

dos años y tanto el socialista como el de los seis grupos feministas marcan un año como plazo de tiempo suficiente.

La mayor o menor amplitud en las causas restantes para solicitar un divorcio, también diferencia los proyectos existentes hasta el momento.

Así, mientras el proyecto comunista señala entre otras una causa tan genérica como "la imposibilidad de la normal convivencia entre los cónyuges por incompatibilidad de caracteres", el proyecto socialista hace una relación excesivamente exhaustiva —a juicio de los seis grupos feministas— y en el de la Comisión de Codificación no saben los términos medios o lugares de nadie: abandono de hogar, adulterio o relaciones homosexuales, condena a privación de la libertad por un plazo superior a tres años, incumplimiento grave por alguno de los cónyuges de cualquiera de los deberes que el matrimonio le impone respecto al otro cónyuge o a los hijos y, por último, la enfermedad mental o cualquier otro hecho grave siempre que haga difícil o penosa la vida en común.

Y los seis grupos feministas encierran toda la casuística en un solo artículo de la ley: "Será causa para solicitar la acción de divorcio: la imposibilidad demostrada para la subsistencia de la convivencia matrimonial o familiar, sea por causa física, psíquica o ética".

El maratón divorcista

De aquí al mes de octubre, las seis organizaciones feministas se proponen recabar el apoyo de los sindicatos y los partidos políticos de izquierda para su proyecto de ley, en un intento de unificar las posturas existentes. Piensan también recoger las 500.000 firmas necesarias para poder presentar su proyecto de ley de divorcio en el Parlamento, así como realizar todo tipo de actos informativos y movilizaciones populares en favor de lo que ellas consideran "un derecho básico de la persona". ■ C. M. P. (Fotos: RAMON RODRIGUEZ.)

CUANDO los primeros conquistadores llegaron a América, los indios de algunas regiones creyeron que hombre y caballo eran una sola criatura, mápuina de guerra que disparaba fuego, cundiendo la muerte y la destrucción a su paso. Algo semejante sucedería ahora, si ese lejano aborigen nos contemplara en avenidas y autopistas: creería que hombre y automóvil son una misma criatura, que dispara gases letales y devora asfalto.

Al lado de los curiosos inventos de los sabios alejandrinos —el órgano hidráulico o el fusil de aire comprimido de Filon de Bizancio— o las ingeniosas máquinas de Leonardo, con nombres divertidos, como el ornitóptero de viento controlado, el automóvil pierde en poesía lo que ha ganado en popularidad: pieza fundamental en la vida del hombre de los países desarrollados, le es inherente como las manos o los brazos. Con una diferencia: mientras a veces la cabeza o el ombligo se resisten a ser políticos, el automóvil es un factor inestimable de presión social. ¿Quién hubiera dicho a nuestros queridos abuelos que el invento que contemplaron con curiosidad y temor serviría, además, para desestabilizar presidentes, preocupar a los ministros y a los mexicanos? Es factible que un día digamos que lo que no pueden muchos votos, lo pueden los automóviles.

Quienes lo inventaron no llegaron a adivinar este poder temible y difícil de controlar del automóvil. Mejor dicho: de los automóviles cuando, en largas y roncantes colas frente a las gasolineras, su mal humor amenaza al poder político más que la rebelión estudiantil o el desempleo. Porque hay algo de inesperado y de terrible en el mal humor de las máquinas. Los poderosos están acostumbrados a manipular y controlar el mal humor humano:

Tienen diversos recursos para ello. Pero en cambio, en las largas colas de automóviles ansiosos de recibir su cuota de gasolina, en los rostros adustos de sus motores secos se presiente una hecatombe cercana, una revolución: nadie sabe qué podrá pasar cuando se rebelen. Que lo diga Carter, si no, encerrado —como los estudiantes en período de examen— con todo su equipo de ase-

sores, temblando cada vez que se escucha un motor afuera.

El hombre de nuestros días padece una esquizofrenia dicotómica: él es uno de a pie, y es otro, muy diferente, con su automóvil. El que no necesite gasolina para andar es un hombre agobiado por la cotidianeidad, debilitado por di-

versas claudicaciones y con poca fe. El que se sienta, en cambio, delante de un tablero, gira la llave, aprieta el acelerador y arranca, es un curioso engendro,

parte de carne, parte de gasolina y tuercas, cuyo poder se ha multiplicado en virtud de la adición de motor. El interior de su automóvil le proporciona un espacio de intimidad donde reina, con sólo apretar unos botones, es la única soledad que puede vivir sin temor. Pero además, siente que ha aumentado considerablemente su capacidad de agresión: el hombre que viaja en Metro no puede escapar, comúnmente, a la angustiante sensación de anonimato, a la cosificación, a la pérdida de identidad: es uno más entre los cientos de usuarios agobiados por el calor, los horarios, la suciedad y la rutina. En los hacinados subterráneos, los sueños evasivos no crecen, no germinan, y si nacen, son sueños o fantasías depresivas.

Todo esto lo sabe el automovilista. Sabe que mientras espera en un cruce de semáforos, puede hacerse la ilusión de que en lugar de la oficina o la fábrica, viaja hacia paisajes remansadores e islas frescas. Y si no tiene imaginación (artículo casi en desuso por alguna malversación de genes; si no, fíjense en la penosa narrativa de nuestros escritores de hoy), de todos modos, puede fumar un cigarrillo sin pensar en nada, quitarse la chaqueta y colocarla en el asiento vacío, escuchar su música favorita. En el Metro está prohibido fumar, no es posible conseguir siquiera que el hacinado más próximo nos quite el codo del esternón y el agresivo ruido de las ruedas, los rieles y las puertas puede dejarnos mudos y sordos.

Al hombre de a pie es posible vencerlo de un plan de austeridad: es un ciudadano vencido, por principio. El automovilista, si tiene que aceptar el aumento del precio de la gasolina o su racionamiento, tramará una merecida venganza, y adiós al presidente. ■

LA REBELION DE LOS AUTOMOVILES

CRISTINA PERI ROSSI