y continuas mutaciones de la espaciotemporalidad de hombres y mujeres de nuestros días.

En las grandes ciudades modernas, el caos —como escribe Marshall Berman— no reside en los que se mueven o transitan, los conductores o los peatones individuales, sino en su inevitable interacción, en la totalidad de sus movimientos ayunos de toda sincronización y regulación en el marco de un espacio común. «¿Qué son los peligros de la selva y de la sabana comparados con el choque y los conflictos diarios de la civilización?», se preguntaba con inquietud Charles Baudelaire. Adelantándose en mucho a su tiempo, en sus lúcidos y originales análisis de la modernidad y a partir de un estudio detallado, pero inacabado de la ciudad de París, Walter Benjamin hacía notar que la velocidad y la transitoriedad se habían convertido en las metáforas que mejor encarnaban la conjunción mítica entre modernidad y progreso. Para el

pensador judío alemán, el *progreso*, en los inicios de la modernidad (últimas décadas del siglo xvii), había desarrollado con bastante sentido común una notable función crítica. Es innegable que, a partir del siglo xix, cuando la burguesía culminó la conquista de los resortes del poder económico, social y político, esta función desapareció y se impuso casi completamente en la vida de individuos y colectividades la sobrevaloración del «fetichismo de la mercancía». De la misma manera que para Baudelaire el boulevard parisino, con el *flâneur* como personaje prototípico, constituía la concreción del «espacio-tiempo» («caos en movimiento frenético») de la modernidad (último tercio del siglo xix), en la actualidad, la *autopista* se ha convertido en una de las concreciones espaciotemporales más relevantes del momento presente. El signo distintivo del urbanismo del siglo xix fue el boulevard, un medio para *reunir* a los seres humanos y, si se terciaba, contener y reprimir sus acciones y fuerzas explosivas; el sello del urbanismo del siglo xx ha sido la autopista, un medio para *separarlos* y, de alguna manera, controlarlos. En todo eso se observa una dialéctica extraña, pero realmente presente en la actual cotidianidad: las sucesivas formas de las ofertas modernas se activan y se agotan al mismo tiempo por mediación de la aniquilación de las precedentes: todo en nombre de los supuestos milagros de la modernidad (Bollnow).

En este contexto puede ser oportuno y ejemplificador referirse a la interpretación que Georg Simmel (1858-1918) —pensador judío alemán que, ahora mismo, vuelve a tener una gran actualidad, pero que en su tiempo fue considerado como un extraño en el mundo académico centroeuropeo— detectó que la ciudad moderna se caracterizaba sobre todo por la fragmentación y la sobreaceleración del tiempo y la banalización del espacio. En muchos aspectos, Simmel siguió

Vida cotidiana y velocidad

de cerca una línea interpretativa bastante parecida a la de Baudelaire, y no cabe la menor duda de que el mismo Walter Benjamin, en su reconstrucción de la génesis de la modernidad, experimentó una considerable influencia del pensador judío alemán, el cual ha estado muy presente —con frecuencia de manera subterránea— en la obra de muchos conocidos filósofos de la primera mitad del siglo xx como, por ejemplo, Heidegger, Lukács y el mismo Max Weber. Según la opinión de Simmel, una de las características más notables de la modernidad, tanto individual como colectivamente, era el incesante «estado de fluidez» y provisionalidad de todas las relaciones sociales. En la descripción e interpretación de la modernidad, este autor, a diferencia de las de Max Weber que se interesó prioritariamente por los grandes sistemas, por las totalidades y por la diversidad de relaciones que establecen entre sí, llevó a cabo variadísimos y muy agudos análisis microscópicos de la realidad social de su tiempo y de los «fragmentos fortuitos» que se desprenden de la interdependencia social. Esta metodología, basada en la preeminencia del fragmento y de la instantaneidad sobre las estructuras y las instituciones socialmente legitimadas y sancionadas, ponía claramente de relieve que, en la modernidad, el tiempo había experimentado unas mutaciones drásticas, completamente desconocidas y ajenas a las sociedades premodernas: la linealidad temporal, fruto de una concepción jerarquizada y estabilizada de los roles sociales, había sido sustituida por un tiempo caracterizado por las interrupciones, la participación simultánea de los individuos en diversos tiempos sociales («mundos de vida», *Lebenswelten*, en la conocida terminología fenomenológica de Edmund Husserl) y la incidencia coetánea de numerosos factores, a menudo incompatibles entre sí, en el pensamiento, la acción y los sentimientos de individuos y colectividades.

El medio metropolitano moderno, creía Simmel, era un conjunto de atracciones, relaciones y opiniones inconexas y vertiginosamente cambiantes de tal manera que la ciudad moderna se parecía mucho más a un laberinto inexplorado e inexplorable que a un sistema dotado de regularidades y puntos de referencia fijos y confiables, que habían actuado en el pasado como faros que orientaban la vida, el pensamiento y las acciones de los humanos. Georg Simmel (también sus discípulos más o menos directos, Kracauer y Benjamin) consideraba que, en los nuevos tiempos, cada vez más intensamente, se imponía a un número creciente de hombres y mujeres una experiencia discontinua, fracturada, del tiempo, el espacio y la causalidad, que se habían convertido con gran rapidez en fenómenos transitorios, fugaces, fortuitos o arbitrarios: «experiencias» —tal vez mejor, «vivencias»— localizadas en el mismo seno de las relaciones sociales que, con mayor o menor fortuna, tenían plena vigencia, incluidas las relaciones con el medio físico, político y social, en las metrópolis. Una categoría emparentada por sus consecuencias más o menos directas con el desmesurado aumento de la velocidad era la «versatilidad» que, en nuestros días, impulsa una incesante y, a veces, alocada búsqueda sin objetivos poco o nada bien definidos y configurados. De alguna manera se pretende otorgar un viso de verosimilitud y sentido al cambio por el cambio, a una especie de inconsistente «nomadismo» o «vagabundeo», cuyos sujetos, paradójicamente, se muestran pasivos, ajenos, aburridos y desinteresados ante las velocísimas mutaciones sociales y culturales que, como una suerte de «destino» a la griega, acontecen ante sus ojos.

Hace ya algún tiempo que Peter Sloterdijk, desde su peculiar perspectiva ideológica, también se hizo eco de la reflexión sobre la modernidad que, a finales del siglo XIX,

Vida cotidiana y velocidad

propuso Georg Simmel. Subraya con énfasis que el proyecto de la modernidad se basa en una *utopía cinética*: todo el movimiento del mundo en su conjunto tendrá que responder a este proyecto. En efecto, los movimientos de nuestra propia vida se asimilarán progresivamente, casi sin la menor resistencia, al movimiento del mundo en sí. Por consiguiente, la modernidad es, ontológicamente hablando, puro ser-que-genera-movimiento. Por regla general, los teóricos clásicos de la modernidad estaban convencidos de que la idea de «progreso» era la resultante del movimiento incesante, sin pausa ni respiro, de los nuevos tiempos, cuyo imperativo categórico era: «¡muévete!», «¡cambia sin cesar!», «¡abandona el pasado!», «¡rechaza la nostalgia!»; un movimiento cada vez más acelerado e imprevisible, que, en la actualidad, con las excepciones de rigor, ha convertido los sucesivos presentes en simples e intrascendentes episodios de la modernidad como «categoría de cambio» (Franz X. Kaufmann) que, de manera casi enfermiza y, a menudo, adolescentizada, busca el cambio por el cambio, con frecuencia al margen de cualquier finalidad mínimamente diseñada y razonable. Y entonces se considera que el progreso, en palabras de Peter Sloterdijk, no es sino «continuo movimiento que genera movimiento, movimiento que genera más movimiento (*Mehrbewegung*)»; movimiento que genera posibilidades de desplazarse cada vez más rápida e insensatamente. Casi no hay imperativos éticos de tipo moderno que no sean al mismo tiempo impulsos cinéticos. El acicate categórico de la modernidad se expresa de esta manera: para actuar constantemente como seres progresistas, hemos de vencer todos los obstáculos que puedan hacer del hombre una criatura limitada en sus movimientos, reducida a sus propios medios, sin libertad para agitarse casi convulsivamente y lastimosamente inmóvil.

En muchas ocasiones, con una dosis notable de ingenuo optimismo, muchos ilustrados consideraron que el progreso y el cambio material serían inseparables del rotundo mejoramiento moral de las personas; estaban convencidos de que ambos se encontraban íntima e inseparablemente vinculados. Esta opinión, sin embargo, a partir de la Revolución Industrial, fue casi completamente marginada y desechada por las mentes más lúcidas a causa de una nueva cosmovisión, «industrialista» y «economicista», que iba imponiéndose a marchas forzadas en Europa. En algunos, ingenuamente, en otros, de manera muy premeditada y calculada, se impuso paulatinamente la idea que la velocidad de cambio era solo un simple medio para conseguir unos objetivos que, en contradicción con el inmovilismo y la pasividad de los tiempos pasados, poseían al mismo tiempo e indisolublemente unas características y beneficios de carácter económico y moral. En relación con todo eso, el vuelco que ha tenido lugar en la modernidad tardía es que *la velocidad se ha convertido en una finalidad en sí*, que a menudo tiene extrañas e inquietantes vinculaciones con el prestigio, los sistemas de la moda, el exhibicionismo más descarado y la exaltación de la superfluidad y de la prepotencia económica. Pero ¿no será tal vez una de las consecuencias más perversas y desestructuradoras de la gigantesca sobreaceleración del tempo vital humano el creciente y, según parece, imparable incremento de los trastornos mentales? ¿No tendrá algo, quizá mucho, que ver la sobreaceleración en que estamos inmersos en la preponderancia tan manifiesta de lo psíquico sobre lo social en el cotidiano transcurrir de las biografías de mujeres y hombres de nuestro tiempo?