

Mejor la lentitud

FERNANDO CALDERÓN QUINDÓS

EN EL PRÓLOGO DE *AURORA*, FIRMADO EN EL OTOÑO DE 1886, Nietzsche, asegura estar viviendo «en medio de una edad de trabajo», es decir, de precipitación, «de apresuramiento indecente que se enardece y que quiere acabar pronto todo lo que emprende»¹. A Nietzsche le disgusta del hombre su descortesía con el mundo, su deseo de sustitución de unas cosas por otras. Antes de que el objeto de su interés ponga a la vista todas sus virtualidades, ya hay otro objeto que al hombre le seduce y al que se entrega. Su actividad parece resumirse en una sucesión de actos inacabados emprendidos diligentemente y abandonados sin miramiento.

Las palabras están sometidas a la misma veleidad. Nietzsche es filólogo, y filólogo quiere decir «maestro en la lectura lenta». El apresuramiento sería aquí, como en todo lo demás, «indecente». La filosofía siempre ha reivindicado la presencia de lectores atentos, de lectores capaces de ajustar el ritmo de su lectura a la profundidad de la palabra escrita. Samuel Johnson se jactaba de refutar el idealismo de Berkeley de un puntapié, pero con ello sólo lograba negarse él mismo como lector. No había leído con lentitud. Para leer filosofía conviene sustraerse a la prisa y renunciar a convertir el texto en una sucesión de notas sincopadas. Nietzsche exigía del lector la adopción de un hábito poco común: «mantenerse aparte, tomarse tiempo». Calificaba la lectura de «arte de orfebrería», y sólo aceptaba ser leído por quien tuviera «dedos y ojos delicados»². El orfebre, como el lector atento, eran figuras disidentes, y en la elección que ellos hacían de la lentitud se expresaba el desacuerdo con un mundo que todo lo quería enseguida.

El siglo XIX asiste a la proliferación de obras que subrayan la necesidad de recuperar el dominio del tiempo y la adopción de hábitos lentos caídos en desgracia. El trabajo, cada vez más extenuante, se percibe como una maldición.

¹ Nietzsche, F., *Aurora*, Buenos Aires, Aguilar, 1948, p. 27.

² *Ibid.*

Paul Lafargue escribe en 1880 un panfleto titulado *Derecho a la pereza*, y R. L. Stevenson, en 1877, una *Defensa de los ociosos*. Las dos son obras iconoclastas que reaccionan contra las autoridades del mundo industrial. Lafargue contesta al ídolo del trabajo con la imagen evangélica de los lirios. No trabajan ni hilan, y su esplendor supera al de Salomón³. Stevenson introduce el «Teorema de la vivacidad de la vida» y le otorga el rango de «precepto revolucionario»⁴. Olvida establecer la fórmula, pero no olvida señalar el corolario: «Si una persona no puede ser feliz más que estando ociosa, ociosa ha de permanecer». El fin del hombre es la felicidad. Stevenson no promueve la holgazanería. Más bien busca que el trabajo pierda su condición de valor absoluto. Sabe que no hay prosperidad sin esfuerzo, pero sabe también que el trabajo compromete a menudo el objetivo de ser feliz. Su retrato del hombre laborioso no incorpora rasgos que disimulen su fealdad. Del hombre que vive para trabajar dice que «siembra prisa y recoge indigestión», que tiene los «nervios desquiciados», que es, en fin, «un elemento maligno para las vidas del resto de gentes»⁵. Ese hombre no piensa, sólo actúa movido por un impulso ciego y brutal. Su jornada se resume en dar satisfacción a las expectativas de su empleador. Vive su vida en la vida de otro al que, además, no tiene más remedio que obedecer, y así es como pierde de vista su propio interés en ser feliz.

La literatura del siglo XIX reivindica la figura del hombre contento de sí mismo, y busca arquetipos de tranquilidad en el universo infantil o en el pasado perdido. El propio Stevenson se complace en la ficción de un mozuelo haciendo novillos que arroja lilas al arroyo mientras un pájaro canta en el matorral. Ese joven sólo ve pasar las horas sin hacer nada en el mundo, pero su inacción redundará al menos en beneficio propio. Elisée Reclus, geógrafo y anarquista francés, vuelve la mirada a la antigua Roma y piensa en Escipión el Joven. Sus campañas militares dicen menos de él que su costumbre de pasearse por la orilla de un arroyo como un niño de aldea, y esta costumbre es, dice Reclus, un título de gloria que los historiadores han olvidado consignar⁶. Thoreau no es menos elocuente cuando opone su vida en el bosque con la vida de los hombres de la ciudad. Su estilo de vida es vegetal, y él vegeta como cualquier planta. No es que se limite a dejarse existir, es que existe para sí mismo y se entrega sólo a aquello que mejor le acomoda. En cuanto a sus

³ Cf. Lafargue, P., *El derecho a la pereza*, Madrid, Maia, 2011, p. 41.

⁴ Stevenson, R. L., *En defensa de los ociosos*, Madrid, Gadir, 2010, p. 34.

⁵ *Ibid.*

⁶ Reclus, E., *Histoire d'un ruisseau*, París, Albin Michel, 1910, p. 130.

vecinos, les compadece por la dureza de su existencia. Sus tareas son incontables, y no hay una sola que logren concluir⁷.

Para estos autores, ser lento en el ritmo que se imprime al paso, al gesto o a la mirada no significa falta de energía o ausencia de vitalidad; ni siquiera significa ignorar que a veces hay urgencias inaplazables que exigen prontitud y determinación. La lentitud no se opone a la acción; la lentitud sólo niega la acción emprendida apresuradamente. Y lo que a estos autores reconforta de un estilo de vida marcado por la lentitud es la alegría y el conocimiento que resultan de su elección. El hombre que lee lento (vuelvo a Nietzsche), lee «con reparos y precauciones». Esas características acompañan al lector parsimonioso. Y leer con reparos y precauciones significa interrumpir la lectura alguna vez, dejar de leer para seguir leyendo. El paréntesis de inacción confiere sentido a la lectura, de ahí que Nietzsche, en una nueva amonestación al lector apresurado, recomiende rumiar la lectura, hacerse «casi vaca», masticar por segunda vez. Lo deseable sería, sin duda, que ese lector respetuoso introdujera el hábito de la lentitud en otras facetas de la vida, o lo que es lo mismo, que incorporase a sus acciones idénticos reparos y precauciones.

En el último tercio del siglo XIX los intelectuales responsabilizan al trabajo de haber alejado al hombre de las bondades del tiempo natural y de haberlo arrojado a una vida sin alicientes. La máquina ha defraudado las expectativas depositadas en ella, y en lugar de obrar el milagro del tiempo libre, lo ha sepultado en la inexistencia. Los métodos de producción se han perfeccionado y hay una mejor optimización de los recursos, pero la jornada laboral sigue ocupando el día entero. No se trabaja más lento ni tampoco la mitad de lo que se trabajaba antes. Como se trata de colocar producto en el mercado, e incrementar al mejor ritmo el beneficio empresarial, cualquier otro asunto carece de interés.

La historia —digamos— literaria del alfiler puede ayudarnos a comprender el fenómeno de la aceleración laboral y el grado de demencia asociado al mismo. Alexandre Deleyre escribió sobre esta especie de clavo de sastrería un sabroso artículo en la *Enciclopedia* de Diderot. El articulista informaba de su complejo proceso de fabricación, y aprovechaba la oportunidad para dar su punto de vista sobre la economía nacional francesa. Poco después, Adam Smith elevó el alfiler a un rango superior, y empleó el ejemplo de una fábrica de alfileres como mejor ilustración de las ventajas de la división del trabajo. Según

⁷ Thoreau, H. D., *Walden*, Madrid, Cátedra, 2005, p. 62.

las estimaciones realizadas por Smith, un hombre que tuviera él solo que estirar el alambre, enderezarlo, cortarlo y encargarse de cada una de las dieciocho operaciones conducentes a la obtención de un solo alfiler, podría invertir un día entero. Por suerte, la división del trabajo rebajaba los tiempos extraordinariamente, y una fábrica pequeña integrada por diez empleados podía fabricar del orden de 50000 unidades a lo largo de una jornada hacia 1770. Siglo y medio después de la publicación de *La riqueza de las naciones*, Russell retomó el ejemplo del alfiler para informar de la existencia de un compartimento patológico en las sociedades industrializadas de principios del siglo XX. Pensaba que la incorporación de tecnologías capaces de multiplicar por dos el ritmo de fabricación de alfileres necesarios para abastecer a todo el mundo debería propiciar, en un «mundo sensato», la reducción de la jornada laboral de los agentes implicados en su manufactura. Nada de eso, sin embargo, acontecería en el «mundo real», donde la jornada laboral seguiría siendo la misma, mientras el mundo tendría el doble de alfileres, las empresas del ramo se reducirían a la mitad, y el desempleo camparía a sus anchas⁸. En el «mundo real», la comunidad del alfiler quedaría dividida en dos: de un lado los trabajadores en activo y sin distracción posible; del otro, los desocupados, ociosos a pesar suyo y angustiados por un futuro incierto. La figura intermedia no existiría, y la población quedaría dividida entre los que actúan y los que padecen la acción de los otros, entre los agentes de una actividad incesante, y los afectados por una parálisis estéril. La marcha intermedia, la de la lentitud, quedaría al margen de esta realidad.

No hay duda de que la rapidez ha contribuido a mejorar algunos aspectos de la vida, pero no todo lo que se hace más rápido se hace mejor y más inteligentemente. Introducir el principio de la celeridad como patrón común de acción tiene sus contrapartidas, y estimular la acción como expresión única de vitalidad puede dar lugar, además, a serias disfunciones. La sobreproducción y el coste social que ésta genera en términos de desempleo y precariedad laboral son un ejemplo, no el único. La velocidad puede hurtarnos también la posibilidad de establecer una relación idónea con el mundo y con nosotros mismos. Antes de que se popularizara el uso de vehículos de tracción mecánica, la forma más rápida de cubrir largos trayectos consistía en comprar un billete en un carruaje de camino o en una diligencia, palabra cuya etimología indica prontitud, rapidez. Esa era, de hecho, la percepción que los hombres de

⁸ Cf. Russell, B., «Elogio de la ociosidad», en *Elogio de la ociosidad y otros ensayos*, Madrid, Aguilar, 1953, p. 26.

aquellos tiempos tenían de este medio de transporte. Los desplazamientos se hacían más cortos y cómodos, y los que podían permitírselo podían también responder más diligentemente a los reclamos de su propia voluntad. No todo, sin embargo, resultaba apetecible en esta experiencia. El traqueteo era a menudo motivo de disgusto, y las frecuentes averías podían convertir un trayecto apetecible en una aventura enfadosa y demasiado larga.

Ralph Waldo Emerson, padre del trascendentalismo norteamericano, nos ha dejado hermosas reflexiones sobre la experiencia de montar en carruaje. En esa experiencia, Emerson sabe encontrar un cierto motivo de delectación, pero la realidad no deja por ello de quedar comprometida. A su juicio, la movilidad que procura un carruaje introduce un cambio de perspectiva que agrada. El cambio consiste en impregnar la realidad de un aire pictórico o teatral. Un carruaje en movimiento hace que la calle se transforme en un «teatro de títeres»⁹, y obliga a las cosas a adquirir un aspecto de aparente irrealidad. Emerson tiene la impresión de ver las cosas pintadas sobre un lienzo, como si la realidad fuese un cuadro en cuyo interior los elementos fuesen sucediéndose ininterrumpidamente. Sin embargo, ese «aire pictórico»¹⁰, («cinematográfico», diríamos hoy) tiene menos que ver con la afluencia de imágenes en la retina del espectador que con la condición de realidad plana de esas mismas imágenes. Lo percibido parece vivir una existencia de papel. Como la marcha impide que la mirada descansa por mucho tiempo sobre tal o cual circunstancia del paisaje, todo se vuelve superficial, evanescente. Restituir a las cosas su dignidad material exige detener la marcha de la carroza, descender de ella y completar el resto del viaje a pie. Sólo entonces la realidad vuelve a adquirir la densidad que le corresponde.

Esa fuga de realidad aparece también en la obra de Victor Hugo. No es esta vez una diligencia la culpable. La realidad se escapa en tren, entre las localidades de Amberes y Bruselas, en el verano de 1837. Victor Hugo siente que la velocidad le priva del placer de contemplar las cosas, y en una carta al pintor Louis Boulanger anota: «La rapidez es inaudita, las flores al borde del camino ya no son flores, sino más bien apenas unas rayas rojas y blancas»¹¹. Victor Hugo culpa a la velocidad de anular las diferencias en el paisaje. Las flores han perdido su condición de flores y, sin ser menos reales, el ojo las

⁹ Emerson, R. W., *Naturaleza*, Palma de Mallorca, Olañeta, 2007, p. 88.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Hugo, V., *Voyages*, París, Robert Laffont, 1987, p. 611.

percibe ahora privadas de sus formas y colores. Lo próximo se aleja, y los contornos se difuminan hasta borrarse sin dejar huella. La singularidad de cada elemento queda anulada como consecuencia de la velocidad, y en la retina del espectador sólo aparece ahora un borrón de líneas sin parecido alguno con el mundo al que reemplazan.

Antes de que Emerson y Victor Hugo explicaran su experiencia de la velocidad en el interior de un habitáculo en movimiento, un filósofo alemán llamado Karl Gottlob Schelle había llamado la atención acerca de los inconvenientes de desplazarse de este modo. Lo hizo en 1802, en una obra titulada *El arte de pasear*, un ensayo de filosofía popular que tuvo en sus días escasa repercusión. La idea de Schelle consistía en hacer descender la filosofía de las cátedras universitarias para instalarla en medio de la vida, y el paseo constituía una faceta nada desdeñable de la vida de la burguesía alemana de aquellos años. Schelle no ignoraba las ventajas del paseo en coche: el cuerpo apenas sufre, los espacios sin encanto se atraviesan con mayor rapidez, la velocidad comunica a los objetos un ritmo mayor del que tienen naturalmente... Pero pasear en coche —añadía Schelle— tiene también sus inconvenientes. Esos carruajes cerrados contra el polvo, la lluvia y otras inclemencias privaban a sus usuarios del espectáculo del mundo; eran «jaulas de fieras»¹². Mejor era renunciar al carruaje que subirse a él para negarle al mundo una mirada. De la misma opinión es É.-P. de Senancour en su *Obermann* (1804) Para el héroe de esta novela prerromántica, el uso del carruaje cerrado es recomendable sólo cuando hay una urgencia que atender; en todos los demás casos, lo mejor es echar el pie a tierra y disfrutar de la independencia que resulta del efecto que el cuerpo ejerce sobre sí mismo cuando pasea¹³.

Hoy en día el paseo se celebra porque favorece el tono muscular, fortalece el sistema inmunitario y mejora la capacidad aeróbica. Estas son algunas de sus excelencias. En otro tiempo, el paseo se celebraba por sus virtudes demiúrgicas, por su carácter liberador, y por la capacidad de vincular al hombre con la naturaleza. Para el naturalista Conrad Gesner (1516-1565) la práctica del paseo tenía que ver con la experiencia de estar en el mundo y de involucrarse placenteramente en él. Pasear era para Gesner un proceso de impregnación por el que las cosas, convertidas en percepciones, pasaban a alojarse en el interior del hombre. El paso lento conjuraba los efectos de irrealidad, y el

¹² Cf. Schelle, K. G., *L'art de se promener*, París, Payot & Rivages, 1996, p. 76.

¹³ Cf. Senancour, É. P. de, *Obermann*, Oviedo, KRK, 2010, p. 95.

hombre adquiriría la certeza indiscutible de formar parte de un entorno. La naturaleza no era una pintura, ni el paseante quedaba rebajado al papel de mero espectador. Al pasear, Gesner creía estar penetrando la realidad y conociéndola mejor. Para él, resultaba más estimulante dejar el cuerpo a merced de los sentidos, que aislarlo de todos ellos. Lo primero exigía lentitud; lo segundo rapidez. Lo primero obligaba al cuerpo a tomarse a sí mismo como vehículo, y lo segundo a llevar el cuerpo de un lugar a otro sin obligarle a realizar el menor esfuerzo. El hombre que paseaba adquiriría conciencia de vivir en el interior de su propio cuerpo, sentía, y, al sentir, se aseguraba un poco más de la existencia, de la ajena tanto como de la propia.

Rousseau pertenece también a esa tradición que reivindica el paseo como forma privilegiada de comunicación con el mundo. Nos dice que prefiere ir a pie y sin prisa antes que montar en diligencia. El coche le provoca un «roedor desasosiego»¹⁴; andar, en cambio, le da un sentimiento de libertad y de camaradería con las cosas que le rodean. Mientras la actividad del cuerpo consista en andar, el mundo quedará debidamente preservado. La lentitud, como la rapidez, ofrecen ambas una representación, pero la primera es más fiable que la segunda. La lentitud es la velocidad de los sentidos. Rousseau es consciente de que la vista, el olfato o el tacto señalan e identifican las cosas mejor despacio que deprisa, y que para tener certeza del mundo hay que hacer caso del cuerpo, solicitar de él la tarea de registrar las singularidades del terreno. Para Rousseau, pasear es apropiarse del mundo sin hacerle daño, comprenderse en él y volverse receptivo a sus provocaciones sensoriales.

Cuando la velocidad automotriz aún no había cambiado el aspecto de las cosas, y nuestras nociones de espacio, distancia o trayecto aún no estaban sometidas a un proceso de reformulación, el paseo a pie figuraba en la literatura como expresión de lentitud, y el caballo como emblema de la velocidad. En un texto de 1984 titulado «Rapidez», Italo Calvino aduce varios ejemplos de esto último, y se detiene sobre todo en un ensayo publicado en 1849 por Thomas de Quincey, *El coche correo inglés (The English Mail-Coach)*. De este ensayo dice Calvino que anticipa «la problemática propia de nuestro horizonte tecnológico [...] y todo lo que hoy sabemos del mundo motorizado y de las autopistas»¹⁵. En el pescante del coche correo, a trece millas por hora y entre las sombras luctuosas de una larga avenida de árboles que dan al cielo el

¹⁴ Rousseau, J.-J., *Confesiones*, Barcelona, Planeta, 1993, p. 61.

¹⁵ Calvino, I., «Rapidez», en *Seis propuestas para el próximo milenio*, Madrid, Siruela, 1989, p. 53.

aire abovedado de una iglesia, Quincey ve aproximarse un carruaje abierto que avanza con lentitud. Viajan en él dos jóvenes enamorados ignorantes del peligro que se les avecina. El coche correo vuela con su cochero dormido y sólo un grito de Quincey puede evitar la fatalidad. Ni el opio que perturba su mirada logra desalojar de su mente la idea de una catástrofe segura. Quincey grita por segunda vez, y es sólo entonces cuando el joven enamorado cruza el carruaje sobre el lado libre del camino. Un instante después se oye un estruendo. Quincey vuelve entonces la mirada para contemplar los destrozos y asegurarse de que la colisión de los dos vehículos ha dejado a los dos jóvenes con vida. La sombra de la muerte ha pasado, y el coche correo avanza impasible con su cochero todavía dormido.

Evidentemente, el protagonista de este episodio de velocidad apenas puede reparar en algunos elementos del paisaje: una avenida recta como una flecha, y árboles que dibujan, a ambos lados del camino, «líneas regulares»¹⁶. Por efecto de la velocidad, el espacio se geometriza, y de esa estampa de líneas trazadas en la penumbra sólo emerge el sonido de unas ruedas. Pero esa simplificación de lo real es un asunto menor, y la atención debe dirigirse hacia el cochero, al que Calvino califica como «ciego objeto inanimado», y al coche mismo, una máquina perfecta que avanza inexorablemente sin mostrar reparos ni precauciones. Tampoco puede perderse de vista el estado de Quincey, quien contempla la secuencia bajo los efectos del láudano: el problema es menos la velocidad que la velocidad incontrolada.

Mediante un juego de finas asociaciones, el episodio del coche correo parece advertirnos de la adicción que provoca la velocidad, y hoy vivimos, más que nunca, en un mundo desbocado donde toda invención exitosa parece introducir un nuevo grado de velocidad: las industrias del motor y de las telecomunicaciones incorporan día a día dispositivos diseñados para contraer el mundo y hacerlo más fácilmente manejable; los sistemas de mensajería ideados para las cada vez más sofisticadas aplicaciones informáticas han vuelto obsoleta la práctica del correo postal; la televisión primero e Internet después han alojado y comprimido la realidad en pantallas cada vez más planas; las imágenes han arrinconado a la escritura y ya hay autores que hablan de una inminente «retirada de la palabra» (George Steiner); la era digital ha convertido la yema de los dedos en una especie de varita mágica capaz de convocar en un instante todos los tiempos y lugares; los nuevos soportes hacen de la realidad una cosa

¹⁶ Quincey, Th., *El coche correo inglés*, Madrid, Espasa, 1966, p. 144.

ingrvada, leve, ligera, y esos mismos soportes se metamorfosean y se cambian incesantemente. Hay que adquirirlos para luego desprenderse de ellos, y adquirirlos de nuevo en una versión más innovadora que está ya a punto de perder esa condición. El sentimiento de ternura que vinculaba al hombre con las cosas se ha perdido, y ese nuevo elenco de soportes parece, de hecho, diseñado con arreglo a un principio de desafección. Creo, no obstante, que lo dicho de las nuevas tecnologías vale también para los ámbitos más diversos, y me parece que los productos que estas tecnologías han desarrollado últimamente son sólo la expresión más acabada del reino de la prisa. Todo, desde hace al menos dos siglos, está sometido a la misma caducidad, y sólo la naturaleza, de la que cada vez estamos más lejos, parece exceptuarse de esta realidad.

Italo Calvino propuso el *Coche correo inglés* como la mejor ilustración literaria del problema de la rapidez, y creo que el problema de la desafección tiene, a su vez, la mejor expresión literaria en un pequeño texto titulado *Lamento por mi bata vieja* (1772). Diderot escribió esta obrita después de recibir de manos de Madame Geoffrin una bata color escarlata. La señora se siente en deuda con el filósofo, y el filósofo, siempre amable, no quiere hacerle un menosprecio. Al gesto agradecido de Madame Geoffrin, Diderot corresponde entonces deshaciéndose de su bata vieja y abrigndose con la bata nueva. El cambio no pudo ser más desafortunado. Diderot anota: «Por qué no haberla guardado? Estaba hecha a mí; yo estaba hecho a ella. Moldeaba todos los repliegues de mi cuerpo sin molestarme; yo estaba pintoresco y hermoso. La otra, rígida, gravosa, me convierte en maniqu. No había ninguna necesidad a la que su complacencia no se prestase [...]. Si un libro estaba cubierto de polvo, uno de sus faldones se ofrecía para limpiarlo. Si la tinta espesada se rehusaba a fluir de mi pluma, ella ofrecía el flanco. All se veían trazados en largas rayas negras los frecuentes servicios que me había prestado. Esas largas rayas anunciaban al literato, al escritor, al hombre que trabaja. Ahora tengo aire de rico holgazán; no se sabe lo que soy. Bajo su abrigo yo no tema ni la torpeza de un criado ni la mía, ni las chispas del fuego ni la cada del agua. Yo era el amo absoluto de mi bata vieja; me he convertido en el esclavo de la nueva»¹⁷.

El disgusto se redobla acto seguido, cuando Diderot comprende que su nueva prenda escarlata resulta incongruente con el decorado de su apartamento. Será esta circunstancia la que le obligue a sustituir los viejos

¹⁷ Diderot, D., «Lamento por mi bata vieja», en *Escritos filosóficos*, Madrid, Editora Nacional, 1983, p. 221.

muebles destartalados por el mobiliario que Madame Geoffrin le ha regalado junto con la bata. Donde antes había una silla de paja, una mesa de madera, una tapicería de Bérgamo y una balda de pino, hay ahora un sillón de marroquinería, un buró precioso, una tapicería de damasco y un armario de marquetería. Diderot ha sido discípulo de Diógenes, y ahora abandona el tonel para vivir en medio de la ostentación. Concluida la reforma, Diderot siente el fastidio. El filósofo no se acostumbra a los lujos adquiridos y recuerda entonces con nostalgia el aire modesto de su apartamento, la armonía que formaban sus andrajos con su bata vieja, y el concierto de todo eso con él mismo. De lo que su vivienda tenía antes sólo le queda una alfombra que conserva para recordarse sus deberes; y de los lujos introducidos, de todos se desprendería con gusto salvo de «La tempestad» de Vernet, obra maestra que recuerda a Diderot, en medio de la farsa de sus cuatro paredes y de la otra tempestad que ha barrido sus antiguas pertenencias, la belleza y la solidez del mundo que está fuera. En definitiva, un cambio en el vestuario ha desencadenado un proceso de sustituciones. Diderot se lo reprocha, pero el consumidor de nuestros días no tendría seguramente la misma pesadumbre.

En los ámbitos de la sociología y de la mercadotecnia el fenómeno descrito en *Lamento por mi bata vieja* recibe el nombre de «efecto Diderot». Acuñó la expresión el antropólogo norteamericano Grant McCracken en *Culture and Consumption* (1988), y con ella McCracken hacía referencia a las estrategias diseñadas por los medios para la modificación de los hábitos de consumo y la fabricación de deseos relacionados con la adquisición de productos innovadores. Una consecuencia inevitable de todo eso es la pérdida de la relación afectiva con las cosas, convertidas ahora en meros bienes de consumo de existencia más bien efímera. Otra consecuencia es la instalación del hombre en un hábitat mediático y artificial. Otra consecuencia, en fin, es la despreocupación y el desafecto de la sociedad de consumo hacia la naturaleza, de la que los consumidores disponemos irresponsablemente sin reparar en que sus recursos se agotan y en que ya no puede reponerse a la furia desatada de nuestra acción.

Es evidente que nos deslizamos por una pendiente peligrosa. Si descendemos por ella todavía un poco más, la solidez de las cosas que Diderot celebraba podría esfumarse para siempre. Está en juego la permanencia del mundo, y lo está mucho más por nuestros excesos que por el posible impacto de un meteorito sobre su corteza. Creo que se nos muere el mundo, y que ésta es una certeza indiscutible. Habría que reorientar la acción y suspenderla

alguna vez; en lugar de imprimir velocidad a aquellos actos que transforman la naturaleza en producto, relajar esa velocidad y elegir la lentitud. Hay dos obstáculos (hay muchos más) que se oponen a este objetivo: por un lado, sabemos que la carrera de la velocidad sólo la gana el más veloz, y eso significa que obtiene la victoria no quien va rápido, sino quien va más rápido todavía; por otro, la velocidad es inductora del olvido en la misma medida en que la lentitud favorece la memoria.

En las afinidades del cuerpo con las del alma hay un misterio que ha inquietado siempre a la filosofía. Pese a tratarse de realidades heterogéneas, el cuerpo y el alma armonizan y las dos parecen espejarse la una en la otra. Esa simpatía natural se aprecia en mil circunstancias de la vida, incluso en las más triviales. El paseo ilumina esta relación y quiero volver a él a través de algún paseante emblemático. Montaigne es uno de ellos. Montaigne no cree que andar sea una actividad del cuerpo, no meramente del cuerpo. Al contrario, él está convencido de que el alma interviene en esa actividad incluso sin quererlo. Conoce la alquimia que se da entre su cuerpo cuando avanza y su alma cuando siente lo que el cuerpo hace. Si su inspiración se obtura, Montaigne la destapa echando a andar. Por eso los *Ensayos* son, para quien los lee, una experiencia ambulante que conduce allí donde nadie esperaba que llegaría. Por ejemplo, nadie sabe que encontrará, en un grave ensayo sobre nuestros sentimientos, que Maximiliano de Habsburgo se negase a despachar sus asuntos en el retrete, como era costumbre, o que orinase a escondidas por pudor de ser visto¹⁸. Los *Ensayos* de Montaigne siguen la lógica del paseo, y esa lógica da lugar al sobresalto, al arrebató, al extravío... Leemos sus *Ensayos* como si al leerlos nos paseásemos por ellos. Rousseau pertenece al linaje de Montaigne y, como él, no puede parar quieto en su escritorio cuando se trata de pensar. Si hay que concebir una idea, lo mejor es sacar al cuerpo de su reposo, como si su pensamiento sólo pudiera activarse poniendo a andar al yo. Sus *Ensoñaciones* son, de hecho, el producto de movimientos corporales. A cada ensoñación le precede un paseo, y de cada paseo vuelve Rousseau con notas escritas sobre una baraja de naipes que ha llevado previsoramente en la faltriquera de su gabán. Nietzsche, Kafka, Walter Benjamin o Robert Walser más recientemente han llamado la atención sobre ese concierto entre el cuerpo y el alma, y los cuatro han atribuido al paseo un efecto liberador sobre sus ideas. Ninguno de ellos, sin embargo, parece haber reparado en un fenómeno vinculado con el paseo en el

¹⁸ Cf. Montaigne, *Los ensayos*, Barcelona, Acantilado, 2007, p. 25.

que desearía detenerme ahora.

A veces hay ideas que emergen a la conciencia y que, por venir de la mano de algún sentimiento de pesar, de vergüenza o de disgusto, nos esforzamos en desalojar de nuestra mente. Las formas de lograrlo son varias. Podemos, por ejemplo, canturrear una canción cualquiera que silencie esa idea, o sacudir la cabeza para expulsarla, o retirarnos un mechón de pelo de la frente, como si lo incómodo fuera el pelo y no la idea. También podemos, si esa circunstancia nos ocurre paseando, acelerar el ritmo. Otras veces hay ideas que nos complacen, y entonces nos alegra que aparezcan en nuestra mente sin haberlas convocado. Si queremos evitar que se evaporen, lo normal es que cerremos los ojos, o que distraigamos la mirada en algún lugar del decorado, o que interrumpamos la conversación, o que suspendamos la tarea que nos ocupaba hasta ese instante. También podemos, si hay paseo de por medio, ralentizar el paso hasta detenerlo por completo. De todas estas reacciones, las que a mí me interesan más son las que tienen lugar mientras andamos, por el efecto que el paso tiene unas veces sobre el olvido y otras veces sobre la memoria. Milan Kundera ha examinado estas situaciones y ha escrito lo siguiente acerca de ellas: «Hay un vínculo secreto entre la lentitud y la memoria, entre la velocidad y el olvido. Evoquemos una situación de lo más trivial: un hombre camina por la calle. De pronto, quiere recordar algo, pero el recuerdo se le escapa. En ese momento, mecánicamente, afloja el paso. Por el contrario, alguien que intenta olvidar un incidente penoso que acaba de ocurrirle acelera el paso sin darse cuenta, como si quisiera alejarse rápido de lo que, en el tiempo, se encuentra aún demasiado cercano a él»¹⁹. Kundera entiende que esta experiencia tiene carácter universal y que, por consiguiente, rebasa fronteras y formas culturales. El vínculo secreto no es menos universal por ser secreto, y esa universalidad adquiere la forma de dos ecuaciones que Kundera va a inscribir en la disciplina de la «matemática existencial». Las dos ecuaciones son éstas: «El grado de lentitud es directamente proporcional a la intensidad de la memoria; el grado de velocidad es directamente proporcional a la intensidad del olvido»²⁰.

Estas declaraciones de Kundera figuran en una novela corta titulada *Lentitud*. Calificada por su propio autor como una «gran tontería [escrita] por puro gusto», en ella se oponen dos relatos. El primero pertenece al siglo XVIII y en él se dan cita los personajes de una novela erótica, *Point de lendemain*, de

¹⁹ Kundera, M., *La lentitud*, Barcelona, Tusquets, 2006, pp. 47-48.

²⁰ *Ibid.*, p. 48.

Vivant Denon; el segundo narra en cambio las mezquindades y ambiciones de hombres y mujeres contemporáneos (aunque ficticios) del propio Kundera. En el espacio de la novela, los relatos se intercalan sin confundirse, pero la atmósfera literaria de cada uno de esos dos relatos se perfuma con elementos importados del otro. El escenario es el mismo, un castillo que dos siglos atrás ha acogido a dos amantes por espacio de una noche, y que dos siglos después ha prestado sus instalaciones para la celebración de un congreso internacional de entomología. Kundera, que ha elegido ese mismo castillo para pasar en él unas vacaciones con su mujer, decide finalmente que los dos episodios se hagan uno en el patio del castillo, donde él mismo y su mujer asistirán a un diálogo entre un hombre del XVIII, y un hombre del XX. Después de intercambiar confidencias, los dos hombres se despiden y abandonan el castillo. La despedida tiene algo de abrupto: el hombre del siglo XX no escucha y sólo parece tener interés en hablar. Esa es, al menos, la sensación de su interlocutor, que procede de un tiempo donde el arte de conversar está dictado por rígidas convenciones que exigen pausa o detención. El hombre del XX, incapaz de darse cuenta de su propia descortesía, interpreta la reacción de su interlocutor como un gesto de indiferencia hacia su persona y ve ahora en aquel hombre venido de otro tiempo a un pelele de hebillas de plata y chorreras de terciopelo. El caballero dieciochesco monta en su carroza, y se acomoda luego medio adormilado, como dispuesto a complacerse con el recuerdo de la noche anterior; el hombre del XX sube a su moto, y se aleja a todo gas, como si en el éxtasis de la velocidad encontrase la forma de burlar un mal recuerdo, también de esa misma noche.

El desenlace de la novela nos avisa, por lo pronto, de un cambio en nuestra percepción de la velocidad relacionado con los nuevos medios de locomoción. El mundo motorizado y tecnológico, en efecto, ha convertido la marcha de la carroza en una estampa romántica del pasado, y el desplazamiento de la carroza es lento ahora por contraste con el de la moto. Esa diferencia de velocidades, una lenta y otra rápida, propias cada una de un siglo, traslada además al lector la idea de que el mundo se ha acelerado indiscutiblemente. Podría añadirse también (y es esto lo más importante) que el incremento de la velocidad ha transformado al hombre y modificado sus relaciones con el mundo. En el siglo XVIII, el hombre era un ser dotado de memoria, y esa memoria le permitía adquirir conciencia del mundo y de sí mismo. Las experiencias acumuladas, religadas en el haz del recuerdo, otorgaban al hombre un sentimiento de pertenencia al mundo y de identidad personal. Ahora bien, la oportunidad de

estas circunstancias dependía menos del recuerdo que de la lentitud, sin la que toda actividad reminiscente habría quedado comprometida. Transcurridos más de dos siglos desde entonces, es evidente que la realidad se ha transformado, y que la desmemoria se ha instalado en ella brutalmente. Como consecuencia de la celeridad, el mundo de nuestros días aparece colmado de eventos y se parece ahora más que nunca a esa narrativa celebrada por Calvino, en la que la concisión de estilo proporciona al lector un agradable e ilusorio efecto de simultaneidad. El problema es que la realidad no es literatura, y que ese efecto sólo se consigue a expensas de la propia realidad. Los acontecimientos, reducidos a la línea de un titular de prensa, o a un simple *tuit*, pierden su nervadura y se volatilizan. El mundo, en fin, se ha convertido en una sucesión vertiginosa de eclipses mediáticos en la que cada acontecimiento parece destinado a hacer olvidar el anterior. Todo es apresuramiento y celeridad y, en consecuencia, todo es también olvido.

Kundera se muestra seriamente preocupado por esta inercia de las cosas y vuelve a su matemática existencial para provocar en el lector un sentimiento de desasosiego. De las dos ecuaciones, la que le interesa ahora es aquella que dice que «el grado de velocidad es directamente proporcional a la intensidad del olvido». De esa ecuación, puede deducirse el siguiente corolario: «nuestra época se entrega al demonio de la velocidad y por eso se olvida tan fácilmente de sí misma»²¹. Pero el corolario puede también invertirse, en cuyo caso rezaría como sigue: «nuestra época está obsesionada por el deseo de olvidar y, para realizar ese deseo, se entrega al demonio de la velocidad; acelera el paso porque quiere que comprendamos que ya no desea que la recordemos; que está harta de sí misma; asqueada de sí misma; que quiere apagar la temblorosa llamita de la memoria»²². Puede, en fin, que existan certezas, pero certezas de las que nos queremos olvidar. Puede, por ejemplo, que corramos el riesgo de perder el mundo para siempre y que este riesgo se imponga a nuestra conciencia en forma de certeza, y puede también que prefiramos vivir de espaldas a esa realidad, y nos indispongamos con nuestra propia conciencia para evitar asumir deberes que nos abrumarían. Puede que otras certezas se encuentren en el mismo caso. El desierto crece, aunque quizás menos a golpe de certezas que como consecuencia de su olvido.

²¹ *Ibid.* p. 147.

²² *Ibid.*

REFERENCIAS

- CALVINO, Italo (1989). «Rapidez». In: *Seis propuestas para el próximo milenio*. Nota preliminar de Esther Calvino. Edición de César Palma. Traducción de Aurora Bernárdez y César Palma. Madrid: Siruela.
- DIDEROT, Denis (1983). «Lamento por mi bata vieja». In: *Escritos filosóficos*. Edición de Fernando Savater. Madrid: Editora Nacional.
- EMERSON, Ralph Waldo (2007). *Naturaleza*. Prólogo de José Antonio Antón Pacheco. Palma de Mallorca: J. J. Olañeta.
- HUGO, Víctor (1987). *Voyages*. París: Robert Laffont.
- KUNDERA, Milan (2007). *La lentitud*. Traducción de Beatriz Moura. Barcelona: Tusquets.
- LAFARGUE, Paul (2011). *El derecho a la pereza*. Introducción de Diego Guerrero Jiménez. Traducción de Javier Alvarado. Madrid: Maia.
- MONTAIGNE, Michel de (2007). *Los ensayos. (Según la edición de 1595 de Marie de Gournay)*. Prólogo de Antoine Compagnon. Edición y traducción de J. Bayod Brau. Barcelona: Acantilado.
- NIETZSCHE, Friedrich (1948). *Aurora. Reflexiones sobre los prejuicios morales*. Seguido de: *Ojeada sobre el presente y el porvenir de los pueblos*. Obra inédita encontrada entre sus papeles (1880-1881). Obras Completas V. Traducción, introducción y notas de Eduardo Ovejero y Maury. Buenos Aires: Aguilar.
- QUINCEY, Thomas de (1966). *El asesinato, considerado como una de las bellas artes. El coche correo inglés*. Transcripción, ordenación cronológica, prólogo y glosas por Erika Spivakovsky. Madrid: Espasa.
- RECLUS, Élisée (1910). *Histoire d'un ruisseau*. París: Albin Michel.
- ROUSSEAU, Jean Jacques (1993). *Confesiones*. Edición de Lluc Oliveras. Traducción de Carlos Pujol. Barcelona: Planeta.
- RUSSELL, Bertrand (1953). «Elogio de la ociosidad». In: *Elogio de la ociosidad y otros ensayos*. Traducción del inglés y nota biobibliográfica por Juan Novella Domingo. Madrid: Aguilar.
- SHELLE, Karl Gottlob (1996). *L'art de se promener*. Traducción del alemán por Pierre Deshusses. París: Payot & Rivages.
- SENANCOUR, Étienne Pivert de (2010). *Obermann*. Con los prefacios de Sainte-Beuve y George Sand. Edición y notas de Eduard Cairol Carabí. Traducción de Ricardo Baeza. Oviedo: KRK.

STEVENSON, Robert Louis (2010). *En defensa de los ociosos*. Traducción de Carlos García Simón Madrid: Gadir.

THOREAU, Henry David (2005). *Walden*. Edición y traducción de Javier Alcoriza y Antonio Lastra. Madrid: Cátedra.

Recibido: 20-Enero-2015 | Aceptado: 6-Mayo-2015



FERNANDO CALDERÓN QUINDÓS, es Profesor de Filosofía Moderna en la Universidad de Valladolid, España. Doctor en Filosofía [PhD] por la Universidad de Valladolid. Entre sus principales áreas de interés, destacan la Filosofía de la Naturaleza durante la Ilustración, la literatura del siglo XVIII, y la relación entre filosofía, ciencia y arte. Ha realizado estancias de investigación en la Université Paris-Sorbonne (Paris IV) y publicado diversos artículos en revistas filosóficas nacionales e internacionales sobre la cultura y el pensamiento ilustrados. Ha editado, con Manuel Chillón, *Matemática, Ciencia, Filosofía* (Madrid, Manuscritos, 2013); con Pablo Pérez López, *Filosofía y Literatura: Diálogo Recobrado* (Madrid, Manuscritos, 2013); así como las *Cartas sobre botánica* (Oviedo, KRK, 2007) de J.-J. Rousseau. En breve aparecerá su libro *Filosofía Vegetal. Cuatro estudios sobre Historia Natural* en editorial Doce Calles.

DIRECCIÓN POSTAL: Departamento de Filosofía, Universidad de Valladolid, Plaza del Campus, s/n, 47011 Valladolid, España. e-mail (✉): quindos@fyl.uva.es

COMO CITAR ESTE TRABAJO: CALDERÓN QUINDÓS, Fernando. «Mejor la lentitud». *Disputatio. Philosophical Research Bulletin* 4:5 (2015): pp. 1-16.

© El autor(es) 2015. Este trabajo es un [Artículo. Original], publicado por *Disputatio. Philosophical Research Bulletin* (ISSN: 2254-0601), con permiso del autor y bajo una licencia Creative Commons [BY-NC-ND], por tanto Vd. puede copiar, distribuir y comunicar públicamente este artículo. No obstante, debe tener en cuenta lo prescrito en la *nota de copyright*. Permisos, preguntas, sugerencias y comentarios, dirigirse a este correo electrónico: (✉) boletin@disputatio.eu

Disputatio se distribuye internacionalmente a través del sistema de gestión documental GREDOS de la Universidad de Salamanca. Todos sus documentos están en acceso abierto de manera gratuita. Acepta trabajos en español, inglés y portugués. Salamanca – Madrid. Web site: (✉) www.disputatio.eu